



**Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
i.V.m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)**

2. Stammstrecke München

**Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3 Ost
Bereich westliches Isarufer bis östlich S-Bahnhof Leuchtenbergring
mit Haltepunkt Ostbahnhof (tief)
Bahn-km 107,853 bis 110,711 der Strecke 5547 Bf München Laim –
München Leuchtenbergring Bft in der Landeshauptstadt München**

Anhörungsverfahren

Stellungnahme der Landeshauptstadt München

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021

(Entwurf Stand 22.11.2021)

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vorbemerkungen	5
1. Verfahren	5
2. Forderungen, Anregungen und Bedenken	5
II. Stellungnahme zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3 Ost	6
1. Barrierefreiheit	6
2. Stadt- und landschaftsplanerische Belange	6
2.1 Grundsätzliches	6
2.2. Planungen nördlich und südlich des Haidenauplatzes	7
2.2.1 Stützwände Berg-am-Laim-Straße - Erläuterungsbericht Ziffer 4.4.9.1	7
2.2.2 Sonderbauwerk Rettungsschacht RS 9 - Erläuterungsbericht Ziffer 5.4.1.8 5	7
2.2.3 Rettungswegekonzept Bereich oberirdisch Ost / Leuchtenbergring - Erläuterungsbericht Ziffer 5.4.1.9	9
2.2.4 Grundwasserüberleitungen / Düker - Erläuterungsbericht Ziffer 5.4.4	9
2.2.5 Erläuterungsbericht „nördliche Einbauten“	10
2.2.6 Erläuterungsbericht	10
2.2.7 Tramgleichrichterwerk (TGW) – Berg-am-Laim-Straße der SWM - Erläuterungsbericht Ziffer 5.8.4	10
2.2.8 Bebauungsplan Nr. 1956 der LHM (Aufstellungsbeschluss) - Erläuterungsbericht Ziffer 6.2.2.3	11
2.2.9. Baudurchführung - Erläuterungsbericht Ziffer 8	11
2.2.10 Erschütterungsschutz - Erläuterungsbericht Ziffer 9.2	11
2.2.11 Untersuchungen zur elektromagnetischen Verträglichkeit - Erläuterungsbericht Ziffer 9.6	12
2.2.12 Rad- und Fußgängerbrücke Berg-am-Laim-Straße	12
2.2.13 Oberleitungsmast 10-9	12
2.2.14 Grundlagen für weitere Abstimmungen	12
2.2.15. Landschaftspflegerischer Begleitplan	12
2.3 Rettungsschacht RS 7 in den Maximiliansanlagen	13
2.3.1 Sonderbauwerk Rettungsschacht RS 7 - Erläuterungsbericht Ziffer 5.4.1.6 10	13
2.3.2 Zufahrten Rettungsschacht RS 7 - Erläuterungsbericht Ziffer 5.8.2.1	13
2.3.3 Bauzeitliche Zufahrt Rettungsschacht RS 7 - Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.1	13
3. Grundstücksinanspruchnahme	13
3.1. Flst. 16595 Sekt. IX	13
3.2 Flst. 17718/6 Sekt. IX	13
3.3. Grundstücke in der Verwaltung des Referates für Bildung und Sport	14
3.3.1 Gemarkung München 8 - Bazeillesstraße 6	14
3.3.2 Gemarkung München 9 Orleansstraße 44 und Orleansstraße 46	14
3.3.3 Schulsportanlage Innere-Wiener-Straße 3a – Rettungsschacht RS 7	16
3.3.4 Haager Straße 18	16
3.3.5 Gemarkung Berg am Laim – Leuchtenbergring	16
3.3.6 Sonstige Grundstücke	17

4. Verkehrliche Belange	17
4.1 Autoreisezugverladung	17
4.2 Fahrradabstellung	17
4.2.1 Bereich Station Friedenstraße	18
4.2.2 Bereich Leuchtenbergring	18
4.2.3 Vermarktungsflächen am Ostbahnhof	18
4.3 Straßenraumbreite / Situierung Zugänge Ostbahnhof Friedenstraße	18
4.4 Rückleitterschrank Nr. 075	19
4.5 Lüftungsbauwerk Rettungsschacht RS 9	20
4.6 Berg-am-Laim-Straße /Haidenauplatz	20
5. Baustellenkoordination	21
5.1 Grundsätzliches	21
5.2 Zufahrt zu BE-Fläche über Truderinger Straße	22
5.3 Bauzeitliche Zufahrt Rettungsschacht RS 7 - Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.1	22
5.4 Bauzeitliche Zufahrt Rettungsschacht RS 8 - Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.2	22
5.5 Bauzeitliche Zufahrt Ostbahnhof – Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.3	23
5.6 Bauzeitliche Zufahrt Rettungsschacht RS 9 – Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.4	23
5.7 Querung Berg-am-Laim-Straße und Tunnel offene Bauweise - Erläuterungsbericht Ziffer 8.7	23
5.8 Weitere Hinweise	24
6. Straßenplanung	25
6.1 Eisenbahnüberführung (EÜ) Rosenheimer Straße	25
6.2 Döker	25
6.3 Verlegung Fußgänger-Querung und Bushaltestelle Friedenstraße	26
6.4 Personenunterführung Friedenstraße	26
6.5. BÜ km 10,469 (Strecke 5510) Berg-am-Laim-Straße	26
7. Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik	27
8. Ingenieurbau	27
8.1 Fußgängersteg Leuchtenbergring	27
8.2 Personenunterführung (PU) Friedenstraße	27
8.3 Allgemeine Auflagen	28
9. Münchner Stadtentwässerung (MSE)	30
10. Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM)	31
11. Abfallrecht	32
12. Altlasten	34
13. Wasserrecht	36
14. Lufthygiene	37
15. Lärmvorsorge	38

16. Arten- und Biotopschutz / Naturschutz	42
17. Denkmalschutz	42
18. Brandschutz	42
19. Belange der Bezirksausschüsse	63
III. Schlussbemerkungen	65

I. Vorbemerkungen

1. Verfahren

Für die Umplanung des Bauvorhabens der 2. Stammstrecke im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3 Ost hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, das Planfeststellungsverfahren gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz eingeleitet. Die Regierung von Oberbayern als Anhörungsbehörde hat die Landeshauptstadt München mit Schreiben vom 27.09.2021 um öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen sowie um Stellungnahme zu dem Verfahren gebeten. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen vom 11.10.2021 bis 10.11.2021 erfolgte gemäß § 3 Abs. 1 Planungssicherstellungsgesetz - PlanSiG9 (Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie) auf den Internetseiten der Landeshauptstadt München unter www.muenchen.de/auslegung und als ergänzendes Informationsangebot zur allgemeinen Einsichtnahme im Gebäude des Referates für Stadtplanung und Bauordnung. Die Bekanntmachung erfolgte im Amtsblatt der Landeshauptstadt München vom 30.09.2021.

Die Einwendungsfrist für die Landeshauptstadt München gegenüber der Anhörungsbehörde endet am 10.12.2021. Um eine Präklusion der Landeshauptstadt München in den eigenen Rechten auszuschließen, erfolgt die Übermittlung der Stellungnahme der Landeshauptstadt München fristgerecht bis zum 10.12.2021 an die Anhörungsbehörde bereits nach Befassung des vorberatenden Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 01.12.2021. Die Inhalte stehen jedoch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Vollversammlung des Stadtrates am 15.12.2021.

Sollten sich aus der Vollversammlung noch Änderungen oder Ergänzungen der Stellungnahme ergeben, werden diese umgehend nachgereicht.

2. Forderungen, Anregungen und Bedenken

Die Landeshauptstadt München hat auf der Grundlage der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen das Vorhaben geprüft.

Unbeschadet der generell positiven Haltung gegenüber dem Vorhaben 2. Stammstrecke München haben die Überprüfungen der Stadtverwaltung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Benehmen mit den betroffenen Referaten und Dienststellen der Stadtverwaltung sowie die Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse – wie bei allen bisherigen Verfahren für dieses Großprojekt - zu einer Reihe von Forderungen, Bedenken, Hinweisen und Anregungen geführt, die nachfolgend dargelegt werden.

II. Stellungnahme zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3 Ost

Die Landeshauptstadt München bedankt sich für die Beteiligung an dem Verfahren und gibt folgende Stellungnahme ab:

1. Barrierefreiheit

Es wird gebeten, die weitere Planung mit dem Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen (angesiedelt im Sozialreferat der Stadt München) abzustimmen, damit die einschlägigen Richtlinien und Normen zum barrierefreien Bauen in ausreichendem Maß Berücksichtigung finden.

Der Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen schlägt für künftige Planfeststellungsverfahren vor, ein eigenes Kapitel zur Barrierefreiheit zu formulieren. Dies würde sich beim Schutzgut Mensch anbieten.

Wir gehen davon aus, dass die barrierefreie Erschließung des Ostbahnhofes über die gesamte Bauzeit hinweg aufrecht erhalten wird.

Bezüglich der Anbindung des vorhandenen Empfangsgebäudes Orleansstraße am Ostbahnhof an die Personenunterführung West „mit max. 6% Längsneigung“ bittet die Landeshauptstadt München zu prüfen, inwiefern hier eine barrierefreie Anbindung möglich ist.

2. Städtebauliche und landschaftsplanerische Belange

2.1 Grundsätzliches

Für den Teilabschnitt PFA 3 Ost nördlich des Ostbahnhofes und westlich des Gleisfeldes sowie für das Bauwerk Rettungsschacht 7 fanden im Rahmen der Erstellung der vorliegenden Unterlagen Vorabstimmungen zwischen der DB Netz AG (DB) und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung/Abteilung Stadtplanung HA II/2 und HA II/5 statt. Das Abstimmungsergebnis ist in die vorliegenden Unterlagen noch nicht eingeflossen.

Im Rahmen der Abstimmungsgespräche erfolgte jedoch eine Zusage der DB, im Zuge der weiteren vertiefenden technischen Planungen, Tekturen und Plangenehmigungen zum PFA 3 Ost die nachfolgend aufgeführten städtebaulichen und freiraumplanerischen Belange des PLAN zu berücksichtigen. Den vorliegenden Unterlagen wird zugestimmt, sofern die Zusagen der DB AG eingehalten werden.

Die Belange beziehen sich auf die gemeinsam mit den Grundeigentümern verfolgten städtebaulichen Entwicklungen. Im Zuge dieser städtebaulichen Entwicklungen der Bereiche nördlich und südlich des Haidenauplatzes müssen für einzelne Teilbereiche auf Grundlage eines Abstimmungsergebnisses zwischen DB, Grundeigentümern und Referat für Stadtplanung und Bauordnung gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt Änderungen der vorliegenden Planungen vorgenommen werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung geht davon aus, dass im Rahmen von Nachbarschaftsvereinbarungen zwischen den Grundeigentümern GVG (für den südlichen Bereich)

bzw. Omnia (für den nördlichen Bereich) und der DB oder aber im Rahmen anderer Planwerke die nachfolgend aufgeführten Belange geregelt werden.

2.2 Planungen nördlich und südlich des Haidenauplatzes

2.2.1 Stützwände Berg-am-Laim-Straße - Erläuterungsbericht Ziffer 4.4.9.1

Es muss eine spätere Anpassung bzw. ein späterer Rückbau der Stützwand südlich der Berg-am-Laim-Straße (am nördlichen Ende der Planung zu den „Orleanshöfen“) ermöglicht werden. Eine genaue Planung für die künftige Gebäudekonfiguration, in diesem Fall im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1956b, liegt erst nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens voraussichtlich Ende des Jahrzehnts vor.

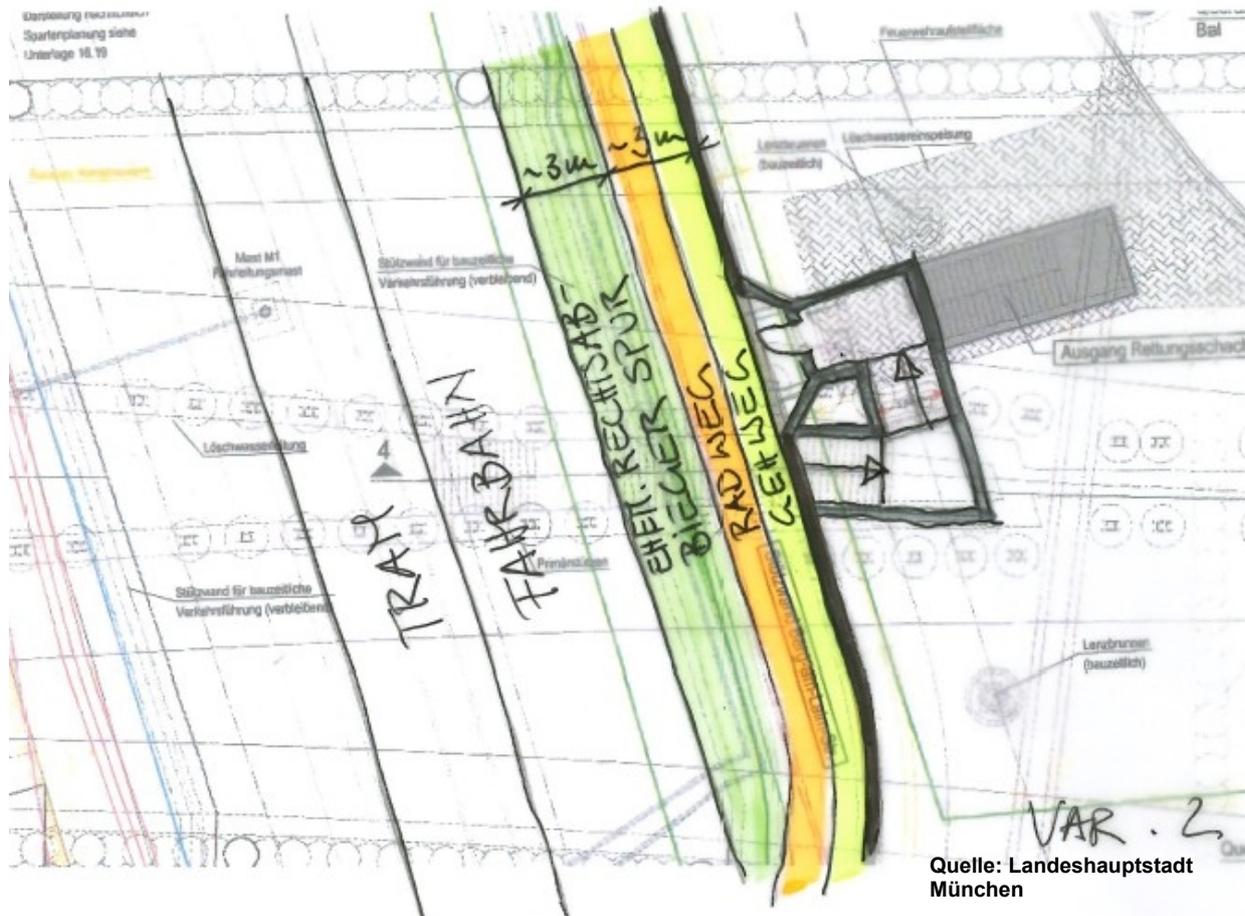
2.2.2 Sonderbauwerk Rettungsschacht RS 9 - Erläuterungsbericht Ziffer 5.4.1.8

2.2.2.1 Lüftungsbauwerk

Die DB Netz AG hatte mit Schreiben vom 30.07.2021 an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mitgeteilt, dass der Standort des Lüftungsbauwerks noch in gewissem Maße variabel ist. Der genaue Standort des Lüftungsbauwerks ist im Laufe des Verfahrens mit der Landeshauptstadt München in Abhängigkeit zum Bebauungsplan Nr. 1956 abzustimmen.

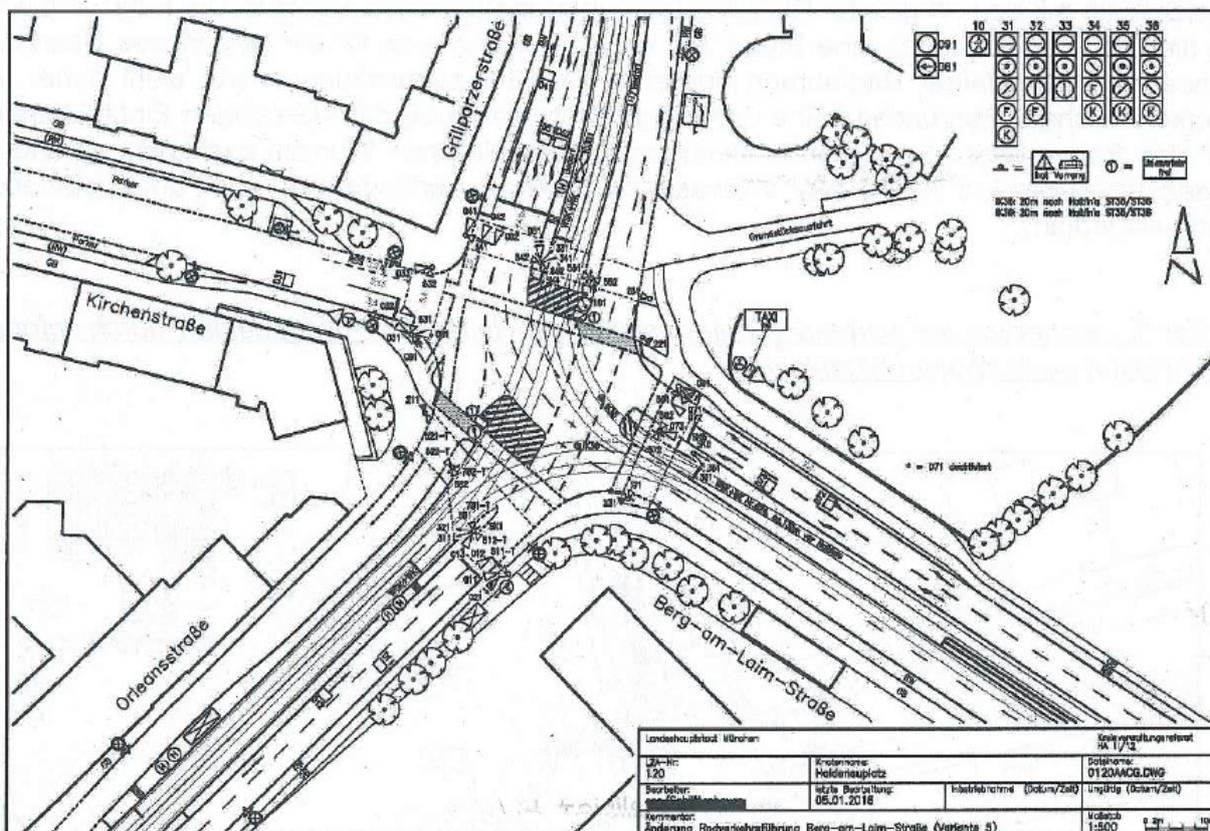
2.2.2.2 Ausstiegsbauwerk

In den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen ist das Ausstiegsbauwerk zum RS 9 als aufgehendes Bauwerk oberhalb der Böschung der Berg-am-Laim-Str. geplant. Um sich für die zukünftige Gestaltung dieser Fläche nicht einzuschränken, ist die Errichtung eines Ausgangsbauwerks mit Ausgangsöffnung zur Berg am Laim-Straße zu planen.



Ein Umbau des Straßenraums ist nach derzeitigem Sachstand nicht erforderlich. Die Errichtung des Ausgangsbauwerks kann auf Grundlage der Ist-Situation geplant werden. Damit die Tür im Rettungsfall nicht in den öffentlichen Raum ragt, ist die Türöffnung in einer zurückversetzten Nische mit abgeschrägten Seitenwänden zu errichten. Die Öffnungsbereiche der Fluchttüren sind in das Bauwerk zu legen.

Sollte im Falle einer notwendigen Umplanung des Straßenraumes das Straßenprofil entsprechend der nachfolgende Skizze erfolgen, ist die Tiefe der Nische entsprechend zu reduzieren.



Auf die Vorabstimmungen mit der DB zur Änderung des Ausgangsbauwerke vom 29.09.2021 wird verwiesen. Diese hat zugesagt, die oben dargelegte Variante in einem ersten Schritt hinsichtlich der Machbarkeit planerisch untersuchen zu lassen und die Änderungen in Form einer Tektur im Zuge des Planfeststellungsverfahrens in alle relevanten Unterlagen aufzunehmen.

2.2.3 Rettungswegekonzept Bereich oberirdisch Ost / Leuchtenberggring - Erläuterungsbericht Ziffer 5.4.1.9

Der in der Unterlage 18-03-5_Lageplan_Rettungswege_Rettungsschacht Nr_9 dargestellte Rettungsweg ist an die neue Situation (Verlegung des Ausstiegsbauwerks in die Berg-am-Laim-Str.) anzupassen.

2.2.4 Grundwasserüberleitungen / Düker - Erläuterungsbericht Ziffer 5.4.4

Der Zugang zu dem nördlichen Dükerschacht befindet sich im Bereich der nördlichen Freiraumnische, über der Tiefgarage der geplanten Bebauung der Orleanshöfe. Wie in der Besprechung am 01.06.2021 seitens der DB Netz AG zugesichert wurde, wird der nördliche Dükerschacht auf Tiefgaragen-Niveau gekürzt, so dass eine Zugänglichkeit über die Tiefgarage erfolgen kann. Dies erfolgt in einer Tektur zur Planfeststellung. Der Bestand des Schachtes ist dinglich zu sichern. Es wird gebeten, folgende Auflagen des Baureferates zu beachten:

- Für private Einbauten in öffentlichen Verkehrsflächen ist zwingend ein Erinnerungsverfahren gemäß städtischer Aufgrabungsordnung über das Baureferat BAU-TZ5 durchzuführen.
- Nach der Zustimmung durch das Baureferat (BAU-TZ5) ist ein Gestattungsvertrag mit

- dem Kreisverwaltungsreferat für die privaten Einbauten abzuschließen.
- Private Leitungen und Schächte sind im Zonenprofil einzutragen. Dazu ist eine Abstimmung mit dem Zonenbüro des Baureferats (BAU-TZ2) erforderlich.
 - Der Betrieb und Unterhalt der privaten Einbauten ist durch den jeweiligen Eigentümer zu gewährleisten, z. B. durch Wartungsschächte auf Privatgrund oder zugänglich vom Gebäudeinneren.
 - Durch die Anlagen zur Entnahme bzw. Abgabe des Grundwassers dürfen keine Schäden im Straßenkörper entstehen.
 - Die wasserwirtschaftlichen Auflagen sind einzuhalten.

Für Rückfragen steht das Baureferat T1/VI-Mitte zur Verfügung.

2.2.5 Erläuterungsbericht „nördliche Einbauten“

Wie unter Ziffer 2.1 ausgeführt, können im Zuge der weiteren städtebaulichen Entwicklung der folgenden Bereiche und dem zugehörigen Bauleitplanverfahren Anpassungen bei der vorliegenden Planung notwendig werden:

- zu Erläuterungsbericht Ziffer 5.6.3.1 Neubau Trafostation Bft Mü-Leuchtenbergring
- zu Erläuterungsbericht Ziffer 5.6.4.1 Weichenheizstationen Mü-Ost
- zu Erläuterungsbericht Ziffer 5.6.5.1 Betonschaltheis Reisendeninformation (RIS) Bft Mü
- zu Erläuterungsbericht Ziffer 5.6.5.5 Betonschaltheis OLSP / BOS-Funk.

2.2.6 Erläuterungsbericht

Ziffer 5.8.2.6 Zufahrt S-Bahn-Station Leuchtenbergring

Ziffer 10.4.3 Zufahrt Station Leuchtenbergring

Ziffer 10.7.1 Brandschutz- und Rettungskonzept Leuchtenbergring

Ziffer 10.8.2 Straßen und Wege

Die endgültigen Zuwegungen und die dazu notwendigen dinglichen Sicherungen sind in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern im Bebauungsplanverfahren zu regeln.

2.2.7 Tramgleichrichterwerk (TGW) – Berg-am-Laim-Straße der SWM - Erläuterungsbericht Ziffer 5.8.4

Im Rahmen der Vorabstimmung der 1. Planänderung zum PFA 3 neu fanden unter Leitung der DB Abstimmungsgespräche zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der Stadtwerke München GmbH (SWM) bezüglich der von der SWM geplanten Vorhaben statt. Diese Vorhaben sind nun Gegenstand der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen.

Die SWM hat gegenüber dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugesagt, die gestellten Forderungen im Rahmen der weiteren Planungsvertiefung und Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Für das TGW-Haidenauplatz wurde eine extensive Dachbegrünung und eine Fassadenbegrünung in die vorliegenden Planungsunterlagen bereits aufgenommen. Gegenstand der weiteren Abstimmungen ist die Gestaltung der Fassade und die Lage der Stellplätze und deren Zufahrt. Ziel der Abstimmung ist eine qualitätsvolle Gestaltung der Freifläche im Kreuzungsbereich im Rahmen der Erstellung eines freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes als Grundlage für einen Bebauungsplan. Auch für die Lage der Rückleiterschranken und des Schaltheises in der Orleansstraße wurden von der SWM die Zusagen getroffen, weitere Abstimmungen hinsichtlich der architektonischen und freiraumplanerischen Integration der Bauwerke mit PLAN vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 07.07.2021 hat die DB gegenüber der Landeshauptstadt München zugesichert, die Landeshauptstadt München dabei zu unterstützen, die von der SWM getroffenen Zusagen umzusetzen. Die Vorhabenträgerin wird gebeten, die vertiefenden Planungen mit der Landeshauptstadt München abzustimmen.

Die qualitätsvolle freiraumplanerische Gestaltung der Freifläche im Kreuzungsbereich im Umfeld des TGW erfordert im Rahmen der Erstellung eines freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes mit hoher Wahrscheinlichkeit auch Änderungen von Lage und Zuschnitt der geplanten Flächen für den Brandschutz. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Zuge der Überplanung dieses Bereichs im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens auf die DB zur Abstimmung notwendiger Änderungen zugehen.

2.2.8 Bebauungsplan Nr. 1956 der LHM (Aufstellungsbeschluss) - Erläuterungsbericht Ziffer 6.2.2.3

Es soll bautechnisch ermöglicht werden, im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1956 südlich der Berg-am-Laim-Straße, auch oberhalb des RS 9 und der Tunnelröhre eine Bebauung mit mindestens 6 Geschossen Höhenentwicklung zu errichten. Nach Möglichkeit sind Vorkehrungen dafür zu treffen, dass eine Geschossigkeit nach den Maßstäben der aktuellen Planungen der Grundstückseigentümerin nicht verhindert werden. Eine ebenerdige Erschließung der künftigen Bebauung von der Orleansstraße aus muss gewährleistet werden. Bezüglich der Errichtung einer Gründung für den künftigen Hochbau mit Hochpunkt im Bereich des Rettungsschacht RS 9, dem nördlichen Bereich der „Orleanshöfe“ haben bereits Abstimmungen zwischen der DB, der Grundeigentümerin und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung stattgefunden. Diese Abstimmungen sind zur gemeinsamen Lösungsfindung fortzuführen. Die Planung der „Orleanshöfe“ im Zuge des Bebauungsplanes Nr. 1956 ist auch nicht durch die Ausweisung von dinglichen Sicherungen im Rahmen der Planungen zur 2. Stammstrecke zu verhindern.

Auch sind bezüglich der durch den Bau der 2. Stammstrecke entstehenden Immissionen Vorkehrungen so zu treffen, dass für die Bewohner*innen und Nutzer*innen der künftigen Bebauung in diesem Bereich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können. Wie seitens der Vorhabenträgerin zugesichert, soll weiterhin ein Austausch zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der DB hinsichtlich eventueller Anpassungen und Fortentwicklungen der Planungen im Bereich des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956 stattfinden.

2.2.9. Baudurchführung - Erläuterungsbericht Ziffer 8

Bei der Baudurchführung zur 2. Stammstrecke ist sicherzustellen, dass die Errichtung der Bebauung zum 1. Entwicklungsabschnitt der „Orleanshöfe“ nach Abschluss des Verfahrens zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a voraussichtlich ab dem Jahr 2023 ohne Konflikte ermöglicht wird. Dafür sind die entsprechenden Abstimmungen mit der Eigentümerin durchzuführen.

2.2.10 Erschütterungsschutz - Erläuterungsbericht Ziffer 9.2

Negative Auswirkungen durch Erschütterungen auf die zukünftige Bebauung im Bereich des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956 sind auszuschließen (siehe auch unter 2.2.8).

2.2.11 Untersuchungen zur elektromagnetischen Verträglichkeit - Erläuterungsbericht Ziffer 9.6

Negative Auswirkungen durch elektromagnetische Felder auf die zukünftige Bebauung im Bereich des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956 sind auszuschließen (siehe auch unter 2.2.8).

2.2.12 Rad- und Fußgängerbrücke Berg-am-Laim-Straße

Aktuell wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Auftrag der Grundstückseigentümerin die Praktikabilität einer Rad- und Fußgängerbrücke als Überquerung der Berg-am-Laim-Straße untersucht. In diesem Zusammenhang ergeben sich Schnittstellen mit bahntechnischen Anlagen bzw. Planungen (MSE-Kanal, Düker etc.). Unter Umständen werden weitere Abstimmungen erforderlich.

2.2.13 Oberleitungsmast 10-9

Wie zwischen der Grundeigentümerin und der DB vereinbart, ist der bestehende Oberleitungsmast 10-9 im Zuge des Bauvorhabens zur 2. Stammstrecke ins Gleisfeld zu versetzen.

2.2.14 Grundlagen für weitere Abstimmungen

Es wird auf die Notwendigkeit der Beibringung folgender Dokumente bzw. Darstellungen als Grundlage für die im Zuge des Planungsfortschritts des PFA 3 Ost und des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956 zu bewältigenden Schnittstellen hingewiesen:

- Eine genaue Darstellung des benötigten Bahnpflegestreifens inklusive der erforderlichen Lage und Maße ist für die Integration in die Planung zu den „Orleanshöfen“ erforderlich.
- Es werden Längs- und Querschnitte durch das Gelände der „Orleanshöfe“ benötigt, um die Schnittstellen der beiden Planungen beurteilen zu können.
- Zur Feststellung von künftigen Schnittstellen ist auch die Darstellung der benötigten dauerhaften Zugänglichkeit (oberirdisch/unterirdisch) der DB im Bereich des B-Plans Nr.1956 erforderlich.

2.2.15. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Maßnahme 10_V: neue Baumpflanzungen an der Orleansstraße sind mit der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung in diesem Bereich nicht wie dargestellt umsetzbar.

Entsprechend den Abstimmungen mit der DB Netz AG vom 14.07.2021 und 30.07.2021 kann die Lage der Ersatzpflanzungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens (2. EA) in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden und dem Eisenbahn-Bundesamt angepasst werden.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen 14_V sind in ihrer Breite an die bereits bestehenden Planung für den Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956 (BP Orleanshöfe) anzupassen.

Entsprechend den Abstimmungen mit der DB Netz AG erfolgte die Maßnahme 14_V in Abstimmung mit dem Korridor des Bebauungsplans „Orleanshöfe“, allerdings nur in dem Bereich, der durch die Baumaßnahme der 2. Stammstrecke bauzeitlich beansprucht wird. Die Lage und Ausdehnung werden nochmals überprüft und ggf. angepasst.

2.3 Rettungsschacht RS 7 in den Maximiliansanlagen

2.3.1 Sonderbauwerk Rettungsschacht RS 7 - Erläuterungsbericht Ziffer 5.4.1.6

Die Fällung des sehr wertvollen Baumbestandes in den Maximiliansanlagen wird bedauert. Nur für den Fall, dass sich keine weiteren Alternativen ergeben, sind die Fällungen hinzunehmen. Sollte sich bei der Bauausführung jedoch herausstellen, dass die Bäume doch noch erhalten werden können, ist eine Prüfung zu fordern, ob eine Fällung vermieden werden kann.

2.3.2 Zufahrten Rettungsschacht RS 7 - Erläuterungsbericht Ziffer 5.8.2.1

Die Dimensionierung des 3 m breiten, befestigten Wegs bis zum Ausgang des Rettungsschachtes RS 7 ist zugunsten des Erhalts von wertvollem Baumbestand noch einmal zu überprüfen. Es wird gebeten zu prüfen, ob mit einem geringer dimensionierten Weg Baumbestand erhalten werden kann.

2.3.3 Bauzeitliche Zufahrt Rettungsschacht RS 7 - Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.1

Die bauzeitliche Zufahrt zur BE-Fläche Rettungsschacht RS 7 sollte auf eine Optimierung hin überprüft werden, so dass Baum Nr. 22 erhalten werden kann.

3. Grundinanspruchnahme

Laut vorliegendem Grunderwerbsverzeichnis ist für die Maßnahme kein Erwerb von städtischen Grundstücken vorgesehen, wohl aber die Bestellung von Dienstbarkeiten bzw. vorübergehende Nutzungen. Im Einzelnen:

3.1. Flst. 16595 Sekt. IX

Für das Flst. 16595 Sekt. IX soll ein Tunnelrecht dinglich gesichert werden. Dieses städtische Grundstück ist vom Kommunalreferat im Erbbaurecht vergeben. Bezüglich der Einzelheiten ist es erforderlich, sich bezüglich der Einzelheiten mit dem Kommunalreferat und auch mit dem Erbbauberechtigten in Verbindung zu setzen.

3.2 Flst. 17718/6 Sekt. IX

Das Grundstück des Betriebshofs Ost des Abfallwirtschaftsbetriebs München (AWM) (Truderinger Str. 2a-10) soll auf einer Teilfläche von 1519 m² temporär genutzt werden. Es wird vom Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM) verwaltet.

Der Betriebshof ist zuständig für die städtische Mülleinsammlung im 3-Tonnensystem im gesamten Münchner Osten (rechts der Isar). Deshalb ist es erforderlich, dass, unabhängig von evtl. zu klärenden rechtlichen Fragen, der Dienstbetrieb jederzeit sichergestellt ist. Evtl. durch die temporäre Nutzung zu erwartende Beeinträchtigungen im Dienstbetrieb (z. B. die Nutzung der Verkehrsflächen bzw. der Ein- oder Ausfahrten) sind im Vorfeld mit der Betriebshofleitung abzustimmen.

Auch Maßnahmen, welche die Sicherheit des Standortes und der darauf befindlichen Betriebs-

mittel (z. B. Flotte der Müllsammelfahrzeuge) gefährden könnten, wie z. B. das Öffnen von Sicherheitszäunen um das Betriebsgelände, müssen mit der Betriebshofleitung vorab abgeklärt werden.

3.3. Grundstücke unter der Verwaltung des Referates für Bildung und Sport

3.3.1 Gemarkung München 8 - Bazeillesstraße 6

Aufgrund der geänderten Trassenführung ist geplant, dass die 2. Stammstrecke in unmittelbarer Nähe zum o.g. Grundstück verläuft.

Auf diesem Grundstück befindet sich das Gebäude einer Kindertageseinrichtung mit dazugehöriger Freispielfläche. Im obersten Geschoss des Gebäudes ist zudem die Wohnung für die Technische Hausverwaltung situiert. Dieses Gebäude wurde vor ca. 10 Jahren neu errichtet.

Daneben ist in einem denkmalgeschützten Gebäude die Grundschule Bazeillesstraße 8 samt notwendiger Freisport-, Pausenhof- und Betriebsflächen situiert, die benachbarte Schule sowie ein Teil der Freisportflächen für die benachbarte Grundschule angeordnet.

Dieses Gebäude ist im Jahr 2014 nach mehrjähriger aufwändiger Generalinstandsetzung (verbunden mit einer Vielzahl an Umbauten im inneren des Gebäudes) wieder in Betrieb gegangen.

Wie im Grunderwerbsverzeichnis angegeben ist, wird eine Fläche von 116 m² für eine dingliche Sicherung für technische Anlagen benötigt.

Wegen der besonders sensiblen Nutzung als Kindertageseinrichtung kann eine dingliche Sicherung für technische Anlagen nicht in Aussicht gestellt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich hier um eine Schul- und Kita-Nutzung mit kleinen Kindern handelt. Für die Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Kindergarten- und Unterrichtsbetriebes sind besonders hohe Anforderungen an Lärm, Erschütterungen usw. einzuhalten.

3.3.2 Gemarkung München 9 Orleansstraße 44 und Orleansstraße 46

Auf diesen beiden Grundstücken befinden sich jeweils in getrennten Gebäuden das Berufliche Schulzentrum Orleansstraße 46 und die Fachoberschule Orleansstraße 44.

Wie im Grunderwerbsverzeichnis angegeben ist, wird eine Fläche von 66 m² (FIST. 18290) und eine Fläche von 144 m² (FIST 18291) für eine vorübergehende oberirdische Inanspruchnahme benötigt.

Aus Sicht des Referates für Bildung und Sport sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Im Übersichtslageplan 02-4 sind die von der Maßnahme 2. Stammstrecke betroffenen Flächen dargestellt.

Die Schulgebäude Orleansstraße) 44 – 48 müssen in den nächsten Jahren aufgrund dringender Bedarfe erweitert und ausgebaut werden. Dazu läuft ein entsprechendes Bauprojekt im Rahmen der Schulbauoffensive. Die neu geplanten und bestehenden Gebäude sind aus beigefügtem Lageplan ersichtlich (siehe Anlage 9

Für die Schulen in der Orleansstraße sind für die bevorstehenden Bauvorhaben zwei Maßnahmen relevant:

1. Neubau Rettungsturm 1. Stammstrecke (Fläche 818)
2. Umbau Empfangsgebäude Ostbahnhof für neue Personenunterführung (Flächen 813 und 816)

Beide Maßnahmen grenzen mit ihren Baustelleneinrichtungsflächen an das Schulgrundstück an. Gemäß der letzten Stellungnahme der DB an das Baureferat vom 18.10.2021 ist die Inanspruchnahme der Flächen ab ca. Mitte 2023 vorgesehen. Es ist derzeit jedoch noch nicht bekannt, welche Fläche wann und wie lange von der Bahn benötigt wird.

Beim Neubau des Rettungsturms kommt es zudem zu einer Überschneidung mit der geplanten Baustellenzufahrt, welche für die Baumaßnahme am Schulgrundstück benötigt wird. Es ist auch seitens der Landeshauptstadt München (Baureferat) geplant, die Fläche 818 als Baustellenzufahrt zu nutzen. Diese Information hat die DB bereits erhalten.

In den Planunterlagen zum Vorbescheid war ein Baustelleneinrichtungsplan enthalten, der dies darstellt. Diese Baustellenzufahrt wird seitens des Baureferates ab Oktober 2022 bis zur Fertigstellung von Bauteil B & C im Jahr 2032 benötigt. Die Bauteile D & E können hingegen von der Orleansstraße aus angedient werden.

Die Schulanlage Orleansstraße 44 und 46 verfügt über eine Tiefgarage. Die Einfahrt und die Ausfahrt sind an getrennten Bereichen und befinden sich auch auf unterschiedlichen Flurstücken. Am nordöstlichen Ende des Flurstücks 18291 in Richtung Orleansplatz befindet sich die Einfahrt zur Tiefgarage und die Zufahrt zu den oberirdischen Stellplätzen (zwischen den beiden Gebäuden Orleansstraße 11 und Orleansstraße 46). Die Tiefgarage wird neben schulischen Nutzern auch von dinglich berechtigten Nutzern in Anspruch genommen.

Die Ausfahrt der Tiefgarage (sowie eine zusätzliche Spur für eine Einfahrt) befinden sich am südlichen Ende des Flurstücks 18290 hinter dem Gebäude Orleansstraße 44. Darüber hinaus muss allerdings eine Fahrstraße (FlSt. 18278/15) genutzt werden, um letztendlich auf die Orleansstraße zu gelangen.

Aus Gründen des Schulbetriebs sowie der rechtlichen Bindungen mit Externen muss die Ausfahrt der Tiefgarage und die Fahrstraße in Richtung Orleansstraße durchgehend (d.h. 24 Stunden) gewährleistet sein.

Die BE-Fläche für den Umbau des Empfangsgebäudes ist ebenfalls auf dem Flurstück 18290 geplant. Aus diesem Grund wird es demnach zu Beeinträchtigungen kommen.

Die Flurstücke 18290 und 18291, Gemarkung München Sektion IX, werden für die Schulbaumaßnahmen in vollem Umfang benötigt. Es wird gebeten, sicherzustellen, dass diese Flächen für die Schulbaumaßnahmen auch weiterhin verfügbar bleiben.

Für die Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Unterrichtsbetriebes trotz Großbaustelle sind besondere Anforderungen an Lärm, Erschütterungen usw. einzuhalten (z.B. während der Prüfungszeiten). Es ist erforderlich, Zeitdauer der Inanspruchnahme (Zeitraum bzw. Zeitfenster pro Tag/Woche) sind zu benennen. Die Baudurchführung ist zu gegebener Zeit mit dem Baureferat und dem Referat für Bildung und Sport rechtzeitig abzustimmen.

3.3.3 Schulsportanlage Innere-Wiener-Straße 3a – Rettungsschacht RS 7

Die Kobellwiese ist ein städtisches Schulsportgelände, gelegen in den Maximiliansanlagen, FlSt. 17058.

Diese Anlage wird rege genutzt, da es in der näheren Umgebung keine vergleichbaren Angebote gibt. Während vormittags und nachmittags Schulsport von Schulen aus der Umgebung bzw. aus angrenzenden Stadtvierteln stattfindet, wird die Fläche danach von Vereinen und Sportgruppen genutzt. Auch ein kleiner Naturkindergarten nutzt das Gelände.

Nach den vorliegenden Informationen soll die Kobellwiese nun für sechs Jahre - unter anderem als Lagerstätte für Baumaterial - für die 2. Stammstrecke genutzt werden. Damit steht die Anlage nicht mehr oder nur noch stark eingeschränkt für die bisherige Nutzung zur Verfügung. Körperliche Betätigung an der frischen Luft ist für die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen nicht ersetzbar. Zugleich bietet sie einen Ausgleich zur zunehmenden Belastung und Leistungsdruck in der Schule.

Alternativen in der näheren Umgebung gibt es nicht. Verhandlungen mit der Bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung hinsichtlich möglicher Ersatzflächen blieben bisher ergebnislos.

Das Referat für Bildung und Sport (Geschäftsbereich Sport) kann den Maßnahmen daher nur zustimmen, wenn zumindest Teilflächen der Sportanlage erhalten bleiben und die Zu- und Ausfahrten der Baustelle so gelegt werden, dass ein Sportbetrieb weiterhin möglich bleibt. Eine 6-jährige Betriebseinstellung, die zu befürchten ist, kann nicht hingenommen werden, v.a. da das in Rede stehende Gelände nicht selbst beplant wird, sondern nur für Lagerungen/Zufahrten etc. verwendet werden soll.

Aus den übermittelten Unterlagen ist zudem leider nicht konkret ersichtlich, inwieweit sich die geplante Maßnahme auf die Nutzung der Freisportanlage Innere Wiener Straße auswirkt. Es ist nicht erkennbar, ob etwaige Einschränkungen durch die Baumaßnahme vorübergehender oder dauerhafter Natur sind.

Um hier eine belastbare Einschätzung der Einschränkungen vornehmen zu können, bittet die Landeshauptstadt München um aussagekräftige Daten (Art, Umfang, Zeitpunkt und Dauer der Beeinträchtigung).

3.3.4 Haager Straße 18

Im Werksviertel befindet sich ein neues Schulgebäude in der Haager Str. 18 (Flst. 18337/9, Sektion IX). Sollte entgegen der bisherigen Plandarstellung eine Betroffenheit dieses Grundstücks durch die Baumaßnahme zur 2. S-Bahn-Stammstrecke gegeben sein, bittet das Referat für Bildung und Sport um schnellstmögliche Information und Beteiligung.

3.3.5 Gemarkung Berg am Laim - Leuchtenbergring

Die Landeshauptstadt München beabsichtigt den Erwerb des Grundstücks mit der Flst. 145/10 Gemarkung Berg am Laim (derzeit Neumarkter Str. 1) und strebt dort die Errichtung eines Kompetenzzentrums für Berufliche Schulen im Zuge eines Neubaus an. Die sich derzeit auf dem Grundstück befindlichen Gebäudeteile sollen bis auf den Turm abgebrochen werden.

Im Grunderwerbsplan (lfd. Ziffer 166) wird dargestellt, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf dem o.g. Grundstück im Zuge einer vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme ein Stromversorgungsanlagen-Betriebsrecht/Stromversorgungs-Leitungsrecht durch eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit erwirkt werden soll. Aus den vorliegenden Plänen ergibt sich eine beabsichtigte räumliche Situierung im Bereich der derzeitigen grundstücksin-

ternen Erschließungsstraße. Eine von der Landeshauptstadt München bereits durchgeführte Machbarkeitsstudie in diesem Schulbauprojekt hat gezeigt, dass dort, wo sich derzeit die grundstücksinterne Erschließungsstraße befindet und die beschränkt persönliche Dienstbarkeit eingezeichnet ist, sich zukünftig wohl Gebäudeteile des zu errichtenden Schulgebäudes befinden werden, d.h. eine Überbauung stattfinden und die grundstücksinterne Erschließungsstraße in der jetzigen Form nicht aufrecht erhalten wird.

Eine konkrete Aussage zur Zeitschiene des Projektes kann derzeit im Detail nicht getroffen werden. Es wird um Beachtung dieser kollidierenden Planung im weiteren Verlauf gebeten.

3.3.6 Sonstige Grundstücke

Die weiteren im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Grundstücke der Landeshauptstadt München unterliegen der Zuständigkeit des Baureferats. Das Kommunalreferat - Immobilienservice wird – ggf. nach entsprechender Beauftragung durch das Baureferat bzw. das Referat für Bildung und Sport – die entsprechenden Verhandlungen mit der DB bezüglich Dienstbarkeitsbestellungen inklusive der Entschädigungsregelungen führen.

4. Verkehrliche Belange

4.1 Autoreisezugverladung

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Sitzung des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobiliätsausschusses am 23.09.2020 im Rahmen des Beschlusses „2.Stammstrecke München Planfeststellungsabschnitt 3 München Ost, Isar bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof – Anträge und Empfehlungen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 00439) beauftragt, „sich nachdrücklich für einen Erhalt der Autoreisezugverladung im Raum München einzusetzen und die Eisenbahnunternehmen beim Finden eines zeitnah zur Verfügung stehenden Ersatzstandortes zu unterstützen.“

Die DB Netz AG brachte in diversen Gesprächen mit der Landeshauptstadt München und im Schriftverkehr zu den Möglichkeiten eines Verbleibs im Raum München zum Ausdruck, dass trotz intensiver Bemühungen um einen adäquaten Ersatzstandort eine geeignete Fläche im Raum München zunächst nicht gefunden werden konnte, nach eigenen Angaben zwischenzeitlich jedoch noch nach weiteren Standorten im Raum München gesucht werde. Die Landeshauptstadt München fordert deshalb, nochmals zu prüfen, ob nicht doch im Raum München ein Ersatzstandort gefunden werden kann.

4.2 Fahrradabstellung

Laut Aussage der DB ist nach Beendigung der Baumaßnahme seitens der Vorhabenträgerin lediglich eine Wiederherstellung des bestehenden B+R-Angebots, ohne auf die zukünftigen Bedarfe einzugehen, vorgesehen. Diesbezüglich muss in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München eine Lösung gefunden werden, die die zukünftigen Bedarfe berücksichtigt und ein attraktives Angebot für B+R schafft.

4.2.1 Bereich Station Friedenstraße

Gemäß einer Bedarfsabschätzung des Mobilitätsreferats werden zukünftig – aufgrund der gestiegenen Bedeutung als Zielbahnhof für Radfahrende - zentral 2.000 Fahrradabstellanlagen auf Seiten der Friedenstraße am Ostbahnhof benötigt. Zudem sind weitere Abstellanlagen an den verschiedenen Zugängen zum Ostbahnhof vorzusehen. Einer kurzfristigen Verbesserung der Fahrradabstellsituation, die im Bestand sehr unbefriedigend ist, wurde seitens der DB mit Verweis auf die notwendigen BE-Flächen nicht zugestimmt.

Eine langfristige Lösung, welche mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zur Verfügung stehen muss, muss daher in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München in der Planung zwingend berücksichtigt werden.

4.2.2 Bereich Leuchtenbergring

Auch am Bahnhof Leuchtenbergring ist es erforderlich, Flächen für Fahrradabstellanlagen in die Planung miteinzubeziehen. Es wird gebeten, in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München auf beiden Seiten des geplanten Stegs (sowohl auf Haidhauser Seite als auch auf Berg-am-Laim Seite), möglichst zugangsnahen Fahrradabstellanlagen (B+R) in ausreichender Anzahl zu berücksichtigen.

Um die Attraktivität des Umweltverbunds nachhaltig zu stärken und die Rettungswege von wild abgestellten Rädern frei zu halten, ist ein ausreichendes Angebot an sicheren und überdachten Radabstellanlagen von beiden Seiten kommend notwendig.

4.2.3 Vermarktungsflächen am Ostbahnhof

Für die vorgesehenen Vermarktungsflächen am Ostbahnhof weist die Landeshauptstadt München darauf hin, dass die Fahrradstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München einzuhalten ist.

4.3 Straßenraumbreite / Situierung Zugänge Ostbahnhof Friedenstraße

Eine Aufweitung der Gehwege in der Friedenstraße, welche im Bestand nicht einmal die Mindestbreite der RASSt06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) erfüllen, ist bei dem durch die Maßnahme zu erwartenden Aufkommen im Fußverkehr auf Seiten der Friedenstraße zukünftig unerlässlich.

Die neu geplanten Zugänge auf der an den Ostbahnhof angrenzenden Straßenseite der Friedenstraße sind aktuell so situiert, dass sie direkt an die Straßenbegrenzungslinie anschließen.

Einer derartigen Vorfestlegung der Gehwegbreiten kann nicht zugestimmt werden, zumal das Mobilitätsreferat bei den bisher geführten Abstimmungen auch im Rahmen der Ideen der DB zu einer Überbauung der Station Friedenstraße auf eine notwendige Erweiterung des Straßenraums für Fuß- und Radverkehr hingewiesen hat. Idealerweise sollten bereits im Zuge der Wiederherstellung der Friedenstraße die Gehwege verbreitert werden, um den zu erwartenden Fahrgastströmen gerecht zu werden.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Notwendigkeit eines Busbahnhofes auf Seiten der Friedenstraße hingewiesen. Diese Forderung wurde bereits an die Deutsche Bahn herangetragen, ist jedoch bislang nicht in den Unterlagen der 2. Stammstrecke enthalten. Wir bitten

daher zusammen mit den SWM/MVG um Berücksichtigung eines Busbahnhofes, da dieser zwingend notwendig ist, um eine direkte Busanbindung an die 2. Stammstrecke am Ostbahnhof (Südostseite mit neuer Station Ostbahnhof tief) zu schaffen. Durch die neue Schwerpunktsetzung auf der Südostseite entstehen für den Busverkehr neue Linienwege und damit der erstmalige Bedarf für endende und beginnende Linien Wartepositionen inkl. Wendemöglichkeit einzurichten. Im Zuge des Busbahnhofes sind mindestens 2 Gelenkbushaltestellen je 18 m, 7 Buszughaltestellen je 23 m und 2 Haltestellen für Fern- und Reisebusse mit einzuplanen. Grundsätzlich ist für die optimale Anbindung eine aus und in beide Richtungen befahrbare Wendemöglichkeit erforderlich.

Aus Sicht der Landeshauptstadt München ist dies eine unmittelbare Folge der neuen Planfeststellung.

Des Weiteren werden nach aktuellem Stand seitens SWM/MVG weiterhin Haltestellen in der Friedenstraße benötigt, daher ist es auch für den Fahrgastwechsel und allgemein die Verkehrssicherheit unerlässlich, dass die Gehwege entsprechend verbreitert werden.

Die Ausgestaltung der Friedenstraße (neue Querungshilfen wegen geänderter Zugangssituation, Bushaltestellen, Parken) bitten wir, mit der Landeshauptstadt München abzustimmen.

4.4 Rückleiterschrank Nr. 075

a) Orleansstraße – Haidenauplatz

Das geplante Schalthaus im Kreuzungsbereich auf der Westseite der Orleansstraße steht momentan im Widerspruch zu den derzeit laufenden Planungen einer Umgestaltung und damit einhergehenden Ertüchtigung der Trambahnhaltestelle am Haidenauplatz sowie zu den Planungen des Bebauungsplanes Nr. 1956 „Orleanshöfe“. Der gesamte Knotenpunktbereich um den Haidenauplatz soll städtebaulich aufgewertet werden. Zudem besteht aus verkehrlicher Sicht mit Blick auf die funktionalen Erfordernisse, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, erhöhter Platzbedarf. Es ist somit erforderlich, die Planungen aufeinander abzustimmen, sodass den Ansprüchen aus funktionaler, verkehrlicher Sicht sowie dem Standort des Schalthauses ggf. miteinander verknüpft werden können. Die Planungen auf öffentlichem Verkehrsgrund (insbesondere Straßenraumneuverteilung im Zusammenhang mit Radverkehrsprojekten und dem Bebauungsplan Nr. 1956) dürfen nicht beeinträchtigt werden. Daher muss ein nachträglich mögliches Versetzen des Schrankes in Abstimmung mit der dortigen Planung gewährleistet sein.

In vorangegangenen Abstimmungsterminen zum PFA 3neu zwischen Landeshauptstadt München, DB und SWM wurde die Möglichkeit eines nachträgliches Versetzens des Rückleiterschrankes in Abstimmung mit der dortigen Planung der Landeshauptstadt München besprochen. Im Zusicherungsschreiben der SWM vom 18.06.2021 sowie der DB vom 07.07.2021 wurde gegenüber der Landeshauptstadt München schriftlich bestätigt, dass die Zusagen umgesetzt werden. Unter der Voraussetzung, dass die o.g. Forderungen im Rahmen der weiteren Planungsvertiefung abgestimmt und der Ausführungsplanung berücksichtigt werden, kann der Maßnahme zugestimmt werden.

b) Orleansstraße - innerhalb der Baumallee entlang

Der Standort steht ggf. in Widerspruch zu derzeit laufenden Überlegungen zur Planung einer Umgestaltung und damit einhergehenden Ertüchtigung der Trambahnhaltestelle am Haidenauplatz. Die Trambahnhaltestellen sollen dabei auf 80,0 m verlängert werden, zudem besteht

aus verkehrlicher Sicht mit Blick auf die funktionalen Erfordernisse, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, erhöhter Platzbedarf, die einen Eingriff in den Baumgraben im Bereich des derzeit geplanten Richtleiterschranke erforderlich machen könnten. Die Planungen auf öffentlichem Verkehrsgrund (insbesondere Straßenraumneuverteilung im Zusammenhang mit Radverkehrsprojekten und dem Bebauungsplan Nr. 1956) dürfen nicht beeinträchtigt werden. Daher muss ein nachträglich mögliches Versetzen des Schranke in Abstimmung mit der dortigen Planung gewährleistet sein.

In vorangegangenen Abstimmungsterminen zum PFA 3neu zwischen Landeshauptstadt München, DB und SWM wurde die Möglichkeit eines nachträgliches Versetzens des Rückleiterschranke in Abstimmung mit der dortigen Planung der Landeshauptstadt München besprochen. Im Zusicherungsschreiben der SWM vom 18.06.2021 sowie der DB vom 07.07.2021 wurde gegenüber der Landeshauptstadt München schriftlich bestätigt, dass die Zusagen umgesetzt werden. Unter der Voraussetzung, dass die o.g. Forderungen im Rahmen der weiteren Planungsvertiefung abgestimmt und der Ausführungsplanung berücksichtigt werden, kann der Maßnahme zugestimmt werden.

4.5 Lüftungsbauwerk Rettungsschacht RS 9

In Abhängigkeit von der Entscheidung der Landeshauptstadt München über einen möglichen Bahn-parallelen Radweg entlang des Bebauungsplans Nr. 1956 „Orleanshöfe“, soll eine spätere Verschiebbarkeit des Lüftungsbauwerks gewährleistet sein (vgl. auch Ziffer 2.2.2.2).

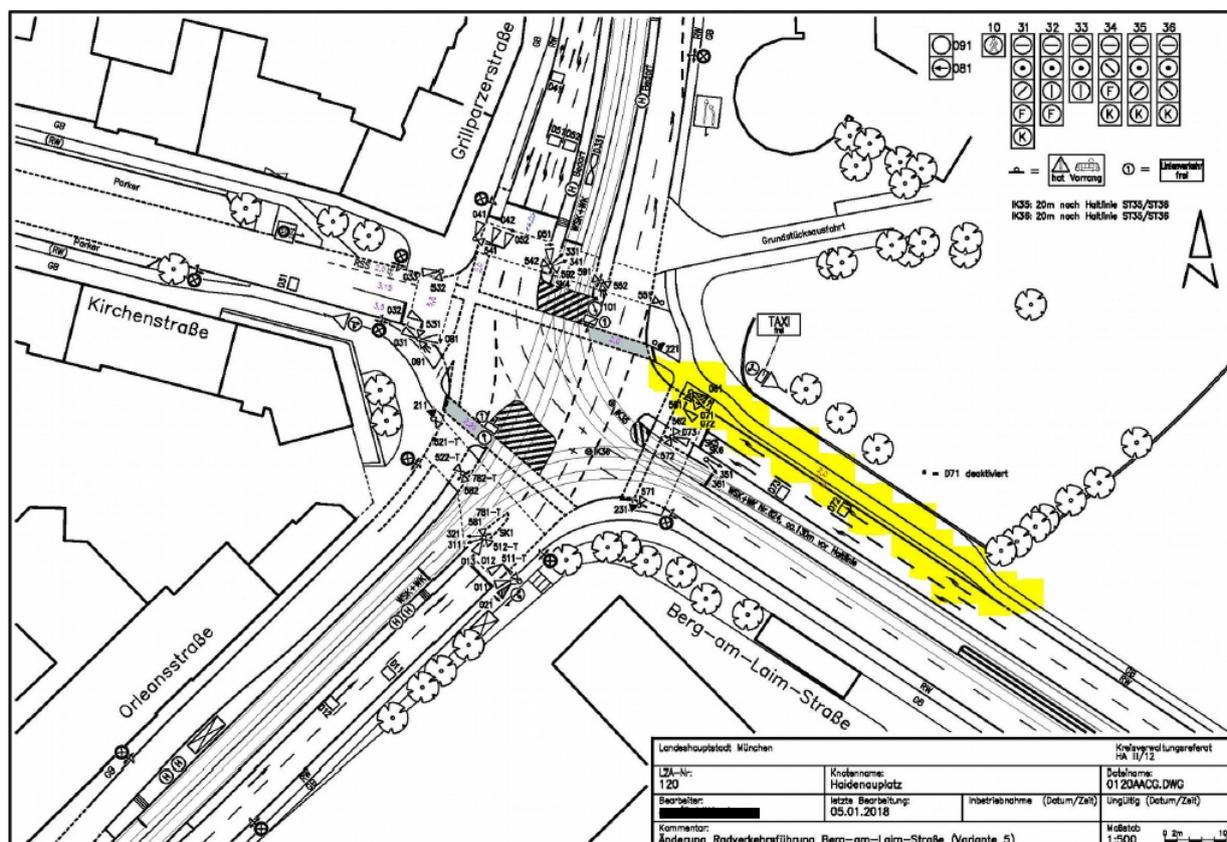
4.6 Berg-am-Laim-Straße /Haidenauplatz

a) Fahrtrichtung stadtauswärts

Die Wiederherstellung des Straßenraums in der Berg-am-Laim-Straße nach Fertigstellung der Deckelbauweise soll in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München erfolgen und ist – soweit die Abläufe zeitlich miteinander vereinbar sind – mit den derzeit laufenden Planungen einer Umgestaltung und damit einhergehenden u.a. barrierefreien Ertüchtigung der Trambahnhaltestelle am Haidenauplatz sowie zu den Planungen des Bebauungsplanes Nr. 1956 „Orleanshöfe“ abzustimmen. Der gesamte Knotenpunktbereich um den Haidenauplatz soll städtebaulich aufgewertet werden. Zudem besteht aus verkehrlicher Sicht mit Blick auf die funktionalen Erfordernisse, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, erhöhter Platzbedarf, der ggf. eine Umverteilung des Straßenraums in der Berg-am-Laim-Straße zur Folge hat. Es ist somit erforderlich, die Planungen aufeinander abzustimmen, sodass die Ansprüche aus funktionaler, verkehrlicher Sicht ggf. miteinander verknüpft werden können.

b) Fahrtrichtung stadteinwärts

Die Wiederherstellung des Straßenraums in der Berg-am-Laim-Straße nach Fertigstellung der Deckelbauweise soll in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München gemäß unten stehender Planskizze erfolgen. Durch die geänderte Spuraufteilung in der Zufahrt der Berg-am-Laim-Straße zum Haidenauplatz wurde die Möglichkeit geschaffen, die derzeit recht beengte Radverkehrsführung in diesem Abschnitt an die heutigen Anforderungen anzupassen. Die Breiten des Radweges sind dabei Radentscheidskonform (2,30 m breit zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen) zu planen.



5. Baustellenkoordination

5.1 Grundsätzliches

Einführend ist anzumerken, dass die Beurteilung der geplanten bauzeitlichen Straßen und Wege (siehe Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Ziffer 7.2 - Bereitstellungsflächen, Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenerschließung) unter Berücksichtigung einer in München stattfindenden Verkehrswende erfolgt.

Aufgrund der Vielzahl der im (un-)mittelbaren Umfeld geplanten anderweitigen Baumaßnahmen – insbesondere der Sanierung und Instandsetzung von Eisenbahnunterführungen – besteht ein hoher zeitlicher und räumlicher Abstimmungsbedarf in Form einer Baustellenkoordination.

Die geplanten Baustellen und deren Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum und deren Verkehrsführung, insbesondere im Hauptstraßennetz, müssen rechtzeitig vor Baubeginn (je nach Umgriff/Auswirkung mind. 2 Jahre) mit anderen Baustellen in den Stadtgebieten Au-Haidhausen, Berg am Laim, Giesing, Ramersdorf abgestimmt und durch das Baureferat sowie das Mobilitätsreferat koordiniert werden. Für diese umfassende Baustellenkoordination ist es notwendig, dass das Baureferat Tiefbau rechtzeitig über den Projektstatus und den Baubeginn informiert wird. Dies kann über die E-Mail-Adresse: baustellen.bau@muenchen.de oder die Telefonnummer 089/233-60050 erfolgen. Ebenso rechtzeitig vor Baubeginn der einzelnen Abschnitte ist durch die Maßnahmenträgerin die Verkehrsführung zur Bauzeit mit allen Beteiligten

(Mobilitätsreferat, SWM-MVG, Baureferat etc.) abzustimmen. Es wird um Beachtung der nötigen Vorlaufzeit beim Mobilitätsreferat für die Änderung an den betroffenen Lichtsignalanlagen gebeten.

Die Maßnahmenträgerin hat weiterhin die benachbarten Großbaustellen (z. B. Werksviertel) in ihren Bauablaufplänen zu berücksichtigen; dies gilt auch für die DB-internen Maßnahmen, wie z. B. die bereits genannte Sanierung der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße. Als gemeinsame Kommunikationsplattform wird hier auf den Arbeitskreis Ost und die turnusmäßigen Baustellenabstimmungsgespräche seitens des Baureferats BAU-TZ/K hingewiesen, zu denen die Maßnahmenträgerin eingeladen ist.

Grundsätzlich besteht Einvernehmen mit der Planung. Es wird jedoch zu folgenden Punkten Stellung genommen:

5.2 Zufahrt zu BE-Fläche über Truderinger Straße (Höhe Knotenpunkt Riedenburger Straße)

Der Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich sowie die Aufstellflächen an der Lichtsignalanlage sollen nicht beeinträchtigt werden.

5.3 Bauzeitliche Zufahrt Rettungsschacht RS 7 - Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.1

Sollten bauliche Ertüchtigungen von Wegen oder Umleitungen für den Fuß- und/oder Radverkehr innerhalb der Grünanlage notwendig sein, ist dies mit dem Baureferat, Hauptabteilung Gartenbau, abzustimmen.

Die Zufahrt zur Grünanlage erfolgt von der Max-Planck-Straße über den Meilerweg. Bezüglich der Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung oder einer weiteren Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist das Mobilitätsreferat zuständig.

Bislang sind keine konkreten Fallzahlen hinsichtlich des zu erwartenden Baustellenverkehrs über den Meilerweg bzw. die Max-Planck-Straße (LKW-Aufkommen) bekannt. Daher ist derzeit eine objektive Beurteilung von eventuell weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht möglich.

5.4 Bauzeitliche Zufahrt Rettungsschacht RS 8 - Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.2

Die Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) im Bereich der Eisenbahnunterführung (EÜ) Rosenheimer Straße stellt aus unserer Sicht mittlerweile einen neuralgischen Punkt dar. Die Zufahrt befindet sich unmittelbar am Ende des Brückenbauwerks. Hierzu muss ein farblich abgesetzter Radfahrstreifen, ein baulicher Radweg und die Gehbahn überquert werden. Somit sind hier drei Verkehrsströme in Fahrtrichtung sowie eventueller Fußgängerverkehr in Gegenrichtung beim Abbiegevorgang zu beachten.

Zudem ist ein hohes Radverkehrsaufkommen in der EÜ Rosenheimer Straße festzustellen. Der bauliche Radweg verschwenkt und teilt sich im weiteren Verlauf (der verschwenkte bauliche Radweg ist für den Radverkehr in Richtung Nordosten auf der Orleansstraße vorgesehen).

Ein farblich rot abgesetzter Radfahrstreifen führt vom baulichen Radweg auf die Fahrbahn bis zum signalisierten Kreuzungsbereich Orleansstraße. Links vom Radfahrstreifen befinden sich zwei Fahrspuren; rechts vom Radfahrstreifen befindet sich eine Fahrspur für den rechtsabbiegenden Fahrverkehr. Im Anschluss an diese Fahrspur ist eine Busspur - inklusive Haltestelle (öffentlicher Personennahverkehr) vorhanden.

Bislang sind keine konkreten Fallzahlen hinsichtlich des zu erwartenden Baustellenverkehrs im Bereich der Rosenheimer Straße (LKW-Aufkommen) bekannt. Daher ist derzeit eine objektive Beurteilung von eventuell weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht möglich.

Grundsätzlich sollte jedoch der ausfahrende Baustellenverkehr auf der bestehenden Rechtsabbiegespur in der Rosenheimer Straße gehalten – und dann über die Orleansstraße in Richtung Osten geleitet zu werden.

5.5 Bauzeitliche Zufahrt Ostbahnhof – Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.3

Auszug aus dem Erläuterungsbericht: *„Die Friedenstraße wird östlich der Grafinger Straße während des Zeitraumes als Einbahnstraße in West-Ost-Richtung ausgebildet.“*

Wir bitten, diese Textpassage wie folgt zu ersetzen: *„In der Friedenstraße wird während des Zeitraumes zwischen der Grafinger Straße (Privatstraße) und der Haager Straße eine Einbahnregelung in Richtung Osten mit Zusatz – Radfahrer frei - eingerichtet.“*

Grundsätzlich ist während der gesamten Bauzeit sicherzustellen, dass der Fußgängerverkehr zumindest auf einer Seite verkehrssicher gehalten werden kann. Beiderseits der Absperrungen im Gehwegbereich sind geeignete Übergänge auf die gegenüberliegende Seite zu schaffen.

Die Unterquerung der Gleisanlagen (Tunnel für Fuß- und Radverkehr) muss während der gesamten Bauzeit sichergestellt sein.

5.6 Bauzeitliche Zufahrt Rettungsschacht RS 9 – Erläuterungsbericht Ziffer 7.4.4

Die Zufahrt zur Baustelle auf Höhe Elsässer Straße hat ausschließlich aus Richtung Westen kommend über die Orleansstraße zu erfolgen. Aus Richtung Osten kommend ist ein Linksabbiegen auf Höhe Elsässer Straße im signalisierten Kreuzungsbereich nicht zulässig.

Das Ausfahren aus der Baustelle auf die Orleansstraße hat aus verkehrssicherheitsrechtlichen Gründen ausschließlich in Fahrtrichtung Osten zu erfolgen.

Eine Überquerung der Tramgleise in der Orleansstraße ist grundsätzlich zu vermeiden.

Entsprechend sind die Planunterlagen (Verkehrsphasen) bezüglich der An- und Abfahrtsrouten zu ergänzen.

5.7 Querung Berg-am-Laim-Straße und Tunnel offene Bauweise - Erläuterungsbericht Ziffer 8.7

Für die Durchführung sind insgesamt sechs übergeordnete Bauphasen geplant. Eine detaillierte Planung der einzelnen Bauphasen bzw. Bauabschnitte bedarf einer umfassenden Prüfung

unter Einbindung der ausführenden Baufirmen. Die Verkehrsphasenpläne (Unterlagen 10-3 Plan 1 - 5) können daher nur der Veranschaulichung dienen.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass während der jeweiligen Bauphasen auf eine getrennte Verkehrsführung des Fußgänger- und Radverkehrs in beide Richtungen zu achten ist. Die Einrichtung von gemeinsam genutzten Geh- und Radwegen – auch gegenläufig - sollte ausgeschlossen bleiben. Ebenso ist in der EÜ Berg-am-Laim-Straße ein hohes Radverkehrsaufkommen festzustellen.

Aufgrund der baulichen Ausführung (Höhenbeschränkung 4 m) der EÜ Berg-am-Laim-Straße hat dieses Brückenbauwerk einen besonderen Stellenwert für eine LKW-Führung durch München (alle anderen Unterführungen liegen unterhalb dieses Wertes).

Bei einem eventuellen Wegfall einer Verkehrsbeziehung infolge von Straßensperrungen sind geeignete Ableitungen oder Umleitungen vorzuschlagen und einzurichten, die insbesondere den LKW-Verkehr berücksichtigen.

5.8 Weitere Hinweise

Sollten sich im Bauvollzug Änderungen ergeben, die eine (Teil-)Erneuerung der EÜs (Berg-am-Laim-Straße, Leuchtenbergring) erforderlich macht, ist eine Aufweitung für den Fuß- und Radverkehr straßenbegleitend vorzusehen und die lichte Weite mit der Landeshauptstadt München abzustimmen.

Aus vorgenannten Gründen wird gebeten, im weiteren Prozess zu prüfen, inwieweit die Einschränkungen insbesondere für den Umweltverbund im Bereich Berg-am-Laim-Straße reduziert werden können.

In den Planfeststellungsunterlagen ist sowohl im Erläuterungsbericht wie auch in den Anlagen keine Begründung für die Trambahnsperre von 23 Wochen vorgebracht. Daher bitten wir um Erläuterung der Sperrzeit mit Prüfung von Alternativen, um die Sperrzeit deutlich zu reduzieren.

Bei einer derartig langen Sperrzeit fehlen der SWM 10-12 Ersatzbusse, welche für den Schienenersatzverkehr notwendig sind, für eigene Projekte.

Sollte im Bereich EÜ Berg-am-Laim-Straße bis EÜ Leuchtenbergring (jeweils einschließlich der EÜs) eine Aufweitung der Bauwerke und/oder eine Stilllegung von Gleisen auf Seiten des 14. Stadtbezirks angedacht werden, bitten wir dies mit der Landeshauptstadt München abzustimmen, sodass ggf. auch eine parallel zu den Gleisen verlaufende Radwegführung mit höhenfreier Querung der Berg-am-Laim-Straße berücksichtigt werden kann.

Nach Prüfung der Verkehrsphasenpläne sind umfangreiche Änderungen an den betroffenen Signalanlagen notwendig. Ebenso sind Anpassungen an den umliegenden Signalanlagen zu erwarten. Art und Umfang der Änderungen sind erst nach detaillierten Verkehrsphasenplänen möglich.

Zufahrt S-Bahnstation Leuchtenbergring: Es wird um Aussagen gebeten, inwieweit die Zufahrt auch für Fuß- und Radverkehr nutzbar sein wird oder wie diese wirksam gegen unbefugtes Betreten / Befahren gesichert werden soll.

Ferner wird bei bauzeitliche Zufahrten – insbesondere beim Ausfahren von Zufahrten auf das öffentliche Straßennetz - auf § 10 der Straßenverkehrsordnung hingewiesen. Hier obliegt die Sorgfaltspflicht dem Fahrzeuglenker und Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer sind auszuschließen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können weitere Maßnahmen (zusätzliche Beschilderungen, bauliche Änderungen, Einsatz von Warnposten usw.) beitragen.

Abstimmung der Baustelleneinrichtungsflächen:

Wir weisen daraufhin, dass die Ausführungszeitpunkte der Baumaßnahmen und die erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen, welche im Zusammenhang bzw. im Konflikt mit der Umsetzung des B-Plans Nr. 2061 stehen, zwingend ebenfalls mit den Erschließungsträgern des "Werksviertels" abzustimmen sind, damit diese nicht der Zeitplanung zur Herstellung der Erschließungsmaßnahmen widerspricht.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die Aufgrabungsordnung der Landeshauptstadt München zu beachten ist. Sollten bleibende Einbauten im öffentlichen, gewidmeten Straßengrund geplant und anschließend durchgeführt werden, ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Antrag auf wegerechtliche Sondernutzungserlaubnis beim Baureferat Tiefbau (TZ5) zu stellen.

6. Straßenplanung

6.1 Eisenbahnüberführung (EÜ) Rosenheimer Straße

Während des Bauvorhabens kommt es zu bauzeitlichen Überschneidungen mit der EÜ Rosenheimer Straße.

Während des Baus des Rettungsschachtes RS 8 wird voraussichtlich die gesamte Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) für die 2. Stammstrecke erforderlich sein, so dass bei gleichzeitigem Bau der EÜ Rosenheimer Straße keine ausreichend große BE-Fläche zur Verfügung stehen könnte (vgl. Anlage 8).

Für Rückfragen steht das Baureferat T1-VI-SP-EB - Eisenbahnkreuzungsprojekte und Freiham zur Verfügung.

6.2 Dächer

In der Friedenstraße ist entlang des Bahnhofsgebäudes die Errichtung von drei Dächeranlagen mit einhergehenden Leitungsverlegungen vorgesehen (Bauwerksverzeichnisnummer 41). Die Leitungen der Spartenträger sind nach Beendigungen der Baumaßnahmen wieder entsprechend der Zoneneinteilung im Bestand zu verlegen. Sollte aus zwingend technischen Gründen eine Verlegung der Dächer bzw. der Zustiege auf den Privatgrund nicht möglich sein und daher eine dauerhafte Spartenverlegung erforderlich sein, weisen wir auf nachfolgende Punkte hin:

- Für private Einbauten in öffentlichen Verkehrsflächen ist zwingend ein Erinnerungsverfahren gemäß städtischer Aufgrabungsordnung über BAU-TZ5 durchzuführen.
- Nach der Zustimmung durch das Baureferat (BAU-TZ5 ist ein Gestattungsvertrag mit dem Kreisverwaltungsreferat für die privaten Einbauten abzuschließen.

- Private Leitungen und Schächte sind im Zonenprofil einzutragen. Dazu ist eine Abstimmung mit dem Zonenbüro des Baureferats (BAU-TZ2) erforderlich.
- Der Betrieb und Unterhalt der privaten Einbauten ist durch den jeweiligen Eigentümer zu gewährleisten, z. B. durch Wartungsschächte auf Privatgrund oder zugänglich vom Gebäudeinneren.
- Durch die Anlagen zur Entnahme bzw. Abgabe des Grundwassers dürfen keine Schäden im Straßenkörper entstehen.
- Die wasserwirtschaftlichen Auflagen sind einzuhalten.

Für Rückfragen steht das Baureferat T1/VI-Ost zur Verfügung

6.3 Verlegung Fußgänger-Querung und Bushaltestelle Friedenstraße

Entsprechend der Bauwerksverzeichnisnummer 60 soll eine Anpassung / Verlegung des Fußgängerüberwegs und der Bushaltestellen auf der nördlichen und südlichen Seite der Friedenstraße erfolgen.

Die Umverlegung bzw. der neue Standort der o. g. Anlagen ist mit dem Mobilitätsreferat und der SWM abzustimmen. Die Wiederherstellung der o. g. Anlagen nach Beendigungen der Baumaßnahmen ist entsprechend dem künftigen Verkehrskonzept der Friedenstraße abschließend durch das Mobilitätsreferat zu bewerten.

6.4 Personenunterführung Friedenstraße

Das geplante Zugangsbauwerk der Personenunterführung (PU) an der Friedenstraße soll nach dem vorliegenden Planungsstand auf der Südostseite im künftigen Piusanger, einer festgesetzten öffentlichen Grünfläche, zu liegen kommen. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 2061 der Landeshauptstadt München. Hierdurch sind zunächst die öffentlichen Verkehrsflächen nicht unmittelbar betroffen. Grundsätzlich ist jedoch zu beachten, dass die Restbreiten für die Dienstbarkeitsfläche (Gehrecht) und die Feuerwehr-Zufahrt neben dem Treppenbauwerk auf der südwestlichen Seite entsprechend den im B-Plan Nr. 2061 festgesetzten Maßen zwingend einzuhalten sind.

Spartenverlegung im Zusammenhang mit PU Friedenstraße:

Entsprechend der Bauwerksverzeichnisnummern 510-517 sind Spartenverlegungen bedingt durch die PU Friedenstraße vorgesehen.

Sofern technisch möglich, sind die Leitungen nach Beendigung der Baumaßnahmen wieder entsprechend der bestehenden Zoneneinteilung auf der Südostseite der Friedenstraße zurück zu verlegen. Sollten die Leitungen in der neuen Lage verbleiben müssen, so sind die Leitungen und Schächte neu im Zonenprofil einzutragen. Dazu ist eine Abstimmung mit dem Zonenbüro des Baureferats (BAU-TZ2) erforderlich.

6.5 BÜ km 10,469 (Strecke 5510) Berg-am-Laim-Straße

Entsprechend den Bauwerksverzeichnisnummern 069-074 und der Beschreibung der Bauweisen im Erläuterungsbericht Ziffer 8.7 wird die Querung der Berg-am-Laim-Straße in offener Bauweise erfolgen. Hierzu sind diverse Spartenverlegungen erforderlich, insbesondere auch

die abschnittsweise Anpassung der Straßenentwässerungseinrichtungen im Bereich der Unterführung. Diese Maßnahme ist in der Planfeststellung darzustellen. Ferner ist hierfür nach Einschätzung des Baureferates T1/VI-Mitte eine Kreuzungsvereinbarung nach § 11 EKRg erforderlich.

7. Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik

Es wird um frühzeitige Einbindung und Abstimmung gebeten, wenn Einrichtungen der Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik tangiert werden. Dies betrifft insbesondere die geplanten Spartenverlegungen (siehe Erläuterungsbericht Ziffern 10.3.4 und 11.2.2.5).

8. Ingenieurbau

8.1 Fußgängersteg Leuchtenbergring

In Bezug auf die geplante Brücke Leuchtenbergring bittet das Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau um folgende Änderungen/Ergänzungen im Erläuterungsbericht:
Erläuterungsbericht Ziffer 5.8.1 Fußgängersteg km 10,809 (Strecke 5510), letzter Abschnitt: Der Zugang zum Fußgängersteg erfolgt von der Nord- und der Südseite der Bahn über Treppen und barrierefrei über Rampen und Aufzüge.
Und im Abschnitt Bauwerksdaten:
Breite zwischen Geländern: 5,00 m.

8.2 Personenunterführung (PU) Friedenstraße

In der Unterlage 4.1 - Bauwerksverzeichnis, lfd. Nr. 154 wurde das Eigentum und der Unterhalt der Fahrtreppen und Aufzüge der PU Friedenstraße der LHM zugeordnet, das Bauwerk einschließlich der Festtreppen der DB Station & Service AG.
In den Abstimmungen zwischen der DB und Landeshauptstadt München wurde seitens des Baureferats, Hauptabteilung Ingenieurbau wiederholt vorgebracht, dass die Übernahme der Fahrtreppen und des Aufzugs in Eigentum und Unterhalt der Landeshauptstadt München abgelehnt wird. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wer künftiger Eigentümer und Unterhaltspflichtiger der Stahl-Glas-Einhausung der Fahrtreppen ist.
Das Baureferat, HA Ingenieurbau lehnt die Übernahme dieses Bauteils in den Unterhalt ab. Bei dem Zugang einschließlich der technischen Ausstattung handelt es sich um eine erforderliche Erschließung des neuen Bahnhofs aus bzw. in Richtung Werksviertel. Darüber hinaus sind die beiden Fahrtreppen, neben den Festtreppen, in der Unterlage 18.1.1 Brandschutzkonzept in Verbindung mit Unterlage 18.1.1, Anlage 2, Räumungsberechnung, als notwendige Entfluchtung angesetzt.

8. 3 Allgemeine Auflagen

Im Bereich der geplanten Maßnahme befinden sich nachfolgende Gewässer bzw. Ingenieurbauwerke (vgl. Anlagen 1 bis 7), welche in der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen bzw. zu deren Umbau bereits Abstimmungen mit dem Baureferat, Abteilung Wasserbau und Bauwerksunterhalt laufen:

Gew.-Nr.: 13A	Isar
Gew.-Nr.: 13B	kleine Isar
Gew.-Nr.: 10/01	Auer Mühlbach
Gew.-Nr.: 11/09(0)	Hüllgraben (überbaut)
Gew.-Nr.: 11/08(0)	Hachinger Bach (überbaut)
Bw.-Nr.: 13/6/20E	Westliche UFERMAUER (Typ 2) der Großen Isar zw. Praterwehrbrücke und Innere Maximiliansbrücke
Bw.-Nr.: 13/6/20F	Westliche UFERMAUER (Typ 5) der Großen Isar zw. Mariannenbrücke und Praterwehrbrücke
Bw.-Nr.: 13/6/20C VI	Östliche UFERMAUER (Typ 5, saniert) der Großen Isar zw. Wehr VI und Praterwehrbrücke
Bw.-Nr.: 13/6/20D	Östliche UFERMAUER (Typ 5) der Großen Isar zw. Praterwehrbrücke und Innere Maximiliansbrücke
Bw.-Nr.: 13/6/21D	Westliche UFERMAUER (Typ 3) der Kleinen Isar zw. Äußerer Maximiliansbrücke und Grundstücksgrenze Praterinsel Hs.-Nr. 2/3
Bw.-Nr.: 33/11A	Innere Maximiliansbrücke über die Große Isar oberhalb Wehr IX
Bw.-Nr.: 33/11 B	Äußere Maximiliansbrücke über die Kleine Isar oberhalb Wehr VIII
Bw.-Nr.: 33/12	Praterwehrbrücke über die Große Isar
Bw.-Nr.: 30/1/34	Fußgängersteg auf der Mauer zwischen Isar und Auer Mühlbach
Bw.-Nr.: 46/190	Pumpstation nördl. Straßenunterführung Rosenheimer Str. Unter DB M.-Rosenheim Km 9,332
Bw.-Nr.: 46/286 A	Stützwände Fußgängerunterführung zwischen Friedenstr. u. Orleansstr. unter DB M.-Rosenheim km 9,920 (nordöstl. Ostbahnhof)
Bw.-Nr.: 46/286 B	Treppe Fußgängerunterführung zwischen Friedenstr. u. Orleansstr. unter DB M.-Rosenheim km 9,920 (nordöstl. Ostbahnhof)
Bw.-Nr.: 46/ 9	Stützwände Straßenunterführung Berg-Am-Laim-Straße unter DB M.-Rosenheim (Haidenauplatz)
Bw.-Nr.: 46/285 A	Stützwände nördl. Straßenunterführung Leuchtenbergring unter DB M.-Rosenheim km 10,904
Bw.-Nr.: 46/285 B	Stützwände südl. Straßenunterführung Leuchtenbergring. unter DB M.-Rosenheim km 10,904
Bw.-Nr.: 46/285 C	Pumpstationen (Ost u. West) Straßenunterführung Leuchtenbergring unter DB M.-Rosenheim km 10,904
Bw.-Nr.: 46/129	Pumpstation Straßenunterführung Truderinger Str. (Nähe Hs.-Nr. 47) unter DB M.-Rosenheim km 12,163

Zu den oben aufgezählten Gewässern bzw. Ingenieurbauwerken wird auf Folgendes hingewiesen:

Die übergebenen Bestandsunterlagen entsprechen teilweise nicht dem neuesten Stand und können in Lage, Höhe und Konstruktionsart abweichen. Sie dienen lediglich der Orientierung. Lage, Höhe und Konstruktionsart können daher von der Landeshauptstadt München nicht garantiert werden. Es sind entsprechende Aufnahmen vor Ort vorzunehmen.

Die Ufermauer mit Bw.-Nr.: 13/6/-21 E ist in Privatbesitz. Seitens des Baureferats, Hauptabteilung Ingenieurbau J3 ergehen hierzu keine Auflagen, diese sind mit dem Eigentümer abzustimmen.

Es wird um Berücksichtigung folgender Auflagen zu den oben aufgezählten Gewässern bzw. Ingenieurbauwerken gebeten:

1. Das Baureferat Abteilung Wasserbau und Bauwerksunterhalt ist in alle Planungen betreffend seiner Bauwerke mit einzubeziehen.
2. Die Ergebnisse der bereits geführten Abstimmungen mit der Landeshauptstadt München zu den städtischen Bauwerken sind in der Planung zu berücksichtigen.
3. Sollte die Landeshauptstadt München etwaige Unterhalts- oder Betriebslasten übernehmen, ist unbedingt vorab eine schriftliche Genehmigung beim künftigen Unterhaltsverpflichteten einzuholen.
4. Der Unterhalt bzw. der Betrieb von Aufzugsanlagen wird vom Baureferat nicht übernommen.
5. Es ist so zu planen und zu arbeiten, dass Beschädigungen an städtischen Bauwerken und deren Abdichtungen, die im Rahmen des geplanten Bauvorhabens nicht umgebaut bzw. angepasst werden, ausgeschlossen sind.
6. Die Arbeiten sind im Bereich der städtischen Bauwerke, die im Rahmen des geplanten Bauvorhabens nicht umgebaut bzw. angepasst werden, entsprechend vorsichtig und erschütterungsarm durchzuführen.
7. Ein ausreichender Abstand, jedoch mindestens 1,00 m zu den städtischen Bauwerken sowie deren Fundamenten und Abdichtungen, die im Rahmen des geplanten Bauvorhabens nicht umgebaut bzw. angepasst werden, ist einzuhalten und zu überprüfen.
8. Für die Ufermauern bzw. Uferbefestigungen entlang der Großen und Kleinen Isar sowie des Auer Mühlbaches muss im betroffenen Abschnitt eine komplette Beweissicherung durchgeführt werden, um mögliche Schäden zu dokumentieren. Die Beweissicherung muss aus folgenden Elementen bestehen:
Vollständige Vermessung des Bauwerks zur Aufnahme der Geometrie und Risse mittels eines dafür geeigneten Verfahrens vor und nach der Baumaßnahme. Eine vollständige Kopie der Beweissicherung muss vor Beginn und nach Abschluss der Arbeiten an die Abteilung Wasserbau und Bauwerksunterhalt, J3 übergeben werden.
9. Durchführung einer permanenten Erschütterungsmessung bei den Ufermauern an der Isar (Bw.-Nr.: 13/6/20C, 13/6/20D, 13/6/20E, 13/6/20F) während der Vortriebsarbeiten. Der Projektwerber muss ein Meß- und Maßnahmenkonzept erstellen, in dem festgelegt wird, bei welchen Erschütterungen (Schwingungen) die Arbeiten einzuschränken bzw. einzustellen sind. Das Messobjekt wird auf Basis der DIN 4150-3 als Denkmalgeschütztes Gebäude eingestuft und daher müssen die entsprechenden Grenzwerte von 2,5 mm/s herangezogen werden. Das Konzept muss vor Beginn der Arbeiten mit dem Baureferat Abt. J3 abgestimmt und bewilligt werden.
Eine vollständige Kopie der Beweissicherung muss nach Abschluss der Arbeiten an die Abteilung Wasserbau und Bauwerksunterhalt, J3 übergeben werden.
10. Die Arbeiten sind so durchzuführen, dass die bestehenden Bauteile des Gerinnes des Auer Mühlbaches während der Bauphase und im Endzustand in ihrer Standsicherheit nicht gefährdet sind und in ihrer Tragfähigkeit nicht vermindert wird.
11. Eingriffe an den Gewässern sowie jegliche Art von Verbau- und Befestigungsmaßnahmen in bzw. an den Gewässern sowie an den Böschungen sind unzulässig.

12. Im Bereich der Isar steht gespanntes Grundwasser an. Es ist vor Ausführung bei der Landeshauptstadt München ein Nachweis vorzulegen, wie diese Grundwasserverhältnisse während der Bauzeit in im Endzustand, insbesondere hinsichtlich Auftrieb, behandelt werden.
13. Viele der Bauwerke sind setzungsempfindlich. Mit dem Baureferat sind deshalb die gewählten Bauverfahren abzustimmen und durch dieses freigeben zu lassen.
14. Die Bauarbeiten müssen so durchgeführt werden, dass der ungehinderte Abfluss der Gewässer zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt wird. Dies gilt sowohl während der Bauzeit als auch dauerhaft.
15. Es dürfen generell keine Einleitungen in die Gewässer erfolgen. Dies gilt sowohl während der Bauzeit als auch dauerhaft. Bereits bewilligte Einleitungen sind davon ausgenommen.
16. Es ist sicherzustellen, dass während der Baumaßnahme die Gewässer nicht verunreinigt werden. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während des Baus haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist.
17. Weitere Auflagen, die sich ggf. im Zuge der Bauausführung als notwendig erweisen können, bleiben vorbehalten.

Bei Rückfragen zu den allgemeinen Auflagen bitten wir Kontakt aufzunehmen mit:
wasserbau-bauwerksunterhalt.bau@muenchen.de

9. Münchner Stadtentwässerung (MSE)

Eine detaillierte Stellungnahme zur Grundstücksentwässerung ist auf Basis der vorliegenden Unterlagen derzeit nicht möglich. Daher wird gebeten, die Entwässerungsgenehmigung aus dem Planfeststellungsverfahren herauszunehmen. Die Entwässerungspläne werden, wenn alle Details vorliegen, gemäß der Münchner Entwässerungssatzung (EWS) von der Münchner Stadtentwässerung genehmigt.

Es wird auf Folgendes hingewiesen:

Der Kanal in der Grafinger Straße (Bauwerksverzeichnis, Position 524) soll ohnehin im Rahmen der Realisierung des Bebauungsplans Nr. 2061 (Bereich Werkviertel) rückgebaut werden. Insofern erübrigt sich voraussichtlich die diesbezügliche Verlegung des Betonkanals UE 600/1100 im Rahmen des Neubaus der 2. S-Bahn-Stammstrecke. In diesem Zusammenhang wird dringend eine Abstimmung mit der Abteilung MSE-311KO empfohlen.

Die Zugänglichkeit zu den Kanalbauwerken muss bei allen erforderlichen Maßnahmen im Umgriff von Kanälen sowie die Anfahrbarkeit zu den vorhandenen Einsteigschächten und Straßenabläufen für die Reinigungsfahrzeuge (35t) des Kanalbetriebs immer gewährleistet sein. Die Entwässerungseinrichtungen, die innerhalb des Planfeststellungsbereiches und im unmittelbaren Umgriff der Baumaßnahme liegen, sind während der gesamten Baumaßnahme funktionsfähig zu erhalten und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial zu schützen. Insbesondere dürfen weder im Rahmen des Bauverfahrens noch im Endzustand zusätzliche Lasten auf diese Kanalbauwerke abgetragen werden. Sollten dennoch Schäden an den Kanalbauwerken durch die Baumaßnahmen entstehen, so trägt die Vorhabenträgerin die

Kosten der Wiederherstellung.

Nachfolgende Hinweise der MSE bitten wir in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen:

- Sollte eine Umverlegung von vorhandenen Hausanschlüssen erforderlich sein, so ist dies dem Sachgebiet MSE-423 unter 423.mse@muenchen.de bekanntzugeben und anschließend abzustimmen. Kanalanschlüsse für die Baustelleneinrichtungen sind ebenfalls unter 423.mse@muenchen.de frühzeitig anzumelden.
- Vor Anfertigung der Unterlagen und der Entwässerungspläne ist das sog. „Technische Formblatt“ zu beantragen (421.mse@muenchen.de).
- Bei projektierten Baumpflanzungen ist ein Mindestabstand von jeweils 2,5 m gemessen ab der Kanalachse (bis Nennweite NE 800/1200) bzw. der Kanalausenkante (ab Nennweite NE 800/1200) der künftigen und bestehenden (Erschließungs-) Kanäle, sowie 3,5 m zu Einstiegsschächten, einzuhalten.

Darüber hinaus sind folgende Hinweise veranlasst:

Niederschlagswasser darf nach der städtischen Entwässerungssatzung grundsätzlich nicht in die städtische Entwässerungseinrichtung eingeleitet werden, soweit eine Versickerung oder anderweitige Beseitigung ordnungsgemäß möglich ist.

Stärker als bisher ist beim Niederschlagswasser auf eine dezentrale Versickerung zu achten. Die Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) zum 01.03.2010 hat dabei unter § 55 (2) folgenden Gesetzestext: *„Niederschlagswasser soll ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.“*

10. Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM)

Seitens des AWM-Einsammeldienstes besteht kein Einwand, wenn die Abfallentsorgung im Allgemeinen gewährleistet ist.

Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abfallentsorgung während der Bauphase bitten wir, folgende Vorgaben zu beachten:

- Die Einmündungsbereiche zu den umliegenden Straßen dürfen nicht durch parkende Fahrzeuge, Baufahrzeuge, Container oder ähnliches verstellt sein.
- In Sackgassen muss eine Wendemöglichkeit für ein dreiaxsiges Mülleinsammelfahrzeug vorhanden sein. Das Mülleinsammelfahrzeug hat eine Länge von bis zu 11,50 Meter und eine Breite von 2,55 Meter zuzüglich Spiegel auf.
- Die Durchfahrtsbreite muss 3,05 Meter betragen. Dies ist insbesondere bei der Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen und Aufstellung von Kränen u. ä. zu beachten.
- Die Traglast, der mit dem Einsammelfahrzeug zu befahrenden Wege inkl. Gullydeckel etc., muss für mindestens 28 Tonnen ausgelegt sein.
- Ein Rückwärtsfahrt muss vermieden werden.
- Müllbehälterstandplätze dürfen nicht mehr als 15 Meter von der nächsten mit dem Einsammelfahrzeug zu befahrenden Möglichkeit entfernt sein; zur Straße hin muss eine Randsteinabsenkung vorhanden sein.

- Die Standplätze der Mülltonnen müssen für unser Personal auf gut begehbaren Wegen erreichbar sein.

Kurzfristige Abweichungen von den o.g. Vorgaben bitten wir, mit dem Einsammeldienst abzustimmen.

Das Ziel des Abfallwirtschaftsbetriebs München ist es, die Abfallentsorgung im Volls-service durchführen zu können.

11. Abfallrecht

Nach Prüfung der abfallrechtlichen Belange kann Folgendes mitgeteilt werden:

Im Rahmen der Umsetzung des o.g. Vorhabens fallen Abfälle in erster Linie in Form von Bodenmaterial aus unterschiedlichen Bereichen bzw. unterschiedlicher Qualitäten (Auffüllungen, anstehender Boden, Tunnelausbruchmaterial) an. Nachgeordnet werden auch Abfälle aus Abbruch und Rückbau von Bauwerken (Beton, Bauschutt, Bitumengemische) sowie in geringem Umfang Oberbaumaterialien (Schotter, Bahnschwellen, Schienen) erwartet.

Laut Anlage 19.1 der Planfeststellungsunterlagen ist davon auszugehen, dass die anfallenden Abfälle gemäß Abfallverzeichnisverordnung (AVV) folgenden Abfallschlüsselnummern (ASN) zugeordnet werden können:

antragsgemäße Bezeichnung	AVV-ASN	AVV-Bezeichnung	Menge [t]
Tunnelausbruch ¹⁾	17 05 04	Boden und Steine mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 05 03 fallen	1.172.321
Aushub			1.210.819
Bauschutt	17 01 07	Gemische aus Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 01 06 fallen	18.291
Beton	17 01 01	Beton	19.165
Betonschwellen			13.197 Stk.
Bitumengemische	17 03 02	Bitumengemische mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 03 01 fallen	1.366
Gleisschotter	17 05 08	Gleisschotter mit Ausnahme desjenigen, der unter 17 05 07 fällt	38.177

antragsgemäße Bezeichnung	AVV-ASN	AVV-Bezeichnung	Menge [t]
Holzschwellen	17 02 04*	Glas, Kunststoff und Holz, die gefährliche Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind	3.610 Stk.
Holz			115
Stahl	17 04 05	Eisen und Stahl	1.181

antragsgemäße Bezeichnung	AVV-ASN	AVV-Bezeichnung	Menge [t]
Leuchtstoffröhren	20 01 21*	Leuchtstoffröhren und andere quecksilberhaltige Abfälle	132 Stk.
Kondensatoren (PCB-haltig)	17 09 02*	Bau- und Abbruchabfälle, die PCB enthalten (z.B. PCB-haltige Dichtungsmassen, PCB-haltige Bodenbeläge auf Harzbasis, PCB-haltige Isolierverglasungen, PCB-haltige Kondensatoren)	132 Stk.
PCB-Fugen			1
asbesthaltige Baustoffe	17 06 05*	asbesthaltige Baustoffe	15
KMF-Dämmmaterial	17 06 03*	anderes Dämmmaterial, da aus gefährlichen Stoffen besteht oder solche Stoffe enthält	24
Stromkabel (Ölkabel)	17 04 10*	Kabel, die Öl, Kohlenteer oder andere gefährliche Stoffe enthalten	25

¹⁾ Die Tunnelausbruchmassen enthalten produktionsbedingt auch ca. 300.000 t aus dem PFA 2

^{*)} Abfälle die gefährliche Stoffen enthalten entspr. § 3 Abs. 1 AVV-Bezeichnung

Auf der Grundlage der Voruntersuchungsergebnissen wurden in den tertiären Bodenschichten erhöhte Schwermetallgehalte (v.a. Arsen) vorgefunden. Es ist hier von einer geogenen Belastung auszugehen. Material mit einem LAGA-Wert > Z2 ist nur in geringem Umfang zu erwarten.

Es ist vorgesehen, alle zu entsorgenden Aushub-, Abbruch- und Tunnelausbruchmaterialien sowie Oberbaumaterialien (Schotter, Schienen, Schwellen) direkt von der Baustelle zu den zertifizierten Verwertungsanlagen zu transportieren. Dort erfolgen die Beprobung und Deklaration im Haufwerk. Sollte die genannte Vorgehensweise aus logistischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein, wird das Material auf die bereits planfestgestellten Bereitstellungsflächen „Strassergelände“ und „Am Hüllgraben“ transportiert und dort zwischengelagert. Die beiden genannten Bereitstellungsflächen können wie folgt beschrieben werden:

	Strassergelände	Am Hüllgraben
Lage:	an der Bergsonstraße in München-Langwied, Gemarkung München-Aubing, Flur-Nr. 2064	südlich der Töginger Straße (BAB A 94) in München Berg am Laim / Daglfing / Trudering bzw. unmittelbar nördlich der Gleise der S6
Anbindung:	Schiene (Transport über Straße nur eingeschränkt vorgesehen)	Zufahrt über die Töginger Straße (BAB A 94)
aktueller Zustand / Nutzung	Nutzung als Bereitstellungsfläche für die Entsorgungsmaterialien aus PFA 1 und PFA 2	Nutzung als Bereitstellungsfläche für BV Steinhausen und ESTW M-Ost
Größe:	ca. 65.000 m ²	ca. 11.000 m ²
Lagerkapazität:	50.000 m ³	17.600 m ³

Wir bitten um Beachtung folgender abfallrechtlicher Auflagen:

- Über den Beginn der Bauarbeiten ist das Referat für Klima- und Umweltschutz, Sachgebiet Abfallrecht vorab zu informieren (abfallrecht.rku@muenchen.de).
- Auf den Bereitstellungsflächen „Strassergelände“ und „Am Hüllgraben“ dürfen nur Abfälle zwischengelagert werden, die im Zuge der Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 1 bis 3 anfallen.
- Bei der Planung und Durchführung von Abbrucharbeiten sind zur Sicherstellung einer getrennten Erfassung und schadlosen Entsorgung schadstoffbelasteter oder gefährlicher Materialien die Vorgaben der Arbeitshilfe „Rückbau schadstoffbelasteter Bausubstanz, Arbeitshilfe Rückbau“ LfU (09/2019) zu beachten.
- Anfallende Gewerbeabfälle (nicht verunreinigtes, Papier, Pappe, Kartonagen, Holz, Metalle, Kunststoff, Glas und organische Abfälle) sind soweit wie möglich getrennt zu sammeln und vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Die Bestimmungen der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) und der Gewerbe- und Bauabfallentsorgungssatzung der Landeshauptstadt München sind hierbei zu beachten.
- Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten.
- Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu deren Beseitigung gemäß Art. 10 Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz (BayAbfG) der Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH (GSB) zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige Körperschaft (Landeshauptstadt München) ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.
- Gefährliche Abfälle im Sinne der Abfallverzeichnisverordnung (AVV) sind in dichten Behältern so zur Abholung bereitzustellen, dass sie unbefugten Personen nicht zugänglich sind und Gefährdungen für Menschen bzw. Umwelt (z.B. Gewässerverschmutzung) ausgeschlossen sind (Art. 7 Abs. 2 Nr. 3 Landesstraf- und Verordnungsgesetz – LstVG).

12. Altlasten

Gemäß den Unterlagen ist im Planungsgebiet im Zuge der Erdarbeiten mit dem Antreffen von belasteten Auffüllböden, Gleisschotter und Gleisunterbaumaterialien sowie von geogen geringfügig belasteten Tertiärböden zu rechnen. Des Weiteren fallen bei Abbrucharbeiten gefährliche Abfälle in Form von Asbest oder KMF und mit Schadstoffen belastete Bausubstanz an. Stichprobenartige Untersuchungen wiesen z.T. erhöhte Schadstoffgehalte an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK), Schwermetallen, PCB, Mineralölkohlenwasserstoffen und Pflanzenschutzmitteln nach. Belastete Aushubmaterialien bzw. Bausubstanz sollen separiert und auf verschiedenen Bereitstellungsflächen bis zur Entsorgung entsprechend den Er-

gebnissen der schadstofftechnischen Untersuchungen zwischen gelagert werden.

Seitens des Referates für Klima- und Umweltschutz bestehen aus altlastentechnischer Sicht keine Einwände gegen die geplanten Arbeiten, sofern das unter Punkt 19.1 der Antragsunterlagen beschriebene Vorgehen eingehalten wird. Insbesondere sind folgende Auflagen zu beachten:

3. Das Referat für Klima- und Umweltschutz, Sachgebiet Altlasten/Abbrüche, ist spätestens drei Arbeitstage vorher schriftlich über den jeweiligen Beginn von Abbruch- bzw. der Aushubarbeiten zu informieren (E-Mail: altlasten.rku@muenchen.de). Dabei ist ein verantwortlicher Ansprechpartner aus der Bauleitung zu benennen.
4. Bei der Planung und Durchführung der Abbrucharbeiten sind zur Sicherstellung einer getrennten Erfassung und schadlosen Entsorgung schadstoffbelasteter oder gefährlicher Materialien die Vorgaben der Arbeitshilfe „Rückbau“ (LfU 2019) zu beachten.
5. Vor dem Beginn des Gebäuderückbaus sind die an verschiedenen Stellen befindlichen asbesthaltigen Materialien und Erzeugnisse sowie Künstliche Mineralfaser (KMF)-Isolierungen unter Beachtung der derzeit gültigen einschlägigen Arbeitssicherheits-Bestimmungen (TRGS 519 bzw. TRGS 521 und die Unfallverhütungsvorschriften VBG 113 und 119) zu entfernen.
6. Bei Abbrucharbeiten ist nach der mechanischen Abtrennung von kontaminierter Bausubstanz durch entsprechende Beweissicherungsanalytik nachzuweisen, dass die verbleibende Bausubstanz kontaminationsfrei ist. Die Beprobung sollte durch oberflächennahe Abschlagsproben, die zu bereichsweisen, repräsentativen Mischproben vereint werden können, erfolgen.
7. Die Aushubarbeiten in kontaminationsverdächtigen Bereichen sind vor Ort von einem fachkundigen Gutachter zu überwachen, der vor dem Hintergrund der Abfallminimierung eine sensorische Trennung der unterschiedlich belasteten Fraktionen vornimmt. Der Separationserfolg ist vor dem Abtransport zu den einzelnen Entsorgungseinrichtungen über eine aushubbegleitende Analytik nachzuweisen. Das zu untersuchende Parameterspektrum ist der sensorischen Einstufung anzupassen. Bei der Probenahme ist die LAGA-Mitteilung 32 - PN 98 bzw. das Merkblatt des Bayer. Landesamtes für Umwelt "Beprobung von Boden und Bauschutt" vom November 2017 zu beachten.
8. Auszuhebender Gleisschotter und Gleisbaumaterialien sind entsprechend dem Merkblatt „Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter und sonstigen Gleisbaustoffen“ des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz vom Februar 2020 zu untersuchen und zu entsorgen.
9. Die Zwischenlagerung von verunreinigten Materialien vor Ort ist so zu gestalten, dass keine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser zu befürchten ist (erforderlichenfalls Befeuchten, Abdecken der Halden mit Planen).
10. Für gefährliche Abfälle/Aushubmaterial i.S.d. Kreislaufwirtschaftsgesetzes und der Nachweisverordnung sind diesen Vorschriften entsprechend Nachweise zu führen. Die Entsorgung ist durch Begleit-/Übernahmescheine zu dokumentieren.

11. Aus den als sauber eingestuften Aushubsohlen unterhalb kontaminierter Bereiche sind jeweils Mischproben zu entnehmen und zur Dokumentation des Sanierungserfolges in der Feinfraktion auf die relevanten Schadstoffparameter zu untersuchen.
12. Zum Schutz des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit ist der (Wieder-) Einbau von belastetem Erdaushub zur Festlegung eventuell erforderlicher Maßnahmen mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz abzustimmen.
13. Sofern kein vollständiger Aushub der verunreinigten Bereiche erfolgt, sind die eventuell erforderlichen Detailuntersuchungen oder Sicherungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers oder der menschlichen Gesundheit mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz abzustimmen.
14. Eine gezielte Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser oder gefördertem Grundwasser durch verunreinigte Bodenschichten ist auszuschließen. Werden bei der Errichtung von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser oder Grundwasser organoleptisch auffällige Böden oder Auffüllungen angetroffen, so sind diese entweder vollständig im Bereich des Sickerkegels zu entfernen oder es ist in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Nachweis (z.B. mittels Bodenuntersuchungen) zu erbringen, dass eine Versickerung schadlos erfolgen kann.
15. Wird bei den Erdarbeiten organoleptisch auffälliges Material angetroffen, das bei den vorangegangenen Untersuchungen nicht erfasst wurde und eine Gefährdung der Schutzgüter besorgen lässt, so sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und das Referat für Klima- und Umweltschutz (E-Mail: altlasten.rku@muenchen.de) zur Festlegung des weiteren Vorgehens zu verständigen.
16. Innerhalb von 16 Wochen nach Beendigung der Aushubarbeiten ist dem Referat für Klima- und Umweltschutz ein Abschlussgutachten des mit der Altlastensanierung beauftragten Gutachter-/Ingenieurbüros vorzulegen. Folgende Punkte sind darin zwingend zu dokumentieren:
 - die Massenströme des belasteten Erdaushubs sowie der belasteten Bausubstanz
 - die Ergebnisse der Beweissicherungsuntersuchungen mit Tiefenangaben der beprobten Aushubsohlen
 - die evtl. durchgeführten Sicherungsmaßnahmen
 - der evtl. Verbleib von kontaminiertem Material im Untergrund
 - die Unbedenklichkeit des evtl. zum Verfüllen von Sanierungsbereichen verwendeten Materials
 - Die Aushubbereiche und die Beprobungsflächen der jeweiligen Beweissicherungsuntersuchungen sind in maßstäblichen Lageplänen darzustellen.

13. Wasserrecht

Im PFA 3 Ost unterquert die 2. Stammstrecke die Isar sowie den Auer Mühlbach. Die Tunnel bzw. sonstigen Bauwerke werden in das quartäre bzw. tertiäre Grundwasser eingebracht.

Während der Bauzeit werden z.T. temporäre Bauwasserhaltungen erforderlich. Größtenteils soll das abgeleitete Grundwasser versickert werden, für einen Bereich ist auch eine Einleitung des Bauwassers in die Isar vorgesehen. Um den Grundwasseraufstau zu begrenzen werden in Teilbereichen Düker eingesetzt. Zur Beweissicherung sind qualitative und quantitative Untersuchungen eines Messstellennetzes vor, während und nach der Baumaßnahme geplant.

Für bauzeitliche Eingriffe (Bauwasserhaltungen) wird eine beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis für dauerhafte Maßnahmen (Düker) eine gehobene Erlaubnis beantragt. In einem Fachbeitrag WRRL wird die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) untersucht. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass der ökologische Zustand bzw. das ökologische Potential sowie der chemische Zustand der Oberflächenwasserkörper Isar wie auch der qualitative und quantitative Zustand des quartären Grundwasserkörpers sich nicht verschlechtern.

Gegen das geplante Vorhaben bestehen aus wasserrechtlicher Sicht keine Einwände, wenn das Wasserwirtschaftsamt München (WWA) als amtlicher Sachverständiger im Verfahren beteiligt wird und die durch das WWA vorgeschlagenen Auflagen und Bedingungen beachtet werden.

Zur Beweissicherungsmaßnahmen am Praterkraftwerk ist die SWM zu hören. Bezüglich der Isar ist neben dem WWA München der Ingenieurbau am Baureferat zu beteiligen.

14. Lufthygiene

Nach Abschluss der geplanten Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke sind nach derzeitigem Stand keine relevanten Beeinträchtigungen der Luftqualität durch das Vorhaben zu erwarten. Die aus lufthygienischer Sicht bedeutsamen Baudurchführungen haben einen direkten Bezug mit der Oberfläche (Hochbauten, dauerhaft errichtete Zugänge und Zufahrten etc). Diese sind insbesondere im Bereich des Areals am Ostbahnhof festzustellen. Die östlich an den Bahnhof angrenzende Friedenstraße wird im Endzustand wiederhergestellt und die vorhandenen Parkplätze und Gehwege wiedererrichtet. Es ist festzustellen, dass nach Durchführung der geplanten Maßnahmen die öffentlichen Straßen und Wege und deren Verkehrsbeziehungen durch das Vorhaben nicht geändert werden. Die teilweise neu zu errichtenden Zuwegungen zu den Rettungsschächten oder Fußgängerzugängen werden vermutlich auf die bestehende Verkehrssituation und somit auch auf die verkehrsbedingte Luftschadstoffimmissionen einen vernachlässigbaren Einfluss haben.

Für die durch die Baumaßnahmen bedingten Belastung von Luftschadstoffen liegt eine gutachterliche Untersuchung (Möhler+Partner Bericht Nr. 710-5666-LH) vor. Darin wurde unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Reduzierung von Staubemissionen (u.a. Feuchthaltung und rascher Abtransport des Aushub) die Einhaltung der Staubgrenzwerte für PM₁₀ und PM_{2,5} prognostiziert.

Bezüglich des Luftschadstoffes NO₂ werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV gemäß vorliegender Untersuchung ohne die Baumaßnahme in einzelnen Bereichen (insbesondere im Umfeld des Ostbahnhofes in der Friedenstraße) überschritten. Die anhand der Baumaßnahmen verursachte NO₂ Zusatzbelastung wird mit weniger als 3 % des Jahresmittelgrenzwertes (1,2 µg/m³) angegeben. Gemäß Aussagen der Untersuchung trägt

nach den Kriterien der TA-Luft die durch Baumaßnahmen hervorgerufene NO₂ Zusatzbelastung irrelevant zur Gesamtbelastung bei und kann demnach vernachlässigt werden.

Die Gutachter schließen somit eine schädliche Umweltauswirkung durch baubedingte Luftschadstoffe aus.

Aufgrund der im vorliegenden Gutachten prognostizierten Grenzwertüberschreitung von NO₂ in der Bestandssituation empfehlen wir für den Planfall eine lufthygienische Untersuchung im Umfeld der Ostbahnhofes.

Die Beauftragung emissionsmindernder Maßnahmen im Rahmen der Bautätigkeiten ist nicht Bestandteil der vorliegenden Stellungnahme. Grundsätzlich ist die Zusatzbelastung durch Baustellenverkehr so gering wie möglich zu halten. Leerfahrten sind zu vermeiden und die Nutzung von besonders emissionsarmen Fahrzeugen ist sicherzustellen.

15. Lärmvorsorge

Im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt mit oberirdisch sowie unterirdisch verlaufender Trassenführung der S-Bahn sind betriebsbedingte Immissionen hinsichtlich Primärschall sowie Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu erwarten.

Zu Beeinträchtigungen führen hier zudem Lärmimmissionen während der Bauphase. In geringem Maße können auch bauzeitlich bedingte Erschütterungen auftreten.

Die Erläuterungsberichte der vorliegenden schalltechnischen und der erschütterungstechnischen Untersuchungen vom 23.06.2021 sowie die Aussagen zur elektromagnetischen Verträglichkeit vom 24.06.2021 sind plausibel (die angesetzten Eingangsparameter sind stimmig) und weitgehend im Wesentlichen nachvollziehbar. Die Berechnungsverfahren wurden entsprechend den einschlägigen Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Regelwerken in ausreichender Tiefe durchgeführt, die Ergebnisse dargestellt und die erforderlichen Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen aufgezeigt.

Die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm, ausgehend von den geplanten technischen Anlagen sowie der Wendeanlage, werden lt. Gutachten (Bericht Nr. 700-5666-A-4 vom 23.06.2021) eingehalten.

Die Immissionsgrenzwerte der 26. BImSchV (Bericht Nr. 710-5666-EM vom 24.06.2021) werden auch zukünftig zuverlässig eingehalten. Das Minimierungsgebot zur Vorsorge nach 26. BImSchVVwV (zweiseitige Speisung sowie bahnparallele Rückleiter) wird umgesetzt.

Lt. Gutachten (Bericht Nr. 710-5666-SCH vom 23.06.2021) besteht an ca. 40 Gebäuden ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Aktive Schallschutzmaßnahmen werden im Zuge der Abwägung (Verhältnismäßigkeit) nicht umgesetzt. Auch werden keine Schutz- und Kompensationsmaßnahmen aufgrund des Gesamtlärms erforderlich.

Zum Baulärmgutachten (Bericht Nr. 710-5666-SU-Bau vom 11.08.2021) ist Folgendes anzumerken:

Im Gutachten werden ‚projektspezifische‘ Immissionsrichtwerte bei der Beurteilung der Baulärmsituation (AVV-Baulärm) zugrunde gelegt, die weder im Gutachten noch im Erläuterungs-

bericht konkret benannt bzw. begründet werden. Da das Referat für Klima- und Umweltschutz generell einer Anhebung der Immissionsgrenzwerte der AVV-Baulärm aufgrund der Vorbelastung ablehnend gegenüber steht, sollte dies im Gutachten explizit dargestellt und begründet sowie im Erläuterungsbericht thematisiert werden.

Aus der Sicht der Umweltvorsorge (Lärm, Erschütterungen/sekundärer Luftschall und elektromagnetische Verträglichkeit) besteht mit dem Planfeststellungsabschnitt 3 Ost unter Berücksichtigung folgender Auflagen sowie der oben beschriebenen Klärung der projektbezogenen Immissionsrichtwerte Einverständnis.

Die im Erläuterungsbericht getroffenen Zusagen zum Lärm- und Erschütterungsschutz sind im Planfeststellungsbeschluss zu verankern.

1. Baubedingte Immissionen

1.1 Grundsätzliches:

a) Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften zum Lärm- und Erschütterungsschutz hat der Vorhabenträger durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.

b) Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen.

Der Vorhabenträger hat dabei ebenfalls sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche und Erschütterungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, so dass sämtliche im Auswirkungsbereich der Baustellen maßgeblichen Immissionsricht- bzw. Anhaltswerte nicht überschritten werden.

Die Beeinträchtigungen der Anwohner an Baustellen und an Transportrouten sind auch durch die Wahl entsprechender Baumethoden und Transportfahrzeuge soweit möglich zu minimieren.

c) Der Vorhabenträger wird verpflichtet, einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen (Immissionsschutzbeauftragten) zu beauftragen und diesen vor Baubeginn als Ansprechpartner zu Immissionsschutzfragen schriftlich zu benennen. Dieser hat im Rahmen einer regelmäßigen Messüberwachung daraufhin ggf. notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft zu veranlassen. Er hat als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

d) Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken und ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben.

Dem Eisenbahn-Bundesamt und der Landeshauptstadt München sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten:

- Bauort,
- Dauer der Arbeiten,
- Art der Arbeiten,

- zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte,
- Bauleiter mit Telefonnummer sowie
- ggf. geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner.

Die Notwendigkeit der Nacht- bzw. Sonn- und Feiertagsarbeit ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

1.2. Allgemeines:

a) Bei der Ausführung des Vorhabens sind für alle Baustellenbereiche die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen–“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

b) Die Bauaktivitäten auf sämtlichen Bauflächen sind so zu konzipieren, dass geräuschintensive Tätigkeiten in größtmöglichem Abstand zu der umliegenden Wohnbebauung stattfinden.

c) Im Rahmen einer immissionsschutzfachlichen Bauüberwachung in der späteren Bauausführung sind durch baubegleitende Lärmmessungen die tatsächlich auftretenden Lärmeinwirkungen in den lärmrelevanten Bauphasen an den maßgeblichen Immissionsorten zu überwachen und dokumentieren.

1.3 Aktiver Schallschutz:

Lärmschutz im Bereich der Baustellen des Rettungsschachtes (RS) 7 und 9:

a) Der Vorhabenträger hat für die gesamte Zeit des Betriebs der Baustellen im Bereich der Rettungsschächte anstelle von – die Baustellenbereiche umgrenzenden bzw. abgrenzenden – Bauzäunen die in den Planunterlagen bzw. Gutachten vorgesehenen Schallschutzwände mit einer Höhe von 3 m/8m (RS 7) und 3 m (RS 9) über Gelände zu errichten.

b) Unter Berücksichtigung der notwendigen Arbeits- und Versorgungsbereiche (Baugrube, Baugeräte, LKW-Bewegungsflächen, Baustofflagerflächen) sind diese Schallschutzwände grundsätzlich in möglichst geringem Abstand zu den Lärmquellen zu errichten.

1.4 Passiver Schallschutz:

Den im Baulärmgutachten ermittelten Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) steht ein Anspruch gegen den Vorhabenträger auf Erstattung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster, ggf. Schalldämm-Lüfter, ggf. sonstige Dämmungen von Außenbauteilen), Angebot auf Ersatzschlafraum oder Entschädigung in Geld an den jeweils betroffenen baulichen Anlagen bzw. Außenwohnbereichen zu.

Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

1.5 Baubedingte Erschütterungen:

a) Im Rahmen einer immissionsschutzfachlichen Bauüberwachung in der späteren Bauausführung sind durch baubegleitende Erschütterungsmessungen die tatsächlich

auf tretenden Erschütterungseinwirkungen von erschütterungsrelevanten Bautätigkeiten in einem Umkreis von ca. 50 m zu überwachen.

b) Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungswirkungen ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und ggf. die unter 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, erforderlichenfalls auch Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.

Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen gelten im vorliegenden Fall die Anhaltswerte der in Tabelle 2 für eine Einwirkungsdauer D von $26 \text{ Tage} < D \leq 78 \text{ Tage}$ angegebenen Werte.

c) Der Immissionsschutzbeauftragte hat im Rahmen von Messüberwachungen dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden und ansonsten unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen vorzusehen.

2. Betriebsbedingte Immissionen

2.1 Erschütterungen mit Sekundärem Luftschall:

Der Vorhabenträger hat durch Schutzmaßnahmen am Fahrbahnoberbau sicherzustellen, dass durch die betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen die in der DIN 4150 Teil 2 in Tabelle 1 genannten Anhaltswerte (A_u bzw. A_r) eingehalten werden.

Dabei ist auch sicherzustellen, dass durch die Immissionen des sekundären Luftschalls die aus der 24. BImSchV ableitbaren Immissionsrichtwerte für schutzbedürftige Aufenthaltsräume gemäß deren spezifischer Nutzung eingehalten werden.

Nach Fertigstellung der Rohbauarbeiten des Tunnels und vor Einbringen des Oberbaus ist die der erschütterungstechnischen Prognose zugrunde gelegten Übertragungsfunktionen durch eine nach § 29 b BImSchG anerkannte Messstelle durch Messungen mit geeigneter Fremdanregung zu verifizieren.

2.2 Verkehrslärmimmissionen:

Den im Verkehrslärmgutachten ermittelten Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) steht ein Anspruch gegen den Vorhabenträger auf Erstattung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster, ggf. Schalldämm-Lüfter, ggf. sonstige Dämmungen von Außenbauteilen), zu.

Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass an ca. 40 Gebäuden die Umsetzung der Lärmvorsorge durch passive Schallschutzmaßnahmen nach 24. BImSchV erfolgt.

16. Arten- und Biotopschutz / Naturschutz

Entsprechend der Zusicherung der Vorhabenträgerin wurden im artenschutzrechtlichen Gutachten entsprechende Vermeidungsmaßnahmen nunmehr auch im Hinblick auf gebäudebewohnende Fledermausarten aufgenommen.

Es sollen gezielte Ausflugbeobachtungen mit 3-4 Personen an 5 Terminen zwischen Juni und Juli 2022 vor der Auflösung der Wochenstuben im Spätsommer vorgenommen werden und bei Hinweisen auf Wochenstuben in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München München entsprechende CEF-Maßnahmen (Ersatzquartiere) aufgenommen werden. Die Umsetzung soll noch im selben Jahr (2022) erfolgen, da Ersatzquartiere oft nicht sofort oder im Folgejahr angenommen werden. In den Landschaftspflegerischen Begleitplan wurden ebenfalls entsprechende Aussagen übernommen.

Es wird gebeten, diese Maßnahme zusammen mit den übrigen im artenschutzrechtlichen Gutachten aufgeführten Maßnahmen im Planfeststellungsbeschluss verbindlich festzusetzen.

Auch die zumindest bei Fortpflanzungsquartieren fachlich nicht tragfähige Argumentation des Erhalts der Funktionalität der Lebensstätte trotz Abriss des Gebäudes wurde, wie zugesichert, gestrichen.

Beim Nachkerzenschwärmer wurde die Quelle berichtigt.

17. Denkmalschutz

Zum Erläuterungsbericht Ziffer 9.12.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter: Im untertägigen Bereich der Bereitstellungsfläche "Am Hüllgraben" befindet sich das Bodendenkmal "D-1-7835-0090. Körpergräber der frühen römischen Kaiserzeit". Im oben genannten Kapitel fehlen Aussagen zu diesem Bodendenkmal.

18. Brandschutz

1. Vorbemerkungen

Die vorliegende Planung des PFA 3 Ost entspricht aus brandschutztechnischer Sicht grundsätzlich dem Stand der Technik und weist insgesamt ein höheres Sicherheitsniveau auf als die ursprüngliche Planung des PFA 3neu. Bei Beachtung der in dieser Stellungnahme enthaltenen Hinweise und Anforderungen besteht seitens der Branddirektion Einverständnis.

Da nach dem EBA-Leitfaden Brandschutz¹ und den Vorbemerkungen zu dessen Erläuterungen² für Pva eine detaillierte Vorgabe einzelner Anforderungen explizit nicht vorgesehen und der Brandschutz in Pva objektbezogen zu betrachten ist, kann bei

- 1 Eisenbahn-Bundesamt, Referat 21: Leitfaden Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, VV 21 – 2.2.2 –001/01, Stand 24.03.2021
- 2 Eisenbahn-Bundesamt, Referat 21: Erläuterungen zum Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, Stand: November 2014

den Personenverkehrsanlagen nicht für jede Anforderung eine Vorschrift als Grundlage benannt werden. Dies gilt auch für die Streckentunnel, soweit die jeweilige Anforderung in Zusammenhang mit dem vom Regelwerk abweichenden Rettungskonzept steht.

Unter den Ziffern 2 bis 6 wird jeweils auch zu den Abweichungen von anerkannten Regeln der Technik Stellung genommen (soweit vorhanden), ohne Differenzierung zwischen wesentlichen und nicht wesentlichen Abweichungen im Sinne des § 4 EBA-Leitfaden Brandschutz, Fußnote 2.

2. Streckentunnel einschl. Notausgangs- und Trogbauwerken

2.1 Gesamtbewertung des Sicherheitskonzepts

Die der vorliegenden Planung zugrunde liegende Konzeption mit Erkundungs- und Rettungsstollen (ERS) beruht zusammenfassend auf längeren fußläufig zurückzulegenden Wegen für die Selbst- und Fremdreitung bis ins Freie („endgültig sicherer Ort“ nach TSI SRT, Ziffer 2.4 b1)), die durch kürzere Wege aus den Fahrtunneln bis in einen sicheren Bereich (TSI SRT, Ziffer 2.4 b)) sowie weitere Maßnahmen kompensiert werden. Da die Regelwerksabweichungen hier nicht in jedem Fall isoliert voneinander betrachtet werden können, wurde die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen und deren Zusammenwirken von der Branddirektion anhand der einzelnen Schutzziele genauer untersucht. Bei Bedarf kann der Planfeststellungsbehörde gerne eine ausführlichere Dokumentation / Begründung zur Verfügung gestellt werden.

Das Sicherheitskonzept Streckentunnel ist insgesamt schlüssig. Die aus dem einschlägigen Regelwerk abzuleitenden Schutzziele für Eisenbahntunnel werden mit der geplanten Konzeption mindestens gleichwertig wie bei einem S-Bahn-Tunnel nach Regelwerk erfüllt. Bei Beachtung der nachfolgenden Anmerkungen und Anforderungen besteht mit dem vorliegenden Sicherheitskonzept aus brandschutztechnischer Sicht Einverständnis.

2.2 Durchgängigkeit des Rettungswegsystems

Auch wenn aus formalen Gründen eine Bewertung anhand einzelner Abweichungen erfolgt, handelt es sich de facto um ein eigenes Rettungswegsystem, das sich von den beiden Systemen des Regelwerks (Tunnel mit Notausgängen / Notausgangsbauwerken ins Freie oder Zweiröhrenkonzept) unterscheidet. Ein Wechsel des Rettungswegsystems innerhalb des selben Tunnels ist für die Selbst- und Fremdreitung grundsätzlich problematisch und im Regelwerk für Eisenbahntunnel nicht vorgesehen (vgl. TSI SRT, Ziffer 4.2.1.5.2 b)).

Das vorliegende Sicherheitskonzept sieht einen Systemwechsel bei der uPva Ostbahnhof vor; westlich der uPva Rettungskonzept mit ERS, östlich der uPva Rettungskonzept mit Ausgängen von den Fahrtunneln ins Freie (Portal, RS 9 und uPva). Dieser Situation kann hier aus brandschutztechnischer Sicht u.a. aus folgenden Gründen zugestimmt werden:

- Der Bereich ohne ERS ist zwischen uPva Ostbahnhof und Ostportal räumlich nachvollziehbar abzugrenzen.
- Der Bereich ohne ERS ist vergleichsweise kurz.
- Der Bereich ohne ERS ist für Einsatzdienste übersichtlich. Ein Wechsel von Einsatzfahrzeugen zwischen uPva, RS 9 und Ostportal ist über die Friedenstraße und Berg-am-Laim-Straße einfach möglich.
- Der Nutzen des ERS zwischen Ostbahnhof und Ostportal wäre mit nur einem zusätzlichen Verbindungsbauwerk gering.
- Der Abstand zwischen Ausgängen aus den Fahrtunneln unterschreitet die maximal zulässigen 600 m signifikant.

Diese Einschätzung des Systemwechsels am Ostbahnhof kann nicht auf andere Streckenabschnitte übertragen werden. Gemäß dem vorliegenden Sicherheitskonzept (Unterlage 18.2) wird zwischen westlichem Portal bzw. Ausstiegsbauwerk West und der uPva Ostbahnhof von einem durchgehenden System mit ERS ausgegangen. Hierzu ist aus brandschutztechnischer Sicht eine Zusage oder Auflage erforderlich, da der VHT sich unter Ziffer 6.1.1 im Erläuterungsbericht die erforderlichen Änderungen im PFA 1 und 2 lediglich „vorbehält“ und nicht zusagt.

- 2.3 Zu 10.1 im Sicherheitskonzept (Unterlage 18.2): Es wird davon ausgegangen, dass die auch in Kap. 13 beschriebenen hinterleuchteten Rettungszeichen über jeder Tür, die von einem Fahrtunnel in ein Verbindungsbauwerk oder in einen Rettungsschacht führt, etwa rechtwinklig zur Tunnelachse angeordnet werden. Sollte dies nicht der Fall sein, ist eine Abstimmung mit der Branddirektion erforderlich.
- 2.4 Zu 10.1, Seite 29 (3): Türen von Rettungsschächten sollten von außen auch für die Feuerwehr gewaltfrei zu öffnen sein, z. B. mittels Feuerweherschließung. Die Einzelheiten dazu können in der Ausführungsplanung abgestimmt werden. Die betriebsüberwachende Stelle dürfte bei einem Schadensereignis in der 2. SBSS wegen mehreren Zügen im Tunnel und der Kombination aus uPva und Tunnelstrecken stärker beansprucht sein als bei üblichen Eisenbahntunneln.
- 2.5 Zu 11 und 13: Auf die Gleisquerungen zwischen RS 9 und Ostportalen ist mit zusätzlichen Rettungszeichen rechtwinklig zum Fluchtweg deutlich hinzuweisen (siehe auch Ziffer 2.20 (h) dieser Stellungnahme). Die Gleisquerungen sind in der Beschaffenheit von Fluchtwegen auszuführen (EiTB, Anlage Ei A 2.2.1/1).
- 2.6 Zu 13: Die im Sicherheitskonzept „vorgeschlagene“ Fluchtwegkennzeichnung ist aus brandschutztechnischer Sicht umzusetzen, wegen der hier vorliegenden Kombination aus dichtem Takt und unterirdischen Stationen (bei einem Brand in einer uPva (Regelfall) ist für Personen in einem dahinter stehenden Zug der kürzeste Weg nicht geeignet) sowie wegen der im Sicherheitskonzept beschriebenen Räumungsvariante (siehe auch Ziffer 2.20 (d) dieser Stellungnahme).
- 2.7 Zu 16: Die Lage der OLSP-Bedienstellen ist in der Ausführungsplanung noch mit der Branddirektion abzustimmen.
- 2.8 Zu 18: Für die Löschwasserversorgung an der Oberfläche aus dem öffentlichen Netz

ist im vorliegenden Sicherheitskonzept noch kein Nachweis enthalten (ohne uPva und RS 9, wie auf Seite 45 beschrieben). Damit über die in Tabelle 4 dargestellten Befüllzeiten hinaus keine größeren Zeitverluste durch den Aufbau langer Schlauchleitungen entstehen, muss in der Nähe der Rettungsschächte und Rettungsplätze ausreichend Löschwasser zur Verfügung stehen, z. B. über Hydranten oder Löschwasserbehälter. Um eine Zusage oder Auflage zur Abstimmung der Löschwasserversorgung im Umkreis von RS 7, RS 8 und Ostportal mit der Branddirektion vor Baubeginn wird gebeten.

- 2.9 Zu 18: Alle Schieber, nicht nur die auf Seite 49/50 genannten zusätzlichen Schieber, sind in noch abzustimmender Weise physisch gegen Manipulation zu sichern, damit einsatztaktisch grundsätzlich ähnlich wie bei den in München bestehenden Schienenverkehrstunneln vorgegangen werden kann (ohne Betätigung von Schiebern) und unbemerkte Änderungen bei Wartungsarbeiten o.ä. verhindert werden. Die Angaben zu den Grundstellungen aus dem Sicherheitskonzept sind dabei zwingend vorrangig vor DB-Ril 853.1001, Ziffer 5 (22), 7. Absatz zu beachten. Um entsprechende Zusagen oder Auflagen wird gebeten.
- 2.10 Zu 18 (und 5.7.1.8 im Erläuterungsbericht): Die Zonentrennungen in Bild 31 entsprechen nicht den Abstimmungen zwischen DB Netz AG und Branddirektion in 2021. Damit einsatztaktisch grundsätzlich ähnlich wie bei den in München bestehenden Schienenverkehrstunneln vorgegangen werden kann und die Systematik für Einsatzkräfte einheitlich nachvollziehbar bleibt, sind die Schieber grundsätzlich etwa mittig zwischen zwei Zugangsbauwerken (uPva, Rettungsschacht oder Portal) anzuordnen und auch mittig zwischen den jeweils angrenzenden Verbindungsbauwerken. Dabei können sich auch Änderungen an den in Tabelle 4 angegebenen Abschnittslängen ergeben. Um eine Zusage oder Auflage zur einvernehmlichen Abstimmung der Abschnitte von Löschwasserleitungen wird gebeten. Dies wurde vor einigen Wochen bereits mit der DB Netz AG vereinbart.
- 2.11 Die in Unterlage 7.3.2 dargestellten Schleusen zwischen RS 7 und den Fahrtunneln sind entgegen den Vorgaben der EITB, Anlage Ei A 2.2.1/1, S. 96 kürzer als 12 m. Eine Begründung für die Abweichung oder ein Nachweis gleicher Sicherheit im Sinne von § 2 Abs. 2 EBO liegt nicht vor. Daher sind die Schleusen so umzuplanen, dass der Laufweg zwischen der Tür zum Fahrtunnel und der Tür zum RS jeweils mindestens 12 m beträgt. Bei den hier vorliegenden Platzverhältnissen wäre es auch möglich, die Schleusen beim Umplanen der schachtseitigen Tür(en) zusammenzufassen, so dass zum Schacht hin nur eine Türanlage notwendig ist. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.
- 2.12 Zu Unterlage 7.3.3 und 18.3.3: Kurz nach der an die Oberfläche führenden Treppe von RS 7 verengt sich die planerisch dargestellte befestigte Fläche von ca. 4,8 m (Treppenbreite) auf ca. 2,8 m. Weitere Angaben über die Oberflächenbeschaffenheit neben den befestigten Flächen liegen nicht vor. Um bei der Räumung einen Rückstau in den RS zu vermeiden, sollte entweder die befestigte Fläche angemessen verbreitert werden oder die Oberfläche neben der befestigten Fläche leicht begehbar sein, z. B. als dauerhaft zu pflegender Rasen.
- 2.13 Zu Unterlage 7.6.10 bis 7.6.12: Gemäß den Angaben im Sicherheitskonzept und den

Vorgaben der EiTB, Anlage Ei A 2.2.1/1 wird davon ausgegangen, dass die Fluchtwege nach den Ostportalen im Trogbereich auf einer Breite von mindestens 1,20 m eben und hindernisfrei fortgeführt werden. Ein Schotterbett erfüllt diese Anforderung nicht. Die Pläne sind in diesem Punkt nicht eindeutig. Die mindestens 1,20 m breiten Fluchtwege enden erst an dem mindestens 1,60 m breiten Zugang zur Feuerwehzufahrt. Sie dürfen nicht in 0,80 m breite Rettungswege oberirdischer Bahnstrecken übergehen. Eine Ausführung gemäß der farblichen Darstellung in Unterlage 18.3.2 ist somit nicht zulässig.

- 2.14 Für den ERS ist wegen der langen Angriffswege (Kompensation Regelwerksabweichung) und des dichten Takts mit möglicherweise mehreren Zügen in einem Tunnelabschnitt ein geeignetes System vorzusehen, das die Feuerwehr über die genauen Standorte von Zügen im Tunnel ermöglicht. Nähere Einzelheiten können auch noch in einer späteren Planungsphase abgestimmt werden. Geeignet wäre beispielsweise eine webbasierte Information über Zugstandorte, auf die die Feuerwehr im Ereignisfall zugreifen kann. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.
- 2.15 Wegen der weiten im ERS fußläufig zurückzulegenden Wege (Regelwerksabweichung), sollte im ERS ein einseitiger Handlauf (etwa lotrecht über Schnittpunkt Sohle – Tübbing) angeordnet werden, um gebrechlicheren Personen die Flucht zu erleichtern oder zu ermöglichen. Dies gilt nicht für die kurzen Abschnitte zwischen den Schleusentüren C und D aus Bild 9.
- 2.16 Für sehr breite zur GOK führenden Festtreppen (in RS 7 und RS 8) wird die Installation eines einfachen Mittelhandlaufs empfohlen.
- 2.17 Zum Brandverhalten und der Feuerwiderstandsdauer der Befestigung von Einbauten in den Fahrtunneln sind die Anforderungen der DB-Ril 853.5001 zu beachten.
- 2.18 Nachrichtlicher Hinweis zum Südast: Zur Plausibilisierung der Planung des RS 7 in Bezug auf den Südast und der sicherheitstechnischen Machbarkeit wird empfohlen, wesentliche Grundzüge des Rettungskonzepts des späteren Südastes zu planen und mit der Branddirektion abzustimmen. Eine solche Abstimmung wurde vor einiger Zeit bereits begonnen, jedoch nicht abgeschlossen oder dokumentiert.
- 2.19 Bei den zukünftigen Fortschreibungen und Präzisierungen der Planung von Streckentunnel und Rettungsschächten wird hier eine Beteiligung der Branddirektion erforderlich (vgl. Schreiben der EBA Zentrale zur Beteiligung der Brandschutzdienststellen vom 21.05.2014, Aktenzeichen 2.130-21ibhb/006-2104#006). Die vorliegenden Unterlagen beschränken sich auf den für ein Planfeststellungsverfahren notwendigen Detaillierungsgrad. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.
- 2.20 Brandschutztechnische Bewertung von in den Antragsunterlagen aufgezeigten oder festgestellten Abweichungen

a) Höhe der Fluchtwege

Regelwerk	Anforderung	Geplante Ausführung
DB-Ril 853.1001 (18)	Höhendifferenz Fluchtweg – Fahrweg < 30 cm, bzw. bei eingleisigen Tunneln wie Fahrweg (wegen Befahrbarkeit), Höhenversprünge im Fluchtweg vermeiden	Fluchtweg ca. 0,45 bis 0,55 m über SO, bei Rampen zu Bahnsteigen höher

Einschätzung Branddirektion:

Zustimmung, höhere Sicherheit als bei Ausführung nach Regelwerk

Begründung:

Die Höhe des Fahrzeugfußbodens bei der Münchner S-Bahn von 0,96 m über SO ist größer als die bei Eisenbahnen in Deutschland übliche Ausstiegshöhe. Ein großer Höhenunterschied zwischen Fahrzeugfußboden und Fluchtweg erschwert und verzögert die Selbst- und Fremdreueung, insbesondere auch bei Personen mit körperlichen Einschränkungen. Gegenüber der Fahrbahn erhöhte angeordnete Fluchtwege wurden in einschlägigen wissenschaftlichen Veröffentlichungen als vorteilhaft angesehen³ und bei neueren ÖPNV-Projekten im europäischen Ausland häufig realisiert (z. B. Crossrail in London, Metro Linie C in Rom) und in manchen Ländern auch im Regelwerk für ÖPNV-Systeme gefordert. Der Arbeitsstand einer zukünftigen Norm für U-Bahn Bauwerke⁴ (S-Bahn Systeme haben Ähnlichkeiten zu U-Bahnen, wie hohe Personendichte und wenig Personal in den Zügen) sieht einen um bis zu 0,50 m erhöhten Fluchtweg vor.

Die bei der 2. SBSS geplante Höhenlage etwa mittig zwischen Fahrzeugfußboden und SO ermöglicht somit einen leichteren und schnelleren Ausstieg aus dem Fahrzeug, begrenzt jedoch zugleich auch die Absturzhöhe und erlaubt den Wechsel zwischen Fahrbahn und Fluchtweg (z. B. für Einsatzkräfte bei entgegenkommenden Flüchtenden oder für überholende Flüchtende). Aufstiegshilfen / Tritte sind nach den vorliegenden Unterlagen vorgesehen. Lokal größere Erhöhungen bei Rampen zu den Bahnsteigen wären auch bei einem niedriger angeordneten Fluchtweg erforderlich, dann mit längeren Rampen.

Nach den vorliegenden Querschnitten entsteht augenscheinlich keine für den Ausstieg kritische horizontale Lücke zwischen Fahrzeug und Fluchtweg.

Für S-Bahnen mit einer Höhe des Fahrzeugfußbodens bzw. der letzten Stufe > 0,76 m wird ein erhöhter Fluchtweg seitens der Branddirektion als notwendig angesehen.

b) Länge des Rettungsstollens > 150 m

Regelwerk	Anforderung	Geplante Ausführung
EBA-Tunnelrichtlinie, Ziffer 2.3	Zu Rettungsschächten führende Rettungsstollen maximal 150 m lang	ERS erheblich länger als 150 m

3 K. Fridolf: Rail Tunnel Evacuation, Lund University, 2015

4 Arbeitsstand DIN 5647 Bahnanwendungen – Sicherheitsanforderungen an städtische Schienenbahnen – Bauwerke

Einschätzung Branddirektion:
Zustimmung, gleiche Sicherheit wird erreicht

Begründung:
Ergibt sich aus der Gesamtbetrachtung des Rettungswegsystems mit ERS, siehe Ziffer 2.1 dieser Stellungnahme.

c) Nicht-Befahrbarkeit Rettungsstollen

Regelwerk	Anforderung	Geplante Ausführung
EBA-Tunnelrichtlinie, Ziffer 2.3	Rettungsstollen > 300 m mit Kraftfahrzeugen befahrbar	ERS nicht mit Kraftfahrzeugen befahrbar

Einschätzung Branddirektion:
Zustimmung, gleiche Sicherheit wird erreicht

Begründung:
Ergibt sich aus der Gesamtbetrachtung des Rettungswegsystems mit ERS, siehe Ziffer 2.1 dieser Stellungnahme.

d) Fluchtwegkennzeichnung in den Fahrtunneln

Regelwerk	Anforderung	Geplante Ausführung
EBA-Tunnelrichtlinie, Ziffer 2.5	Richtungspfeile zum nächsten Ausgang alle 25 m und Rettungszeichen mit Entfernungsangabe in beide Richtungen alle 125 m bzw. 50 m nach TSI SRT	Alle 25 m Rettungszeichen mit Entfernungsangabe in beide Richtungen, Verzicht auf separate Richtungspfeile

Einschätzung Branddirektion:
Zustimmung, höhere Sicherheit als bei Ausführung nach Regelwerk

Begründung:
In Verbindung mit dem kürzeren Querschlagsabstand begünstigt die geplante Kennzeichnung die parallele Räumung über zwei benachbarte Querschläge, eine Räumungsvariante, die hier je nach Lage sinnvoll sein kann, insbesondere bei der hohen Personendichte in S-Bahnen.
Entfernungsangaben können günstige psychologische Auswirkungen auf Flüchtende haben, da die verbleibende Fluchtweglänge bekannt ist.
Je nach Schadensereignis kann auch der jeweils entferntere Ausgang geeigneter sein (z. B. bei Bränden wegen einer Luftströmung mit einseitig gerichteter Rauchausbreitung oder bei Unfällen mit eingeschränktem / versperrtem Fluchtwegquerschnitt).
Die geplante Kennzeichnung entspricht der Darstellung in den Regelwerken für

Straßentunnel und dem Arbeitsstand einer zukünftigen Norm für U-Bahn Bauwerke⁵ (S-Bahn Systeme haben Ähnlichkeiten zu U-Bahnen, wie hohe Personendichte und wenig Personal in den Zügen).

e) Hydraulische Notausstiegsklappen

Regelwerk	Anforderung	Geplante Ausführung
EBA-Tunnelrichtlinie, Ziffer 2.3	Türen als Ausgang aus Rettungsschächten ins Freie	Hydraulisch betriebene Notausstiegsklappen bei RS 7

Einschätzung Branddirektion:
Zustimmung, gleiche Sicherheit wird erreicht

Begründung:

Bodenklappen sind bei Notausgängen von ÖPNV-Systemen im innerstädtischen Bereich nicht unüblich. Im Regelwerk für U-Bahnen werden sie auch explizit genannt⁶. Bodenklappen sind als oberer Abschluss von Rettungsschächten geeignet, wenn die für Flüchtende und Einsatzkräfte jederzeit sicher geöffnet werden können.

Dazu müssen sie beispielsweise folgende Anforderungen erfüllen:

- von flüchtenden Fahrgästen leicht mit einem selbsterklärenden und deutlich gekennzeichneten Mechanismus zu öffnen,
- von Einsatzkräften leicht und gewaltfrei zu öffnen, z. B. mittels Feuerwehrschießung in einer Säule neben der Bodenklappe,
- auch bei Ausfall der Stromversorgung auf gleiche Weise zu öffnen,
- witterungsunabhängig nutzbar (Blockieren durch Vereisung technisch ausgeschlossen),
- jederzeit zugänglich, insbesondere gegen ein Verstellen mit Straßenfahrzeugen gesichert.

Bei Beachtung dieser Voraussetzungen ist hier aus Sicht der Branddirektion die gleiche Sicherheit gegenüber einer Ausführung nach Regelwerk gegeben.

f) Elektranten nur einseitig je Tunnelröhre

Regelwerk	Anforderung	Geplante Ausführung
EBA-Tunnelrichtlinie, Ziffer 2.8	Elektranten auf beiden Tunnelseiten	Elektranten nur auf der Seite des Fluchtwegs

Einschätzung Branddirektion:
Zustimmung, gleiche Sicherheit wird erreicht

Begründung:

Wie bereits in 2014 gegenüber dem VHT mitgeteilt, ist aus unserer Sicht hier bei den

5 Arbeitsstand DIN 5647 Bahnanwendungen – Sicherheitsanforderungen an städtische Schienenbahnen – Bauwerke

6 Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), § 30 Abs. 8

eingleisigen Tunnelquerschnitten die fluchtwegseitige Installation von Elektranten ausreichend. Der hier ca. 0,5 m über dem Gleis angeordnete Fluchtweg erhöht den mechanischen Schutz der Elektranten im Fall einer Entgleisung. Die Anforderungen der DB-Ril 954.9107 sind zu beachten, insbesondere auch zur Funktionsfähigkeit der jeweils benachbarten Elektranten bei Ausfall / Zerstörung eines Elektranten.

g) Rettungsplatz < 1.500 m² am Ostportal

Regelwerk	Anforderung	Geplante Ausführung
EBA-Tunnelrichtlinie, Ziffer 2.6	Rettungsplatz mit mind. 1.500 m ² an Portalen und Notausgängen	Am Zugang zum Ostportal Fläche für 5 Einsatzfahrzeuge, daneben gleichzeitige An- und Abfahrt möglich

Einschätzung Branddirektion:
Zustimmung, gleiche Sicherheit wird erreicht

Begründung:

Auf der abgestimmten Fläche neben der Zufahrt beim Zugang zum Tunnelportal können Einsatzfahrzeuge der Erstalarmierung abgestellt werden. Die Zufahrt ermöglicht die gleichzeitige An- und Abfahrt von Einsatzfahrzeugen ohne Ausweichstellen o.ä. Daneben liegen hier weitere günstige Umstände vor: Der Abstand zwischen Tunnelportal und dem nächsten Notausgangsbauwerk an die Oberfläche (Rettungsschacht 9) ist relativ kurz und liegt damit deutlich unter der nach Regelwerk zulässigen Entfernung. Die Erschließung des RS 9 ist einsatztaktisch als sehr gut zu bewerten.

Das Landen von Rettungshubschraubern wäre in der Nähe auf öffentlichen Straßen möglich. Zudem ist die Bedeutung von Rettungshubschraubern als Rettungsmittel im innerstädtischen Bereich gering. Daher müssen für diesen Zweck hier keine Flächen im Rahmen des Projekts bereitgestellt werden.

Der Abstand zwischen Zugang zum Tunnelportal und öffentlichen Verkehrsflächen ist wesentlich geringer als beispielsweise bei vielen Tunneln von neuen Schnellfahrstrecken. Bei diesem Abstand ist es in Verbindung mit der Möglichkeit zur gleichzeitigen An- und Abfahrt möglich, jeweils nicht unmittelbar benötigte Einsatzfahrzeuge zeitweise auf öffentlichen Straßen abzustellen, die hier ausreichende Flächen aufweisen.

h) Gleisquerungen Fluchtweg nicht auf Höhe eines Notausgangs

Regelwerk	Anforderung	Geplante Ausführung
EiTB, Anlage Ei A 2.2.1/1 (S. 95)	Gleisquerungen nur in Höhe des Notausgangs zulässig	Gleisquerungen im Übergangsbereich zu 3 Tunnelröhren, nicht in Höhe eines Notausgangs

Einschätzung Branddirektion:
Zustimmung, gleiche Sicherheit wird mit Auflage erreicht

Begründung:

Die Notwendigkeit von Gleisquerungen ergibt sich hier aus dem Weichenbereich mit Übergang zu 3 Fahrtunneln am Portal. Unter Berücksichtigung der geplanten Rettungswegführung (Einschließen von Personen auf dem Fluchtweg durch einen stehenden Zug nicht möglich) und der sehr kurzen Entfernungen zu RS 9 und Portalen bestehen hier keine Bedenken hinsichtlich Selbst- und Fremdrettung, wenn zusätzlich die Gleisquerungen mit Beschilderungen jeweils rechtwinklig zu den Tunnelwänden deutlich gekennzeichnet und die Gleisquerungen durch die Tunnelsicherheitsbeleuchtung ausreichend beleuchtet werden. Einzelheiten zur Kennzeichnungen können noch in einer späteren Planungsphase mit der Branddirektion abgestimmt werden.

3. uPva Ostbahnhof (MOPT)

3.1 Allgemeiner Hinweis

Das vorliegende BSK der uPva (Unterlage 18.1.1) und die Antragsunterlagen enthalten alle nach § 5 des EBA-Leitfaden Brandschutz für ein Planfeststellungsverfahren erforderlichen Angaben.

Bei Beachtung der nachfolgenden Anforderungen und Hinweise besteht mit der Planung Einverständnis. Sie entspricht grundsätzlich dem heutigen Stand der Technik.

3.2 Zu 7.4.1, Türöffnungskräfte

Die Gestaltung der Türen von Treppeneinhausungen auf Bahnsteigebene und die maximalen Türöffnungskräfte sollten es ermöglichen, dass sich Personen mit körperlichen Einschränkungen hinter den Treppenabtrennungen in Sicherheit bringen können (vgl. BSK uPva Hbf aus PFA 1, 2. PÄ und Abstimmung mit DB Netz zur uPva Marienhof am 09.01.2018).

3.3 Zu 7.4.3 in Unterlage 18.1.1 – BSK, Rauchschutzvorhang

Abweichend zum Textteil des Brandschutzkonzeptes ist den Plänen Ebene – 1 (Sperrengeschoss) ein Rauchschutzvorhang mittig zwischen den beiden Rauchschutztoren dargestellt. Der Textteil und die vorangegangene Abstimmung mit der Branddirektion sehen nur Rauchschutztore vor.

Die Rauchabschnittstrennung dient der unabhängigen Rettungswegführung der im Sperrengeschoss endenden Treppenanlagen Nr. 02 bis Nr. 07.

In der Praxis gab es bisher in vielen Fällen schlechte Erfahrungen mit der Zuverlässigkeit großflächiger Brand- / Rauchschutzvorhänge in unterirdischen Personenverkehrsanlagen (fehlerbehaftete Auslösung / Verklemmen des Vorhanges). Bei der hier vorgesehenen Anordnung ist auch mit nennenswerten Luftströmungen zu rechnen (natürliche Luftströmungen durch ständig offene Ausgänge, Fahrbetrieb bei Auslösung noch nicht eingestellt), die erhebliche Kräfte auf den Vorhang bewirken und damit das sichere Ablaufen des textilen Abschlusses beeinträchtigen können. Aus brandschutztechnischer Sicht sollten daher zuverlässigere Abschlüsse zur Rauchabschnittstrennung (z. B. Schiebe- oder Rolltore) installiert werden.

3.4 Zu 7.4.3, Passierbarkeit der Rauchabschnittstrennung im Sperrengeschoss

Um mobilitätseingeschränkten Personen einen Wechsel vom östlichen in den westlichen Rauchabschnitt zu ermöglichen (östl. Abschnitt ist an keine PU angebunden) und den Einsatzkräften eine möglichst hohe Flexibilität bei der Wahl der Angriffswege zu ermöglichen, sollte in den Rauchschutztoren eine Schlupftür angeordnet werden. Dadurch kann auch eine Schadensausweitung durch das Öffnen der Tore verhindert werden. Es wird empfohlen, die Schlupftüren barrierefrei auszuführen.

3.5 Zu 7.4.5 (2), Aufzugsschächte Bahnsteigebene

a) Im Brandschutzplan Blatt 5 (Ebene -2 Zwischengeschoss) haben die Aufzugsschächte keine farbliche Kennzeichnung. Da diese hier noch im Luftraum der Bahnsteigebene liegen, wird bis zum Anschluss der Decke über Ebene -2 von einer Ausführung der Fahrschachtwände wie im Textteil des BSK ausgegangen.

b) Die Fahrschächte liegen teilweise im obersten Teil des Luftraums der Bahnsteigebene. Abhängig von der Thermik eines Brandereignisses und der Lage der Steuermelder für die verlängerte Betriebsdauer im Brandfall ist bei der vorgesehenen wärmestrahlungsdurchlässigen Brandschutzverglasung (G-Verglasung) eine Beschädigung von betriebsnotwendigen Teilen der Aufzüge (z. B. Seile) nicht völlig ausgeschlossen. Daher sollte in der weiteren Planung geprüft werden, ob im oberen Teil der Fahrschächte eine strahlungsundurchlässige Verglasung (F-Verglasung) vorgesehen werden müsste.

3.6 Zu 12.5, Robustheit Entrauchungsanlage

Die Entrauchungsanlage der Bahnsteigebene ist für die Brandschutzkonzeption und die Einhaltung der Schutzziele Selbstrettung, Fremdrettung und wirksame Löscharbeiten von entscheidender Bedeutung. Die Anlage muss daher ausreichend „robust“ gegenüber dem Ausfall einzelner Komponenten geplant und ausgeführt werden. Ein Fehler soll nicht zum vollständigen Ausfall der Entrauchungsanlage führen. Eine volle Redundanz ohne Leistungseinbußen im Fall eines Fehlers ist nicht unbedingt notwendig. Vgl. auch Zusage A.5.1.5 d) im Planfeststellungsbeschluss 2. Planänderung im PFA 1.

3.7 Zu 13.2.1, Wandhydranten in Ebene -1

Im Textteil des BSK werden keine Wandhydranten im öffentlich zugänglichen Bereich von Ebene -1 beschrieben. Es wird von einer Ausführung gemäß den Brandschutzplänen ausgegangen.

3.8 Zu Anhang 1 des BSK (Unterlage 18.1.1), Verrauchungssimulation

a) Es wird davon ausgegangen, dass die im vorliegenden Bericht nicht genannten Parameter zur Brandmodellierung und zur Bauwerksmodellierung (z. B. Gitterweite) dem Anwenderhandbuch Bemessungsbrände für S-Bahnen und den gemischten Reisezugverkehr vom 21.06.2010 entsprechen. Dies ist durch die Vorhabensträgerin bzw.

den Planer zu bestätigen (vgl. auch vfdb-Leitfaden Ingenieurmethoden des Brand-schutzes (2020-03), Ziffer 5.5.5 zur Dokumentation von Verrauchungssimulationen). Falls Abweichungen vom Anwenderhandbuch vorliegen sollten, wären diese mit der Branddirektion abzustimmen.

b) Es wird davon ausgegangen, dass die für die Simulation verwendete Bauwerksmodellierung der aktuellen Planung entspricht.

c) Zur Visualisierung der Ergebnisse der Verrauchungssimulation sind nur Grundrisse der Bahnsteigebene jeweils zum Ende der Selbst- und Fremdretrungsphase enthalten. Durch geeignete Schnitte o.ä. ist noch darzulegen, dass es während der Selbstrettungsphase zu keinem kritischen Raucheintrag in die vertikalen Rettungswege kommt. Der Nachweis kann aus Sicht der Branddirektion bei entsprechender Zusage oder Auflage auch nach dem Planfeststellungsverfahren erfolgen (vgl. auch Nebenbestimmung A.4.3 c) im Planfeststellungsbeschluss zur 6. Planänderung im PFA 2).

d) Die Aussage unter Ziffer 4.2.2 im Anhang 1 zum BSK, dass eine ausreichende raucharme Schicht für die Fremdretrungsphase bis zur 30. Minute nachgewiesen sei, wird nicht geteilt. Die Grenzwertüberschreitung geht augenscheinlich signifikant über den Brandnahbereich hinaus. Da jedoch alle Treppen auf der Bahnsteigebene eingehaust sind, würde gemäß Ziffer 4.7.2 (2) des Anwenderhandbuchs Bemessungsbrände für S-Bahnen und den gemischten Reisezugverkehr ein Nachweis bis zur 25. Minute ausreichen. Die dazu erforderlichen Simulationsergebnisse sind der Branddirektion zur Prüfung vorzulegen. Die ergänzende Stellungnahme der Branddirektion ist dem EBA vorzulegen. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

3.9 Podesttiefe Treppe 08

Ein Treppenpodest von Treppe 08 auf Ebene -2 Zwischengeschoss hat nach der Darstellung in Unterlage 7.9.4 mit ca. 2,0 m statt mindestens 2,4 m eine zu geringe Tiefe. Bei Treppen die als Rettungswege erforderlich sind, muss die nutzbare Podesttiefe mindestens der als Rettungsweg notwendigen Breite der angeschlossenen Treppenläufe entsprechen, um die Räumung behindernde Stauungen zu vermeiden, vgl. auch DIN 18065, Ziffer 6.3.1 (breitere Treppen von Sonderbauten in Norm nicht bemaßt).

Die Treppe ist so umzuplanen, dass die nutzbare Breite an jeder Stelle mindestens 2,4 m beträgt. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

Darüber hinaus wird dem VHT empfohlen, alle Treppen auf Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundlagen der Bautechnik, einschlägigen technischen Regeln und deren Funktion im Räumungsfall zu überprüfen, um eventuelle weitere in den Planfeststellungsunterlagen nicht leicht erkennbare Mängel frühzeitig festzustellen und zu beheben.

3.10 Zum Entwurf Brandfallsteuermatrix, Sabotagealarm

Der im Entwurf „Grobe Brandfallmatrix“ dargestellte Sabotagealarm zur Feuerwehr ist der Branddirektion nicht bekannt.

3.11 Differenzen zwischen Brandschutz- und Bauwerksplänen

In den Bauwerksplänen (Unterlage 7.9) fehlt die Darstellung von:

- Rauchabschnittstrennungen in den technischen Fluren auf der Bahnsteigebene
- Leitern zwischen technischen Fluren und der Ebene -1
- Grundriss Medientunnel.

Es wird von einer Ausführung gemäß den Brandschutzplänen ausgegangen.

3.12 Entnahmestellen der Löschwasserleitungen trocken an den Bahnsteigenden

Die Entnahmestellen sind in den Brandschutzplänen mit „C-Anschluss“ gekennzeichnet. Gemäß dem Sicherheitskonzept Streckentunnel und der DB-Ril 853 wird von Entnahmestellen mit B-Kupplung und B-C-Übergangsstück ausgegangen.

3.13 Sperrzeichen in den PU bei Auslösung BMA uPva

Nach den vorliegenden Unterlagen ist keine Verknüpfung der Brandmeldeanlagen der oPva einschl. PU und der uPva geplant, was sich auch günstig auf die Fehleranfälligkeit der jeweiligen Brandfallsteuerungen auswirkt.

Um bei einer Branddetektion in der uPva ein Nachströmen von Personen aus den PU nicht zu begünstigen, sind an den Übergängen PU – uPva jeweils Sperrzeichen vorzusehen, die von den PU aus sichtbar sind und von der Brandmeldeanlage der uPva angesteuert werden.

Zur Schaltung von Sperrzeichen bei Auslösen der Brandmeldeanlage der oPva siehe Ziffer 4.6 dieser Stellungnahme.

3.14 Sperrzeichen an den Treppen auf Bahnsteigebene

Falls gemäß 8.5 d des BSK Sperrzeichen an den Treppen auf Bahnsteigebene vorgesehen werden, ist bei der Ansteuerung der Sperrzeichen bei Branddetektion in -1 zwischen den beiden Rauchabschnitten in -1 zu differenzieren. Beispiel: bei einem Brand im westlichen Bereich des Sperrengeschoßes sind die Treppen 06 und 07 weiterhin nutzbar, da diese in einem anderen Rauchabschnitt liegen.

3.15 Übergänge Fluchtwege Tunnel – Bahnsteig

Die Fluchtwege der Streckentunnel werden zum Bahnsteig der uPva Ostbahnhof geführt. Nach der Darstellung in den Bauwerksplänen der uPva bestehen Zweifel, dass die lichte Mindestbreite von 1,20 m nach Ziffer 2.2 der EBA-Tunnelrichtlinie zzgl. des notwendigen Handlaufs an jeder Stelle eingehalten ist. Die Planung ist im Detail zu überprüfen und ggf. anzupassen. Die Zustimmung zu einer Abweichung von den Vorgaben der EBA-Tunnelrichtlinie und der DB-Ril 853 kann seitens der Branddirektion in diesem Punkt nicht in Aussicht gestellt werden. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

3.16 Bezeichnung von Ebenen und Treppen

Die Bezeichnungen von Ebenen und Treppen sind einsatztaktisch bedeutsam, insbesondere bei komplexen baulichen Anlagen, da sie eine präzisere Kommunikation zwi-

schen Einsatzkräften oder anderen Personen über Standorte und Rettungswege im Bauwerk ermöglichen. Die Bezeichnungen von Ebenen und Treppen müssen in Einsatzunterlagen (Feuerwehrpläne, Laufkarten) und Beschilderungen vor Ort identisch sein. Die Bezeichnungen der Ebenen für den Endzustand sowie deren Beschilderung (z. B. Treppennummerierung mit Geschossangabe) sollen mit der Branddirektion vor Inbetriebnahme abgestimmt werden und zwischen den einzelnen Bauwerken am Ostbahnhof möglichst nicht widersprüchlich sein. Dabei sollen sich Treppenbezeichnungen auch in den anderen Verkehrsbauwerken am Ostbahnhof nicht wiederholen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

3.17 Prüfung sicherheitstechnischer Anlagen

Wegen der hohen Bedeutung für den Personenschutz ist die Wirksamkeit und Betriebssicherheit wichtiger sicherheitstechnischer Anlagen, insbesondere der Entrauchungsanlage, vor Inbetriebnahme nach dem 4-Augen-Prinzip und danach wiederkehrend zu prüfen. Falls die Prüfung durch einen Prüfer ohne Zulassung nach landesrechtlichen Vorschriften (PrüfVBau i.V.m. SPrüfV) erfolgen soll, ist der Prüfer im Einvernehmen mit dem EBA auszuwählen. Die wiederkehrenden Prüfungen sind mindestens nach DB-Richtlinie 124.0300 durchzuführen. Eventuelle weitergehende Anforderungen aus den für die jeweilige sicherheitstechnische Anlage einschlägigen Regeln der Technik sind zusätzlich zu beachten.

Neben den Anlagen selbst ist auch das Zusammenwirken der sicherheitstechnischen Anlagen zu prüfen (§ 19 EBA-Leitfaden Brandschutz). Dabei ist das „Merkblatt zur Durchführung von »Wirk-Prinzip-Prüfungen« brandschutz- und sicherheitsrelevanter technischer Anlagen innerhalb von Hochbauten der Eisenbahnen des Bundes“ des EBA zu beachten.

Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten, z. B. analog Nebenbestimmung A.4.3 im Planfeststellungsbeschluss PFA 2, 6. Planänderung.

3.18 Beteiligung Branddirektion in der weiteren Planung

In den vorliegenden Brandschutzkonzepten (BSK) sind noch nicht alle Details zur Planung des vorbeugenden Brandschutzes enthalten. Wie bei solchen Projekten üblich, wird noch eine weitere Fortschreibung mit höherem Detaillierungsgrad bis zur Ausführungsplanung erforderlich sein. Bei den zukünftigen Fortschreibungen und Präzisierungen der Brandschutzplanung sowie inhaltlichen Änderungen an den BSK aus den Antragsunterlagen wird hier eine Beteiligung der Branddirektion erforderlich (vgl. Schreiben der EBA-Zentrale zur Beteiligung der Brandschutzdienststellen vom 21.05.2014, Aktenzeichen 2.130-21ibhb/006-2104#006). Solche zukünftigen Abstimmungen mit der Branddirektion werden auf Seite 11 des BSK zu uPva zugesagt. Da das BSK den Antragsunterlagen nur zur Information beiliegt und die Brandschutzdienststelle laut dem o.g. Schreiben des EBA die Notwendigkeit einer weiteren Beteiligung im Verfahren nach § 18 AEG einbringen soll, wird um eine Bestätigung dieser Zusagen aus dem BSK und deren Dokumentation im Planfeststellungsbeschluss gebeten. Falls keine Zusage erfolgt, ist eine entsprechende Auflage erforderlich. Vgl. auch Zusagen unter A.5.1.5 und A.5.3 im Planfeststellungsbeschluss PFA 1, 2. Planänderung sowie A.5.1 d) im

Planfeststellungsbeschluss PFA 2, 6. Planänderung.

3.19 Brandschutztechnische Bewertung von Abweichungen

a) Zu 16.1 (1), Fahrschächte auf Bahnsteigebene feuerhemmend bzw. mit G30-Verglasung statt feuerbeständig:

Den Ausführungen im BSK wird gefolgt. Der Schutz vor einer Brand- und Rauchausbreitung in das Sperrengeschoss entspricht den Treppeneinhausungen.

b) Zu 16.1 (2), Steuermelder von Feststelleinrichtungen der Türen nur auf der gleisabgewandten Seite:

Da es sich vermutlich auch um eine Abweichung vom Verwendbarkeitsnachweis handelt, gehen wir davon aus, dass eine Zustimmung im Einzelfall beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen ist. Dazu wird auch die Vorlage einer Einschätzung des Herstellers zu der konkreten Anordnung im Bauwerk empfohlen. Wenn die Wirksamkeit vom Hersteller bestätigt wird, bestehen seitens der Branddirektion keine Einwände. Eine einseitige Anordnung der Steuermelder wurde in anderen uPva bereits ausgeführt.

c) Hinweis zu weiteren Abweichungen von der BayBO:

Weitere Abweichungen von der BayBO (z. B. Rettungsweglängen, Brandabschnitte) resultieren aus den eisenbahnspezifischen Belangen einer uPva und sind damit konform zum EBA-Leitfaden Brandschutz. Die Einhaltung der Schutzziele wird bei einer Verkehrsanlage auf andere Weise nachgewiesen.

4. Änderungen in der bestehenden oPva Ostbahnhof einschl. PU

4.1 Änderungen im Empfangsgebäude der uPva Ostbahnhof – Brandschutzkonzeption

Die vorliegenden Unterlagen 18.4 und 7.4 reichen nicht aus, um die Änderungen im Empfangsgebäude der uPva abschließend beurteilen zu können. Beispielhaft wird auf folgende Punkte hingewiesen:

- Die genaue Rettungswegführung aus den neuen / geänderten Ladeneinheiten ist nicht bekannt, Türen sind nicht dargestellt.
 - Unterlage 18.4 verweist an verschiedenen Stellen auf ein BSK der oPva von 2011. Dieses BSK ist der Branddirektion nicht bekannt.
 - Die Auswirkungen der geänderten Lage der neuen PU West auf Rettungsweglängen im Empfangsgebäude werden in den vorliegenden Unterlagen nicht behandelt.
- Daher wird um eine Zusage oder Auflage gebeten, dass vor Baubeginn in der oPva ein BSK für die oPva einschließlich der geplanten Änderungen nach den Vorgaben der DB-Ril 124 zu erstellen und einvernehmlich mit der Branddirektion abzustimmen ist (vgl. auch Schreiben der EBA-Zentrale zur Beteiligung der Brandschutzdienststellen vom 21.05.2014). Daraus können sich weitere Anforderungen ergeben. Die vorliegenden Unterlagen enthalten jedoch keine Anhaltspunkte, die der Machbarkeit der Maßnahmen in der oPva grundsätzlich entgegenstehen.

4.2 Anzuwendendes Regelwerk für Verkaufsbereiche des Empfangsgebäudes

Entsprechend EITB A 2.2.2.3 und 2.2.2.4 sollten für die weitere Brandschutzplanung (s.o.) grundsätzlich die MVKVO und ggf. die MVStättVO herangezogen werden. Die in Unterlage 18.4 genannte bayerische Vkv entspricht einem wesentlich älteren technischen Stand und ist für Eisenbahnanlagen nicht unmittelbar gültig.

4.3 Rettungswegmöglichkeiten über PU West und Ost

Auch wenn das der Unterlage 18.4 zugrunde liegende Verfahren nach IVE für Personenbahnhöfe mit vielen Bahnsteigen und Nebennutzungen in deren Erschließungsbauwerken Grenzen hat, bestehen hier keine Bedenken hinsichtlich der Entfluchtung über die PU, auch unter Berücksichtigung der gegenüber dem Bestand deutlich breiteren und auch an die Friedenstraße angebundenen PU West (neu).

4.4 PU West (neu) einschließlich Nebennutzungen (Verkaufseinheiten)

a) Die Angaben in Unterlage 18.4 sind für das Planfeststellungsverfahren und die Beurteilung der grundsätzlichen Machbarkeit ausreichend. Da jedoch einige Punkte erst später festgelegt werden (z. B. genaue Nutzung, siehe Ziffer 4.3 in Unterlage 18.4), wird in der weiteren Planung noch eine Abstimmung gemäß dem Schreiben der EBA-Zentrale zur Beteiligung der Brandschutzdienststellen vom 21.05.2014 erforderlich.

b) Da die PU hier auch als Rettungswege dienen, sollen sich die Brandlasten in den PU außerhalb der geplanten Verkaufseinheiten auf das für den Betrieb als Verkehrsanlage notwendige Maß beschränken (z. B. Fahrkartenselbstbedienungsstationen, Zugzielanzeiger, kleinere Abfallbehälter).

c) Da jeweils beide Rettungswege aus den Nebennutzungen über die PU West führen, sind in Anlehnung an § 10 Abs. 3 Nr. 2 MVKVO ausreichende Sichtbeziehungen aus den Nebennutzungen zur PU hin vorzusehen, damit Gefahrensituationen frühzeitig erkannt werden können.

d) Nach der Darstellung in dem der Unterlage 18.4 angehängten Plan wird davon ausgegangen, dass die Verkaufseinheiten an die Brandmeldeanlage von oPva / Empfangsgebäude aufgeschaltet werden und dass in den PU eine gemeinsame SAA mit dem Empfangsgebäude geplant ist, die bei einer Branddetektion aus gemeinsam ausgelöst wird. Sollte dies nicht so geplant sein, ist eine Abstimmung mit der Branddirektion erforderlich.

Um entsprechende Zusagen oder Auflagen wird gebeten.

4.5 Löscheinrichtungen für PU und Bahnsteige

Unterlage 18.4 sieht für die Bahnsteige und die Verkaufseinrichtungen in PU West trockene Löschwasserleitungen vor. Weitere Einzelheiten wie die Lage der Einspeise- und Entnahmeeinrichtungen werden noch nicht genannt. Möglicherweise könnte hier eine Verlängerung der nassen Wandhydrantenanlagen des Empfangsgebäudes oder der uPva sinnvoller sein als ein separates trockenes Leitungssystem, auch in Hinblick auf die räumlich getrennten Zufahrten über Orleansstraße und Friedenstraße.

Um eine Zusage oder Auflage, dass die erforderlichen Löschwasserleitungen (trocken oder nass) einschließlich deren Einspeise- und Entnahmestellen in der weiteren Planung mit der Branddirektion abzustimmen sind, wird gebeten.

4.6 Schnittstelle PU – uPva Ostbahnhof tief

Nach den vorliegenden Unterlagen ist keine Verknüpfung der Brandmeldeanlagen der oPva einschl. PU und der uPva geplant, was sich auch günstig auf die Fehleranfälligkeit der jeweiligen Brandfallsteuerungen auswirkt.

Um bei einer Branddetektion im Empfangsgebäude oder der PU West ein Nachströmen von Personen aus der uPva nicht zu begünstigen, sind an den Übergängen uPva – PU jeweils Sperrzeichen vorzusehen, die von Ebene -1 der uPva aus sichtbar sind und von der Brandmeldeanlage der oPva angesteuert werden. Zur Schaltung von Sperrzeichen bei Auslösen der Brandmeldeanlage der uPva siehe Ziffer 3.13 dieser Stellungnahme.

4.7 Bauzustände und Schnittstellen zu jeweils in Betrieb befindlichen Teilen

a) Baufelder und BE-Flächen innerhalb des Bauwerks oder mit unmittelbarer Verbindung zum Bauwerk sind von in Betrieb befindlichen Teilen des Empfangsgebäudes oder der PU grundsätzlich feuerbeständig abzutrennen. Ggf. erforderliche Türen müssen mindestens feuerhemmend, dicht und selbstschließend sein. Ausnahmen sind nur für Baufelder mit sehr geringen Brandlasten und Brandgefahren oder für nach oben offene Baufelder mit freier Rauchabströmung ins Freie und nur in Abstimmung mit der Branddirektion möglich.

b) Vorhandene Rettungswege des Empfangsgebäudes sind in der erforderlichen Breite jederzeit freizuhalten oder gleichwertig zu ersetzen.

c) Wie unter 8.9 im Erläuterungsbericht angedeutet, soll die PU West (alt) erst dann gesperrt und rückgebaut werden, wenn die PU West (neu) an die Bahnsteige angebunden und nutzbar ist. Die Nebennutzungen in der PU West (neu) dürfen erst eingerichtet werden, wenn die PU West in beide Richtungen als Rettungsweg nutzbar ist.

d) Rettungswegkennzeichnungen, Sperrzeichen und sonstige Sicherheitszeichen sind soweit erforderlich an die jeweilige Baustellensituation anzupassen.

e) Anlagentechnik und Brandschutzeinrichtungen, die jeweils für weiter in Betrieb befindliche Teile des Empfangsgebäudes erforderlich sind (z. B. Anlagen zur Rauchableitung, Brandmelde- und Alarmierungsanlagen oder Wandhydranten) müssen jederzeit funktionsfähig und nutzbar bleiben.

f) Die Feuerwehrpläne des Ostbahnhofs sind jeweils an für den Feuerwehreinsatz wesentliche Änderungen der Bauzustände (z. B. Änderung von Rettungs- und Angriffswegen) im Einvernehmen mit der Branddirektion anzupassen (DIN 14095).

Um entsprechende Zusagen oder Auflagen wird gebeten.

5. oPva Leuchtenberggring

5.1 Allgemein

Die Antragsunterlagen, insbesondere Unterlage 18.1.2 enthalten alle nach § 5 des EBA-Leitfaden Brandschutz erforderlichen Angaben zur Station Leuchtenberggring. Abweichungen von allgemein anerkannten Regeln der Technik zum Brandschutz wurden nicht festgestellt. Bei Beachtung des nachfolgend genannten Punktes besteht aus brandschutztechnischer Sicht Einverständnis.

5.2 Feuerwehrplan

Abweichend von der Aussage im BSK ist hier wegen der drei Bahnsteige und der Erschließung über räumlich voneinander getrennte Straßen (Leuchtenberggring und neue Straße bei Fußgängersteg mit Aufstellfläche für Tunnelportal 2. SBSS) mit unterschiedlichen Anfahrten ein Feuerwehrplan erforderlich. Dabei genügt ein Übersichtsplan; Objekt- und Detailpläne sind nicht erforderlich. Der Plan ist nach dem „Info - Blatt zur Erstellung von Feuerwehrplänen“ (DIN 14095) für die Berufsfeuerwehr München“ zu erstellen und der Branddirektion zur Verfügung zu stellen. Vgl. auch EBA-Leitfaden Brandschutz, § 17 auf Seite 14. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

6. Weitere bauliche Anlagen und Sonstiges

6.1 Hinweise zu BOS-Objektfunkanlagen

Im Einvernehmen mit der Branddirektion, Abteilung IT - Einsatz-Informations- und Kommunikationstechnik, Sachgebiet IT34 TTB (Technisch-Taktische Betriebsstelle), sind Einrichtungen zur Versorgung des gesamten Objektes vorzusehen. Diese Gebäudefunkanlage ist an die jeweils aktuelle Funktechnologie der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben anzupassen. Die Gebäudefunkanlage ist als Digitalfunktechnik TETRA-BOS in der Betriebsart TMO auszuführen. Die technische Anbindung an das Funknetz wird im Rahmen des Metropolkonzepts des Freistaats Bayern erfolgen. Im Übrigen sind das BDBOS-Gesetz, die einschlägigen DIN- und VDE-Vorschriften sowie die "Technische Richtlinie für BOS-Gebäudefunkanlagen" der Branddirektion München zu beachten. Bitte beachten Sie zudem die unter www.bdbos.bund.de/objektversorgung zur Verfügung gestellten Dokumente und Hinweise.

6.2 Treppenturm Portal 1. SBSS (Unterlage 7.3.7 und Ziffer 7.5 im Erläuterungsbericht)

a) Sofern keine anderen wichtigen Gründe dagegen sprechen, könnte der als Provisorium geplante Treppenturm auch dauerhaft als Notausgang / Angriffsweg für die 1. SBSS erhalten werden. Aus brandschutztechnischer Sicht wäre dies gegenüber der heutigen Bestandssituation als günstiger zu bewerten.

b) Augenscheinlich muss für den Treppenturm die heute an dieser Stelle vorhandene Leiter zum Gleisbereich rückgebaut werden. Falls der Treppenturm nicht dauerhaft erhalten bleiben soll (s.o.), ist an dieser Stelle nach Rückbau des Treppenturms wieder eine Notleiter herzustellen und mindestens nach DIN 14094-1 als einschlägiger Regel der Technik auszuführen, um eine sicherheitstechnische Verschlechterung gegenüber dem heutigen Bestand zu vermeiden. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

c) Da die Treppe unmittelbar am Portal angeordnet wird, kann bei einem Brand im Tunnel die Nutzbarkeit des Treppenturms als Rettungs- und Angriffsweg durch aus dem Deckenbereich des Portals ausströmende Rauchgase gefährdet sein. Daher ist der Treppenturm tunnelseitig (Ostseite) sowie auf der Nord- und Südseite zu den Gleisen hin ausreichender Länge (z. B. bis mindestens 5 m Abstand zum Portal) so einzuhausen, dass eine kritische Verrauchung der Treppe nicht zu erwarten ist. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

d) Am Treppenturm sind auf Gleisebene Rettungszeichen anzubringen, die auf diesen Notausgang hinweisen. Sie müssen für von den Fluchtwegen des Tunnels kommende Personen leicht erkennbar sein. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

e) Die Tür am oberen Ende des Treppenturms muss in Fluchtrichtung leicht und ohne Hilfsmittel sowie von außen für Einsatzkräfte, z. B. mit Feuerweherschließung, zu öffnen sein (analog EBA-Tunnelrichtlinie, Ziffer 2.3, letzter Absatz). Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

f) Die für den Stammstreckentunnel vorhandenen schematischen Feuerwehrpläne sind im Einvernehmen mit der Branddirektion anzupassen und der Branddirektion zur Verfügung zu stellen (DIN 14095). Die Rettungswegsituation am Ostportal der 1. SBSS ist in den Plansätzen der Station Rosenheimer Platz und des Ostbahnhofs enthalten. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

6.3 Monitoringsystem U-Bahn (Ziffer 5.8.3 im Erläuterungsbericht)

Die Komponenten des Monitoringsystems sollen die Selbst- und Fremdreitung aus dem U-Bahn Tunnel nicht beeinträchtigen (§§ 3 und 4 BOStrab). Im Zweifelsfall, beispielsweise falls sich Einengungen den durchgehenden Sicherheitsraums nicht vermeiden lassen, ist eine Abstimmung mit der Technischen Aufsichtsbehörde nach BOStrab und der Branddirektion erforderlich.

6.4 Bestehende Zuwegungen nördlich des Gleisfeldes zwischen Pbf Ostbahnhof und Bf Leuchtenbergring

Nach den Einsatzunterlagen der Feuerwehr München sind im Bestand Zuwegungen bei der Orleansstraße 56 (Parkplatz) und gegenüber der Orleansstraße 83 vorhanden, die in den Unterlagen 18.3.1/18.3.2 nicht dargestellt sind. Wegen der Vielzahl der hier parallel verlaufenden Gleise, die mit diesem Vorhaben teilweise auch nicht geändert werden und hinsichtlich Rettungswegen möglicherweise auch nicht dem aktuellen Regelwerk entsprechen, sollten diese Zugänge nicht beseitigt oder

unbenutzbar gemacht werden. Vgl. auch Verschlechterungsverbot aus Ziffer 1.2 der EBA-Richtlinie Schienenwege⁷. Temporäre Einschränkungen zur Herstellung der Grundwasserüberleitungsanlagen Nr. 081 und zur Nutzung als BE-Fläche sind dabei akzeptabel, sofern über die BE-Flächen grundsätzlich ein Zugang zum Gleisfeld möglich bleibt.

6.5 Rettungsweg Gleise 603/603 westlich Pva Leuchtenbergring

Abweichend von der EBA-Richtlinie Schienenwege, die prinzipiell durchgehende Rettungswege mit zwei Fluchrichtungen vorsieht, wird der Rettungsweg der Gleise 602/603 im Rampenbereich zwischen den Portalen der 2. SBSS und den Bahnsteigen der Pva Leuchtenbergring unterbrochen (siehe Unterlagen 18.3.2 und 9.4), so dass anhand der vorliegenden Unterlagen nicht beurteilt werden kann, ob eine Selbst- und Fremdrettung über die Bahnsteige möglich ist. Der Branddirektion sind zur Beurteilung der Situation geeignete Unterlagen, z. B. Darstellung der nutzbaren Mindestbreite an der engsten Stelle, zur Prüfung vorzulegen. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

6.6 Anbindung des neuen Zugangs Truderinger Straße an die Rettungswege

An der Truderinger Straße ist die Herstellung eines Zugangs geplant (Nr. 3 in Unterlage 18.3.2, Nr. 401 im Bauwerksverzeichnis). Dieser Zugang mit Böschungstreppe endet nach den vorliegenden Plänen jedoch am Rettungsweg von Gleis 621. Ein Zugang zu den Rettungswegen der anderen hier verlaufenden Gleise 623, 614, 624 und 605 ist entgegen Ziffer 2.2 der EBA-Richtlinie Schienenwege augenscheinlich nicht geplant. Es wird um eine Zusage oder Auflage gebeten, den Zugang soweit möglich ggf. mit weiteren Böschungstreppe zu verlängern, um die anderen Rettungswege zu erreichen. Sollte dies für einzelne Gleise nicht möglich sein, ist die Zuwegung mit der Branddirektion, ggf. unter Berücksichtigung des Bestands-Zugangs gegenüber Truderinger Straße 37, abzustimmen.

6.7 Erhalt Zuwegung gegenüber Truderinger Straße 37

Nach den Einsatzunterlagen der Feuerwehr München ist hier nördlich der Gleise eine Zuwegung für Einsatzdienste im Bestand vorhanden. Da östlich dieser Stelle keine Änderungen an den Gleisen mit Herstellung von Rettungswegen vorgesehen ist und dieser Zugang auch für Gleise südlich des Planfeststellungsumgriffs genutzt werden kann, ist dieser Zugang zu erhalten oder in Anlehnung an das aktuelle Regelwerk wiederherzustellen. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten. Vgl. auch Verschlechterungsverbot aus Ziffer 1.2 der EBA-Richtlinie Schienenwege.

6.8 Weg nördlich der bestehenden Bahnstrecke 5600, ca. km 2,5 bis 3,5

Der Weg (Nr. 153 und 820 im Bauwerksverzeichnis) ist Bestandteil einer Zuwegung / Zufahrt zur Bahnstrecke und zum Rangierbahnhof Ost. Daher ist bei Änderungen bzw. bei der Wiederherstellung des Weges grundsätzlich eine Mindestbreite von 3,5 m gemäß Ziffer 2.2 der EBA-Richtlinie Schienenwege einzuhalten.

7 Eisenbahn-Bundesamt: Richtlinie Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG, 07.12.2012

6.9 Zuwegung zu bestehender Bahnstrecke 5600 bei km 4,0 bis 4,5

Nach den Einsatzunterlagen der Feuerwehr München ist hier nördlich der Strecke 5600 eine Zuwegung für Einsatzdienste einschließlich Zufahrt im Bestand vorhanden. Nach den Antragsunterlagen sind an dieser Stelle eine BE-Fläche (Nr. 815 im Bauwerksverzeichnis), eine temporäre Lärmschutzwand (Nr. 200) und nach Abschluss der Baumaßnahmen ein „artenreiches Grünland“ (Unterlage 14.2.3.9) vorgesehen. Diese Maßnahmen können der Nutzung als Zuwegung bei einem Schadensereignis entgegenstehen. Daher wird um eine Zusage oder Auflage gebeten, dass die Zuwegung zu erhalten oder in Abstimmung mit der Branddirektion an dieser Stelle mindestens gleichwertig zu ersetzen ist. Vgl. auch Verschlechterungsverbot aus Ziffer 1.2 der EBA-Richtlinie Schienenwege.

6.10 Überschneidungen Rettungswege mit Gefahrenbereichen

Abweichend von Anlage Ei A 2.2.1/2 der EiTB, wonach Rettungswege grundsätzlich außerhalb des Gefahrenbereichs anzuordnen sind (auch Soll-Vorgabe aus Ziffer 2.2 der EBA-Richtlinie Schienenwege), enthalten die vorliegenden Unterlagen Rettungswege, die sich mit den Gefahrenbereichen überschneiden (siehe z. B. Unterlage 9.1). Dies resultiert möglicherweise aus den beengten Platzverhältnissen im innerstädtischen Bereich und der Bestandssituation. In der hier vorliegenden Konstellation (Ausstieg / Rettung zu beiden Seiten hin möglich, > 80 cm Breite neben stehenden Fahrzeugen, Überschneidung nur in vergleichsweise kurzen Bereichen, Abstellgleise) bestehen dazu keine Bedenken hinsichtlich Selbst- und Fremdreitung. Evtl. wären jedoch auch Belange der Arbeitssicherheit für im Gleisbereich arbeitende Personen zu betrachten, die nicht Gegenstand dieser Stellungnahme sind.

6.11 Eventuelle Kennzeichnungen / Beschilderungen bei komplexen Rettungswegverläufen oberirdischer Gleise

Die in Unterlage 18.3.2 dargestellten Rettungswege oberirdischer Gleisanlagen sind hier teilweise sehr komplex mit vielen Gleisquerungen, die nach Ziffer 2.2 der EBA-Richtlinie Schienenwege nur „ausnahmsweise“ vorgesehen sind. In der weiteren Planung ist daher zu prüfen und mit der Branddirektion abzustimmen, ob zum Erkennen des jeweiligen Rettungswegverlaufs zusätzliche Beschilderungen o.ä. erforderlich werden.

Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

6.12 Brandschutz- und Rettungskonzept für Baustellen unter Tage

Das Brandschutz- und Rettungskonzept für die Sicherheit auf den Baustellen der Streckentunnel einschließlich RS 7/8 ist in Abstimmung mit Bergamt, BG Bau und Branddirektion an die geänderte Planung anzupassen (in Anlehnung an den „Leitfaden für Planung und Umsetzung eines Sicherheits- und Gesundheitsschutzkonzeptes auf Untertagebaustellen“ des DAUB). Für die uPva Ostbahnhof ist ein solches Konzept ebenfalls zu erstellen und abzustimmen. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten, analog Zusage A.5.1.5 m) aus dem Planfeststellungsbeschluss zur 2. Planänderung im PFA 1.

6.13 Eventuelle Beeinträchtigungen von Feuerwehrflächen angrenzender Gebäude

Falls im Zuge der Maßnahmen im Straßenraum (Bauphasen und Endzustand) für angrenzende Gebäude notwendige Zugänge oder Flächen für die Feuerwehr nach Art. 5 BayBO nicht mehr nutzbar sein sollten, sind diese anderweitig herzustellen oder geeignete Ersatzmaßnahmen zu treffen. Dies gilt auch für eventuelle Aufstellflächen zur Sicherstellung des 2. Rettungsweges auf Straßenfahrbahnen. Mögliche Beispiele sind die Kreuzung Keller- und Steinstraße, Orleansstraße, Dingolfinger Straße und Neuwerker Straße.

Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

19. Belange der Bezirksausschüsse

Seitens der betroffenen Bezirksausschüsse wurden folgende Stellungnahmen abgegeben:

19.1 Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirks Au-Haidhausen

Der Bezirksausschuss 5 hat in seiner Sitzung am 20.10.2021 folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

„Endzustand:

- Der BA bedauert den Eingriff in die Maximiliansanlagen
- Eine tendenzielle Verbesserung ergibt sich durch die Fußgängerbrücke Leuchtenberg-ring
- Der BA kritisiert den ersatzlosen Entfall der Autoverladung und hält eine Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt für notwendig
- Der BA hält die Forderung nach einem Fahrradparkhaus in der Friedensstraße aufrecht.

Bauphase: Einrichtungen, Auswirkungen und Zeitplan teilweise noch unklar:

- Baustellenverkehr Maximiliansanlagen
- zeitliche Abhängigkeit von den Brückensanierungen in der Balan- und Rosenheimer Straße“

Darüber hinaus hat der Bezirksausschuss 5 mit Antrag vom 20.10.2021 (BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 0142) folgende Forderungen zum Planfeststellungsabschnitt 3 Ost erhoben:

1. Der BA 5 fordert die Deutsche Bahn AG auf, für den Bau der Zweiten S-Bahnstammstrecke und den neuen Ostbahnhof tief ausschließlich Unternehmen zu berücksichtigen, die den Einsatz von LKWs mit Abbiegeassistenten zusichern. Bei allen Ausschreibungen soll dies als verbindliches Kriterium aufgenommen werden.
2. Rettungsschacht 7: Der BA 5 fordert Ersatzflächen für die Zeit, in der die Anlage für die betroffenen Schulen und Vereine nicht nutzbar ist, sowie einen Ausgleich für die dauerhaften Beeinträchtigungen auf dieser Fläche.

3. Baustelleneinrichtung Orleansstraße auf Höhe Elsässer Straße: Der BA 5 bittet um eine Darstellung, welche Verkehrsbelastung für welche Zeiträume mit der Einrichtung und dem Betrieb der BE an der Orleansstraße zu erwarten sind.
4. Der BA 5 fordert die Prüfung, ob der bisherige südwestliche Fußgängertunnel, der nicht komplett durchgeht, zugeschüttet werden muss, oder ob er nicht stattdessen einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden kann, beispielsweise als Lagerfläche für zukünftige Servicebüros, Verkaufsflächen, etc.
5. Der BA 5 fordert zusätzlich zu einem Fahrradparkhaus, dessen Planung hier vollständig fehlt, weitere gut zugängliche kostenfreie Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl. Hierfür muss die Bahn geeignete und ausreichende Flächen zur Verfügung stellen.
6. Der BA 5 fordert Ersatzpflanzungen im direkten Umfeld für die 15 naturschutzrechtlich hochwertigen Bäume, die im Bereich der Orleansstraße gefällt werden sollen.
7. Der BA 5 lehnt eine längere Unterbrechung des Trambetriebs durch die Unterführung vom Haidenauplatz nach Berg am Laim vollständig ab.

19.2 Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirks Bogenhausen

Der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 12.10.2021 mit der o.g. Anhörung beschäftigt und folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

„Der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen nimmt das Planfeststellungsverfahren zur Kenntnis.“

19.3 Bezirksausschuss des 14. Berg-am-Laim

Der stellvertretende Vorsitzende des Bezirksausschusses 14 hat am 29.10.2021 „folgende Punkte gemeldet, die im Planfeststellungsverfahren bisher fehlen:

- Aufnahme des Antrags des Bezirksausschusses "Fahrradparkhaus im Zuge des Baus der 2. Stammstrecke an der S-Bahnstation Leuchtenbergring bauen" (siehe Anlage 9)
- Aufnahme des Antrags des Bezirksausschusses "Fahrradparkhaus im Zuge des Baus der 2. Stammstrecke an der S-Bahnstation Ostbahnhof bauen" (siehe Anlage 10)
- Die Forderung des Bezirksausschusses - wurde auch schon mündlich mit der Bahn besprochen - Radweg entlang der Bahnstrecke über die Berg am Laim Straße (auf der östlichen Seite der Unterführung).
- Die Forderung des Bezirksausschusses nach einem Radweg entlang der Bahnstrecke über den Leuchtenbergring (Mittler Ring) auf der südlichen Seite der Leuchtenbergtunnels.
- Eine Übersichtskarte bzgl. der vorgesehenen baulichen Änderungen im Stadtteil Berg am Laim“.

19.4 Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks Trudering-Riem

Der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 21.10.2021 mit o.g. Angelegenheit befasst und folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

„Der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem stimmt dem o. g. Planfeststellungsverfahren zu. Der Bezirksausschuss hofft, dass mit der aktuellen Tektur im Ostabschnitt der 2. S-Bahnstammstrecke nach 10 Jahren nun endlich eine planerisch endgültige Lösung gefunden ist.

Gleichwohl bittet er die Landeshauptstadt München, in ihrer Stellungnahme folgenden Punkt aufzunehmen:

Der dauerhaften Beseitigung der Autoverladeeinrichtung im Ostteil des Ostbahnhofs wird nicht zugestimmt.

Die vage in Aussicht gestellte Einrichtung einer Autoverladestelle in Kempten mag für sich sinnvoll sein, ist aber kein adäquater Ersatz für eine attraktive Autozugstation im Raum München. Gerade die Eröffnung des Brennerbasistunnels (BBT) vsl. 2032 kann für dieses Angebot befruchtend sein. Daher ist eine Schließung dieser Stelle am Ostbahnhof nur akzeptabel, wenn an anderer Stelle im Raum München ein Ersatz geschaffen wird.“

19.5 Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach

Gemäß § 20 Abs. 1 Satz 2 der BA-Satzung nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss Mobilität gibt der Vorsitzende Thomas Kauer folgende Stellungnahme vorab ab:

„Der Bezirksausschuss nimmt den Planfeststellungsabschnitt 3 Ost der 2. Stammstrecke München Bahn-km 107,853 bis 110,711 der Strecke 5547 Bf München Laim - München Leuchtenbergring Bft in der Landeshauptstadt München zur Kenntnis.“

III. Schlussbemerkungen

Die Landeshauptstadt München bittet um Berücksichtigung, Beachtung bzw. Prüfung der dargelegten Bedenken, Forderungen, Anregungen und Hinweise im Anhörungsverfahren und auch im weiteren Planungsprozess. Ergänzende Äußerungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens bleiben vorbehalten.

Als Koordinierungs- und Kontaktstelle für die städtischen Belange steht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (HA I/1, Abt. Recht und Verwaltung) zur Verfügung. Darüber hinaus sind die weiter genannten Referate und Dienststellen in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen zu Detailabstimmungen über Einzelfragen und soweit möglich zur Unterstützung bei der Lösung aufgezeigter Probleme bereit.

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA I/1 Recht und Verwaltung
Abt. I/12 Infrastruktur
Blumenstraße 31
80331 München
plan.step-pfv@muenchen.de

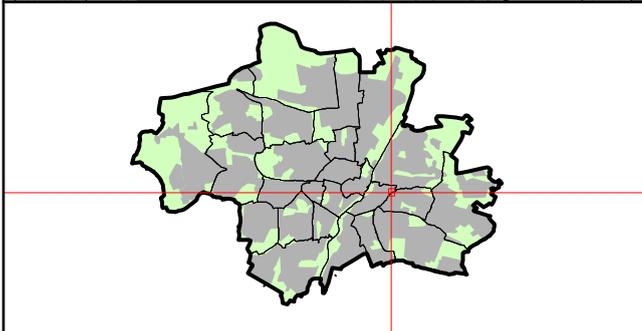
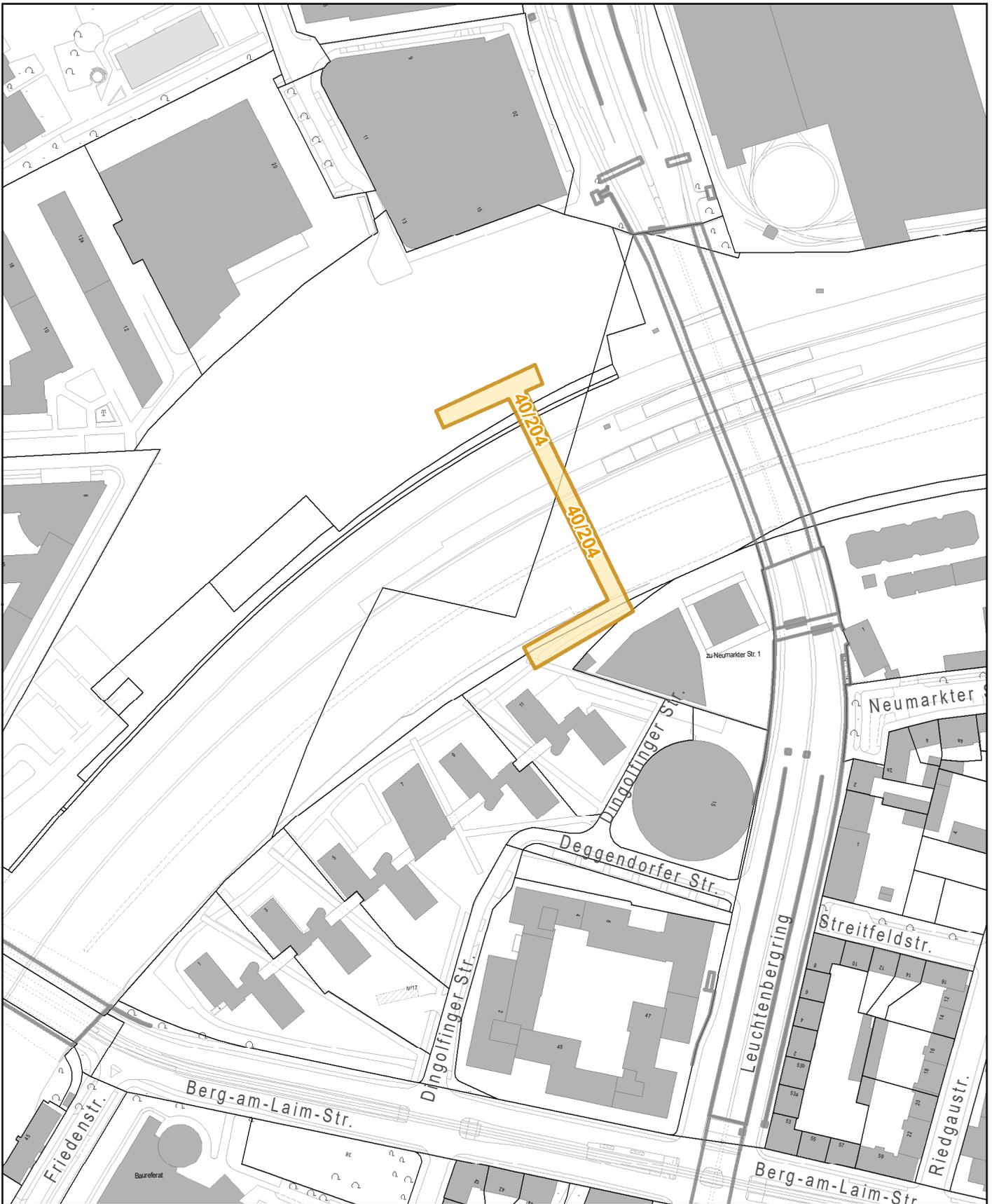
Anlagen: (nur für Anhörungsbehörde)

1. 1.1 - 1.8 Bauwerksübersichtspläne aus GeoInfo
2. 2.1 - 2.4 Auer Mühlbach, Lageplan, Bereich; Längsschnitt 1; Längsschnitt 2; Querprofil 126
3. 3.1_Bestandsplan_BW_ 13-6-200_ 170314.pdf; Anl_3:2_20D_Statik_Bericht.pdf
4. 4.1_Bestandsplan_BW_ 13-6-20E_ 170314.pdf; Anl_ 4.2_20E_Statik_Bericht.pdf
5. 5.1_Bestandsplan_BW_ 13-6-20F_ 170314.pdf; Anl_5.2_20F_Statik_Bericht.pdf
6. 6.1_Bestandsplan_BW_ 13-6-20C_ 170314.pdf; Anl_6.2_20C_Statik_Bericht.pdf
7. 7.1_Bestandsplan_BW_ 13-6-21 D_ 170314.pdf; Anl_7.2_21 D_Statik_Bericht.pdf
8. Übersichtslageplan BE-Fläche
9. Lageplan Orleansstraße 44 und 46 (Referat für Bildung und Sport)
10. Antrag BA 14 Nr. 20-26 / B 02232 vom 17.03.2021
11. Antrag BA 14 Nr. 20-26 / B 02233 vom 27.04.2021

Übersichtsplan 2. Stammstrecke



Quelle: DB Netz AG



Lageplan

Erstellt für Maßstab 1:2 500
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet

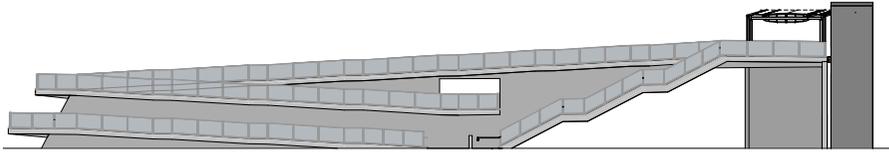


Landeshauptstadt
München
Baureferat

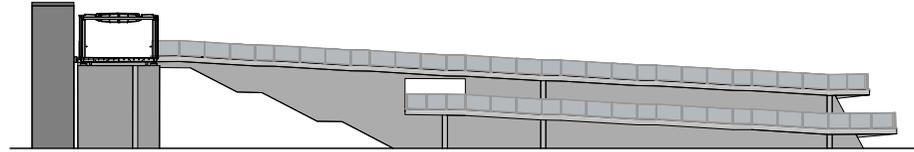
Ersteller
Erstellungsdatum 27.05.2021



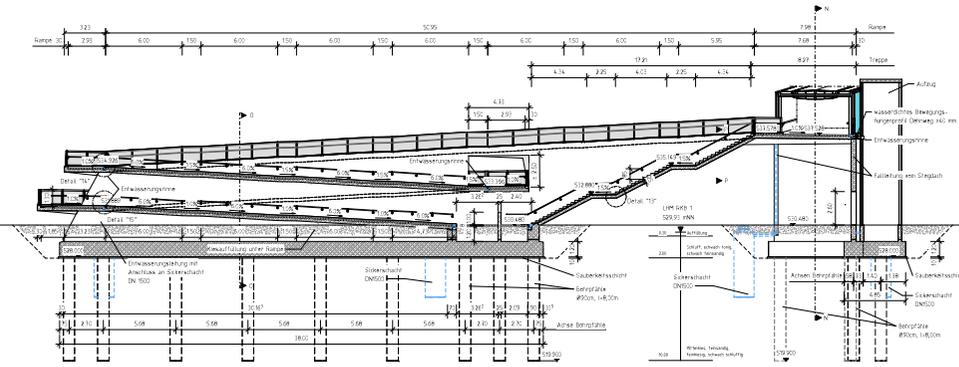
Ansicht von Süden
M 1:100



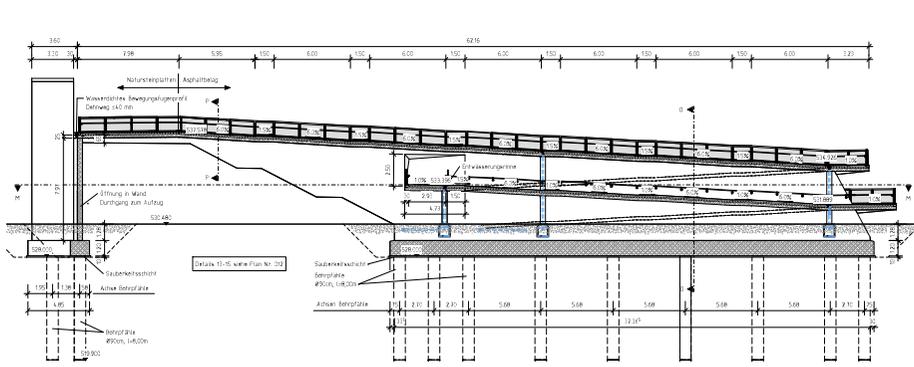
Ansicht von Norden
M 1:100



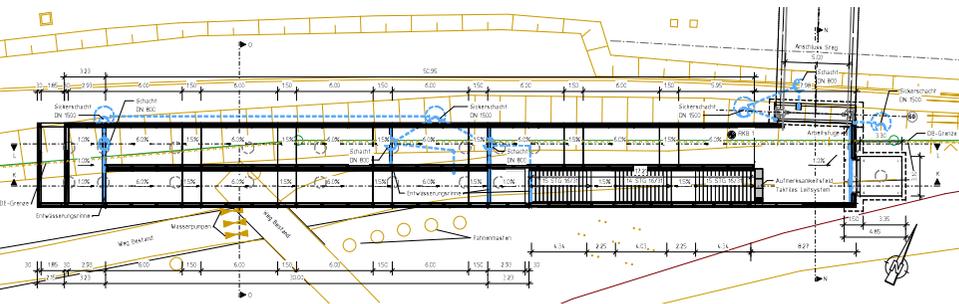
Längsschnitt K-K
M 1:100



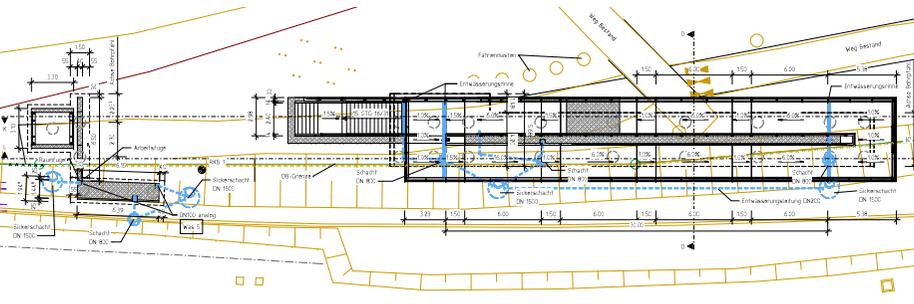
Längsschnitt L-L
M 1:100



Grundriss
M 1:100



Schnitt M-M
M 1:100



Bodenkennwerte/ geotechnische Bemessungswerte
 Bemesslung der Böden- und Sockelmaße in den Schnittprofilen der Bodenröhren basierend auf dem geotechnischen Bericht von 19/04/05

Baustoffangaben

Baumaterial	Stärke	Bemesslungswert	Einheitsgewicht	Stärke	Bemesslungswert
Beton	C20/25	20	25	C20/25	20
Beton	C25/30	25	30	C25/30	25
Beton	C30/37	30	37	C30/37	30
Beton	C35/45	35	45	C35/45	35
Beton	C40/50	40	50	C40/50	40
Beton	C45/55	45	55	C45/55	45
Beton	C50/60	50	60	C50/60	50
Beton	C55/66	55	66	C55/66	55
Beton	C60/70	60	70	C60/70	60
Beton	C65/75	65	75	C65/75	65
Beton	C70/80	70	80	C70/80	70
Beton	C75/85	75	85	C75/85	75
Beton	C80/90	80	90	C80/90	80
Beton	C85/95	85	95	C85/95	85
Beton	C90/100	90	100	C90/100	90
Beton	C95/105	95	105	C95/105	95
Beton	C100/115	100	115	C100/115	100
Beton	C105/120	105	120	C105/120	105
Beton	C110/125	110	125	C110/125	110
Beton	C115/130	115	130	C115/130	115
Beton	C120/135	120	135	C120/135	120
Beton	C125/140	125	140	C125/140	125
Beton	C130/145	130	145	C130/145	130
Beton	C135/150	135	150	C135/150	135
Beton	C140/155	140	155	C140/155	140
Beton	C145/160	145	160	C145/160	145
Beton	C150/165	150	165	C150/165	150
Beton	C155/170	155	170	C155/170	155
Beton	C160/175	160	175	C160/175	160
Beton	C165/180	165	180	C165/180	165
Beton	C170/185	170	185	C170/185	170
Beton	C175/190	175	190	C175/190	175
Beton	C180/195	180	195	C180/195	180
Beton	C185/200	185	200	C185/200	185
Beton	C190/205	190	205	C190/205	190
Beton	C195/210	195	210	C195/210	195
Beton	C200/215	200	215	C200/215	200
Beton	C205/220	205	220	C205/220	205
Beton	C210/225	210	225	C210/225	210
Beton	C215/230	215	230	C215/230	215
Beton	C220/235	220	235	C220/235	220
Beton	C225/240	225	240	C225/240	225
Beton	C230/245	230	245	C230/245	230
Beton	C235/250	235	250	C235/250	235
Beton	C240/255	240	255	C240/255	240
Beton	C245/260	245	260	C245/260	245
Beton	C250/265	250	265	C250/265	250
Beton	C255/270	255	270	C255/270	255
Beton	C260/275	260	275	C260/275	260
Beton	C265/280	265	280	C265/280	265
Beton	C270/285	270	285	C270/285	270
Beton	C275/290	275	290	C275/290	275
Beton	C280/295	280	295	C280/295	280
Beton	C285/300	285	300	C285/300	285
Beton	C290/305	290	305	C290/305	290
Beton	C295/310	295	310	C295/310	295
Beton	C300/315	300	315	C300/315	300
Beton	C305/320	305	320	C305/320	305
Beton	C310/325	310	325	C310/325	310
Beton	C315/330	315	330	C315/330	315
Beton	C320/335	320	335	C320/335	320
Beton	C325/340	325	340	C325/340	325
Beton	C330/345	330	345	C330/345	330
Beton	C335/350	335	350	C335/350	335
Beton	C340/355	340	355	C340/355	340
Beton	C345/360	345	360	C345/360	345
Beton	C350/365	350	365	C350/365	350
Beton	C355/370	355	370	C355/370	355
Beton	C360/375	360	375	C360/375	360
Beton	C365/380	365	380	C365/380	365
Beton	C370/385	370	385	C370/385	370
Beton	C375/390	375	390	C375/390	375
Beton	C380/395	380	395	C380/395	380
Beton	C385/400	385	400	C385/400	385
Beton	C390/405	390	405	C390/405	390
Beton	C395/410	395	410	C395/410	395
Beton	C400/415	400	415	C400/415	400
Beton	C405/420	405	420	C405/420	405
Beton	C410/425	410	425	C410/425	410
Beton	C415/430	415	430	C415/430	415
Beton	C420/435	420	435	C420/435	420
Beton	C425/440	425	440	C425/440	425
Beton	C430/445	430	445	C430/445	430
Beton	C435/450	435	450	C435/450	435
Beton	C440/455	440	455	C440/455	440
Beton	C445/460	445	460	C445/460	445
Beton	C450/465	450	465	C450/465	450
Beton	C455/470	455	470	C455/470	455
Beton	C460/475	460	475	C460/475	460
Beton	C465/480	465	480	C465/480	465
Beton	C470/485	470	485	C470/485	470
Beton	C475/490	475	490	C475/490	475
Beton	C480/495	480	495	C480/495	480
Beton	C485/500	485	500	C485/500	485
Beton	C490/505	490	505	C490/505	490
Beton	C495/510	495	510	C495/510	495
Beton	C500/515	500	515	C500/515	500
Beton	C505/520	505	520	C505/520	505
Beton	C510/525	510	525	C510/525	510
Beton	C515/530	515	530	C515/530	515
Beton	C520/535	520	535	C520/535	520
Beton	C525/540	525	540	C525/540	525
Beton	C530/545	530	545	C530/545	530
Beton	C535/550	535	550	C535/550	535
Beton	C540/555	540	555	C540/555	540
Beton	C545/560	545	560	C545/560	545
Beton	C550/565	550	565	C550/565	550
Beton	C555/570	555	570	C555/570	555
Beton	C560/575	560	575	C560/575	560
Beton	C565/580	565	580	C565/580	565
Beton	C570/585	570	585	C570/585	570
Beton	C575/590	575	590	C575/590	575
Beton	C580/595	580	595	C580/595	580
Beton	C585/600	585	600	C585/600	585
Beton	C590/605	590	605	C590/605	590
Beton	C595/610	595	610	C595/610	595
Beton	C600/615	600	615	C600/615	600
Beton	C605/620	605	620	C605/620	605
Beton	C610/625	610	625	C610/625	610
Beton	C615/630	615	630	C615/630	615
Beton	C620/635	620	635	C620/635	620
Beton	C625/640	625	640	C625/640	625
Beton	C630/645	630	645	C630/645	630
Beton	C635/650	635	650	C635/650	635
Beton	C640/655	640	655	C640/655	640
Beton	C645/660	645	660	C645/660	645
Beton	C650/665	650	665	C650/665	650
Beton	C655/670	655	670	C655/670	655
Beton	C660/675	660	675	C660/675	660
Beton	C665/680	665	680	C665/680	665
Beton	C670/685	670	685	C670/685	670
Beton	C675/690	675	690	C675/690	675
Beton	C680/695	680	695	C680/695	680
Beton	C685/700	685	700	C685/700	685
Beton	C690/705	690	705	C690/705	690
Beton	C695/710	695	710	C695/710	695
Beton	C700/715	700	715	C700/715	700
Beton	C705/720	705	720	C705/720	705
Beton	C710/725	710	725	C710/725	710
Beton	C715/730	715	730	C715/730	715
Beton	C720/735	720	735	C720/735	720
Beton	C725/740	725	740	C725/740	725
Beton	C730/745	730	745	C730/745	730
Beton	C735/750	735	750	C735/750	735
Beton	C740/755	740	755	C740/755	740
Beton	C745/760	745	760	C745/760	745
Beton	C750/765	750	765	C750/765	750
Beton	C755/770	755	770	C755/770	755
Beton	C760/775	760	775	C760/775	760
Beton	C765/780	765	780	C765/780	765
Beton	C770/785	770	785	C770/785	770
Beton	C775/790	775	790	C775/790	775
Beton	C780/795	780	795	C780/795	780
Beton	C785/800	785	800	C785/800	785
Beton	C790/805	790	805	C790/805	790
Beton	C795/810	795	810	C795/810	795
Beton	C800/815	800	815	C800/815	800
Beton	C805/820	805	820	C805/820	805
Beton	C810/825	810	825	C810/825	810
Beton	C815/830	815	830	C815/830	815
Beton	C820/835	820	835	C820/835	820
Beton	C825/840	825	840	C825/840	825
Beton	C830/845	830	845	C830/845	830
Beton	C835/850	835	850	C835/850	835
Beton	C840/855	840	855	C840/855	840
Beton	C845/860	845	860	C845/860	845
Beton	C850/865	850	865	C850/865	850
Beton	C855/870	855	870	C855/870	855
Beton	C860/875	860	875	C860/875	860
Beton	C865/880	865	880	C865/880	865
Beton	C870/885	870	885	C870/885	870
Beton	C875/890	875	890	C875/890	



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

26.09.2019

Antrag
Attraktive Verbindung zwischen Haidhausen und Werksviertel

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Deutschen Bahn in Verhandlungen zu treten, um eine attraktive, breite, neue, unterirdische Verbindung zwischen Haidhausen und dem Werksviertel inklusive der Erschließung der geplanten Station der 2. Stammstrecke zu schaffen.

Begründung:

Zwar ist die Deutsche Bahn bereit eine neue Unterführung zur neuen Station der zweiten Stammstrecke zu bauen, allerdings in einer völlig unattraktiven Dimension. Anders als beispielsweise beim neuen Hauptbahnhof in Wien, wo die Österreichische Bahn attraktiv breite und belebte Unterführungen teilweise mit Läden verwirklicht hat, droht beim Ostbahnhof eine Provinzposse. Die Deutsche Bahn sei zwar zu einer Ausweitung der Unterführung auf zehn Meter bereit, wenn die Landeshauptstadt München zahlt. Trotzdem wären auch zehn Meter-Breite nicht wirklich attraktiv. Belebung würde man aber mit einigen Läden erreichen und zugleich einen Finanzierungsbeitrag bekommen.

Initiative:

weitere Mandatsträger:

Dr. Michael Mattar (Fraktionsvorsitzender)

Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)
Prof. Dr. Jörg Hoffmann
Thomas Ranft
Wolfgang Zeilhofer

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



25.03.2021

Ostbahnhof: Verlängerung der Personenunterführung West bis ins Werksviertel vertraglich sichern und realisieren

Die Landeshauptstadt München drängt weiterhin darauf, dass im Rahmen der Errichtung der Zweiten Stammstrecke am Ostbahnhof die Personenunterführung West bis in das Werksviertel hinein verlängert wird und dort ein neuer, barrierefreier Ausgang zur Anbindung an das Quartier entsteht. Über die Frage der Finanzierung ist schnellstmöglich Klarheit herzustellen und die Realisierung mit der Deutschen Bahn und dem Freistaat Bayern vertraglich abzusichern.

Begründung

Die Fortführung der Personenunterführung West am Ostbahnhof unter der Friedenstraße hindurch bis in das Werksviertel ist zwingend notwendig, um das neu entstehende Quartier an den Ostbahnhof anzubinden und die Stadtteile Berg am Laim und Haidhausen besser zu verbinden. Die Deutsche Bahn plant diese zwar im Rahmen der Planung für den zusätzlichen Bahnhof der Zweiten Stammstrecke weiterhin mit, jedoch muss die Finanzierung hierfür vertraglich gesichert sein.

Fabian Ewald (Initiative)

Stadtrat

Jens Luther (Initiative)

Stadtrat

Prof. Dr. med. Hans Theiss

Stadtrat

Planmäßige Fertigstellung des barrierefreien Ausbaus der Station Leuchtenbergring sicherstellen

Antrag

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert sicherzustellen, dass der barrierefreie Ausbau der S-Bahn-Station Leuchtenbergring auch bei Verzögerungen beim Bau der 2. Stammstrecke wie geplant und ohne zeitliche Verzögerung bis 2025 durchgeführt werden kann.

Begründung

Seit langem warten die Bürgerinnen und Bürger in Berg am Laim auf den barrierefreien Ausbau der S-Bahn-Station Leuchtenbergring. Nach Berichten über mögliche Verzögerungen beim Großprojekt der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, kommt auch die Befürchtung auf, dass direkt damit zusammenhängende Projekte sich auch deutlich verzögern könnten. Daher ist es dem Bezirksausschuss wichtig, frühzeitig auf das Projekt am Leuchtenbergring hinzuweisen und klarzustellen, dass dieses für den Bezirk von hoher Bedeutung ist und es zu keiner weiteren Verzögerung kommen darf.

Constanze Kobell
Behindertenbeauftragte

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

CSU-Fraktion

Die Linke

FDP

Fraktion FW/ÖDP

SPD-Fraktion

Auskunft über sämtliche Schattenmaßnahmen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke

Antrag

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, dem Bezirksausschuss alle „Schattenmaßnahmen“ in Berg am Laim, also alle Maßnahmen, die mit dem Bau der zweiten Stammstrecke in Verbindung stehen, deren zeitliche Planung sich am Bau der zweiten Stammstrecke orientiert oder die sich durch Verzögerungen beim Bau der zweiten Stammstrecke ebenfalls verzögern könnten, zu nennen. Ein Beispiel für eine solche Maßnahme sind Arbeiten an den Trambahn-Haltestellen der Linie 31.

Begründung

Für den Bezirksausschuss ist es wichtig zu wissen, welche Maßnahmen im Bezirk mit dem Bau der zweiten Stammstrecke zusammenhängen oder sich am Voranschreiten des Großprojekts orientieren, um frühzeitig einschätzen zu können, bei welchen Projekten Verzögerungen oder Umplanungen stattfinden könnten.

Constanze Kobell
Behindertenbeauftragte

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

CSU-Fraktion

Die Linke

FDP

Fraktion FW/ÖDP

SPD-Fraktion



Bündnis 90/DIE GRÜNEN Fraktion im BA 14

Geschäftsstelle für den Bezirksausschuss 14
Friedenstraße 40

81660 München

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Bezirksausschuss 14 Berg am Laim

Brigitte Schulz **Manuel Weiß**
Fraktionssprecher*innen
Alexandra Nürnberger **Hubert Kragler**
Barbara Reichart **Julian Strunz**

ba14@gruene-bergamlaim-trudering-riem.de
<https://gruene-bergamlaim-trudering-riem.de>
Berg am Laim, 17.03.2021

Antrag: Fahrradparkhaus im Zuge des Baus der 2. Stammstrecke am Ostbahnhof bauen

Die Stadt wird aufgefordert, neben dem Zugangsbauwerk, das für die Röhre der 2. Stammstrecke in Berg am Laim entsteht, ein Fahrradparkhaus zu errichten. Dieses Fahrradparkhaus muss im Sinne des Bürgerbegehrens Radentscheid München gestaltet sein, d. h. sicher und gut zugänglich mit ausreichend Platz auch für Lastenräder und Räder mit Anhänger sowie zukunftsfähig dimensioniert.

Begründung

Der Bezirksausschuss 14 fordert schon lange die Errichtung von Fahrradabstellplätzen in der Friedenstraße beim Zugang zum Ostbahnhof. Die Bahn plant nun im Zuge des Baus der 2. Stammstrecke, eine neue unterirdische S-Bahn-Station direkt an der Friedenstraße zu bauen. Oberirdisch wird dabei deutlich weniger Platz benötigt, nämlich nur für zwei Zugangsbauwerke. Es entsteht nun also ausreichend Platz für ein Fahrradparkhaus. Gegebenenfalls kann auch ein Teil des Fahrradparkhauses unterirdisch platziert sein.

Der BA fordert die Stadt auf, sofort mit der Bahn ins Gespräch zu gehen und das Fahrradparkhaus parallel zu den Zugangsbauwerken fest einplanen zu lassen.

Zu Tagesordnungspunkt B VI.2.2 Zweite S-Bahn-Stammstrecke

2. SBSS: Planfeststellungsabschnitt 3 Ost

Antrag

1. Der BA 5 fordert die Deutsche Bahn AG auf, für den Bau der Zweiten S-Bahnstammstrecke und den neuen Ostbahnhof tief ausschließlich Unternehmen zu berücksichtigen, die den Einsatz von LKWs mit Abbiegeassistenten zusichern. Bei allen Ausschreibungen soll dies als verbindliches Kriterium aufgenommen werden.
2. Rettungsschacht 7: Der BA 5 fordert Ersatzflächen für die Zeit, in der die Anlage für die betroffenen Schulen und Vereine nicht nutzbar ist, sowie einen Ausgleich für die dauerhaften Beeinträchtigungen auf dieser Fläche.
3. Baustelleneinrichtung Orleansstraße auf Höhe Elsässer Straße: Der BA 5 bittet um eine Darstellung, welche Verkehrsbelastung für welche Zeiträume mit der Einrichtung und dem Betrieb der BE an der Orleansstraße zu erwarten sind.
4. Der BA 5 fordert die Prüfung, ob der bisherige südwestliche Fußgängertunnel, der nicht komplett durchgeht, zugeschüttet werden muss, oder ob er nicht stattdessen einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden kann, beispielsweise als Lagerfläche für zukünftige Servicebüros, Verkaufsflächen, etc.
5. Der BA 5 fordert zusätzlich zu einem Fahrradparkhaus, dessen Planung hier vollständig fehlt, weitere gut zugängliche kostenfreie Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl. Hierfür muss die Bahn geeignete und ausreichende Flächen zur Verfügung stellen.
6. Der BA 5 fordert Ersatzpflanzungen im direkten Umfeld für die 15 naturschutzrechtlich hochwertigen Bäume, die im Bereich der Orleansstraße gefällt werden sollen.
7. Der BA 5 lehnt eine längere Unterbrechung des Trambetriebs durch die Unterführung vom Haidenauplatz nach Berg am Laim vollständig ab.

Begründung

Zu 1

Der BA hatte dies bereits im Juli 2019 gefordert. Die Antwort der DB lautete damals, dass dies rechtlich geprüft werde. Der BA hält seine Forderung aufrecht.

Zu 2

Rettungsschacht 7 ist ein großer Eingriff in die Bezirkssportanlage der Maximiliansanlagen. Es werden naturschutzrechtlich streng geschützte Bäume gefällt: 3 Höhlenbäume und 6 markante Einzelbäume, für die selbstverständlich adäquate Ersatzpflanzungen gefordert werden. Für die voraussichtlich lange Zeit, in der die Fläche dem Stadtbezirk für sportliche Aktivitäten fehlen wird, muss ein adäquater Ersatz bereitgestellt werden. Die Anlage wird durch den dauerhaften

Verbleib des Rettungsschachtes räumlich in der Nutzung eingeschränkt. Hierfür soll ein Ausgleich geschaffen werden, z.B. durch Aufwertung des Geländes.

Zu 3

Der BA fürchtet eine größere Belastung der umliegenden Wohnbebauung und der Verkehrsachsen durch den Hauptzugang zur Baustelle in diesem Bereich.

Zu 4

Der geplante neue Fußgängertunnel, der von Haidhausen zur Friedenstraße durchgestochen wird, ist südlich und parallel zum aktuellen Tunnelstumpf geplant. Dadurch wird dieser ein ungenutzter Leerraum, den man evtl. in Zukunft sinnvoll nutzen könnte.

Zu 5

Von Radverkehr ist nichts in der Planung zu sehen, als ob BahnpendlerInnen niemals mit dem Rad zum Bahnhof kämen. Schon jetzt reichen die Radstellplätze rund um den Bahnhof nicht aus. Bei der hier geplanten Kapazitätserweiterung müssen unbedingt entsprechende Mengen an Abstellplätzen fürs Rad vorgesehen werden.

Zu 7

Einer Vollsperrung für den Trambetrieb in der Berg-am-Laim-Straße stimmt der BA 5 nicht zu. Hier ist die Rede von 23 Wochen plus weiteren kurzfristigeren Unterbrechungen. Hierfür kann es technische Lösungen geben, sodass eine langfristige Vollsperrung nicht nötig ist.

Nina Reitz
Fraktionssprecherin

Nicole Meyer
Heinz-Peter Meyer

Lena Sterzer
Hermann Wilhelm

BA 05 Au-Haidhausen

München, den 20.10.2021

ANTRAG: Maximiliansanlagen schützen

Der BA 5 möge beschließen

Der Bauträger wird aufgefordert, die baulichen Eingriffen in den Maximiliansanlagen so gering wie möglich zu halten. Die Fällung von Bäumen soll möglichst vermieden werden. Geeignete Schutzmaßnahmen müssen Bäume vor Beschädigungen zu schützen. Außerdem soll für die Zuwegung so wenig Fläche wie möglich versiegelt werden. Nach Möglichkeit sind Schotterwege einer Teerfläche vorzuziehen.

Begründung

Die Maximiliansanlagen sind Teil der wichtigen ökologischen Flächen in den Isarauen. Dort stehen viele alte und ökologisch wertvolle Bäume. Es ist eine große unversiegelte Fläche, die auch im Sinne der Klimaresilienz wichtig sind. Bauliche Eingriffe dort sind daher immer sensibel und müssen möglichst klein gehalten werden.