



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

Az. 651ppü/005-2018#026
Datum: 09.06.2021

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Erneuerung der Eisenbahnüberführung Werinherstraße“

in München

Bahn-km 1,633

der Strecke 5551 München Ost - Deisenhofen

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Süd
Richelstraße 3
80634 München**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Konzentrationswirkung	5
A.4	Nebenbestimmungen	6
A.4.1	Naturschutz und Landschaftspflege	6
A.4.2	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	6
A.4.3	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	6
A.4.4	VV BAU und VV BAU-STE	6
A.4.5	Unterrichtungspflichten	7
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	7
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	7
A.7	Sofortige Vollziehung	7
A.8	Gebühr und Auslagen	7
A.9	Hinweise	7
B.	Begründung	8
B.1	Sachverhalt	8
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	8
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	11
B.1.3	Anhörungsverfahren	12
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	15
B.2.1	Rechtsgrundlage	15
B.2.2	Zuständigkeit	15
B.3	Umweltverträglichkeit	16
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	16
B.4.1	Planrechtfertigung	16
B.4.2	Variantenentscheidung	17
B.4.3	Abweichung von der Regelhöhe von 4,50 m	18
a.	Verkehrsplanerische Erwägungen der Landeshauptstadt München	18
b.	Verkehrssicherheit	18
c.	Verhältnismäßigkeit der Baukosten und Anprallersatzlast	19
B.4.4	Stellungnahmen der Behörden und Stellen nebst zugehöriger Entscheidung der Plangenehmigungsbehörde	20
B.4.4.1	Landeshauptstadt München	20
a.	Landeshauptstadt München mit Münchner Stadtentwässerung (MSE), Stellungnahme vom 20.02.2020, oh. Az.	20
b.	Landeshauptstadt München, Stellungnahme vom 22.01.2021, oh. Az.	30
B.4.4.2	Stadtwerke München – SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG, Stellungnahme vom 28.01.2020, oh. Gz.	31
B.4.4.3	Deutsche Telekom Technik GmbH, Stellungnahme vom 07.02.2020, oh. Gz.	33
B.4.4.4	COLT Technology Services GmbH, Stellungnahme vom 13.01.2020, oh. Gz.	35
B.4.4.5	Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) – Regierung von Oberbayern	36

B.4.5	Sonstige öffentliche Belange	44
B.4.6	Pro Bahn – Bezirksverband Oberbayern e.V., Regionalgruppe München, Stellungnahme vom 10.02.2020.....	44
B.4.7	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen.....	46
B.5	Gesamtabwägung	46
B.6	Sofortige Vollziehung.....	47
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	47
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	48

Auf Antrag der DB Netz AG Region Süd (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Erneuerung der Eisenbahnüberführung Werinherstraße“ in München, Bahn-km 1,633 der Strecke 5551 München Ost - Deisenhofen, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand 25.10.2019, 26 Seiten plus Anlage: Wassertechnische Berechnung zur Brückenentwässerung, 8 Seiten	festgestellt
2	Übersichtskarte Planungsstand: 25.10.2019, Maßstab 1:10.000	nur zur Information
3	Lageplan Planungsstand: 25.10.2019, Maßstab 1:500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 25.10.2019, 12 Blätter	festgestellt
5	Grunderwerbsplan Planungsstand: 25.10.2019, Maßstab 1:500	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 25.10.2019, 5 Blätter	festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.1	Draufsicht Planungsstand: 12.11.2020, Maßstab 1:100	Blaueintrag, festgestellt
7.2	Ansicht, Längsschnitt, Querschnitt Planungsstand: 12.11.2020, Maßstab 1:100	Blaueintrag, festgestellt
7.3	Stützwand – Draufsicht, Schnitt Planungsstand: 12.11.2020, Maßstab 1:100	Blaueintrag, festgestellt
7.4	Baubehefsplan – Herstelllage EÜ: Draufsicht, Längsschnitt, Planungsstand: 25.10.2020, Maßstab 1:100	nur zur Information
8	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan Planungsstand: 25.10.2019, Maßstab 1:500	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9	Kabel- und Leitungslageplan Planungsstand: 25.10.2019	
9.1	Kabel- und Leitungslageplan, Maßstab 1:500	festgestellt
9.2	Bestandspläne zum Schmutzwasserkanal der MSE	nur zur Information
10	Landschaftspflegerischer Begleitplan mit integrierter Artenschutzprüfung	
10.1	Erläuterungsbericht Planungsstand: 25.10.2019, 25 Seiten	festgestellt
10.2	Bestand- und Konfliktplan Planungsstand: 25.10.2019, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
10.3	Maßnahmenplan Planungsstand: 25.10.2019, Maßstab: 1:1.000	festgestellt
10.4	Maßnahmenblätter Planungsstand: 25.10.2019, 12 Blätter	festgestellt
10.5	Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung Planungsstand: 25.10.2019, 25 Seiten	festgestellt
11	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung	
11.1	Schalltechnische Untersuchung Planungsstand: 21.06.2020, 29 Seiten	Blaueintrag, nur zur Information
11.2	Baubetriebliche Lärmimmissionen Planungsstand: 25.10.2019, 54 Seiten	nur zur Information
11.3	Baubetriebliche Erschütterungsmissionen Planungsstand: 25.10.2019, 39 Seiten	nur zur Information
12.1	Geotechnischer Bericht Planungsstand: 25.10.2019, 49 Seiten	nur zur Information
12.2	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK), Planungsstand: 25.10.2019, 31 Seiten	nur zur Information
13	Tangierende Straßenverkehrsanlagen	nur zur Information
13.1	Lageplan Planungsstand: 12.11.2020, Maßstab: 1:500	Blaueintrag, nur zur Information
13.2	Längsschnitt Planungsstand: 25.10.2019, Maßstab: 1000/100	nur zur Information

A.3 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Vorhabenträgerin hat der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München die eingesetzte umweltfachliche Baubegleitung vor Baubeginn zu benennen.

A.4.2 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme anfallender Abfall (z.B. Altschotter) ist mit Beginn der Baumaßnahme sukzessive zur Verwertung oder ordnungsgemäßen Entsorgung vorzusehen und schnellstmöglich zu beseitigen. Eine Zwischenablagerung des Abfalls, die über die nach Ziff. 8.12 im Anhang 1 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV) genehmigungsfreie Lagerung auf dem Gelände der Entstehung bis zum Einsammeln hinausgeht, darf nicht erfolgen.

Ferner ist das Referat für Gesundheit und Umwelt, Sachgebiet Abfallrecht bzw. Sachgebiet Altlasten und Abbrüche, der Stadt München vor Beginn der Bauarbeiten zu informieren. Ein Ansprechpartner der Vorhabenträgerin ist hierbei zu benennen.

A.4.3 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen sind während der gesamten Bauzeit durch geeignete Baumaßnahmen zu vermeiden. Sie sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, in Absprache mit den Leitungseigentümern und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Zeigt sich während der Bauausführung, dass Maßnahmen der Veränderung oder Verlegung von Versorgungsleitungen erforderlich werden, hat sich die Vorhabenträgerin frühzeitig mit den betreffenden Versorgungsunternehmen in Verbindung zu setzen und das weitere Vorgehen abzustimmen. Die bestehenden vertraglichen Regelungen zwischen den Leitungseigentümern und der Deutschen Bahn AG sind zu beachten.

A.4.4 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschriften über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektronische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind

zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.4.5 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

A.9 Hinweis e

Soweit die Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer Rückäußerung vom 24.06.2020 Zusicherungen gemacht hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese von ihr eingehalten werden.

Im Besonderen wird die Vorhabenträgerin dennoch nochmals ausdrücklich auf ihre Zusicherungen gegenüber der Landeshauptstadt München hingewiesen:

Der anfallende und separierte Erdaushub aus den Auffüllbereichen und der Gleisschotter sind demnach von einem fachkundigen Ingenieurbüro bzw. Labor auf

Schadstoffgehalte zu untersuchen. Die Ergebnisse sowie der angestrebte Entsorgungsweg werden dem Referat für Gesundheit und Umwelt mitgeteilt. Wird bei Aushubarbeiten Material angetroffen, das nach Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht natürlichem bzw. nicht dem im Rahmen der durchgeführten Altlasterkundung festgestellten Material entspricht, so sind zudem die Aushubarbeiten in diesem Bereich unverzüglich einzustellen und das genannte Referat zur Festlegung des weiteren Vorgehens zu informieren.

Des Weiteren wird die Vorhabenträgerin an die Einhaltung ihrer Zusicherung, insbesondere der frühzeitigen Anzeige des Baubeginns und u.U. notwendiger Abstimmungen gegenüber einzelnen Spartenträger besonders erinnert.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Erneuerung der Eisenbahnüberführung Werinherstraße“ hat den vollständigen Abbruch des Brückenbauwerks und dessen Neuerrichtung zum Gegenstand.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 1,633 der elektrifizierten, zweigleisigen Strecke 5551 München Ost - Deisenhofen in München. Zudem überführt die bestehende Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Werinherstraße das elektrifizierte, eingleisige Gütergleis der Strecke Nr. 5616, München Ost Pbf – München-Giesing.

a. Beschreibung des vorhandenen Zustands

Das verfahrensgegenständliche Bauwerk wurde im Jahr 1898 bzw. 1973 (neu) errichtet. Es liegt in Ortslage der Stadt München im Stadtteil Giesing zwischen den S-Bahn-Haltestellen Giesing und St.-Martin-Straße (S-Bahn-Linie S3 und S7). Bahnlinks und –rechts befinden sich Wohn- und Geschäftsbebauungen.

Die bestehende EÜ wurde als Zweifeldbauwerk mit einem, durch eine Längsfuge zweigeteilten Überbau hergestellt. Beide Überbauteile bestehen aus einzelnen Walzträgern in Beton (WIB) und sind auf massiven Betonwiderlagern und einer Mittelstütze aufgelagert. Die Unterbauten sind flach auf Seitenfundamenten gegründet. Die Entwässerung erfolgt jeweils über eine Falleitung an den Rückflächen der Widerlager. Im Bestand schließt an den nordöstlichen Bauwerksflügel (Widerlagerwand) eine Stützwand an. Im nordwestlichen Baubereich befindet sich

eine Böschung mit einem Neigungsverhältnis von 1:2, die bislang auf Privatgrund fußt.

Die bisherige lichte Weite (LW) zwischen den Widerlagern beträgt 18,00 m, die lichte Höhe (LH) der EÜ ca. 3,85 m.

Auf der EÜ liegen Holzschwellen im Schotterbett. Die Regelschotterstärke ist derzeit nicht vorhanden. Das Gütergleis der Strecke 5616 und das rechte Gleis der Strecke 5551 werden ca. 2 m nach den Widerlagern mit Betonschwellen fortgesetzt. Im linken Streckengleis dagegen sind auf einer Länge von ca. 143 m Holzschwellen verlegt.

Die unter der EÜ verlaufende Werinherstraße besitzt vier Fahrstreifen. Diese sind im Bauwerksbereich durch einen 1,75 m breiten begrünten Mittelstreifen getrennt. Zu beiden Seiten befinden sich durchlaufende Gehwege von ca. 1,50 m, die sich nach der EÜ jeweils um ca. einen Meter aufweiten, sowie Radwege mit einer Breite von ca. 1,50 m. Letztere führen außerhalb des Brückenbauwerks unmittelbar auf die Straße und enden dort.

b. Beschreibung des geplanten Zustands

Das bestehende zweifeldrige Bauwerk wird im Rahmen der gegenständlichen Baumaßnahmen vollständig abgebrochen und an gleicher Stelle durch einen Neubau ersetzt. Dieser wird als flach gegründeter, unten offener Stahlbetonrahmen geplant, östlich der Strecke überhöht hergestellt und in Endlage verschoben.

aa. Oberbau und Gleisanlagen

Der Regeloberbau, d.h. die Regelschotterstärke, ist derzeit nicht vorhanden. Sie wird im Rahmen des Neubaus ausgebildet. Ferner wird die Breite zwischen den Geländern (bisher 15,82 m bis 16,05 m) auf 17,99 m aufgeweitet, um einen Rettungsweg mit 0,80 m Breite zu beiden Seiten der Randkappen vorsehen zu können. Im Rahmen der Baumaßnahme werden zudem ca. 60 m je Gleis aus- und wieder eingebaut. Das linke Streckgleis der Strecke 5551 wird dabei um ca. 10 cm im Bauwerksbereich angehoben.

bb. Brückenbauwerk

Die LW wird aufgrund des Verlangens der Landeshauptstadt München als Straßenbaulastträger vergrößert. Die neue EÜ wird damit auf eine LW von 27,20 m verbreitert.

Zur Ausbildung des Regeloberbaus und Herstellung der Regelschotterstärke wird die Konstruktionsunterkante für den Neubau abgesenkt. Um die im Bestand bereits

vorhandene LH von mind. 3,85 m beizubehalten, wird die Fahrbahn tiefergelegt. Für den Neubau wird infolgedessen eine LH von 3,80 m zzgl. 5 cm Bautoleranz berücksichtigt.

cc. Bauwerksentwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser wird wie bisher über Filtersteine an der Rückseite der Widerlager gesammelt und anschließend über Grundrohre (DN 150), die in einer Versickerungsmulde münden, durch die Flügelwände geleitet und einem Versickerungsschacht zugeführt. Im Rahmen dessen werden eine Sickermulde einschließlich –schacht rechts der Bahn neugebaut. Auf einen Absetzschacht wird wegen der Mulde verzichtet. Der Schacht selbst wird mit einem Schlammeimer und einem Laubfänger ausgestattet.

dd. Notwendige Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter

Der Umfang des verfahrensgegenständlichen Bauvorhabens umfasst neben der Erneuerung der EÜ (s. aa. bis cc.) auch Anpassungen an Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahmen i.S.d. § 18 Abs. 1 S. 3 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG, vgl. B.4.4.

(1) Zur Herstellung der Regelschotterstärke sind eine Absenkung der Fahrbahn im Bauwerksbereich und weitere Anpassungen im Verlauf der Straße im Planfeststellungsbereich erforderlich.

(2) Im Zuge der Tieferlegung des Straßenquerschnitts, werden zur Gewährleistung der Barrierefreiheit des öffentlichen Fuß- und Radverkehrs zum einen die Geh- und Radwege zu beiden Seiten hoch gesetzt und getrennt voneinander im Bereich der EÜ errichtet.

Die LH über den hochgesetzten Radwegen beträgt mind. 2,50 m, die über den Gehwegen mind. 2,25 m. Im Rahmen einer 2. Tektur der Planunterlagen vom 13.11.2020 wurde eine Verbreiterung des Radwegs von 2,00 m auf 2,30 m durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreite um 0,25 m und eine Anpassung des Mittelteilers vorgenommen.

(3) Zum anderen werden zur Gewährleistung der Barrierefreiheit des öffentlichen Fuß- und Radverkehrs zwischen der abgesenkten Straße und den hochgesetzten Geh- und Radwegen beidseitig Stützwände hergestellt.

Die nordöstliche Stützwand wird hierzu teilweise abgebrochen und ein neuer Anschluss zwischen Bauwerksflügel und Stützwand hergestellt. Das bisherige Neigungsverhältnis der nordwestlichen Bauwerksböschung, deren Fuß außerhalb des vorhabenträgereigenen Grundstücks auf Privatgrund liegt, wird angepasst (neu 1:1,5 statt 1:2). Ferner wird am Böschungsfuß eine 15,50 m lange und ca. 0,5 bis 1,2 m hohe Stützwand errichtet.

(4) Im Zuge der Fahrbahnabsenkung werden zudem vorhandene Sparten im Fahrbahnbereich verlegt und angepasst.

(5) Ferner werden im Rahmen der Baumaßnahmen u.a. eine Pumpstation, ein Vorbehandlungsschacht und ein Sickerschacht neuerrichtet sowie die bisherigen Entwässerungsanlagen entsprechend angepasst. Zudem wird der Anschluss an den vorhandenen Schmutzwasserkanal erneuert, der als Freispiegelkanal ausgeführt ist und in der Schlierseestraße in den dortigen Abwasserkanal mündet.

(6) Bezüglich näherer Details und zusätzlich erforderlicher Anpassungsmaßnahmen wird im Übrigen auf den Erläuterungsbericht vom 25.10.2019 – planfestgestellte Unterlage 1 – und die weiteren planfestgestellten Unterlagen verwiesen.

ee. Straßenanpassungen der Stadt München (rein informativ)

Angrenzend an die Planfeststellungsgrenze werden zudem weitere, nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss erfasste Straßenanpassungen durch die Stadt München durchgeführt: Neuerschließung LSA Ungsteiner Straße, Erweiterung des Kreuzungsbereichs der Ungsteiner Straße, Verlegen der südlichen Bushaltestelle „Ungsteiner Straße“ und des nördlichen Radwegs der Werinherstraße zwischen Schlierseestraße und Hohenwaldeckstraße sowie Reduzierung der Länge der Parkbuchten in der Werinherstraße.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG Region Süd (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 12.12.2018, Az. I.NP-S-M-K(3), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Erneuerung der Eisenbahnüberführung Werinherstraße“ beantragt. Der Antrag ist am 13.12.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, eingegangen.

Die Vorhabenträgerin wurde mit Schreiben vom 07.08.2019 um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 25.10.2019 erneut vorgelegt.

Die Regierung von Oberbayern wurde als zuständige Anhörungsbehörde schließlich mit Schreiben vom 14.11.2019 um Durchführung des Anhörungsverfahrens ersucht.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 16.01.2020, Az. 651ppü/005-2018#026, wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG).

B.1.3 Anhörungsverfahren

a. Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Regierung von Oberbayern (Anhörungsbehörde) bat folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt München mit Münchner Stadtentwässerung (MSE)
2.	Stadtwerke München – SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG
3.	Deutsche Telekom Technik GmbH
4.	COLT Technology Services AG
5.	Versatel 1 & 1 Deutschland GmbH
6.	BT (Germany) GmbH & Co. OHG
7.	NGN Fiber Network KG
8.	Kabelfernsehen München ServiCenter GmbH & Co. KG
9.	Wasserwirtschaftsamt München
10.	Sachgebiet 10 (Sicherheit und Ordnung) – Regierung von Oberbayern
11.	Sachgebiet 31.1 (Straßen- und Brückenbau) – Regierung von Oberbayern
12.	Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) – Regierung von Oberbayern
13.	Sachgebiet 51 (Naturschutz) – Regierung von Oberbayern
14.	Sachgebiet 52 (Wasserwirtschaft) – Regierung von Oberbayern
15.	Inexio Beteiligungs GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Versatel 1 & 1 Deutschland GmbH Keine Äußerung.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Wasserwirtschaftsamt München Keine Äußerung.
3.	Kabelfernsehen München ServiCenter GmbH & Co. KG Stellungnahme vom 20.01.2020, oh. Gz.
4.	BT (Germany) GmbH & Co. OHG Stellungnahme vom 14.01.2020, oh. Gz.
5.	NGN Fiber Network KG Stellungnahme vom 21.02.2020, oh. Gz.
6.	Inexio Beteiligungs GmbH Stellungnahme vom 29.01.2020, oh. Gz.
7.	Sachgebiet 10 (Sicherheit und Ordnung) – Regierung von Oberbayern Stellungnahme vom 07.01.2020, oh. Az.
8.	Sachgebiet 31.1 (Straßen- und Brückenbau) – Regierung von Oberbayern Stellungnahme vom 08.01.2020, Az. 31.1-4320.31.1_Ms-1-1-2
9.	Sachgebiet 51 (Naturschutz) – Regierung von Oberbayern Stellungnahme vom 20.02.2020, oh. Az.
10.	Sachgebiet 52 (Wasserwirtschaft) – Regierung von Oberbayern Keine Äußerung.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt München mit Münchner Stadtentwässerung (MSE) Stellungnahmen vom 20.02.2020 und 22.01.2021, oh. Az.
2.	Stadtwerke München – SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG Stellungnahme vom 28.01.2020, oh. Gz.
3.	Deutsche Telekom Technik GmbH Stellungnahme vom 07.02.2020, oh. Az.
4.	COLT Technology Services GmbH Stellungnahme vom 13.01.2020, oh. Az.
5.	Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) – Regierung von Oberbayern Stellungnahme vom 27.02.2020, Az. 73-U8710.1-2012/4-8 und Stellungnahme vom 27.01.2021, oh. Az.

b. Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Landeshauptstadt München vom 13.01.2020 bis

13.02.2020 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden am 09. bzw. 10.01.2020 durch Bekanntmachung der Auslegung im Amtsblatt und in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht. Die Einwendungsfrist endete am 27.02.2020.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen ist ein Einwendungsschreiben eingegangen.

c. Fortgang nach Ende der öffentlichen Planauslegung

Im Rahmen der 1. Tektur der Planunterlagen vom 21.06.2020 wurde die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung – Unterlage 11.1 – hinsichtlich betrieblicher Schallimmissionen i.S.v. 16. BImSchV angepasst. Hintergrund war, dass das vorherige Lärmgutachten fälschlicherweise von einer stählernen statt von einer Tragkonstruktion aus Stahlbeton ausgegangen war. Unter Zugrundelegung des neuen Berechnungsansatzes gem. Schall 03 ergab sich daher insgesamt sowohl eine Verringerung der Lärmbelastung als auch der Anzahl potentieller Betroffener. Mangels Erforderlichkeit wurde daher in Absprache mit der Anhörungsbehörde entschieden keine erneute Auslegung der Planunterlagen vorzunehmen.

Eine 2. Tektur der Planunterlagen wurde durch Forderungen der Stadt München im Rahmen ihrer Anhörung erforderlich. Mit Schreiben vom 20.02.2020 verlangte diese aufgrund ihres Radentscheids vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20/V 15585) eine Verbreiterung des Radwegs von 2,00 m auf 2,30 m. Die Vorhabenträgerin kam dem durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreite um 0,25 m auf 3,25 m und einer Anpassung des Mittelteilers nach. Die Mindestbreite der Fahrstreifen wird hierbei eingehalten. Im Zuge dieser 2. Tektur wurden zudem die Bauwerkspläne – planfestgestellte Unterlagen 7.1, 7.2 und 7.3 – und der Lageplan der tangierenden Straßenverkehrsanlagen der Stadt München – Unterlagen 13.1 – angepasst und neu vorgelegt.

d. Erörterung

Nach Einholung der Stellungnahmen und Einwendungen sowie den Rückäußerungen der Vorhabenträgerin waren aus Sicht der Anhörungsbehörde keine wesentlichen Dissenspunkte ersichtlich, so dass gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet werden konnte.

e. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 18.02.2021 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das gegenständliche Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG Region Süd.

Im Rahmen des vorliegenden Bauvorhabens erfolgen innerhalb der Planfeststellungsgrenze auch Anpassungen an Anlagen Dritter als notwendige Folgemaßnahmen i.S.d. § 18 Abs. 1 S. 3 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG.

Notwendig im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG sind nur solche Folgemaßnahmen, die dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Straßen und Wege vorzubeugen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. März 1979 - BVerwG 4 C 41.75 - BVerwGE 57, 297). Dies trägt dem Grundsatz der Problembewältigung Rechnung. Dieser besagt, dass in die Planung eines Bauvorhabens in umfassender Weise alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen sind, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe, aber auch zur Lösung der vom Vorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Januar 1981 - BVerwG 4 C 68.78 – BVerwGE 61, 307; BVerwG, Urteil

vom 01. Juli 1999 – 4 A 27/98 – BVerwGE 109, 192-203). Zu den anderen Anlagen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG gehört auch das vorhandene Wegenetz.

Vorliegend liegt die Ursache der Anpassung der Werinherstraße, der Sparten und sonstigen Straßenanlagen, wie etwa den o.g. Entwässerungsanlagen, in der aus Altersgründen notwendigen Erneuerung der EÜ.

Im Rahmen dieser wird der Regeloberbau gemäß dem Stand der Technik hergestellt, was eine Absenkung der Konstruktionsunterkante des Neubaus erforderlich macht. Bereits diese Absenkung macht eine Tieferlegung der Fahrbahnen erforderlich, um die bisherige Durchfahrtshöhe von 3,85 m für Fahrzeuge beibehalten zu können. Eine weitere Absenkung ist, wie im Folgenden unter B.4.3.c ausgeführt wird, aufgrund unverhältnismäßiger wirtschaftlicher Kosten vorliegend nicht tragbar. Die Funktionsfähigkeit der querenden Werinherstraße wird folglich durch das Vorhaben beeinträchtigt.

Die Folgemaßnahmen am vorhandenen Wegenetz, die vorliegend planfestgestellt werden, sind demzufolge notwendig geworden, um die Probleme zu lösen, die durch das beantragte Vorhaben an diesem entstehen. Sie gehen auch nicht wesentlich über deren Anschluss bzw. deren Anpassungen hinaus.

Es ist daher kraft der kompetenzerweiternden Wirkung im verfahrensgegenständlichen Vorhaben zuträglich, die Straßenbaumaßnahmen in einem einheitlichen Verfahren mit den eisenbahnrechtlichen Maßnahmen nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. §§ 74 Abs. 1, 75 Abs. 1 VwVfG planfestzustellen.

B.3 Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben wurde mit o.g. verfahrensleitender Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i.V.m. §§ 7 Absätze 1 und 5, Anlage 1 Nr. 14.8 und Anlage 3 UVP a.F. festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist gegeben.

Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts ein Bedarf besteht. Die geplante Maßnahme muss unter diesem Blickwinkel also

erforderlich sein, vgl. BVerwGE 125, 116 (182). Dies ist bereits der Fall, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Zu verneinen ist dies dagegen, wenn es sich bei dem Vorhaben um einen groben und einigermaßen offensichtlichen planerischen Missgriff handelt, vgl. BVerwGE 38, 152 (157).

Das Brückenbauwerk befindet sich aufgrund seines Alters (Baujahr 1898 bzw. 1973) in einem schlechten baulichen Zustand. Ziel der Baumaßnahme ist es daher zur Gewährleistung der Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs und zur langfristigen Aufrechterhaltung der Streckenverfügbarkeit, dessen Tragfähigkeit und Standsicherheit herzustellen. Das Bauwerk muss daher zwingend gemäß dem Stand der Technik erneuert werden. Überdies dient die Maßnahme der Reduzierung des Instandhaltungsaufwands und einer Steigerung des Fahrkomforts.

Überdies hat die Landeshauptstadt München als Straßenbaulastträger ein Aufweitungsverlangen geäußert.

Das Vorhaben ist damit im Sinne des Fachplanungsrechts „vernünftigerweise geboten“.

B.4.2 Variantenentscheidung

Im Rahmen der Planung wurden durch die Vorhabenträgerin verschiedene Varianten und Möglichkeiten zur Herstellung einer EÜ unter Berücksichtigung von Kosten, notwendiger Sperrpausen und Durchfahrtshöhe untersucht.

Bei der Ermittlung der Planungsalternativen sind diejenigen Alternativen in die Abwägung miteinzubeziehen, die nach dem Stand der Dinge eine ernsthafte Alternativgestaltung beinhalten. Die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante der Baumaßnahme muss dabei lediglich darauf überprüft werden, ob sie für eine zweckmäßige Gestaltung erforderlich ist und ob sich eine andere Variante nicht als eindeutig vorzugswürdig darstellt und sich als sachgerechtere Lösung für den Ausgleich öffentlicher und privater Belange geradezu aufdrängt.

Vorliegend entschied sich die Vorhabenträgerin zwischen vier möglichen Alternativen für Variante Nr. 4: Seitliche Herstellung der EÜ und den anschließenden Einschub des Stahlbetonrahmens.

Hintergrund ist, dass das Bauverfahren zur Erneuerung der EÜ so zu wählen ist, dass Sperrpausen für den Bahnbetrieb auf ein Minimum reduziert werden. Weiterhin kann der öffentliche Straßen-/Rad- und Fußgängerverkehr auf der Werinherstraße während der Bautätigkeit nicht komplett gesperrt werden. Auch hier gilt, es den Durchgangsverkehr in eingeschränkter Form sicherzustellen und zu minimieren.

Daher war Variante 4 insbesondere gegenüber den Varianten 2 (Zweifeldbrücke mit WIB-Brücke) und 3 (Herstellung eines Stahlbetonrahmens in Deckelbauweise) vorzuziehen. Variante 1 – seitliche Herstellung und Einschub eines geteilten Stahlbetonrahmens von zwei Seiten – schied aufgrund des witterungsbedingten hohen Wartungsaufwands und der hierdurch verkürzten Nutzungszeit der Bauwerkslängsfuge aus.

B.4.3 Abweichung von der Regelhöhe von 4,50 m

Durch die lange Abschreibungszeit eines Brückenbauwerks (über 80 Jahre) ist die Unterschreitung einer LH von 4,50 m eine langfristige Entscheidung, die dem Belang der Herstellung eines modernen durchgehenden Verkehrswegenetzes ohne einschränkende Zwangspunkte auch für Fahrzeuge mit einer Fahrzeughöhe von bis zu 4,00 m (§ 32 Abs. 2 StVZO) entgegensteht.

Zur Gewährleistung eines Anprallschutzes von Straßenfahrzeugen bei Neubauten oder baulichen Änderungen von EÜ ist daher gemäß Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.01.2017, Az. 51.20-51pv/001-0230#003, grds. eine Mindesthöhe von 4,50 m bei einer Überführung sonstiger öffentlicher Straßen, wie der Werinherstraße, erforderlich.

Vorliegend wird von dieser Regelhöhe allerdings abgewichen. Im Endzustand wird das Bauwerk eine LH von max. 3,85 m aufweisen.

a. Verkehrsplanerische Erwägungen der Landeshauptstadt München

Der vorgetragene Wunsch der Stadt München, Schwerverkehre aus dem verfahrensgegenständlichen innerörtlichen Siedlungsbereich herauszuhalten, muss grds. durch den Straßenbaulastträger oder der Straßenverkehrsbehörde mit anderen Mitteln als der Ausgestaltung der LH von Eisenbahnüberführungen verfolgt werden. Die verkehrsplanerischen Erwägungen allein sind nicht schutzwürdig und rechtfertigen keine Abweichung von der o.g. Mindesthöhe.

b. Verkehrssicherheit

Auch die weiteren Ausführungen der Vorhabenträgerin, dass von einer LH von 4,50 m im verfahrensgegenständlichen Verfahren aus Gründen der Verkehrssicherheit und wirtschaftlicher Aspekte abgewichen werden muss, sind nicht ausschlaggebend, vgl. Erläuterungsbericht – planfestgestellte Unterlage 1.

So wurde ausgeführt, dass die Realisierung einer Mindestdurchfahrtshöhe von 4,50 m eine zusätzliche Absenkung der Werinherstraße erfordere. Hierdurch müssten

die geplanten Winkelstützwände der Geh- und Radwege verlängert werden. Dies würde bedeuten, dass im Bereich südöstlich der EÜ die südliche Stützwand mit aufgesetzten Geländer bis unmittelbar an die Tiefgarageneinfahrt der angrenzenden Bebauung reichen würde. Durch die hierdurch eingeschränkte Sicht wäre das Einfahren in die Werinherstraße erschwert. Zudem würden die Schleppkurven verschlechtert, gleichzeitiges Ein- und Ausfahren wäre nicht mehr möglich. Der Verkehrsfluss der Werinherstraße wäre infolgedessen gestört. Zum anderen müsste eine weitere Gradientenabsenkung unter Überschreitung der Vorgaben aus den Straßenrichtlinien zur Herstellung einer LH von 4,50 m erfolgen.

Diese aus einer Überschreitung der Grenzwerte resultierenden fahrdynamischen Auswirkungen und die visuellen Sichteinschränkungen stellen aus Sicht der Vorhabenträgerin zu berücksichtigende und zu vermeidende Sicherheitsrisiken für den Straßenverkehr dar.

Die Vorhabenträgerin hat vorliegend allerdings nicht ausreichend deutlich gemacht, dass die Verkehrssicherheit allein aufgrund einer Abweichung von der Regelhöhe sichergestellt werden kann. Vielmehr erscheinen andere Möglichkeiten einer zusätzlichen Sicherung (z.B. Anbringung von Verkehrsspiegeln) denkbar. Zumal die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage zu einem Wohngebäude gehört. Eine Behinderung des fließenden Verkehrs durch ständiges Ein- und Ausfahren erscheint daher eher ausgeschlossen und lediglich zu den gewöhnlichen Stoßzeiten, wie beispielsweise des Feierabendverkehrs, plausibel. Zu diesen ist allerdings ohnehin mit Verkehrsbehinderungen zu rechnen, sodass ein- und ausfahrende Fahrzeuge der Tiefgarage eine eher untergeordnete Rolle einnehmen.

c. Verhältnismäßigkeit der Baukosten und Anprallersatzlast

Zur Einhaltung der Regelhöhe müssten nach Darlegung der Vorhabenträgerin allerdings der vorhandene Schmutzwasserkanal auf einer Länge von ca. 400 m neugebaut (Hauptkanal: ca. 275 m; zehn zu erneuernde Hausanschlüsse: ca. 125 m) und die Kanalsohle des Abwasserkanals im Bereich der EÜ um mindestens einen Meter abgesenkt werden. Die Vorhabenträgerin stellte nachvollziehbar dar, dass dies ferner eine Hebeanlage erforderlich machen würde, da eine Ausführung als Freispiegelkanal nicht mehr möglich sei.

Die Herstellungskosten für den Neubau des Schmutzwasserkanals und der Hebeanlage werden von der Antragstellerin mit Schreiben vom 31.05.2021 auf rund 1,2 Mio. € zzgl. anfallender Betriebs- und Wartungskosten beziffert.

Aufgrund der schlüssigen Ausführungen der Vorhabenträgerin kann daher im vorliegenden Einzelfall aufgrund der Höhe der Baukosten von einer Realisierung einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m abgesehen werden.

Darüber hinaus führte die Vorhabenträgerin glaubhaft aus, dass die EÜ über die Werinherstraße bislang nicht als Unfallschwerpunkt für Anprallereignisse bekannt ist. Im näheren Umkreis der EÜ befinden sich ferner Straßenunterführungen (nördlich: Balanstraße und Rosenheimstraße; südlich: Chiemgaustraße und Ständlerstraße), die bereits für den Schwerverkehr genutzt werden. Die geringe Erschließung der Werinherstraße, die überwiegend durch Wohngebiete verläuft, ist daher eher von ungeordneter Bedeutung. Überdies kann im Falle eines Anprallereignisses vorliegend eine Gefährdung des Schienenverkehrs ausgeschlossen werden, da nach Ausführungen der Vorhabenträgerin eine ausreichende Anprallersatzlast gem. DIN EN 1991-1-7 Abs. 4.3.2 in der Planung berücksichtigt wurde.

B.4.4 Stellungnahmen der Behörden und Stellen nebst zugehöriger Entscheidung der Plangenehmigungsbehörde

B.4.4.1 Landeshauptstadt München

a. Landeshauptstadt München mit Münchner Stadtentwässerung (MSE), Stellungnahme vom 20.02.2020, oh. Az.

Die Landeshauptstadt München nimmt zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung:

1. Münchner Stadtentwässerung (MSE)

Die MSE weist auf Folgendes hin:

Im unmittelbaren Einflussbereich der geplanten Baumaßnahme verlaufen der Betonkanal. UE 600/1100 sowie der Steinzeugrohrkanal DN 300 im Straßenbereich der Werinherstraße (siehe beiliegender Katasterauszug Anlage 1).

Diese Bestandskanäle (incl. Einsteigschächte) sind während den gesamten Baumaßnahmen zugänglich bzw. 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 Kanäle abgetragen werden.

Hierfür sind in Benehmen mit MSE-311 KO die notwendigen Sicherungsmaßnahmen (u.a. Einbau einer Lastverteilungsplatte, siehe S.20, Erläuterungsbericht) durchzuführen.

Ggf. sind entsprechend den Vorgaben der MSE darüber hinaus Beweissicherungsmaßnahmen sowie statische Nachweise zu führen. Sollten dennoch Schäden an den Kanalbauwerken durch die Baumaßnahmen entstehen, so trägt der Vorhabenträger die Kosten der Wiederherstellung.

Im Vorfeld der Baumaßnahme ist die Anpassung der Straßenentwässerungsanlagen und Einstiegsbauwerke infolge Gradientenabsenkung (u.a. Neubau eines Niederschlagspumpwerks sowie eines Sickerschachts mit Vorbehandlungsanlage) mit MSE-311KO abzustimmen.

2. Gartenbau

Die Hauptabteilung Gartenbau weist darauf hin, dass bei den von der Baumaßnahme betroffenen und zu erhaltenden Bäume, die Bestimmungen der DIN 18920 und die RAS LP 4 in der jeweils gültigen Form eingehalten werden müssen.

Da das Straßenbegleitgrün betroffen ist, wird um rechtzeitige Einbindung des Unterhaltssachgebiets G312, Lincolnstraße 71, Fax 089-64 96 20 933 gebeten.

3. Branddirektion

Falls Feuerwehrlflächen (Feuerwehruzufahrten, Aufstellflächen, Bewegungsflächen) anderer an die Werinherstraße angrenzender baulicher Anlagen von der Maßnahme betroffen sein sollten, sind diese Flächen nutzbar zu halten oder geeignete Ersatzmaßnahmen zu treffen. (Art. 5 BayBO, § 22 Abs. 1 WB)

4. Referat für Gesundheit und Umwelt

1. Lufthygiene

Ist-Situation:

An dem zu überplanenden Gebiet der Eisenbahnüberführung der Werinherstraße liegen sowohl gemäß lufthygienischer Abschätzung der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München von der Regierung von Oberbayern als auch gemäß den lufthygienischen Berechnungen des SO Szenarios des Masterplan Luftreinhaltung der LHM keine N02-Grenzwertüberschreitung (40 µg/m³) für das Prognosejahr 2020 vor. Die prognostizierte N02-Vorbelastung liegt im Planungsbereich bei bis zu 34 µg/m³ N02. Im erweiterten Planungsumgriff befinden sich Straßenabschnitte der Balanstraße und Chiemgaustraße mit N02-Grenzwertüberschreitungen mit bis zu 50 µg/m³. Der in der Chiemgaustraße 140 installierte Passivsammler des freiwilligen Passivsammler-Messnetzes der Stadt München erzielt einen Mittelwert für die ersten drei Quartale 2019 von 53 µg/m³. Dieser Messwert ist nur als Tendenz zu verstehen, da laut 39. BImSchV allein der Jahresmittelwert als Bewertungsgrundlage gilt. Die ausgewerteten Jahresmittelwerte für 2019 werden im März 2020 erwartet.

Der Grenzwert für Feinstaub wird im gesamten Stadtgebiet seit 2012 eingehalten.

Prognostizierte lufthygienische relevante (Verkehrs-)Veränderungen:

Bauzeit:

Während der Bauzeit wird der Verkehr auf eine Fahrspur je Richtungsfahrbahn eingeschränkt, wodurch eine Verringerung des Verkehrsflusses zu vermuten ist. Für den Fuß- und Radverkehr sind provisorische Wegführungen vorgesehen. Beim Einsatz der Baustellenfahrzeuge ist darauf zu achten, dass gemäß der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München nur Modelle der modernsten Euro-Schadstoffklassen eingesetzt werden dürfen. Für den anschließenden Straßenbau zur Absenkung der Fahrbahnen für die Sicherstellung der Mindestdurchfahrtshöhe, wird der Verkehr auf je eine Richtungsfahrbahn der

Werinherstraße übergeleitet (Verkehrsführung 2+0). Auf der jeweils gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn erfolgen die Arbeiten für Stützwand, Spartenverlegungen und Straßenbau. Die Dauer der Bautätigkeiten beträgt ca. 19 Monate.

Während der gesamten Bauzeit ist mit einem Mehrverkehr an den Ausweichstrecken über die Chiemgaustraße oder St.-Martin-Straße, die Balan- und Schwannseestraße zu rechnen. Dementsprechend ist hier mit vermehrten Emissionen und einer Verschärfung der lufthygienischen Problematik zu rechnen.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

Da es sich rein um die Instandhaltung und den altersbedingten Austausch der Eisenbahnüberführung handelt, ist nach Fertigstellung der Bauarbeiten nicht mit einer veränderten Verkehrssituation zu rechnen. Die geringfügige Absenkung der Fahrbahn der Werinherstraße wird höchst wahrscheinlich keinen spürbaren Einfluss auf die Verkehrssituation oder Emissionen haben.

Fazit:

Gemäß der vorliegenden Projektbeschreibung kann mit Ausnahme der Bauzeit von einer nur geringfügigen und daher nicht relevanten Veränderung der lufthygienischen Situation ausgegangen werden. Dementsprechend kann davon ausgegangen werden, dass die lufthygienischen Grenzwerte auch im Planfall eingehalten werden können. Während der Bauphase ist eine Verschlechterung der ohnehin stark vorbelasteten Situation Chiemgaustraße und Balanstraße zu befürchten. Bei der Aufstellung des Umleitungskonzepts ist dementsprechend auf die hohe Verkehrs- und Immissionsbelastung in der Chiemgaustraße und der Balanstraße zu achten.

Ein eigenständiges lufthygienisches Gutachten ist im vorliegenden Fall nicht erforderlich.

2. Arten- und Biotopschutz

Zu den landschaftsplanerischen Unterlagen bestehen folgende Anmerkungen:

- **Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Büro [Namen zum Schutz personenbezogener Daten entfernt]):**

Untersuchungsumfang/-tiefe und Methoden sind dem Projektcharakter angemessen und fachlich nicht zu beanstanden. Hingewiesen wird jedoch auf die Verwechslungsmöglichkeiten zwischen der laut Gutachten nachgewiesenen Rauhaufledermaus und der in München im Siedlungsbereich häufigeren Weißrandfledermaus auf Basis von Rufauswertungen (Koordinationsstellen für Fledermausschutz in Bayern: Kriterien für die Wertung von Artnachweisen basierend auf Lautaufnahmen, Version 1 -Oktober 2009).

Unabhängig davon, ob eine Verwechslung in Betracht kommt, werden die vorgesehenen CEF-Maßnahmen jedoch als ausreichend angesehen, da es sich bei der Weißrandfledermaus um eine sog. Gebäudefledermaus handelt, die vom Eingriff nicht betroffen wäre. Auch die übrigen gutachterlich vorgeschlagenen Maßnahmen werden als sinnvoll bzw. notwendig angesehen.

- **Landschaftspflegerischer Begleitplan (Büro für Umwelt- und Landschaftsplanung [Namen zum Schutz personenbezogener Daten entfernt]):**

Laut Erläuterungsbericht (Kap. 7) wird die neue Brücke östlich der Strecke in drei getrennten Baugruben hergestellt. Der Landschaftspflegerische Begleitplan enthält keine dezidierte Aussage darüber, ob dies bzw. erforderliche Baustelleneinrichtungen in der Eingriffsbilanzierung berücksichtigt sind.

Zur möglichen Betroffenheit von Tierarten:

Nach Luftbild (Google Maps) scheint sich im Nordosten des Sportgeländes ein Kleingewässer zu befinden. Sollte dies der Fall sein, könnten im Bereich der Böschung im Eingriffsbereich Amphibien betroffen sein (insbesondere ist an Erdkröten zu denken), z.B. dort überwinternde Tiere, falls die Baumaßnahme im Winter erfolgt.

Zu beiden Punkten sollten ergänzende Ausführungen zur Klärung des Sachverhalts gemacht werden.

3. Abfallrecht

Den vorhandenen Unterlagen ist zu entnehmen, dass alle Aushub- und Abbruchmaterialien nach Fraktionen getrennt bauseits bereitgestellt, beprobt und entsprechend dem Beprobungsergebnis fachgerecht entsorgt oder wiederverwendet werden sollen.

Holzschwellen (Anmerkung: i.d.R. A IV-Holz, 170204) werden fachgerecht entsorgt.*

Ausgebauter Gleisschotter wird nach dem Merkblatt Nr. 26 des LfU entsorgt.

Weitere Angaben zu anfallenden Abfällen sind in den Unterlagen nicht vorhanden.

Folgende weitere Abfälle sind bei der Baumaßnahme zu erwarten:

- mineralischer Bauschutt,
- bitumen- oder teerhaltige Abdichtungsmaterialien und
- Boden und Steine

Die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen befinden sich auf befestigtem Untergrund im Bereich der Werinherstraße.

Wir bitten um Beachtung folgender abfallrechtlicher Auflagen:

- Über den Beginn der Bauarbeiten ist das Referat für Gesundheit und Umwelt, Sachgebiet Abfallrecht vorab zu informieren (abfallrecht.rgu@muenchen.de).
- 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 Bayrisches 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).

4. Altlasten

Im Planumgriff liegen südlich der Werinherstraße westlich und östlich der Gleisanlagen Altlastenverdachtsflächen. Es handelt sich um Altablagerungen. Bei Bodenuntersuchungen wurden bis zu 6,5 m mächtige Auffüllungen angetroffen, die teilweise erhöhte Gehalte an Mineralölkohlenwasserstoffen aufwiesen. Bei orientierenden Untersuchungen des Bahndamms wurden z.T. deutlich erhöhte Gehalte an PAK ermittelt. Nordöstlich der Werinherstraße befindet sich ein sanierter Altstandort. Hier sind abfallrechtlich relevante Schadstoffgehalte im Untergrund verblieben.

Gegen das geplante Vorhaben bestehen unsererseits nach derzeitigem Kenntnisstand keine Einwände. Bei den Baumaßnahmen anfallender Gleisschotter oder Bodenaushub sowie evtl. anfallende belastete Bausubstanz sind einer schadlosen Entsorgung zuzuführen.

1. Das Referat für Gesundheit und Umwelt, Sachgebiet Altlasten und Abbrüche, ist mindestens drei Arbeitstage im Voraus schriftlich über den genauen Beginn von Aushub- und Abbrucharbeiten zu informieren (Fax-Nr.: 233-47786). Zudem ist ein verantwortlicher Ansprechpartner aus der Bauleitung zu benennen.
2. Bei der Planung und Durchführung von Abbrucharbeiten sind zur Sicherstellung einer getrennten Erfassung und schadlosen Entsorgung schadstoffbelasteter oder gefährlicher Materialien die Vorgaben der Arbeitshilfe „Kontrollierter Rückbau: Kontaminierte Bausubstanz - Erkundung, Bewertung, Entsorgung“ (LfU 2003) zu beachten.
3. Wird im Zuge der Abbruchmaßnahme kontaminierte Gebäudesubstanz (z.B. Schwarzanstrich) angetroffen, so ist diese zu separieren und zur Festlegung eines geeigneten Entsorgungsweges von einer fachkundigen Firma schadstofftechnisch zu untersuchen.
4. Anfallender Erdaushub aus Auffüllbereichen ist zu separieren und von einem fachkundigen Ingenieurbüro bzw. Labor repräsentativ auf seine Schadstoffgehalte zu untersuchen. Die Untersuchungsergebnisse sowie der angestrebte Entsorgungsweg sind dem Referat für Gesundheit und Umwelt mitzuteilen.

5. Wird bei Aushubarbeiten Material angetroffen, das nach Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht natürlichem bzw. nicht dem im Rahmen der durchgeführten Altlasterkundung festgestellten Material entspricht, so sind die Aushubarbeiten in diesem Bereich unverzüglich einzustellen und das Referat für Gesundheit und Umwelt zur Festlegung des weiteren Vorgehens zu informieren.
6. Evtl. auszuhebender Gleisschotter und Gleisunterbaumaterialien sind entsprechend dem Merkblatt „Entsorgung von Gleisschotter“ des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz (Information Abfallwirtschaft Nr. 26) zu untersuchen und zu entsorgen.
7. Die Untersuchungsergebnisse gemäß Punkt 4 - 6 sind dem Referat für Gesundheit und Umwelt innerhalb von 12 Wochen nach Beendigung der Aushubarbeiten vorzulegen.
8. 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.
9. Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser, z.B. mittels Rigolen, Schächten oder Mulden, durch belastete Bodenschichten ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht zulässig.

5. Schall- und Erschütterungsschutz

Mit dem o.g. Vorhaben (Erneuerung der Überführung in vergrößerter lichter Weite und den Einbau einer akustisch angepassten Unterschottermatte) besteht grundsätzlich Einverständnis; die erheblichen Lärmbelästigungen und Erschütterungseinwirkungen während der Bauzeit werden jedoch kritisch gesehen und bedürfen einer besonderen Überwachung.

Den Antragsunterlagen zur Genehmigungsplanung liegen als Unterlage 11.1 bis 11.3 Untersuchungen zu betriebs- und baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen von emplan bei:

- Schalltechnische Untersuchung vom 14.10.2019
- Schalltechnische Untersuchung zu baubetrieblichen Lärmimmissionen vom 16.10.2019
- Schalltechnische Untersuchung zu baubetrieblichen Erschütterungsimmissionen von 10/2019

Diese schall- und erschütterungstechnischen Gutachten sind plausibel und nachvollziehbar. Die jeweiligen Berechnungen und Bewertungen erfolgten nach den einschlägigen Richtlinien, Normen und Verordnungen. Es werden Maßnahmen zur Minimierung der baubedingten Schallimmissionen sowie ein Schutzkonzept gegen die baubedingten Erschütterungen vorgeschlagen.

Ergebnis:

- Betriebsbedingte Schallimmissionen (Verkehrslärm - Straße und Schiene):

Sowohl die EÜ-Baumaßnahme mit Vergrößerung der lichten Weite als auch die damit verbundene Anpassung bzw. Absenkung der Werinherstraße mit Verschiebung der Fahrbahnränder und Gradientenänderung stellen je einen erheblichen baulichen Eingriff i.S. der Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV dar. Es war nun zu

prüfen, ob diese baulichen Eingriffe eine wesentliche Änderung darstellen und i.V.m. den anzuwendenden Grenzwerten der 16. BImSchV Lärmvorsorgemaßnahmen auslösen. Der Gutachter zeigt detailliert auf, dass an keinem untersuchten Wohngebäude durch die Erneuerung der EÜ sowie durch die damit verbundenen straßenverkehrlichen Umbauten die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV erfüllt sind. Maßnahmen zum Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge sind somit nicht erforderlich.

• *Baubedingte Schallimmissionen:*

Die Untersuchung hat ergeben, dass es an den vier untersuchten maßgeblichen Immissionsorten je nach Bauphase zu deutlichen Richtwertüberschreitungen der AVV Baulärm tags und damit zu erheblichen Belästigungen kommen kann. Dies gilt umso mehr für den Nachtzeitraum (an ca. neun Nächten). Somit sind unbedingt Maßnahmen zur Minderung des Baulärms zu ergreifen.

Es wurden verschiedene Vorschläge für grundsätzliche Maßnahmen (Punkt 12.) zur Minderung des Baulärms aufgezeigt, die aus unserer Sicht sinnvoll und auch notwendig sind und lt. Erläuterungsbericht (Unterlage 1) zum verpflichtenden Bestandteil der Ausschreibung der Bauleistung gemacht werden.

Um die z.T. erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AW Baulärm an den Wohngebäuden auf ein absolutes Mindestmaß zu reduzieren, ist ein Bündel von Maßnahmen erforderlich. Die unter Punkt 13 und 14 (Ziffer 1. bis 9.) der Untersuchung vom 16.10.2019 (Seite 22ff) unterbreiteten Vorschläge zur Minderung der Schallimmissionen sollten daher als Auflagen in die Plangenehmigung übernommen werden.

Dem Erläuterungsbericht ist auch zu entnehmen, dass in der derzeit vorliegenden Planung an insgesamt 27 Gebäuden selbst eine Überschreitung der 'grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle' von 70 dB(A) tags und 60 d(A) nachts nicht ausgeschlossen werden kann. Für diese wird Ersatzwohnraum angeboten und bereitgestellt (Punkt 14 Ziffer 7. und 8.).

Weitergehende Maßnahmen sind kontinuierlich in den weiteren Planungs- und Durchführungsphasen zu erarbeiten und umzusetzen.

(Hinweis: In der vorliegenden Untersuchung fehlen die Anlagen 1 bis 6. Diese sollten nachgereicht werden.)

• *Baubedingte Erschütterungsimmissionen:*

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass an den im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Baumaßnahme liegenden Gebäuden bei den erschütterungsintensiven Verbau- und Verdichtungsarbeiten relevante Erschütterungsimmissionen nicht ausgeschlossen werden können und damit erhebliche Belästigungen und Beeinträchtigungen während der Bauzeit wahrscheinlich sind. Auch Gebäudeschäden können nicht ausgeschlossen werden.

Hierzu werden neun Maßnahmen vorgeschlagen, Punkt 10 des o.g. Gutachtens, die lt. Erläuterungsbericht umgesetzt werden, jedoch aus unserer Sicht ebenfalls in die Plangenehmigung als Auflagen übernommen werden sollten.

5. Untere Naturschutzbehörde (UNB)

Wir bitten, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen im Beschluss festzusetzen.

Darüber hinaus bitten wir Sie, eine Ökologische Baubegleitung einzusetzen und der UNB zu benennen.

6. Radverkehr

Wir weisen darauf hin, dass der Querschnitt der geplanten Radwege nicht den Vorgaben des Radentscheides der Landeshauptstadt München entspricht. Gemäß dem Beschlusse der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14 - 20 /V 15585), Punkt 2.2.5 soll bei der Erneuerung EÜ Werinherstraße durch das Baureferat geprüft werden, inwieweit noch eventuelle Anpassungen gemäß Radentscheid möglich sind (a.a.O., S.39).

Nach Einschätzung der Abteilung Verkehrsplanung kann eine Verbreiterung der Radwege durch eine Verschmälerung der jeweils rechten Fahrspur von 3,50 m auf die Regelbreite von 3,25 m erreicht werden, nicht jedoch durch eine Verringerung der Gehweg breiten, da diese mit 2,50 m ohnehin ein Mindestmaß aufweisen. Auch möchten wir darauf hinweisen, dass bei Radwegeunterführungen eine Höhe von 3,00m (vorliegende Planung: 2,50 m) anzustreben ist (vgl. FGSV ERA 2010, Kap. 5.3 / S.59).

7. Beteiligung der Bezirksausschüsse 16 und 17

- 1. Der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach nimmt die Pläne für das Vorhaben zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Werinherstraße auf der Strecke 5551 von München Ost nach Deisenhofen zur Kenntnis.*
- 2. Der Bezirksausschuss 17 Obergiesing-Fasangarten stimmt den Planungen unter der Maßgabe einer rechtzeitigen und umfassenden Information der betreffenden Anwohnerinnen durch die DB und das Baureferat unter Einbeziehung des Bezirksausschusses 17 zu.*

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

- **Zu 1)**

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin sicherte mit Schreiben vom 24.06.2020 die Einhaltung der Forderungen zu.

- **Zu 2)**

Sie versprach ebenfalls mit o.g. Stellungnahme die Bestimmungen der DIN 18920 und die RAS LP 4 in der jeweils gültigen Form zu beachten und hinsichtlich des Straßenbegleitgrüns das Unterhaltungssachgebiet G312 rechtzeitig miteinzubeziehen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist demnach nicht notwendig.

- **Zu 3)**

Die Planfeststellungsbehörde muss vorliegend nicht entscheiden. Die Vorhabenträgerin stellte in ihrer Rückäußerung klar, dass bauzeitlich die Feuerwehrezufahrt zum Gebäude Werinherstraße 91 – Wohnanlage „St.-Martin-Str. Süd“ nordöstlich der EÜ zwar gesperrt sei, als Alternative stünde die Zufahrt hinter dem Gebäude zur Verfügung. Diesbezügliche Abstimmung mit der Branddirektion und dem Eigentümer wurden seitens der Landeshauptstadt München geführt.

- **Zu 4.1)**

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

- **Zu 4.2)**

Die Hinweise auf die potentielle Verwechslungsgefahr von Rohhautfledermäusen und Weißrandfledermäusen werden zur Kenntnis genommen. Wie die Vorhabenträgerin bereits in ihrer Rückäußerung darlegte, sind zudem sämtliche Flächen des Baumgriffs, einschließlich aller bauzeitlich beanspruchten Flächen, in der verfahrensgegenständlichen Planung dargestellt und berücksichtigt, vgl. Kapitel 7 planfestgestellte Unterlage 10.1 – Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) mit integrierter Artenschutzprüfung und planfestgestellte Unterlage 10.2 – Bestands- und Konfliktplan.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich darüber hinaus weder Fließ- noch Stillgewässer, vgl. Kapitel 1.3 LBP. Amphibien und Reptilien wurden im Planbereich daher nicht gefunden, s. Kapitel 3.2.2 und 5 LBP sowie Kapitel 4.1.1 und 7.2 planfestgestellte Unterlage 10.5 – Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung. Die Vorhabenträgerin sicherte dennoch zu, entsprechende artspezifische Maßnahmen zur Vermeidung von Zugriffsverboten nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu ergreifen, sofern dies erforderlich werden sollte. Darüber hinaus würden Wiederherstellungs- und Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist demzufolge nicht erforderlich.

- **Zu 4.3)**

Die Vorhabenträgerin sicherte in ihrer Stellungnahme zu, allen Forderungen nachzukommen und diese im Rahmen der Ausschreibung der Baumaßnahme zu berücksichtigen. Bereits im Erläuterungsbericht – planfestgestellt Unterlage 1 – (vgl. Ziff. 9.2.4 – Schutzgut „Boden“ – und 10.5 – Entsorgung von Aushub- und

Bodenmaterial) stellte sie zudem klar, anfallende Abfälle gem. dem vorgelegten Boden- und Verwertungskonzept (BoVEK) – Unterlage 12.2 – zu behandeln und das genannte Merkblatt „Entsorgung von Gleisschotter“ des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz (Information Abfallwirtschaft Nr.26) zu beachten.

Eine Entscheidung ist aufgrund dessen und der Zusicherung der Antragstellerin vorliegend entbehrlich. Die Planfeststellungsbehörde weist überdies auf die Nebenbestimmung A.4.2 und den Hinweis nach A.9 hin.

- **Zu 4.4)**

Eine Entscheidung kann vorliegend unterbleiben. Die Vorhabenträgerin stand bereits während der Erstellung der Planunterlagen in Kontakt mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Stadt München. Wie bereits ausgeführt, legte sie bereits im Erläuterungsbericht dar, dass alle Aushub- und Abbruchmaterialien nach Fraktionen getrennt bauseits bereitgestellt, in situ beprobt und entsprechend des Beprobungsergebnisses fachgerecht entsorgt oder ggf. wiederverwendet werden. Holzschwellen und Gleisschotter werden mangels fehlender Wiedereinbaufähigkeit sogleich entsorgt. Ferner wird das o.g. Merkblatt zur Entsorgung von Gleisschotter beachtet, vgl. oben.

Die Vorhabenträgerin wird an dieser Stelle nochmals ausdrücklich auf ihre Zusicherung hingewiesen, dass der anfallende und separierte Erdaushub aus den Auffüllbereichen von einem fachkundigen Ingenieurbüro bzw. Labor auf Schadstoffgehalte zu untersuchen ist und die Ergebnisse sowie der angestrebte Entsorgungsweg dem Referat für Gesundheit und Umwelt mitzuteilen ist. Ferner das genannte Referat zu informieren, sollten nicht zu erwartende Materialien angetroffen werden und die Arbeiten unverzüglich einzustellen. Vgl. Hinweis A.9.

Hinsichtlich des Hinweises, dass eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser mittels Rigolen, Schächten oder Mulden durch belastete Bodenschichten aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht zulässig sei, führte die Vorhabenträgerin in ihrer Rückäußerung glaubhaft aus, dass eine Versickerung uneingeschränkt möglich sei. So wurde nach Aussage der Vorhabenträgerin im Oktober 2018 eine zusätzliche Bodenuntersuchung im Bereich des geplanten Versickerungsschachtes südwestlich der EÜ durchgeführt. Im Rahmen dessen wurden drei Umweltproben durch eine Kleinrammbohrung in einer Tiefe von 6 m unter Geländeoberkante (GOK) entnommen und untersucht. In der geplanten Tiefe von mind. 3 m ist demzufolge eine Versickerung von Niederschlagswasser zulässig. Eine Entscheidung ist aufgrund dieser glaubhaften Aussage vorliegend entbehrlich.

- **Zu 4.5)**

Maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zum Schutz gegen Verkehrslärm sind – auch nach erfolgter 1. Tektur – nicht erforderlich. Dem stimmte die Landeshauptstadt München sowohl in ihrer ersten Stellungnahme vom 20.02.2020 als auch in ihrer zweiten vom 22.01.2021 zu.

Ferner werden die Hinweise bzw. Forderungen der Landeshauptstadt München hinsichtlich baubedingter Schall- und Erschütterungsimmissionen zur Kenntnis genommen. Eine Entscheidung kann allerdings unterbleiben. Die Vorhabenträgerin wird den Forderungen, sofern keine näheren Ausführungen bereits im Erläuterungsbericht getätigt wurden, laut ihrer Rückäußerung entsprechen.

- **Zu 5)**

Die Maßnahmen des LBP – planfestgestellte Unterlage 10 – sind bereits im Erläuterungsbericht genannt. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der LBP selbst Bestandteil der Planunterlagen ist, der von der Vorhabenträgerin verbindlich umzusetzen ist. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist insofern nicht erforderlich.

- **Zu 6)**

Den Forderungen der Stadt München wurde bereits im Zuge der Anpassungen der 2. Tektur entsprochen, vgl. B.1.3.c.

- **Zu 7)**

Die Kenntnisnahme und Zustimmung der Bezirksausschüsse 16 und 17 werden zur Kenntnis genommen.

b. Landeshauptstadt München, Stellungnahme vom 22.01.2021, oh. Az.

Die Stellungnahme der Landeshauptstadt München vom 20.02.2020 gilt weiterhin. Des Weiteren bitten wir darum, zukünftig darauf zu achten, dass die Darstellung des Begleitgrüns lesbar / erkennbar ist. Dies war im Plan 13.1 vom 17.12.2020 (Legendenpunkte Baumbestand und zu fallender Baum) in der Draufsicht leider nicht der Fall. Die Landeshauptstadt München nimmt zu Tekturen 1 und 2 wie folgt Stellung:

1. Immissionsschutzrechtliche Belange

Anlass für die Tektur 1 ist die geänderte Planung der Ausführung der Brücke als Stahlbetonkonstruktion (bisher Stahlkonstruktion). Die Gleise liegen im Schotterbett nun auf einer Betontragplatte.

Dadurch wurde eine Überarbeitung des Schallgutachtens notwendig. Der Gutachter zeigt Folgendes auf: Aufgrund des Einsatzes der - gegenüber dem Bestand - lärmärmeren Oberbauform (Betontragplatte statt Stahltragplatte) entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen nach 16. BImSchV. Maßnahmen zum Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge sind somit nicht erforderlich.

2. Beteiligung der Bezirksausschüsse 16 und 17

Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert frühzeitig und ausreichend die Umgebungsbevölkerung über mögliche Lärmbelastigungen u.ä. zu informieren.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

- **Zu 1)**

Die Aussage der Landeshauptstadt München vom 22.01.2021 wird zur Kenntnis genommen.

- **Zu 2)**

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich. Die betroffenen Anwohner werden über die Bautätigkeit und Überschreitungen der Immissionsrichtwerte aus der AVV Baulärm informiert. Kontaktdaten der Ansprechstelle werden bereits vorab kommuniziert. Diese ist zudem während lärmintensiver Arbeiten rund um die Uhr erreichbar. Vgl. Erläuterungsbericht – planfestgestellte Unterlage 1.

B.4.4.2 Stadtwerke München – SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG, Stellungnahme vom 28.01.2020, oh. Gz.

Von der Erneuerung der Eisenbahnüberführung haben wir mit Ihrem Schreiben vom 3. Januar 2020 Kenntnis genommen und nehmen hierzu wie folgt Stellung.

Unsere Versorgungsanlagen sind aus den beiliegenden Bestandsplänen (Erdgas grün, Strom rot und Wasser blau dargestellt) zu ersehen und wir sind wie folgt von den geplanten Maßnahmen betroffen.

Erdgas

*Entlang der Werinherstraße verläuft unsere Erdgashochdruckleitung E-021 DN 150. Außerhalb der EU verläuft die Erdgashochdruckleitung unterhalb des Gehwegs und im Bereich der EU unterhalb der südlichen Fahrbahn. Der Abstand der Leitung zum bestehenden Widerlager beträgt ca. 3,00 m. Die Leitung muss aufgrund der Maßnahmen umgelegt und den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Der Umlegungsantrag für die Erdgashochdruckleitung ist bei unserem Mitarbeiter **[Namen zum Schutz personenbezogener Daten entfernt]** schriftlich einzureichen. Nach Beendigung der Baumaßnahme, wird die Leitung zonengerecht im Spartenraum unterhalb der Geh- und Radwege rückverlegt.*

Entlang der Werinherstraße verläuft ebenfalls unsere Erdgasniederdruckleitung DN 150. Der Abstand der Leitung zum bestehenden Widerlager beträgt ca. 3,0 m. Östlich der EU (I.d.B.) ca. 20 m von der Gleisachse entfernt, steht im Mittelstreifen die KKS-Messstelle 3694 zur Überwachung des kathodischen Korrosionsschutzes an den Gasniederdruckleitungen. Eine weitere KKS-Messstelle mit der Nr. 1487 steht östlich der EU neben dem nördlichen Gehweg. Der Abstand zum Bauwerksflügel beträgt ca. 4,5 m.

Die Leitung wird bauzeitlich provisorisch verlegt und gesichert. Im Anschluss an die Baumaßnahme wird die Leitung endgültig zonengerecht im Bereich des südlichen Geh und Radwegs verlegt. Die KKS-Messstellen werden bauzeitlich zurückgebaut und nach der Baumaßnahme wiederhergestellt.

Fernwärme

Fernwärmeversorgungsanlagen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Strom

Unsere Stromversorgungsleitungen verlaufen in den nördlichen und südlichen Gehwegen der Werinherstraße. Die Leitungen werden bauzeitlich in provisorische Spartenkorridore verlegt und gesichert bzw. werden soweit möglich bauzeitlich stillgelegt. Im Anschluss an die Baumaßnahme werden die Stromleitungen in die endgültigen Spartenkorridore im Bereich der Geh und Radwege verlegt.

Wasser

Unsere Hauptwasserleitung HW10 DN 800 aus Stahl verläuft entlang der nördlichen Fahrbahn innerhalb der Werinherstraße, mit einem Abstand von ca. 4,25 m zum bestehenden Widerlager. Die Hauptwasserleitung muss in Ihrer jetzigen Lage belassen werden und muss mit entsprechenden Maßnahmen während und nach Beendigung der Baumaßnahme gesichert werden. Die Maßnahmen sind bereits im Erläuterungsbericht mit aufgenommen worden.

Unsere Wasserversorgungsleitung DN 300 Eine entlang der nördlichen Fahrbahn innerhalb der Werinherstraße, verläuft mit einem Abstand von ca. 1,0 m zum bestehenden Widerlager. Die Wasserleitung muss bauzeitlich stillgelegt werden. Nach Beendigung der Baumaßnahme wird die Leitung in einen neuen Spartenkorridor unterhalb der Geh- und Radwege verlegt. Die Lage im Endzustand ist mittels der festgelegten Zonenprofile vorgegeben.

Allgemeines

Die stillgelegten Leitungen innerhalb der Baumaßnahme werden im Zuge der Umsetzung rückgebaut.

Bei den Planungen und der Terminfestlegung für den Baubeginn ist unbedingt zu berücksichtigen, dass wir für die Umlegungen unserer Versorgungsanlagen eine Vorlaufzeit von bis zu 6 Monaten benötigen.

Die vorhandenen Überdeckungen unserer Versorgungsanlagen dürfen sich durch bauliche Maßnahmen sowie Geländemodellierungen nicht verändern.

Generell dürfen geplante Baumaßnahmen aller Art, Anpflanzungen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern sowie die Einrichtung der Bereitstellungsflächen usw. im

Bereich unserer Versorgungsanlagen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch unsere Aufgrabungskontrolle begonnen werden.

Notwendige Setzungsmessungen während der Bauphase sind vom Maßnahmenverursacher zu übernehmen. Im Schadensfall z.B. durch Setzungen, Erschütterungen und Freilegungen unserer Versorgungsleitung sind diese auf Kosten des Maßnahmenträgers zu erneuern.

Nachträgliche Spartensicherungen und -verlegungen bei Erstellung von Baugruben können bauablaufbedingt nicht ausgeschlossen werden. Die Kosten hierfür sind zu 100 % vom Maßnahmenträger zu übernehmen.

Die Kosten für die spartenbedingten Umlegungsmaßnahmen sind vom Bauträger zu übernehmen.

Wir bitten Sie unsere Auflagen und Angaben zu den vorhandenen Versorgungsleitungen zu beachten und bei ihren weiteren Planungen berücksichtigen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabenträgerin sicherte zu, die Hinweise der Stadtwerke München zu beachten und erforderliche Maßnahmen abzustimmen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist damit vorliegend entbehrlich.

B.4.4.3 Deutsche Telekom Technik GmbH, Stellungnahme vom 07.02.2020, oh. Gz.

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. 8 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

1. Zu o.g. Planfeststellungsverfahren nehmen wir wie folgt Stellung:

Im dargestellten Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Änderungen, Baumaßnahmen oder Planungen zu Baumaßnahmen sind zurzeit nicht vorgesehen.

Einen Lageplan mit unseren eingezeichneten Telekommunikationsanlagen haben wir beigefügt.

*Zeichen und Abkürzungen im Lageplan sind in der darin eingefügten Legende zu entnehmen. **Bitte beachten sie:** Der übersandte Lageplan ist nur für Planungszwecke geeignet, ansonsten ist er unverbindlich.*

Im Planbereich sind Änderungen an den Verkehrswegen vorgesehen, die vorhandene Telekommunikationslinien beeinträchtigen. Diese Änderung an den Verkehrswegen erfolgt ursächlich nicht aus straßenbaulastspezifischen Gründen, sondern auf Grund einer Baumaßnahme der DB Netz AG.

Für diese Änderung besteht für die Telekommunikationslinien der Telekom keine Folgepflicht aus § 72 Telekommunikationsgesetz (TKG), so dass Telekom die

Anpassung bzw. die Verlegung der TK-Linien nicht auf eigene Kosten durchzuführen hat.

Wir beantragen, dem Träger des Vorhabens aufzuerlegen, die Kosten der Telekom für die Sicherung / Änderung / Verlegung ihrer TK-Linien aufgrund des geplanten Vorhabens im erforderlichen Umfang zu tragen.

2. Für Spartenbesprechungen zur Sicherung / Änderung / Verlegung der TK-Linien setzen sie sich bitte frühzeitig (mindestens 6 Monate vor Baubeginn) mit unserer Planungsabteilung (Kontaktaufnahme über Fertigungssteuerung, Tel.: 089 54550 7230 od. E-Mail: T_NL_Sued_PT125_FS@telekom.de) in Verbindung.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

- **Zu 1)**

Hinsichtlich der Kostentragung verweist die Vorhabenträgerin gegenüber der Deutschen Telekom Technik GmbH auf die gesetzliche Regelung des § 12 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG).

Die Kostentragung wird grds. mangels planungsrechtlicher Relevanz abseits des Planfeststellungsverfahrens entschieden. Eine Entscheidung ist demnach entbehrlich. Die Vorhabenträgerin gibt außerhalb ihrer Zuständigkeit dennoch den Hinweis, dass es sich vorliegend um keine Maßnahme i.S.d. § 3 Nr. 3 EBKrG, sondern um eine Erhaltungsmaßnahme i.S.d. § 14 Abs. 1 und 3 EBKrG handelt. Die Erhaltung umfasst gem. § 14 Abs. 1 S. 2 EBKrG sowohl die laufende Unterhaltung als auch die Erneuerung der EÜ.

Maßnahmen nach § 3 EBKrG liegen nur dann vor, wenn und soweit die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs sie erfordern (Marschall/Schweinsberg, Eisenbahnkreuzungsgesetz – Kommentar zum Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen zur 1. Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, 6. Aufl. (2018), § 3 Rn. 20. Grundsätzlich muss also eine unmittelbare verkehrliche Ursache die Maßnahme im Kreuzungsbereich begründen, vgl. Marschall/Schweinsberg, Eisenbahnkreuzungsgesetz, Rn. 44; VG Münster Urteil vom 10.08.2007 – 10 K 1556/06. Baumaßnahmen nach § 3 EBKrG sind damit solche, die die bestehende Kreuzung in Bezug auf Sicherheit und Abwicklung

des Verkehrs gegenüber dem bisherigen Zustand verbessern, vgl. Marschall/Schweinsberg, Eisenbahnkreuzungsgesetz, Rn. 112.

Ein Fall nach § 3 EBKrG liegt daher gerade nicht vor, wenn eine Kreuzung aus anderen Gründen geändert werden muss. Im verfahrensgegenständlichen Verfahren muss die EÜ über die Werinherstraße aufgrund des Erreichens ihrer technischen und wirtschaftlichen Nutzungszeit erneuert werden, vgl. B.4.1. Im Rahmen dieser Erneuerung wird die EÜ damit zwar der technischen Entwicklung angepasst und Mängel beseitigt, es entsteht aber keine aus verkehrlichen Gesichtspunkten verbesserte Kreuzungsanlage. Die Tauglichkeit dieser für den Verkehr wird folglich nicht erhöht. Es wird in erster Linie der Status Quo, wenn auch dem Stand der Technik angepasst, erhalten.

Es handelt sich demzufolge aus Sicht der Planfeststellungsbehörde um eine Baumaßnahme nach § 14 Abs. 1 und 3 EBKrG. Die Kostentragung würde sich demnach nach § 14 Abs. 1 S. 1 EBKrG richten. Diese ist allerdings nicht Gegenstand dieses Bescheids, sondern muss im Nachgang zwischen der Vorhabenträgerin und dem Träger der Straßenbaulast im Einzelnen geklärt werden.

- **Zu 2)**

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträgerin sicherte mit Schreiben vom 24.06.2020 zu, der o.g. Forderung zu entsprechen. Ferner wird um Beachtung des Hinweises A.9 gebeten.

B.4.4.4 COLT Technology Services GmbH, Stellungnahme vom 13.01.2020, oh. Gz.

Hemminger Ingenieurgesellschaft mbH bearbeitet die Anfrage vom 03.01.2020 im Auftrag der COLT Technology Services GmbH.

In dem oben genannten Bereich befinden sich Anlagen der Colt Technology Services GmbH.

Bei Aufgrabungsarbeiten in diesem Bereich sind folgende Punkte zu beachten:

- 1. 5 Arbeitstage vor Baubeginn muss Ihre Aufgrabung schriftlich angezeigt werden.*
- 2. Durch eine ausreichende Anzahl von Probeschlitzten ist die tatsächliche Lage der Colt -Trasse zu ermitteln.*
- 3. Generell ist eine Überbauung unserer Anlage nicht zulässig. Die Schächte müssen jederzeit zugänglich bleiben.*

Sollte es zu einer Störung an unseren Anlagen kommen und eine unzulässige Überbauung unsere schnelle Schadensbeseitigung verhindern, so werden Ihre Anlagen ohne jede Ankündigung und Übernahme irgendwelcher Kosten ausgebaut.

Wir weisen insbesondere darauf hin, dass stillgelegte Gasrohre nicht ausgebaut werden dürfen, Colt-Trassen können sich auch in stillgelegten Gasrohren befinden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Eine Entscheidung ist vorliegend nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin sicherte mit Schreiben vom 24.06.2020 zu, der Forderung der COLT Technology Services AG zu entsprechen und die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen; des Weiteren zu prüfen, ob im Baufeld stillgelegte Gasrohre betroffen sein könnten. Auf den Hinweis A.9 wird zudem hingewiesen.

B.4.4.5 Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) – Regierung von Oberbayern

a. Sachgebiet 50 – Stellungnahme vom 27.02.2020, Az. 73-U8710.1-2012/4-8

Die Prüfung der vorgelegten Unterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität gem. UMS vom 31.10.2012, Az. 73-U8710.1-2012/4-8 ergab Folgendes:

Es wird davon ausgegangen, dass die Änderung der Werinherstraße Teil der vorliegenden Planfeststellung ist.

Baubedingte Auswirkungen:

1. Lärm:

Den Planunterlagen liegt eine schalltechnische Untersuchung zur Abschätzung der baubetrieblichen Lärmimmissionen bei (Unterlage 11.2, Projekt-Nr. 2018 1187 vom 16.10.2019, emplan). Gemäß den Ausführungen der Untersuchung beträgt die geplante Bauzeit 11 Monate. Folgende Bautätigkeiten wurden in der Untersuchung betrachtet:

- Erdbauarbeiten*
- Verbau-/Gründungsarbeiten*
- Betonarbeiten*
- Gleisbauarbeiten*
- Straßenbauarbeiten*

Diese Bautätigkeiten sollen hauptsächlich in der Tagzeit (07:00 bis 20:00 Uhr) stattfinden. Einzelne Bautätigkeiten müssen aber auch nachts (20:00 bis 07:00 Uhr) in voraussichtlich 9 Nächten (Sperrpausen) stattfinden.

Bei den fünf geplanten im Gutachten betrachteten Bautätigkeiten sind sowohl in der Tagzeit als auch in der Nachtzeit erhebliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm, zum Teil im gesundheitsgefährdenden Bereich, zu erwarten.

Für die Zeiträume, in denen die Durchführung lärmintensiver Arbeiten mit Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich geplant ist, ist eine Hotelunterbringung bzw. Ersatzwohnraum anzubieten.

Die o.g. schalltechnische Untersuchung unter Ziffer 12 und 13 (s. S. 21 ff.) und der Erläuterungsbericht unter Ziffer 9.2.1 enthalten bereits Maßnahmen und Vorschläge zum Lärmschutz für die Bauzeit. Diese sind aus Sicht des Sachgebietes 50 zwingend zu beachten und zu beauftragen.

Zusätzlich zu den Anforderungen der schalltechnischen Untersuchung und des Erläuterungsberichts (s.o.) gelten die nachfolgenden, z. T. bereits im Erläuterungsbericht und der o.g. Schalltechnischen Untersuchung genannten Anforderungen:

- Es gelten die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung).*
- Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.*
- Es sind die Anforderungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) einzuhalten.*
- Für die Baustelleneinrichtungs- und die Bereitstellungsflächen gelten die Bestimmungen der AVV Baulärm und der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechend.*
- Der Baubetrieb ist regelmäßig nur in der Tagzeit (7:00 — 20:00 Uhr) vorzusehen. Notwendige Bauarbeiten in der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.*
- Vor lärm- und erschütterungsintensiven Bauphasen sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren.*
- Es ist ein Immissionsschutzbeauftragter zu benennen. Dieser fungiert als Ansprechpartner für die Anwohner, überwacht die Baustelle unter Durchführung von Lärmmessungen und veranlasst ggf. notwendige Lärminderungsmaßnahmen.*
- Anwohnern, bei denen durch den Baustellenlärm Beurteilungspegel auftreten, die den Bereich der Gesundheitsgefahr überschreiten (70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit), ist die Bereitstellung von Ersatzwohnraum oder eine Hotelunterbringung anzubieten (s. S. 14 des Erläuterungsberichts).*
- Zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm bzw. Minimierung der Lärmeinwirkungen sind die Möglichkeiten zur Schallminderung (insbesondere der Einsatz schalloptimierter Baumaschinen und -verfahren, die Aufstellung mobiler Schallschutzwände usw.) vollständig auszuschöpfen.*
- Die Auswirkungen durch den baustellenbedingten Fahrverkehr sind soweit wie möglich zu reduzieren.*

Anmerkung:

- Gemäß Erläuterungsbericht beträgt die gesamte Bauzeit für die 2021/2022 geplante Baudurchführung ca. 19 Monate. Woher kommt die Diskrepanz zur schalltechnischen Untersuchung (hier: 11 Monate).*
- Auf Seite 16 in der Untersuchung im letzten Absatz heißt es „... (an bis zu 0 Nächten) ...“, hier müsst es h. E. „... (an bis zu 9 Nächten) ...“ heißen.*

2. Erschütterungen:

Den Planunterlagen liegt eine erschütterungstechnische Untersuchung zur Abschätzung der baubetrieblichen Erschütterungsimmissionen vor (Unterlage 11.3, Projekt-Nr. 2018 1187, Bearbeitungsstand 10/2019, emplan). Entsprechend den Ausführungen unter Ziffer 10 (s. S. 20) kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass an den Gebäuden nördlich der Baustelle erhebliche Belästigungen auftreten können. Zudem besteht bei Rammarbeiten im Bereich der Werinherstraße das Risiko, dass Setzungen auftreten.

Daher sind die Maßnahmenvorschläge unter Ziffer 10 der o. g. Untersuchung (s. S. 20 ff.) und des Erläuterungsberichts unter Ziffer 9.2.1 (s. S. 14 ff.) zwingend zu beachten und zu beauftragen.

Zusätzlich zu den Anforderungen der erschütterungstechnischen Untersuchung und des Erläuterungsberichts (s.o.) gelten die nachfolgenden, z. T. bereits im Erläuterungsbericht und der o.g. erschütterungstechnischen Untersuchung genannten Anforderungen:

- Tandemwalzen oder Walzenzüge dürfen entsprechend der Ausführung im Gutachten (s. S. 17 dritter Absatz) nur mit einer Arbeitsfrequenz von 30 Hz oder höher eingesetzt werden.
- Die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen— Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen — Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind zu beachten.
- Vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahmen ist eine gebäude- und anlagentechnische Beweissicherung durchzuführen, um etwaige baubedingte Schäden und Veränderungen an Gebäuden und Anlagen festzustellen.
- Bei schwingungsintensiven Bauarbeiten sind Erschütterungsmessungen durchzuführen und bei Überschreitung der Anhaltswerte der o. g. DIN-Normen Abhilfemaßnahmen zu treffen.

Anmerkung:

- Auf Seite 8 erster Absatz wird angemerkt, dass es sich hier um eine erschütterungstechnische Begutachtung handelt.

3. Luft:

Während der Bauphase kommt es im Wesentlichen zu relevanten Schadstoffemissionen an Staub (Bautätigkeiten, Baumaschinen, Zwischenlagerung von Material) und Stickstoffdioxid (Motoren der Baumaschinen und Baustellenfahrzeuge). Diese sind zum Schutz der Anwohner soweit möglich zu minimieren. Die gegenständliche Maßnahme befindet sich im Stadtgebiet München und somit im Geltungsbereich des Luftreinhalteplans München. Dementsprechend ist die Bayerische Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität in Luftreinhaltegebieten (Bayerische Luftreinhalteverordnung — BayLuftV) einzuhalten.

Bezüglich der baubedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung wird auf Folgendes hingewiesen:

- Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z.B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) soweit möglich

zu reduzieren. Hierbei ist das Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“ zu beachten (siehe Anlage).

- Es wird empfohlen, die derzeit auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen einzusetzen. Hierauf ist bereits bei der Vergabe zu achten (siehe angefügtes Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“). Als emissionsrelevante Mindestvorgaben sind bei der Vergabe für Baumaschinen die Einhaltung der Vorgaben der BayLuftV zu fordern.

Lkw sollten die Vorgaben der neuesten Abgasnorm Euro VI erfüllen.

4. Sonstiges:

Folgende Anforderungen sind zu beauftragen:

- Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes — einschließlich der begleitenden Regelwerke — sind zu beachten.
- Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit der Landeshauptstadt München abzustimmen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.

Hinweis:

Das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (Anlage 12.2) wurde vom Sachgebiet 50 nicht geprüft.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

5. Lärm:

Bzgl. betriebsbedingter Schallimmissionen liegt den Planfeststellungsunterlagen eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11.1, Projekt-Nr. 2018 1187 vom 14.10.2018, emplan) bei. Hierbei wurde sowohl die Erneuerung der Eisenbahnüberführung aufgrund der Aufweitung der lichten Weite als auch die Absenkung der Werinherstraße als erheblicher baulicher Eingriff eingestuft, woraufhin zu prüfen war, ob die Eingriffe eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV darstellen.

Bzgl. des Straßenverkehrslärms kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass der Eingriff zu einer leichten Erhöhung der Beurteilungspegel führt, aber keine wesentliche Änderung im Sinne des 8 1 Abs. 2 der 16. BImSchV darstellt.

Bzgl. des Schienenverkehrslärms wurde bei der Berechnung der Beurteilungspegel für die Prüfung, ob eine wesentliche Änderung gemäß 8 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt, die Unterschottermatte bereits im Planfall fälschlicherweise berücksichtigt. Unterschottermatten sind dem aktiven Schallschutz zuzuordnen und dementsprechend erst als Schallschutzmaßnahme im Falle einer wesentlichen Änderung (siehe hierzu auch angefügtes E-Mail vom 07.12.2017, **Namen zum Schutz personenbezogener Daten entfernt**, Sachgebiet 31.2) zu berücksichtigen. Da sich die im Planfall resultierenden niedrigeren Beurteilungspegel im Vergleich zum Nullfall durch die Berücksichtigung der Unterschottermatte im Planfall ergeben, ist davon auszugehen, dass der Eingriff an den Immissionsorten 101 und 102 sowohl tags als auch nachts und am 103 zumindest nachts eine wesentliche Änderung darstellt, da die Grenzwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts um mindestens 0,1 dB(A) erhöht werden. Dem Grunde nach entsteht hier für die betroffenen IOs Anspruch auf Lärmvorsorge. Da diese und ggf. noch weitere Immissionsorte

Anspruch auf Lärmvorsorge haben könnten, ist für eine abschließende Beurteilung durch Sachgebiet 50 die Untersuchung allerdings noch zu überarbeiten.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass durch eine Betrachtung der Gesamtlärmbelastung (Straße und Schiene) noch zu prüfen ist, ob durch die Baumaßnahme die Beurteilungspegel im Bereich der grundrechtlichen Zumutbarkeitsgrenzen von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erhöht werden. Hier wird angemerkt, dass im Gegensatz zur Prüfung auf wesentliche Änderung vorhandene und bereits geplante Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt werden müssen. Auch hier sind die Unterlagen für eine abschließende Stellungnahme durch Sachgebiet 50 zu überarbeiten.

Anmerkung:

- Im Gutachten ist nicht ersichtlich auf welchen Prognosehorizont sich die Verkehrszahlen, sowohl für die Straße als auch die Schiene beziehen. Hierzu bedarf es noch einer Aussage.

6. Erschütterungen:

In den Planfeststellungsunterlagen sind keine Aussagen zu betriebsbedingten Erschütterungseinwirkungen enthalten. Eine abschließende Beurteilung durch Sachgebiet 50 ist daher erst möglich, wenn eine begründete Aussage hierzu vorliegt. Diese ist noch zu ergänzen.

7. Elektromagnetische Felder:

In den Planfeststellungsunterlagen sind keine Aussagen zu elektromagnetischen Feldern enthalten. Dies gilt insbesondere für die Kabeltrasse, die Oberleitungsanlage sowie die Stromkabelbündel (s. S. 19 ff. des Erläuterungsberichts). Es wird darauf hingewiesen, dass die Anforderungen der 26. BImSchV grundsätzlich einzuhalten sind. Soweit einschlägig ist zudem eine Aussage zum Minimierungsgebot nach der 26. BImSchVVwV (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder) notwendig.

8. Lichtimmissionen:

Bezüglich Lichtimmissionen sind die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) zu beachten.

Ferner sind die Anforderungen des Art. 11a BayNatSchG vom 23.02.2011 (zuletzt geändert am 10.12.2019 — GVBl. S. 686) sowie des Art. 9 BaylmschG vom 10.12.2019 (GVBl. S. 686) — soweit einschlägig — einzuhalten.

9. Luftreinhaltung:

Nach Fertigstellung der Maßnahme sind keine relevanten Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

10. Deponien:

Von dem Planfeststellungsverfahren Erneuerung Eisenbahnüberführung Werinherstraße ist keine in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern befindliche Deponie betroffen.

Das Sachgebiet 50 nimmt dabei lediglich zu Deponien der Klasse I bis III in der Betriebs- und Stilllegungsphase Stellung.

(Hinweis: Zuständige Genehmigungsbehörde für Deponien der Klasse 0 ist die KVB).

*Zu Deponien in der Nachsorgephase ist ggf. von Sachgebiet 55.1 (Bodenschutz, **Namen aus Gründen des Schutzes personenbezogener Daten gestrichen**) eine gesonderte Stellungnahme einzuholen.*

11. Störfall-Verordnung:

Betriebsbereiche, die unter die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern fallen, sind durch das geplante Vorhaben nicht betroffen. Daher bestehen aus Sicht des Sachgebietes 50 im Hinblick auf die Störfall-Verordnung keine Einwände gegen die o. g. Maßnahme.

Eine cursorische Prüfung hat ergeben, dass sich innerhalb eines Umkreises von 1,5 km auch keine anderen Betriebsbereiche befinden.

12. Anmerkung:

Die Stellungnahme umfasst nicht die Bereiche Altlasten und Kampfmittel und berücksichtigt auch nicht die Deponien und Abtablagerungen, die nicht in der Zuständigkeit des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern liegen. Zu sonstigen Gefahren wird nur abschließend Stellung genommen soweit Anlagen nach der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) betroffen sind, für die das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern zuständig ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

- **Zu 1)**

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist vorliegend nicht erforderlich. Zum einen sicherte die Vorhabenträgerin die Einhaltung der durch das Sachgebiet 50 aufgeworfenen Anforderungen zur Vermeidung von Baulärm und zur Berücksichtigung dieser im Rahmen der Ausschreibung in ihrer Rückäußerung zu. Zum anderen erfüllen die Planunterlagen aber bereits diese Anforderungen, vgl. Ziff. 9.2.1 Schutzgut „Mensch, insbesondere, die menschliche Gesundheit“ des Erläuterungsberichts – planfestgestellte Unterlage 1. So wird betroffenen Anwohnern bereits eine Ansprechstelle zur Verfügung gestellt und Ersatzwohnraum angeboten werden. Überdies ist die Vorhabenträgerin verpflichtet gesetzliche Vorgaben (z.B. AVV Baulärm) zu beachten. Die Erteilung etwaiger Auflagen durch die Planfeststellungsbehörde ist daher vorliegend entbehrlich.

Ferner sind zeitliche Verschiebungen im Rahmen von Bauplanungen alltäglich. Die Vorhabenträgerin führte nachvollziehbar aus, dass lediglich auf eine redaktionelle Änderung der Bauzeit von 11 auf 19 Monate im o.g. Gutachten verzichtet wurde. Darüber hinaus stimmte sie dem Einwand zu, dass die Anzahl der Nächte in Höhe von 9 korrekt wäre. Da es sich hierbei allerdings lediglich um einen redaktionellen Fehler, ohne Auswirkungen auf etwaige Schutzmaßnahmen, handelt, führt auch dies nicht zu der Notwendigkeit einer Entscheidung.

- **Zu 2)**

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist vorliegend entbehrlich. Sachgebiet 50 verwies bereits auf den festgelegten Maßnahmenkatalog des Erläuterungsberichts. Dieser ist als planfestgestellte Unterlage 1 verbindlicher Bestandteil der Planunterlagen und als solcher von der Vorhabenträgerin zu beachten. Die zusätzlich genannten Forderungen werden ebenfalls bereits im Rahmen des Maßnahmenkatalogs bzw. aufgrund der allgemein anerkannten Regelungen von DIN 4150 Teil 2 sowie Teil 3 beachtet. Darüber hinaus sicherte die Vorhabenträgerin nochmals die Einhaltung und Berücksichtigung der Forderungen mit Schreiben vom 24.06.2020 zu.

- **Zu 3)**

Die Vorhabenträgerin sagte bereits mit o.g. Schreiben die Berücksichtigung der Hinweise zu. Im Rahmen der Ausschreibung wird dem bauausführenden Unternehmen zudem zur Auflage gemacht, dass die eingesetzten Baumaschinen dem Stand der Technik entsprechen, vgl. Ziff. 9.2.1 des Erläuterungsberichts. Eine Entscheidung ist folglich entbehrlich.

- **Zu 4)**

Der Hinweis auf die Beachtung des Bodenschutzgesetzes wird zur Kenntnis genommen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt, Sachgebiet Abfallrecht bzw. Sachgebiet Altlasten und Abbrüche der Stadt München wird darüber hinaus vor Beginn der Bauarbeiten informiert, vgl. Nebenbestimmung A.4.2. Eine Entscheidung ist nicht notwendig.

- **Zu 5)**

Aufgrund dieses Einwands des Sachgebiets 50 hinsichtlich der betriebsbedingten Auswirkungen i.S.d. 16. BImSchV wurde die schalltechnische Untersuchung – Unterlage 11.1 – am 21.06.2020 tektiert. Bei der erneuten Prüfung im Rahmen dieser Tektur ergab sich allerdings keine neue Beurteilung. Ein Anspruch auf entsprechende Schallschutzmaßnahmen wird daher weiterhin nicht begründet.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist infolge der Tektur vom 21.06.2020 demnach nicht erforderlich.

- **Zu 6)**

Die Vorhabenträgerin schildert in ihrer Rückäußerung nachvollziehbar, dass es durch den geplanten Einbau einer Unterschottermatte, im Vergleich zum bestehenden Brückenbauwerk, zu einer Verbesserung der Erschütterungssituation kommen wird. Die Unterschottermatte ist bereits im Erläuterungsbericht unter Ziff. 5.5 genannt und damit verbindlicher Teil der Planung. Der o.g. Einwand kann damit als erledigt betrachtet werden.

- **Zu 7)**

Eine Entscheidung ist vorliegend nicht erforderlich, da keine wesentlichen Änderungen an Kabeltrassen und Oberleitungsanlagen vorgesehen sind. Die Vorhabenträgerin sicherte zudem zu, dass die Anforderungen der 26. BImSchV – Verordnung über elektromagnetische Felder – eingehalten werden.

- **Zu 8) – 12)**

Die Hinweise und Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Eine Entscheidung ist entbehrlich.

b. Sachgebiet 50 – E-Mail vom 27.01.2021, oh. Az.

1. Mit der nun vorliegenden Stellungnahme (projekt-Nr. 20211187 vom 20.01.2021, im plan Planung + Beratung im Immissionsschutz) wird festgestellt, dass auch durch den Gesamtlärm aus Straßen- und Schienenverkehr keine Schallschutzmaßnahmen ausgelöst werden. Die Beurteilungspegel an den Immissionsorten IO 1 und IO 2 befinden sich zwar sowohl tags als auch nachts und am Immissionsort IO 3 nachts im Bereich der grundrechtlichen Zumutbarkeitsgrenzen von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts, allerdings führt das Änderungsvorhaben nicht dazu, dass die Beurteilungspegel im Planfall im Vergleich zum Nullfall erhöht werden.

Bzgl. des zugrunde gelegten Prognosehorizontes 2025 für den Schienenverkehr kann dieser aus h. S., obwohl zwischenzeitlich ein Prognosehorizont für das Jahr 2030 vorliegt, weiterhin angesetzt werden, da die Verkehrszahlen des Prognosehorizontes für das Jahr 2030 unter denen des Jahres 2025 liegen und die Berechnungsergebnisse damit auf der sicheren Seite liegen.

Hinsichtlich des Verkehrslärms bestehen somit keine Einwände/Bedenken mehr gegen das Vorhaben.

2. Bzgl. der Unterschottermatte ist diese aus h. S. weiterhin als dem Stand der Technik entsprechend zu beauftragen.

3. Für die übrigen Belange des Sachgebiets 50 bleibt es bei meiner erstmaligen Stellungnahme vom 27.02.2020 zur Planfeststellung der EU Werinherstraße.

4. Anmerkung:

Da die sehr hohen Beurteilungspegel durch den Straßen- und Schienenverkehr keine Vorsorgemaßnahmen nach der 16. BImSchV und auch keinen Schallschutzanspruch wegen der Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle auslösen, sollte in den Antragsunterlagen ggf. auf die Möglichkeit der freiwilligen Lärmsanierung (bzgl. Straßenverkehrslärm) für die Bewohner der betroffenen Gebäude hingewiesen und diese darüber informiert werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

• **Zu 1)**

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.

• **Zu 2)**

Über Maßnahmen und Materialien der Bauausführung wird mangels planungsrechtlicher Relevanz grds. nicht entschieden. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich die Vorhabenträgerin im Rahmen der Bauausführung stets am aktuellen Stand der Technik orientiert und entsprechende Baumaterialien verwendet.

• **Zu 3) und 4)**

Die Aussagen bzw. Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Ansprechstelle vor Ort besteht.

B.4.5 Sonstige öffentliche Belange

Etwaige weitere öffentliche Belange, die durch das Vorhaben in erheblicher Weise berührt werden, sind vorliegend nicht erkennbar.

B.4.6 Pro Bahn – Bezirksverband Oberbayern e.V., Regionalgruppe München, Stellungnahme vom 10.02.2020

Zum vorliegenden Antrag auf Planfeststellung der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Werinherstraße in München nimmt der bundesweit tätige Fahrgastverband PRO BAHN wie folgt Stellung:

1. Bei der Bauabwicklung sollten die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich gehalten werden (vergleiche auch Satz 1 in Kapitel 3 des Erläuterungsberichts). Aufgrund der Zeitachse gehen wir davon aus, dass die Baumaßnahme während des noch laufenden Umbaus des U-Bahnhofs Sendlinger Tor-Platz erfolgt, der jedoch auf der üblichen Ausweichstrecke bei einer Sperrung der

Bahnstrecke Giesing - Ostbahnhof liegt. Daher bitten wir die Antragstellerin um die Zusage, hilfsweise die Planfeststellungsbehörde um die Auflage, dass es zu keinerlei Sperrungen der Strecke an Tagen kommt, an denen der Verkehr der U2 im Abschnitt Giesing - Hauptbahnhof geplant eingeschränkt ist.

Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, dass auch die Metrobuslinie 54 möglichst wenig durch die Baumaßnahmen beeinträchtigt werden sollte, die unter der Unterführung durchfährt, ebenso die Nachtbuslinien N43/N44.

2. Auch, wenn dieser Belang nicht durch uns vertreten wird, so ist uns doch aufgefallen, dass die Breite des Radwegs mit lediglich 2 Metern geplant wird, während der Stadtrat der Landeshauptstadt München im Rahmen des Radlürgerbegehrens beschlossen hat, dass Radwege an derartigen Straßen künftig 2,80 Meter als Regelbreite haben und zumindest 2,30 Meter als Mindestbreite. Wir bitten den Vorhabenträger, diese Diskrepanz mit der Stadt München und gegebenenfalls dem Trägerkreis des genannten Bürgerbegehrens zu klären.

Aufgrund dieses Schreibens ist keine mündliche Erörterung notwendig. Sollte aufgrund anderer Einwendungen eine Erörterung stattfinden so würden wir erwägen, dort auch unsere Themen zu vertreten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

- **Zu 1)**

Die Vorhabenträgerin sagte in ihrer Rückäußerung vom 24.06.2020 zu, etwaige Sperrungen auf der Strecke 5551 so kurz wie möglich zu halten. Sperrpausen müssen überdies drei Jahre vorher bereits angemeldet werden, daher kann grds. aufgrund zeitlicher Unwägbarkeiten im Bauablauf keine endgültige Zusage einer Vermeidung von gleichzeitig erforderlich werdenden Sperrungen gemacht werden. Die Vorhabenträgerin versicherte jedoch, die Baumaßnahme mit denjenigen am Sendlinger Tor abzustimmen. Ferner wies sie daraufhin, dass die Metrobuslinie 54 und die Nachtbuslinien grds. durchgehend passieren könnten. Ausnahme wäre lediglich der Teilabbruch des bestehenden Brückenbauwerks und der Einschub des Neubaus. In diesem Fall sind Totalsperrungen der Werinherstraße zwingend notwendig (zwei Mal für 2-3 Wochen).

Aufgrund der obigen schlüssigen Aussagen der Vorhabenträgerin ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorliegend entbehrlich. Behinderungen im Zuge der Baumaßnahme werden soweit wie möglich reduziert. Es ist zudem zu beachten, dass Sperrungen der Strecke und der Werinherstraße bereits aus Gründen des Bauablaufs erforderlich sein können und daher ein genereller Ausschluss nicht

möglich erscheint. Zum Wohle der Allgemeinheit sind diese Beeinträchtigungen hinzunehmen.

- **Zu 2)**

Die Planfeststellungsbehörde muss vorliegend nicht entscheiden, da kein Dissens besteht. Im Rahmen der 2. Tektur der Planunterlagen vom 12.11.2020 wurde der Radweg auf die geforderte Breite von 2,30 m angepasst, vgl. Bauwerkspläne – planfestgestellte Unterlagen 7.1 – 7.3 und Unterlage 13.1 zu den tangierenden Straßenverkehrsanlagen.

B.4.7 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

Weitere private Belange, die durch das Vorhaben in erheblicher Weise berührt werden, sind vorliegend nicht ersichtlich.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Unter B.4.1 wurde ausführlich dargelegt, dass sich die gegenständliche Eisenbahnüberführung aufgrund ihres Alters in einem solch schlechten baulichen Zustand befindet, dass keine weiteren Sanierungsmaßnahmen mehr möglich bzw. sinnvoll sind. Das öffentliche Interesse an der Sicherheit und Aufrechterhaltung des Schienen- und Straßenverkehrs erfordert daher den umgehenden Neubau eines Brückenbauwerks an gleicher Stelle. Eine bau- und betriebstechnisch einfacher zu realisierende sowie kostengünstigere Variante lässt sich nicht erkennen, vgl. B.4.2.

Hinsichtlich der Durchführung und Unterhaltung artenschutzrechtlicher Schutzmaßnahmen wird auf die Nebenbestimmung A.4.1 hingewiesen. Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen die in § 44 Abs. 1 BNatSchG aufgeführten artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Zudem sind keine bzw. keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter ersichtlich.

Die in ihrem jeweiligen Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange wurden im Verfahren beteiligt. Soweit planungsrechtlich relevante Einwände erhoben wurden, wurde durch die Planfeststellungsbehörde abschließend entschieden, vgl. B.4.5.

Hinsichtlich der vorgetragenen privaten Einwendungen war keine Entscheidung erforderlich, da sich diese durch die Rückäußerung der Vorhabenträgerin und die Vornahme der 2. Tektur erledigt hatten, s. B.4.7.

Ferner ist lediglich in Höhe von 60 m² dauerhafter Grunderwerb durch die Vorhabenträgerin vorgesehen. Für Herstelllage, Baustellenzufahrt und Baustelleneinrichtungsfläche wird temporär öffentlicher und privater Grund beansprucht. Diesbezüglich wurden im Verfahren jedoch keine Einwände vorgebracht. Sonstige Drittbetroffenheiten sind nicht ersichtlich.

Für den Fall, dass im Rahmen der Vorhabenrealisierung Fremdleitungen bzw. Fremdkabel vorgefunden werden sollten, wird die Vorhabenträgerin noch einmal um Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmung A.4.3 und den Hinweis A.9 gebeten. Diese dienen dem Interessenschutz der betroffenen Versorgungsträger.

Andere öffentliche oder private Belange, die durch das Vorhaben berührt sein könnten, sind nicht erkennbar.

Im Zuge der Variantenuntersuchung und –entscheidung wurde das Vorhaben auch konzernintern abgestimmt.

Das Bestehen eines öffentlichen Interesses am verfahrensgegenständlichen Vorhaben „Erneuerung der Eisenbahnüberführung Werinherstraße“ in Bahn-km1,633 auf der Strecke 5551 München Ost – Deisenhofen konnte nach alledem festgestellt werden. Weder von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange noch von Dritten wurden durchgreifende Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen. Berechtigte Interessen wurden jeweils angemessen berücksichtigt. Ferner sind die artenschutzrechtliche Verträglichkeit sowie die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu bejahen. Der Plan ist daher entsprechend dem Antrag der Vorhabenträgerin festzustellen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Ludwigstraße 23

80539 München

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Nürnberg

Nürnberg, den 09.06.2021

Az. 651ppü/005-2018#026

EVH-Nr. 3412883