Erläuterungen
zur 1. Planänderung im laufenden Verfahren
(Begleitunterlage)

Vorhabenbezeichnung: **Lückenschluss Erding – Flughafen München und Walpertskirchener Spange, Planfeststellungsabschnitt 4.2**

Streckennummer/Strecke: **5601 / Markt Schwaben - Flughafen München (von Bahn-km 12,5+35 bis 18,3+00)**

5606 / Abzw Obergeislbach – Erding (von Bahn-km 7,0+30 bis 8,9+55)

Eingereicht im Namen und Auftrag von

Vorhabenträger	Vorhabenträger	Vorhabenträger
DB NETZE DB Netz AG Richelstraße 3 80634 München	DB NETZE DB Station&Service AG Bahnhofsmanagement München Bayerstraße 10a, 80335 München	DB NETZE DB Energie GmbH Richelstraße 3 80634 München

Vorhabenträger

DB NETZE

DB Netz AG, Großprojekte Süd
Richelstraße 3
80634 München

Datum: 08.12.2023 Unterschrift: gez. i.V. Beer

Verantwortliche Planungsgemeinschaft

Ingenieurgemeinschaft Östliche Schienenanbindung Flughafen München

OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH

SSF Ingenieure

OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Postfach 201542, 80015 München

München, den 01.12.2023, gez. ppa. Lochbihler

Ersteller

OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH

München, den 01.12.2023, gez. ppa. Lochbihler

Inhaltsverzeichnis Seite

0 ÄNDERUNGEN IM LAUFENDEN VERFAHREN 1

0.1 Übersicht der Planänderungen 1

0.2 Hinweise zur Handhabung der Unterlagen 2

0.2.1 Allgemeines 2

0.2.2 Textteile 2

0.2.3 Planunterlagen 3

1 ANLASS, ÜBERBLICK UND ZIELE DES VORHABENS LÜCKENSCHLUSS ERDING – FLUGHAFEN MÜNCHEN 3

2 PLANFESTSTELLUNG, ZUSTÄNDIGKEITEN 3

3 VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN 4

4 PLANRECHTFERTIGUNG 4

5 ABSCHNITTSBILDUNG / VORAUSSCHAU 4

6 VARIANTENUNTERSUCHUNG 4

6.1 Allgemeines 4

6.2 Trassenvarianten der Walpertskirchener Spange 4

6.3 Trassenvarianten Bereich Fliegerhorst / Kehr 5

6.4 Varianten zur Stationsgestaltung 5

6.5 Trassenvarianten zwischen Langengeisling und Schwaigerloh 5

7 TECHNISCHE PLANUNG 5

7.1 Grundsätzliche Hinweise 5

7.2 Beschreibung der Bahnanlagen des heutigen Zustandes 5

7.3 Beschreibung des künftigen Zustandes 6

7.4 Hochbauten 7

7.5 Technische Ausrüstung 7

7.6 Straßen, Wege, Plätze 7

7.7 Gewässer 9

7.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen (Sparten) 9

7.9 Entsorgung und Umgang mit Aushub- und Abbruchmassen 11

7.10 Maßnahmen während der Baudurchführung 11

8 KORRESPONDIERENDE PLANUNGEN 14

9 FLÄCHENBEDARF UND GRUNDINANSPRUCHNAHME 15

9.1 Allgemeine Hinweise 15

9.2 Grunderwerbsplan 15

9.3 Grunderwerbsverzeichnis 15

9.4 Art- und Umfang der eigentumsrelevanten Maßnahmen 16

9.5 Umfang der eigentumsrelevanten Maßnahmen – Zusammenfassung 16

10 MAßNAHMEN DES BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZES 16

11 INGENIEURGEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE UND WASSERWIRTSCHAFT 17

12 AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT 17

12.1 Schall, Erschütterungen, elektrische und magnetische Felder 17

12.2 Umweltverträglichkeit, Natur- und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege 17

13 BEWEISSICHERUNGSVERFAHREN 20

0 ÄNDERUNGEN IM LAUFENDEN VERFAHREN

0.1 Übersicht der Planänderungen

Zwischenzeitlich haben sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens Änderungen und Ergänzungen ergeben. Hierfür sind Änderungen gegenüber der ausgelegten Planung des Planfeststellungsabschnitts 4.2 erforderlich.

Im gegenständlichen Planänderungsverfahren – 1.Planänderung nach §73 Abs. 8 VwVfG sind u.a. folgende geänderte Maßnahmen enthalten:

a) Neubau der Tiefenentwässerung inkl. Revisionsschächte und Ableitung in die Sempt im Bereich Bahn-km 12,5+50 bis 12,9+49 (Anlage 4.1.1, BW-Nr. 12.301 bis 12.304)

b) Rück- und Neubau des Öltanks des Kino Lichtspielberg bei Bahn-km 13,8+90 (Anlage 4.1.2, BW-Nr. 13.116 und 13.117)

c) Teil-Rückbau des Tanks der Tankstelle Kino bei Bahn-km 14,0+40 (Anlage 4.1.3, BW-Nr. 14.103)

d) Verlegung der Grundwasserüberleitstelle um 15 m nach Nordosten (Anlage 4.1.3, BW-Nr. 14.001)

e) Bohrpfahlwand bei Bahn-km 14,3 (Anlage 4.1.3)

f) Ergänzung einer temporären Ersatzlagerfläche Holz (Anlage 4.1.3, BW-Nr. 14.207)

g) Rückbau der 110 kV Hochspannungsleitung inkl. Telekommunikationsbegleitleitung und zwei Masten sowie Neubau des Endmastes und einer erdverlegten Stromleitung (Anlage 5.1.5, BW-Nr. 16.602 und 16.603)

h) Neubau Dichtwand zwischen der Straße In den Hacken und dem Fehlbach im Bereich Bahn-km 16,2+00 (Anlage 4.1.5, BW-Nr. 16.001)

i) Neubau der Zufahrt GSM-R Funkmast bei Bahn-km 16,2+24 (Anlage 4.1.5, BW-Nr. 16.209)

j) Neubau eines Anfahrts-/ Wendebereichs und Aufstellfläche für Rettungsfahrzeuge bei Bahn-km 16,9+86 (Anlage 4.1.6, BW-Nr. 16.210)

k) Verlängerung und Ausbau der bestehenden Grasfahrt zu befestigtem Wirtschaftsweg in Richtung Osten bei Bahn-km 17,7+10 bis 18,0+15 (Anlage 4.1.8, BW-Nr. 18.202)

l) Neubau eines Wirtschaftswegs l.d.B. bei Bahn-km 7,4+90 (Anlage 4.2.1 und 4.2.2, BW-Nr. 07.210)

m) Anpassungen an diversen Ver- und Entsorgungsleitungen auf Basis der Stellungnahmen der TÖB im Anhörungsverfahren

n) Diverse kleinere Anpassungen der Planfeststellungsgrenze

o) Diverse redaktionelle Anpassungen und Korrekturen

Eine ausführliche Beschreibung ist im Kapitel 7 enthalten.

0.2 Hinweise zur Handhabung der Unterlagen

0.2.1 Allgemeines

Die vorgelegten Unterlagen zum gegenständlichen Planänderungsverfahren (1. Planänderung) gemäß § 73, Abs. 8 VwVfG im Planfeststellungsabschnitt 4.2 stellen eine vollständige Planfeststellungsunterlage für das Vorhaben „Lückenschluss Erding – Flughafen München und Walpertskirchener Spange, Planfeststellungsabschnitt 4.2“ dar. Dabei sind sämtliche neuen, ersetzten und geänderten Einzelunterlagen im Stempelfeld bzw. im Titelblatt mit dem folgenden Vermerk in blauer Farbe kenntlich gemacht:

1. Änderung im laufenden Verfahren

Alle übrigen Einzelunterlagen wurden aus den Planfeststellungsunterlagen der Offenlage vom 31.08. bis 30.09.2020 unverändert übernommen.

Im Anlagenverzeichnis der Planfeststellungsunterlage sind alle geänderten, ersetzten und neuen Anlagen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens sowie entfallende Anlagen aus der ersten Offenlage entsprechend gekennzeichnet. Alle Eintragungen des gegenständlichen Planänderungsverfahrens sind in den Anlagen in blauer Farbe dargestellt.

Grundlage für die Gestaltung ist der zum Zeitpunkt der ersten Offenlage gültige Leitfaden zur Gestaltung von Planfeststellungsunterlagen des Eisenbahnbundesamtes.

0.2.2 Textteile

Die bisherigen, mit dem 1. Planänderungsverfahren überholten Texte wurden in blauer Farbe gestrichen. Neue Texte wurden in blau ergänzt.

0.2.3 Planunterlagen

Die betroffenen Planunterlagen wurden entsprechen überarbeitet und mit dem nächsthöheren Index versehen, sowie im Änderungsvermerk mit „Ausgangsverfahren: 1. Änderung im laufenden Verfahren“ beschriftet.

In geänderten Anlagen wurde die bisherige, mit dem 1. Planänderungsverfahren überholte Planung in blauer Farbe gestrichen bzw. ausgekreuzt. Die geänderte Planung wurde in blau ergänzt.

Dieses Verfahren würde bei Anlagen wie den Grunderwerbsplänen aufgrund der Informationsfülle bzw. der farblichen Gestaltung der Ursprungsunterlagen zur Verwirrung führen. In diesen Fällen wurden Änderungsunterlagen erstellt.

Die jeweilige ursprüngliche, nun ersetzte Anlage ist den Unterlagen der vorliegenden 1. Planänderung beigeheftet. Das Stempelfeld dieser überholten Unterlagen ist mit einem Hinweis auf die Änderungsunterlage versehen. Entfallende Unterlagen sind ebenfalls beigeheftet und mit einem entsprechenden Hinweis im Stempelfeld versehen.

Neue Anlagen, die in der Offenlage vom 31.08. bis 30.09.2020 noch nicht enthalten waren, sind ohne Index beigeheftet. Die Farbgebung orientiert sich hier an der Farbgebung der ersten Offenlage. Erkennbar sind diese Anlagen an dem im Stempelfeld enthaltenen blauen Hinweis auf die 1. Planänderung und den fehlenden Index a (siehe auch Kapitel 0.2.1).

Die betroffenen Anlagen mit geänderten Eintragungen bzw. neue oder ersetzte Anlagen sind im Anlagenverzeichnis, Anlage 0 kenntlich gemacht.

1 ANLASS, ÜBERBLICK UND ZIELE DES VORHABENS LÜCKENSCHLUSS ERDING – FLUGHAFEN MÜNCHEN

Anlass, Überblick und Ziele des Vorhabens werden durch die Planänderung nicht berührt.

2 PLANFESTSTELLUNG, ZUSTÄNDIGKEITEN

Am 15.07.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA Außenstelle München) mit Az.: 65110-651ppn/001-2018#001 das Anhörungsverfahren gemäß §§ 18 AEG, 73 VwVfG für das Vorhaben „Lückenschluss Erding – Flughafen München und Walpertskirchener Spange, Planfeststellungsabschnitt 4.2“ bei der Regierung von Oberbayern beantragt.

Der Erörterungstermin wurde im Zeitraum vom 21.11. bis 02.12 2022 durchgeführt.

3 VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN

Die Sachverhalte der vorgängigen Planungsstufen werden durch die Planänderung nicht berührt.

4 PLANRECHTFERTIGUNG

Die Sachverhalte der Planrechtfertigung werden durch die Planänderung nicht berührt.

5 ABSCHNITTSBILDUNG / VORAUSSCHAU

Die Abschnittsbildung und die Vorausschau werden durch die Planänderung nicht berührt.

6 VARIANTENUNTERSUCHUNG

6.1 Allgemeines

Die allgemeinen Erläuterungen zur Variantenuntersuchung werden durch die Planänderung nicht berührt.

6.2 Trassenvarianten der Walpertskirchener Spange

Einwender haben die Planunterlagen PFA 4.2 dahingehend moniert, dass die Variantenvergleiche – Nord/Süd sowie Kehr – im Rahmen der fachplanerischen Abwägung lediglich verbal-qualitativ ausgefallen seien. Es fehle an einem transparenten und nachvollziehbaren Bepunktungsschema, das den jeweiligen Belangen eine nachvollziehbare Gewichtung und Bewertung zuordnet.

Für eine verbesserte Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Variantenentscheidungen im PFA 4.2 werden die bislang ausschließlich verbal ausgeführten qualitativen Gegenüberstellungen in den Planunterlagen mit einer Bewertungsmatrix hinterlegt (siehe Anlage 1, Anhang 5 und 6). Die Bewertung erfolgt in Gestalt einer Rangvergabe. Dafür werden die Vergleichskriterien und ihre Unterkategorien betrachtet. Zeigt sich beim jeweiligen Vergleichskriterium, dass eine Variante gegenüber der anderen einen Vorteil hat, so erhält die eine Variante der 1. Rang und die andere den 2. Rang. Entsprechendes gilt bei einem Variantenentscheid mit mehreren Varianten. Die Rangsummen werden anschließend aufaddiert. Diejenige Variante mit der niedrigsten Rangsumme ist als vorzugswürdig einzustufen, da sie im Gesamtsaldo gegenüber den anderen Varianten sich mehrheitlich als vorteilhaft abhebt.

Die Ausführungen zu den Trassenvarianten im Korridor Nord werden durch die Planänderung mit Ausnahme geringfügiger redaktioneller Anpassungen nicht berührt.

Bei den Trassenvarianten im Korridor Süd wurde, abgesehen von geringfügigen redaktionellen Anpassungen, die Abwägung und Entscheidung zum Bahnhofsstandort für die Vorzugstrasse Süd (S5 mod) hinsichtlich der städtebaulichen Ziele der Stadt Erding ergänzt, da die Stadt Erding ihre bauleitplanerischen Absichten im Bereich des Bestandsbahnhofes durch die Aufstellung des Bebauungsplanentwurfs 212 bereits konkretisiert hatte.

Dies findet sich in der geänderten Anlage 1, Kap. 6.2.2.3.4 sowie in Anhang 5 wieder.

6.3 Trassenvarianten Bereich Fliegerhorst / Kehr

Wie in Kap. 6.2 beschrieben, haben Einwender die Planunterlagen PFA 4.2 dahingehend moniert, dass die Variantenvergleiche – Nord/Süd sowie Kehr – im Rahmen der fachplanerischen Abwägung lediglich verbal-qualitativ ausgefallen seien.

Für eine verbesserte Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Variantenentscheidungen im PFA 4.2 werden die bislang ausschließlich verbal ausgeführten qualitativen Gegenüberstellungen in den Planunterlagen mit einer Bewertungsmatrix, wie in Kap. 6.2 beschrieben, hinterlegt.

Dies findet sich in der geänderten Anlage 1, Anhang 6 wieder.

6.4 Varianten zur Stationsgestaltung

Die Varianten zur Stationsgestaltung werden durch die Planänderung nicht berührt.

6.5 Trassenvarianten zwischen Langengeisling und Schwaigerloh

Die Trassenvarianten zwischen Langengeisling und Schwaigerloh werden durch die Planänderung nicht berührt.

7 TECHNISCHE PLANUNG

7.1 Grundsätzliche Hinweise

Die sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens ergebenen Änderungen und Ergänzungen sind im Folgenden zusammengefasst.

7.2 Beschreibung der Bahnanlagen des heutigen Zustandes

Der vorhandene Zustand der betroffenen Bahnanlagen hat sich gegenüber dem, der in den offengelegten Antragsunterlagen beschrieben ist, nicht geändert.

7.3 Beschreibung des künftigen Zustandes

EÜ Sempt, Strecke 5601, Bahn-km 12,8+32

Der Durchmesser der Tiefgründung (Bohrpfähle) wurde aus statisch-konstruktiven Gründen vergrößert. Dies findet sich in der geänderten Anlage 8.4.1 (BW-Nr. 12.101) wieder.

EÜ Fehlbach, Strecke 5601, Bahn-km 16,2+05

Im Zuge der Tektur ist geplant, die Straße „In den Hacken“ in geringerem Maße abzusenken als zunächst in der Ausgangsplanung vorgesehen. Als lichte Höhe für eine Straßenunterführung werden in der geänderten Planung 4,50 m statt der bisher angesetzten 4,70 m berücksichtigt. Eine lichte Höhe von 4,50 m für die Straßenunterführung entspricht dem technischen Regelwerk - Ril 804.1101 Abs. 16 i.V.m. Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt) 2006. Dadurch lässt sich der Kürzungseingriff ins betroffene Schachtbauwerk minimieren.

Dies findet sich in der geänderten Anlage 8.6.1 (BW-Nr. 16.101) wieder.

Tunnel Erding

Das Vorhaben PFA 4.2 greift in einen Heizöltank auf der Südwestseite des Anwesen Dorfener Straße 17 ein.

Der Öltank wird daher zurückgebaut und leicht nach Westen versetzt neu gebaut. Der Betrieb der Heizungs- und Warmwasseranlage kann bis auf kurze Unterbrechungen für den Umbau der Anschlüsse gewährleistet werden.

Im Zuge einer Tektur werden Darstellungen des Eingriffs und der Ersatzmaßnahme in den Planunterlagen aufgenommen.

Dies findet sich in der geänderten Anlage 4.1.2 (BW-Nr. 13.116 und 13.117) wieder.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde erkannt, dass auch der unterirdische Kraftstofftank der ehemaligen Tankstelle bei Bahn-km 14,0+40 teilweise rückzubauen ist. Dies findet sich in der geänderten Anlage 4.1.3 (BW-Nr. 14.103) wieder.

Grundwasserüberleitungsbauwerke

Es war geplant, im Nordosten des Anwesens Dorfener Straße 17 einen Düker herzustellen. Auf den gegenständlichen Flächen stehen Müllcontainer. Der Düker als Bahnanlage muss für die Instand- und Unterhaltung dauerhaft zugänglich sein. Die Zugänglichkeit ist jedoch durch die Müllcontainer nicht gewährleistet.

Der Düker wird daher außerhalb des Anwesens Dorfener Straße 17 um rund 15 m nach Nordosten bei Bahn-km 14,0+70 in den Bereich der Keltereistraße verlegt.

Dies findet sich in der geänderten Anlage 4.1.3 (BW-Nr. 14.001) wieder.

Entwässerung in die Sempt im Bereich freie Strecke südlich des Stadtparks

Im Bereich der freien Strecke von km 12,5+50 bis 12,9+49 war geplant, anfallendes Oberflächenwasser zu versickern. Aufgrund des zu geringen Abstandes zum Grundwasserhorizont wird die Planung geändert, und das Wasser über Sickerleitungen gefasst und in freiem Gefälle in die Sempt eingeleitet.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 4.1.1 sowie 12.1.1, Kap. 3.3.3 wieder.

Überschwemmungsgebiet Fehlbach

Auf Basis des aktuellen hydraulischen 2D-Modells der Sempt des Wasserwirtschaftsamtes München mit Stand vom 10.05.2021 wurde die Untersuchung zum Überschwemmungsgebiet Fehlbach aktualisiert.

Dies findet sich in der neuen Anlage 22.3.7 wieder.

7.4 Hochbauten

GSM-R-Funkmast bei Bahn-km 16,2+24 l.d.B.

Es wird eine vom Wirtschaftsweg l.d.B. abgehende Zufahrt zum GSM-R Funkmast ergänzt, die für das Aufstellen eines fahrbaren Notstromaggregates genutzt werden kann.

Dies findet sich in der geänderten Anlage 4.1.1 (BW-Nr. 16.209) wieder.

7.5 Technische Ausrüstung

Die Planung der technischen Ausrüstung wird durch die Planänderung nicht berührt.

7.6 Straßen, Wege, Plätze

Straße In den Hacken (Bahn-km 16,2+05)

Die Planung des PFA 4.2 sieht vor, dass die bestehende Straße „In den Hacken“ bei Bahn-km 16,2+05 mit der neu geplanten EÜ Fehlbach überführt wird. Die Gradiente wird gegenüber dem Bestand auf einer Länge von ca. 140 m abgesenkt.

Unter der Straße „In den Hacken“ verläuft der Abwassersammler DN1400, der vom AZV EM betrieben wird.

Nach dem Erörterungstermin hat der AZV EM in einer weiteren Stellungnahme eingewandt, dass aufgrund der Tieferlegung der Straße „In den Hacken“ eine Anpassung der Schachtoberkanten der Schachtbauwerke notwendig sei.

Im Zuge der Tektur ist geplant, das betroffene Schachtbauwerk 53106301 einzukürzen, d.h. einen Teil des oberen Schachtaufbaus abzutrennen, und mit einem verschraubbaren Schachtdeckel zu versehen. Im Umgriff der Straßenabsenkung wird der Unterbau der Straße „In den Hacken“ ausgehoben und anschließend gemäß der anerkannten Regeln der Technik wiederhergestellt

Weiterhin ist im Zuge dieser Tektur geplant, die Straße „In den Hacken“ in geringerem Maße tieferzulegen, als zunächst in der Ausgangsplanung vorgesehen. Grund hierfür ist, dass als lichte Höhe für die Eisenbahnüberführung Fehlbach in der geänderten Planung 4,50 m statt der bisher angesetzten 4,70 m berücksichtigt werden. Die lichte Höhe von 4,50 m für die Eisenbahnüberführung entspricht dem technischen Regelwerk - Ril 804.1101 Abs. 16 i.V.m. Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt) 2006. Infolgedessen verringert sich der bauliche Eingriff auf das obig erwähnte Schachtbauwerk.

Zwischen Fehlbach und Straße wird im Bereich der Straßenabsenkung ein Erddamm als Schutz vor Überflutung der Straße bei Hochwasser errichtet. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen dem Fehlbach und der Straße muss die Böschung durch eine Gabionenwand gesichert werden. Die straßenseitige Gabionenwand dient als Stützbauwerk für den wasserseitigen Erddamm.

Der AZV EM und die Stadt Erding hatten im Anhörungsverfahren eingewandt, dass die abgesenkte Straße „In den Hacken“ und der unter ihr liegende Abwasserkanal durch den geplanten Erddamm und der Gabionenwand noch nicht hinreichend vor einem HQ100 geschützt seien.

Im Zuge der Tektur wird der Erddamm zusätzlich mit einer Dichtwand versehen, um die Straße gegen ein vom Fehlbach ausgehendes HQ100 wirksam zu sichern.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 4.1.5, 8.6.1 und 11.2.2.1 (BW-Nr. 16.201) wieder.

<u>Zufahrt Wirtschaftsweg an die ED 19 (Bahn-km 18,1+00)</u>

Die in den Antragsunterlagen mit einer Baulänge von ca. 105 m geplante Zufahrt zwischen neu geplanter ED19 und dem bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetz wird um einen zusätzlichen Wirtschaftsweg ergänzt. Die einst in den Ausgangsunterlagen anschließende „Grasfahrt“ entlang des Flurstücks 1313 (Gem. Erding) wird auf eine Länge von ca. 345 m zu einem Wirtschaftsweg mit Deckschicht ohne Bindemittel ausgebaut. Im Anschlussbereich an die ED19 wird der Wirtschaftsweg bituminös befestigt.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 4.1.8 (BW-Nr. 18.202) und 14.2.1.8 wieder.

Rettungsplätze und Rettungsplatzzufahrten

Das Vorhaben PFA 4.2 plant bei Bahn-km 16,9+86 eine Zuwegung für Rettungskräfte zur Bahnstrecke. Die Zufahrt erfolgt hierbei über die geplante ED 99 und die Straße „In den Hacken“.

Die Stadt Erding hatte am 25.06.2013 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 218 für die Anbindung des Erholungsgebietes Erding Nord an die ED99 beschlossen. Der Verlauf der Bestandsstraße „In den Hacken“ wird durch den Bebauungsplanentwurf Nr. 218 zu einer Rundkurve hin modifiziert. Diese Anpassung berücksichtigt das Bahnprojekt in der vorliegenden Tektur. In der zur Rundkurve geänderten Biegung der Straße „In den Hacken“ wird lt. Bebauungsplanentwurf Nr. 218 im Bereich der alten Wegeführung eine Ausbuchtung vorgesehen, welche als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Verkehrsgrün“ beschrieben wird. Die alte Wegeführung soll nach Planung des Bahnprojekts den Einsatzfahrzeugen als Stellplatz dienen. Von dort erfolgt die Zuwegung zur Bahntrasse selbst.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 4.1.6 (BW-Nr. 16.210) und 14.2.1.6 wieder.

7.7 Gewässer

Die Sachverhalte bzgl. der Gewässer werden durch die Planänderung nicht berührt.

7.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen (Sparten)

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde von den im Projektgebiet vorhandenen Ver- und Entsorgungsnetzbetreiber auf einige bisher in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigten Leitungsbetroffenheiten hingewiesen. Diese wurden geprüft und bei Notwendigkeit in die Unterlagen eingearbeitet. Entsprechend vorgegangen wurde auch bei geforderten Änderungen von bereits berücksichtigten Leitungsbetroffenheiten.

Folgende Maßnahmen sollten hervorgehoben werden:

Ver- und Entsorgungsleitungen Dorfener Straße 17 (Kino Lichtspielberg)

Das Vorhaben PFA 4.2 greift u.a. in die zur Bahntrasse angrenzenden Leitungsanlagen des Anwesens Dorfener Straße 17 ein.

Die Leitungen und deren Anschlüsse werden sodann zwischen Bohrpfahlwand und der Tiefgarage des Anwesens Dorfener Straße 17 eingepasst. Die Funktionsfähigkeit der Leitungen sowie die Entwässerung des Anwesens Dorfener Straße 17 bleibt zu jedem Zeitpunkt gewährleistet.

Im Zuge einer Tektur werden Darstellungen des Eingriffs und der Ersatzmaßnahmen in den Planunterlagen aufgenommen.

Dies findet sich z.B. in den geänderten Anlagen 2, 5.1.2 und 5.1.3 (BW-Nr. 13.649, 13.657, 13.658, 13.659, 13.660) wieder.

Bayernwerk, Umgestaltung Freileitung/Leitungsquerung zwischen Bahn-km 15,9 - 16,2

Das Vorhaben des PFA 4.2 quert zwischen Bahn-km 15,9 und 16,2 die 110-kV-Freileitung Anschluss Erding, Ltg. Nr. B24A. Sie steht im Eigentum der Bayernwerk Netz GmbH. Die Schutzzone der Leitung beträgt 27,50 m beiderseits der Leitungsachse.

Bayernwerk hat im Anhörungsverfahren ausgeführt, dass im Spannfeld zwischen Mast Nr. 18 und Nr. 19 die Bahntrasse nicht die erforderlichen Sicherheitsabstände gemäß DIN EN 50341 einhält. Bayernwerk hat eine Anpassung der Leitung gefordert.

Im Zuge vorliegender Tektur wird der bestehende Endmast Nr. 19 und der die künftige Bahntrasse kreuzende Freileitungsabschnitt zurückgebaut und durch eine Erdtrasse mit einem neuen Endmast Nr. 18 neu als Anschluss an die weiterführende Freileitung ersetzt. Gegenüber der Ausgangsplanung wird der Endmast Nr. 18 neu um ca. 2 m Richtung Nordost verschoben, um den erforderlichen Abstand (mind. 5,00m) zum bahnparallelen Wirtschaftsweg einzuhalten.

Im Zuge dieser Tektur werden Baugruben (Muffenbaugrube, Baugrube für Mastfundament) vorgesehen, die in wasserführende Schichten reichen. Die Baugruben werden mit Pumpvorrichtungen ausgestattet. Wasserrechtliche Tatbestände werden nach Abschluss der Planung beantragt (Einleitgenehmigung etc.).

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 2, 5.1.5 (BW-Nr. 16.602 und 16.603) und 14.2.1.5 wieder.

Verlegung Hausanschluss „Zur Kehrmühle 4“

Bei Bahn-km 14,5+31 wird die Baugrube für den Tunnel Sempt bis nördlich der Sempt im Schutz eines wasserdichten Baugrubenverbaus u.a. mittels überschnittener Bohrpfahlwände hergestellt. Die Bohrpfahlwände verbleiben dauerhaft im Erdreich (vgl. Anlage 13.03, Kap. 3.5.1, S. 15 f.).

Diese Bohrpfahlwände unterbrechen den Bestandsanschluss für das Anwesen „Zur Kehrmühle 4“.

Im Zuge einer Tektur wird der Hausanschluss rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten in diesem Teilabschnitt leicht nach Osten verlegt. So wird durchgängig während und nach Abschluss der Baumaßnahme die Entwässerung des Hausanschlusses sichergestellt.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 5.1.3 und 13.2.4 (BW-Nr. 14.640) wieder.

Verlegung Hausanschluss „Zur Kehrmühle 3“

Das Vorhaben PFA 4.2 führt zu Eingriffen in Abwasserleitung von der Hebeanlage in den Kanal in der Straße "Zur Kehrmühle".

Im Zuge einer Tektur wird der Hausanschluss bauzeitlich verlegt und in den Abwasserkanal aus dem Militärgelände eingeleitet.

Dies findet sich in der geänderten Anlage 5.1.3 (BW-Nr. 14.639) wieder.

7.9 Entsorgung und Umgang mit Aushub- und Abbruchmassen

Die Sachverhalte bzgl. Entsorgung und Umgang mit Aushub- und Abbruchmassen werden durch die Planänderung nicht berührt.

7.10 Maßnahmen während der Baudurchführung

Brand- und Rettungsschutz Kino Lichtspielberg, Dorfener Str. 17

Auf der Nordwestseite des Gebäudes an der Dorfener Straße 17, in welchem das Kino Lichtspielberg ansässig ist, sieht der vorhabenseitige Plan die Baustelle und Baustelleneinrichtungsfläche für die Herstellung der Bahntrasse vor. Daher ist der dortig, bestehende Weg, der als Feuerwehrzufahrt und Rettungsweg dient, für die Dauer der Baumaßnahme zurückzubauen und gleichwertig zu ersetzen.

Die Planung sieht in einem dreiphasigen Brand- und Rettungsschutzkonzept einen funktional gleichwertigen Wegeersatz zur Einhaltung der Anforderungen des Brandschutzes aus Baugenehmigung und Gesetz während der Bauphase vor.

In den Bauphasen 1 und 2 führen zwei Rettungs- und Zugangswege über das Baufeld, welche zwischen Phasen 1 und 2 verschoben werden. In Bauphase 3 besteht eine Gebäudeumfahrt an der Nordwestseite des Kinos auf einem auf der Bohrpfahlwand aufgelagerten Fahrweg, welcher zugleich auch als Rettungsweg dient.

Im Zuge vorliegender Tektur wird voran beschriebene phasenabhängige Planung hervorgehoben und erläutert. Ebenfalls wird im Zuge der Tektur der Feuerwehranfahrtsweg von der Dorfener Straße zum Gestütring, der in den Bauphasen 1 und 2 die hinreichend nahe Zufahrt der Feuerwehr zum Kinogebäude sicherstellt, sowie der Sammelplatz am Knick des Gestütrings in den Bauphasen 1 und 2 erstmals dargestellt.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 1, Kap. 7.3.6.3.6 sowie 13.2.7, 13.2.7.1 und 13.2.7.2 wieder.

Bauzeitliche Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens B 388/ Anton-Bruckner-Straße

Der Verlauf der Trasse des PFA 4.2 führt durch den Kreuzungsbereich B 388/ Anton-Bruckner-Straße. Dort besteht das Abwasserrückhaltebecken 100. Dieses wird zurückgebaut. Als Ersatz wird ein neues Abwasserrückhaltebecken bei Bahnkm 7,7+16 – 7,7+56 r.d.B. errichtet.

Im Zuge der Errichtung des neuen Abwasserrückhaltebeckens ist die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens B 388/ Dorfener Str. St 2084 für die Dauer der Bauzeit in gleichwertiger Weise zu sichern.

Im Zuge vorliegender Tektur wird daher vorgesehen, dass die Fahrspuren auf Höhe des Abwasserrückhaltebeckens in Richtung Osten verschwenkt werden. Dadurch wird am Ostrand der Straße B 388 ein neuer Fahrstreifen geschaffen. Dieser neue Fahrstreifen wird insbesondere über das Flurstück Fl.-Nr. 1555/18, Gemarkung Erding geführt. Dieses Flurstück steht im Eigentum der Stadt Erding.

Dies findet sich in der geänderten Anlage 11.1.1.1 wieder.

Zufahrt zu Betriebsflächen und Ersatz von Betriebsflächen im Bereich Kehrmühle

Das Vorhaben PFA 4.2 sieht Eingriffe in das Eigentum der Einwender im Bereich Kehrmühle vor. Für diese Eingriffe werden funktional gleichwertige Ersatzmaßnahmen geschaffen.

Insbesondere auch unter Einbeziehung neuer Erkenntnisse aus der Erörterung mit den Einwendern werden funktional gleichwertige Ersatzmaßnahmen im Zuge vorliegender Tektur in die Planunterlagen aufgenommen.

Die Holzlagerfläche auf Flurstück Fl.-Nr. 2630/9, Gemarkung Erding, liegt nördlich vom Betrieb des Einwenders auf dem jenseitigen Ufer der Sempt. Betrieb und Lagerplatz sind im Bestand durch eine Brücke verbunden. Durch die bauzeitliche

Verlegung der Sempt verliert der Betrieb zunächst die Anbindung an den Lagerplatz. Im Zuge vorliegender Tektur wird eine temporäre Behelfsbrücke über die bauzeitlich verlegte Sempt vorgesehen. Dadurch wird sichergestellt, dass die Erreichbarkeit der Holzlagerflächen (auch Ersatz) zu jedem Zeitpunkt während der Bauphase gewährleistet bleibt.

In vorliegender Tektur werden ferner zusätzliche Holzlagerflächen als Ersatz auf dem Flurstück Fl.-Nr. 2630, Gemarkung Erding vorgesehen.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 4.1.3 und 13.2.8 (BW-Nr. 14.207) und 14.2.1.3 wieder.

Die Zufahrt über die Straße „Zur Kehrmühle“ muss wegen der Inanspruchnahme für die Einrichtung einer BE-Fläche während eines Teils der Bauphase nach Süden verlegt werden. Die verlegte Zufahrt wird als S-Kurve ausgebildet.

Im Zuge einer Tektur wird die Phasenabhängigkeit der unterschiedlichen bauzeitlichen Zufahrten in die Planunterlage aufgenommen.

In der Erörterung haben die Einwender darauf hingewiesen, dass Lkws, die zunächst das Sägewerk bzw. die Hallen im westlichen Randbereich auf dem Betriebsgrund angefahren haben, die Ausfahrt über die Grünfläche nördlich vom Supermarkt ALDI nicht nutzen können. Denn die Lkws können bei Ausfahrt nicht an der großen Halle gegenüber dem Ausstellungsbereich des Sägewerks vorbeischleifen.

Im Zuge vorliegender Tektur wird daher die verlegte Zufahrt mit 2-spurigen Begegnungsabschnitten statt 1-spurig ausgebildet, sodass die Lkws auf demselben Weg, wie sie zum Betrieb angefahren sind, auch wieder abfahren können. Der bauzeitlich verlegte Mündungsbereich der Straße „Zur Kehrmühle“ in die „Alte Römerstraße“ aufgeweitet, damit auch Langholz- und Sondertransporte zum Betrieb der Einwender ein- und ausfahren können. Zudem wird die Ausfahrt über die an den ALDI-Parkplatz angrenzende Grünfläche vorgesehen.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 13.2.3, 13.2.4 und 14.2.1.3 wieder.

<u>Zufahrt Feuerwehr zur Wohnanlage der WEG 6</u>

Das Vorhaben des PFA 4.2 führt infolge der Inanspruchnahme für BE-Flächen zu einem Entfall der Feuerwehrzufahrt und des Rettungsweges auf der Süd- und Ostseite der Wohnanlage der WEG 6.

Die Planung sah zunächst die Zufahrt der Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge zu allen Gebäuden der Wohnanlage von der Goethestraße und vom Gestütring aus

vor. Die Fahrzeuge sollten hierzu ggf. auch in den Innenhof der Wohnanlage fahren können.

Auf der Erörterung wiesen die Einwender darauf hin, dass Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge nicht in den Innenhof der Wohnanlage fahren können, da unter dem Innenhof die Tiefgarage der Wohnanlage gelegen ist. Die Decke der Tiefgarage sei nicht für das Gewicht von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen ausgelegt (<3,5 t).

Im Zuge vorliegender Tektur wird daher umgeplant. Zum Anwesen Gestütring 10 auf dem Flurstück Fl.-Nr. 575/10, Gemarkung Erding, muss stets über den Weg auf der Ostseite der Wohnanlage eine Feuerwehr- und Rettungszufahrt bestehen. Die Baulogistik wurde demzufolge angepasst: Durch einen abschnittsweisen Bauablauf wird sichergestellt, dass stets entweder vom Süd- oder vom Nordende des Weges Feuer- und Rettungsfahrzeuge das Anwesen auf der Ostseite anfahren können. Damit wird vermieden, dass Fahrzeuge über die Tiefgarage fahren müssen. Gleichzeitig wird während der Bauphase durch die Vorhabenträgerin sichergestellt, dass die Flächen im Bereich der Tiefgarage nicht unzulässig befahren werden.

Dieses Phasenmodell wird in die Planunterlagen aufgenommen.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 13.2.7 und 13.2.7.1 wieder.

8 KORRESPONDIERENDE PLANUNGEN

<u>B-Plan 88 (Bereich B 388 und St 2084, Stadt Erding)</u>

Zwischenzeitlich wurde der Satzungsbeschluss zu dem Bebauungsplan am 23.08.2018 gemäß § 10 Abs. 3 Halbsatz 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht und ist seitdem damit rechtsverbindlich. Die Zwangspunkte aus dem Bebauungsplan (z.B. Schallschutzwirkung der Riegelbebauung) wurden in der Planung berücksichtigt.

Dies findet sich in geänderter Anlage 1, Kap. 8.1.6 wieder.

<u>B-Plan Entwurf 212 – Variante B (Gebiet des alten Bahnhofs Erding)</u>

Zwischenzeitlich wurde der Satzungsbeschluss zu dem Bebauungsplan am 03.07.2018 gemäß § 10 Abs. 3 Halbsatz 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht und ist seitdem damit rechtsverbindlich.

Dies findet sich in geänderter Anlage 1, Kap. 8.1.7 wieder.

B-Plan Entwurf 218 – Anbindung des Erholungsgebietes Erding Nord an die ED99

Die Stadt Erding hatte am 25.06.2013 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 218 beschlossen. Die Vorhabenträgerin wurde am 18.08.2014 im Rahmen einer frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. §4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) um eine Stellungnahme zur vorgelegten Planung gebeten. Dem kam die Vorhabenträgerin am 25.09.2014 nach.

Siehe auch Kap. 7.6 Straßen, Wege Plätze unter „Rettungsplätze und Rettungsplatzzufahrten“.

9 FLÄCHENBEDARF UND GRUNDINANSPRUCHNAHME

9.1 Allgemeine Hinweise

Die Planungsänderungen ziehen vielfach Änderungen in der Grunderwerbsplanung nach sich.

Bereits im September 2022 fand eine vollständige Nacherhebung der Katasterdaten statt. Es wurden dabei vereinzelt Flurstücke neu gebildet oder auch unterteilt. Infolgedessen sind Flurstücke nicht mehr oder auch neu betroffen.

Bei einigen bereits betroffenen Flurstücken ändert sich der Umfang oder die Art der Betroffenheit. Z.B. wurde im Falle einer Überlagerung von vorübergehender oberirdischer und unterirdischer Inanspruchnahme (VGO und VGU) konsequent im Grunderwerbsverzeichnis und in den Grunderwerbsplänen getrennt voneinander dargestellt (Doppelnutzung). Im Falle einer vom Einwender geforderten vollständigen Übernahme des Grundstücks, d.h. inkl. der verbleibenden Restfläche, wurde dem in vorliegender Tektur ebenfalls Rechnung getragen.

Die Änderungen sind in der Anlage 14 dargestellt.

9.2 Grunderwerbsplan

Die geänderten Grunderwerbspläne findet sich in der geänderten Anlage 14.2 wieder.

9.3 Grunderwerbsverzeichnis

Das geänderten Grunderwerbsverzeichnis findet sich in der geänderten Anlage 14.1 wieder.

9.4 Art- und Umfang der eigentumsrelevanten Maßnahmen

Arten des dauerhaften Grunderwerbs

Im Zuge der Tektur wird kein Grunderwerb für landschaftspflegerische Maßnahmen mehr erforderlich.

Arten der dinglichen Belastung

Die Arten der dinglichen Belastung werden durch die Planänderung mit Ausnahme redaktioneller Anpassungen nicht berührt.

Vorübergehende Inanspruchnahme:

Im Rahmen der Tektur wurden Darstellungsdefizite der VGU-Maßnahmen in den Planunterlagen behoben.

Zur Herstellung von Trog- und Tunnelbauwerken in Erding werden sog. Verpressanker von der Baugrube aus mittels verrohrter Bohrung in Schräglage ins Erdreich eingebracht (vorübergehende unterirdische Inanspruchnahme = VGU).

Soweit sich VGO und VGU in Parallellage zueinander befinden, wurde in den Antragsunterlagen nur die VGO in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen. Die unter der VGO im Erdreich erfolgende VGU (Rückverankerung) ist daher weder im Grunderwerbsplan dargestellt noch im Grunderwerbsverzeichnis quadratmeterscharf beziffert.

Im Zuge vorliegender Tektur werden alle erforderlichen Flächen für die Rückverankerungsmaßnahmen in die Grunderwerbsunterlagen aufgenommen, sodass die Lage der Verankerungsmaßnahmen im Grunderwerbsplan (Anlage 14.2) präzise dargestellt und der Umfang der jeweiligen Ankersetzung im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 14.1) genau ausgewiesen werden.

9.5 Umfang der eigentumsrelevanten Maßnahmen – Zusammenfassung

Der Umfang der eigentumsrelevanten Maßnahmen wird durch die Planänderung nicht maßgeblich verändert.

10 MAßNAHMEN DES BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZES

Das ganzheitliche Brandschutzkonzept zur uPva Bf Erding wurde unter Berücksichtigung der Prüfanmerkungen des EBA vom Juni 2020, der aktuellen Anforderung der DB Station & Service AG (bzgl. Gliederung) sowie hinsichtlich der zwischenzeitlich erfolgten Regelwerksänderungen überarbeitet.

Dies findet sich in geänderter Anlage 18.1 wieder.

11 INGENIEURGEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE UND WASSERWIRTSCHAFT

Die Sachverhalte der Ingenieurgeologie / Baugrund, Altablagerungen, Altlastenverdachtsflächen sowie Kampfmitteluntersuchung und Hydrogeologie werden durch die Planänderung nicht berührt.

12 AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT

12.1 Schall, Erschütterungen, elektrische und magnetische Felder

Auf dem Erörterungstermin haben Einwender teilweise die immissionsschutzfachliche Gebietseinstufungen gerügt. Nach ihrer Auffassung habe die Vorhabenträgerin das jeweilige Baugebiet, in denen ihr Anwesen gelegen sei, unzutreffend eingestuft. Daraus folge, dass die Zumutbarkeitsschwelle für ihre Anwesen zu hoch angesetzt wurde, was sich nachteilig auf die Konzeption von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen auswirke.

Die den immissionsschutzfachlichen Fachbeiträgen zugrunde liegende Gebietseinstufungen wurden anhand der Festsetzungen der bestehenden Bebauungspläne und der jeweils vor Ort erkennbaren Nutzungsarten im Zuge der vorliegenden Tektur überprüft und bei Bedarf angepasst. Dies betrifft insbesondere die Immissionsart Baulärm.

Dies findet sich in geänderter Anlage 19.3 wieder.

12.2 Umweltverträglichkeit, Natur- und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

<u>Räumliche Umplanung der FCS-Maßnahmen für Feldlerche und Wiesenschafstelze</u>

Die Realisierung des PFA 4.2 erfüllt Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG für Feldlerche und Wiesenschafstelze. Zur Sicherung des Erhaltungszustandes der genannten Vogelarten sind Ausgleichsmaßnahmen nach § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG (FCS1 bis FCS3) vorgesehen.

Die FCS1-Maßnahme sieht die Anlage von Schwarzbrachestreifen auf 7 Flurstücken – Fl.-Nr. 255, 366, 405, 409, 1455/109, 1455/137 und 1455/165, Gemarkung Notzing- im Notzinger Moos/Trattmoos südwestlich von Notzing vor (Anlage 15.9, S. 21). Diese Flurstücke stehen im Eigentum der Gemeinde Oberding.

Die Verwaltungsgemeinschaft Oberding hat im Anhörungsverfahren eingewandt, dass die FCS1-Maßnahme sich kompakter auf weniger Flurstücken umsetzen ließe als es in der bisherigen Planung vorgesehen sei.

Im Zuge der Tektur wird die FCS1-Maßnahme räumlich verdichtet. Auf 4 Flurstücken – Fl.-Nr. 255, 409, 1455/109 und 1455/165 - wird die Inanspruchnahme ausgeweitet. Im Gegenzug wird eine Inanspruchnahme auf 2 Flurstücken – Fl.-Nr. 366 und 405 - vollständig entfallen.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 14 und 15 wieder.

Räumliche Umplanung von CEF-Maßnahmen für den Bluthänfling

Die Realisierung des PFA 4.2 erfüllt an sich bauzeitlich Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG für den Bluthänfling.

Der Verbotstatbestand kann jedoch durch eine vorgezogene Ausgleichmaßnahme nach § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG (CEF1) abgewendet werden.

Die CEF1-Maßnahme sah vor Baubeginn die Ansaat von rd. 1.250 m² samenreicher Ruderalfluren auf 2 Flurstücken – Fl.-Nr. 1050/1 und 1050/2, Gemarkung Erding – vor. (vgl. Anlage 15.9, Maßnahme CEF1).

Für diese Flurstücke wurde von den zuständigen Behörden eine (verlängerte) Genehmigung zum Kiesabbau vom 11.09.2019 mit Gültigkeit bis zum 31.12.2023 erteilt. Die Rekultivierung ist bis zum 31.12.2027 abzuschließen. Aus diesem Grund wurde eine Ausgleichsfläche neu festgelegt. Im Zuge vorliegender Tektur wird die CEF1-Maßnahme auf eine Teilfläche des Flurstücks Fl.-Nr. 1045, Gemarkung Erding verlegt. Hierzu wurden entsprechende Abstimmungen mit dem Flurstückseigentümer geführt.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 14.2.1.5, 15.8.2.6 und 15.9 wieder.

Untersuchung des Erfordernisses von CEF-Maßnahmen für das Rebhuhn

Die Vorhabenträgerin war zunächst davon ausgegangen, dass die Realisierung des PFA 4.2 keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG für das Rebhuhn erfüllt. Zwar ist ein Rebhuhnrevier bauzeitlich betroffen. Es wurde jedoch angenommen, dass die dortige Rebhuhnpopulation ausweichen könne.

Die HNB hat im Anhörungsverfahren Zweifel an der vorhabenseitigen Annahme geäußert. Zum Nachweis der Ausweichmöglichkeit hat sie eine gezielte Raumanalyse gefordert.

In Abstimmung mit der HNB führte der Umweltplaner (ifuplan) im 1. Halbjahr 2023 eine Rebhuhnkartierung nördlich von Siglfing durch, um das Erfordernis zusätzlicher Kompensationsnahmen für das Rebhuhn zu prüfen.

Soweit die Raumanalyse zeigen sollte, dass keine hinreichende Ausweichmöglichkeit für das ursprünglich in Rede stehende Rebhuhnpaar gegeben ist, ist zunächst ein Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG anzunehmen. Im Zuge vorliegender Tektur wurde geprüft, ob der Verbotstatbestand durch eine CEF-Maßnahme auf geeigneter Fläche nach § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG abgewendet werden kann. Soweit die Prüfung ergibt, dass dies zu verneinen ist, wird eine FCS-Maßnahme nach § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG geplant.

Die Prüfung ergab, dass im Umfeld der Trasse geeignete Flächen für eine CEF-Maßnahme in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen; somit wurde eine CEF2-Maßnahme im Bereich nördlich Siglfing (Lkr. Erding) geplant. Die rd. 2 ha große CEF2-Maßnahme beinhaltet eine Lebensraumaufwertung für das Rebhuhn, in dem auf bislang intensiv genutzten Äckern auf 50 % der Fläche ein doppelter Saatreihenabstand und Ernteverzicht und auf 50 % Ackerbrache (auf 3 Flurstücken) eingerichtet wird. Die Maßnahme dient zugleich dem naturschutzrechtlichen Ausgleich.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 14.2.1.7, 14.2.1.8, 15.8.2.8 und 15.9 wieder.

<u>Vorhabenbedingte Auswirkungen des Bahnkörpers bei HQ100 im Bereich Fehlbach/Sempt aufgrund geänderter Hochwasserabflussberechnungen</u>

Die Herstellung der Bahntrasse wirkt sich im Gebiet zwischen Fehlbach und Sempt aus, wenn das modellierte Szenario eines HQ100 im Bereich des Fehlbachs eintritt.

In diesem Hochwasserfall wird die Gegend um den Fehlbach weiträumig überflutet. Der Dammkörper der Bahntrasse quert dabei auf einer Länge von rund 300 m das Überschwemmungsgebiet.

Durch die Bahntrasse kommt es zum Aufstau der Wasserspiegellagen an der oberstromigen, d.h. südwestlichen Seite der Trasse. Die im Istzustand noch vorhandene Überströmung des rechten Fehlbach-Vorlandes östlich der Bahn entfällt, da insofern das Dammbauwerk für die Trasse als Barriere wirken wird. Alle festgestellten Anstiege der Wasserspiegellagen treten auf landwirtschaftlich genutzten Flächen auf.

Mit seiner Stellungnahme im Anhörungsverfahren teilte das WWA München mit, dass es über ein aktualisiertes hydraulisches Modell mit Stand vom 10.05.2021

verfüge, anhand dessen die Untersuchung zu den Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet zu überarbeiten sei.

Die Überarbeitung hat demzufolge zu einer Aktualisierung bzw. Neubewertung der Ergebnisse durch den Gutachter geführt, welche in neuen Planunterlagen zusammengestellt wurden. Im Zuge vorliegender Tektur werden die Antragsunterlagen um diese neuen Unterlagen - Anlagen 22.3.6 und 22.3.7 - erweitert.

Berücksichtigung Kellergewölbe Keltereistraße im Plan

In vorliegender Tektur wurde nach entsprechendem Hinweis der zuständigen Behörde das Baudenkmal D-1-77-117-179 (historisches gemauertes Kellergewölbe unter dem Anwesen Keltereistraße 7-37) berücksichtigt. Bauzeitliche Erschütterungen, welche eine Gefahr für die Standfestigkeit der darüberliegenden Gebäude darstellen könnten, können vorhabenseitig ausgeschlossen werden. Die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 zur Beurteilung der Erschütterungsbelastung bei Gebäuden werden eingehalten.

Dies findet sich in den geänderten Anlagen 17 und 20 wieder.

Umsetzung des Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG im Plan

Im Vorhaben PFA 4.2 sind die Anforderungen des Berücksichtigungsgebots des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG umzusetzen (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21).

Dies erfordert die Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens PFA 4.2. Die Berücksichtigung ist im Sinne einer sektorübergreifenden Gesamtbilanzierung anzustellen.

Die Planunterlagen sind um eine Darstellung dieser Gesamtbilanzierung in Anlage 1 ergänzt worden.

13 BEWEISSICHERUNGSVERFAHREN

Das Vorgehen sowie die Maßnahmen zur Beweissicherung werden in der geänderten Anlage 1, Kapitel 13 ausführlich beschrieben.