

Erläuterungsbericht

Vorhabenträger:					
DB Station & Service AG	DB Netz AG	DB Energie GmbH			
Bahnhofsmanagement Rosenheim I.SV-S-ROS Südtiroler Platz 1 83022 Rosenheim	Keine Baurechtsrelevanten Änderungen	Keine Baurechtsrelevanten Änderungen			
Vertreter des Vorhabenträgers:			Verfasser:		
DB Station & Service AG			DB Engineering & Consulting GmbH		
Bau- und Anlagenmanagement (I.SV-S-I(P3)) Goethestraße 4 80336 München			Region Süd (I.TV-S-P-MÜ(V)) Nunnenbeckstraße 1-3 90489 Nürnberg		
22.10.19		18.10.19			
Datum Unterschrift		Datum Unterschrift			
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt					

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens).....	5
1.1 Beschreibung der Baumaßnahme.....	5
1.2 Lage im Netz	5
2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)	7
3 Varianten und Variantenvergleich.....	8
3.1 Lagevarianten	8
3.2 Varianten der Bahnsteigkonstruktion	9
4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes.....	10
4.1 Bahnsteig.....	10
4.2 Oberbau.....	10
4.3 Baugrundverhältnisse.....	11
4.4 Sparten und Leitungen Dritter	11
4.5 Elektrische Anlagen für Licht und Kraftstrom	11
4.6 Leit- und Sicherungstechnik.....	12
4.7 Anlagen der Telekommunikation.....	12
4.7.1 Optische und akustische Reisendeninformation	12
4.7.2 Kabel	12
4.8 Entwässerung	12
4.9 Bestehendes verkehrliches und betriebliches Konzept	13
5 Beschreibung des geplanten Zustandes	14
5.1 Geplantes verkehrliches und betriebliches Konzept	14
5.2 Bahnsteig.....	14
5.2.1 Abmessungen.....	14
5.2.2 Gleisabstand	15
5.2.3 Bahnsteigzugang.....	16
5.2.4 Ausstattung	16
5.2.5 Tiefbau, Oberbau des Bahnsteiges	16
5.2.6 Entwässerung	17
5.3 Oberbau.....	19
5.4 Kabeltrassen	19

5.5	Elektrotechnische Anlagen.....	19
5.6	Leit- und Sicherungstechnik.....	19
5.7	Anlagen der Telekommunikation.....	20
5.7.1	Optische und Akustische Reisendeninformation.....	20
5.7.2	Kabel	20
5.7.3	Rückbau	20
5.8	Rückbau	20
6	Tangierende Planungen	21
7	Temporär zu errichtende Anlagen.....	22
8	Baudurchführung	23
9	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	24
9.1	Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen	24
9.1.1	Naturschutz.....	24
V1	Überprüfung von Bäumen auf Höhlen	24
V2	Bauzeitenbeschränkung Brutvögel.....	24
V3	Beschränkung von Eingriffsbereichen	25
V4	Schutzzaun	25
V5	Wiederherstellung der BE-Flächen	25
9.1.2	Schallimmissionsschutz anlagebedingt	25
9.1.3	Schallimmissionsschutz baubedingt	25
9.1.4	Erschütterungen.....	26
9.2	Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter	27
9.2.1	Schutzgut „Mensch“	27
9.2.2	Schutzgut „Tiere Pflanzen und biologische Vielfalt“	28
9.2.3	Schutzgüter „Boden und Fläche“.....	28
9.2.4	Schutzgut „Wasser“	29
9.2.5	Sonstige Schutzgüter.....	29
9.3	Bewertung der Umweltauswirkung	29
10	Weitere Rechte und Belange	30
10.1	Grunderwerb	30
10.2	Kabel und Leitungen	30

10.3	Straßen und Wege	30
10.4	Kampfmittel.....	31
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial	31
10.6	Gewässer	31
10.7	Land- und Forstwirtschaft.....	31
10.8	Brand- und Katastrophenschutz	31
10.8.1	Aussagen zur gesicherten Erschließung.....	32
10.8.2	Nutzungsseckdaten (verkehrliche Nutzung, Personenhöchstzahlen)	32
10.8.3	Grundsatzfragen zu Evakuierung.....	33
10.8.4	Möglichkeiten wirksamer Rettungs- und Löscharbeiten	34
10.8.5	Grundsatzfestlegungen zum baulichen Brandschutz	34
11	Abkürzungen	36

1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

1.1 Beschreibung der Baumaßnahme

Antragsgegenstand:

Gegenstand dieser Antragsunterlagen ist die Erneuerung des Haltepunktes Peißenberg Nord. Der durch den BÜ km 6,458 (Ludwigstraße) getrennte bestehende Außenbahnsteig wird inkl. Ausstattung zurückgebaut. Der neue Bahnsteig wird südwestlich der Ludwigstraße errichtet. Der neue Bahnsteig wird gemäß Aufgabenstellung mit einer Baulänge von 120 m und einer Nennhöhe von 55 cm über SO hergestellt. Die Baulänge weicht von der Regellänge von 140 m ab. Eine spätere Verlängerung auf die Regellänge ist gemäß Ril 813.0201 Abs. 3(6) planerisch als Ausbaureserve optional berücksichtigt. Zudem wird eine Zuwegung von der Ludwigstraße zum Bahnsteig errichtet. Das gemauerte Wetterschutzhaus wird zurückgebaut und durch eine Wetterschutzanlage auf dem Bahnsteig ersetzt.

Zusammenhangsmaßnahmen:

Im Zusammenhang mit der Umbaumaßnahme wird der Bahnsteig mit neuen Beleuchtungsanlagen, einem taktilen Leitsystem und sonstigen Ausstattungen gemäß der Ril 813.0204 versehen.

1.2 Lage im Netz

Der Haltepunkt Peißenberg Nord liegt in Bayern im Landkreis Weilheim-Schongau in der Marktgemeinde Peißenberg. Der Haltepunkt Peißenberg Nord (km 6,510) befindet sich zwischen den Stationen Weilheim (Obb.) und Peißenberg an der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke 5450 Weilheim (Obb.) - Peißenberg.

Vorhaben:

Peißenberg Nord- Umbau Verkehrsstation

Strecke 5450 Weilheim (Obb.) - Peißenberg

Planfeststellungsabschnitt: km 6,250 - 6,670

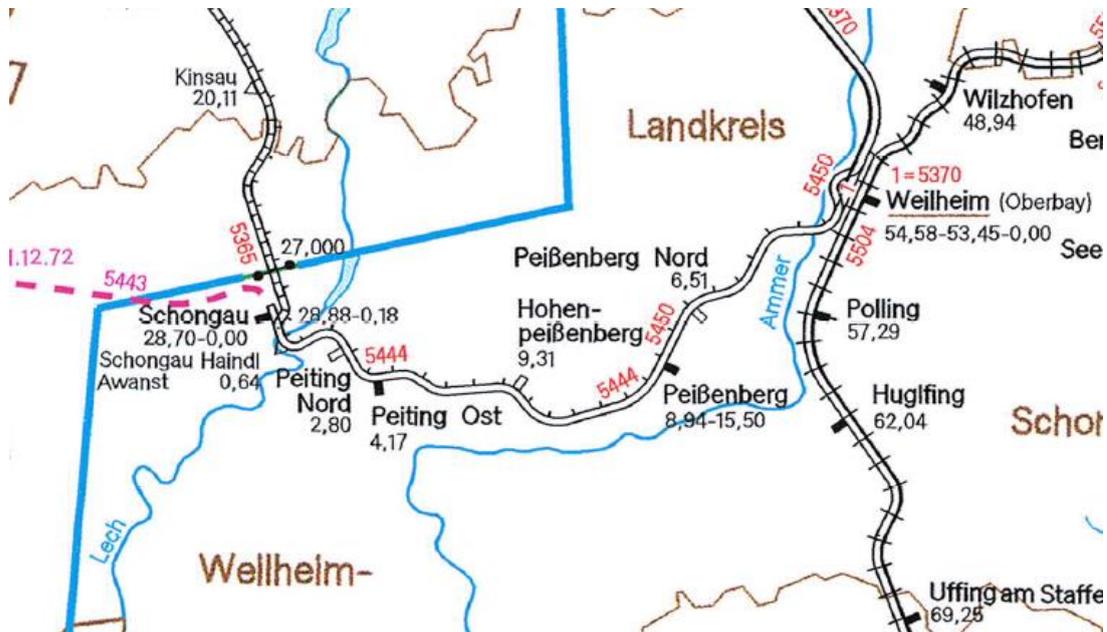


Abbildung: Lage Hp Peißenberg Nord (DB Netz AG (2013): Strecken- und Betriebsstellenkarte, Regionalbereich Süd)

Der Streckenabschnitt ist nicht Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN).

Bei km 6,458 befindet sich ein technisch gesicherter Bahnübergang.

2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Da für den Hp Peißenberg Nord im Bestand keine Barrierefreiheit besteht, werden im Zuge der Umbaumaßnahme von 5 weiteren Verkehrsstationen auf der Streckenverbindung zwischen Schongau und Weilheim (Obb.) Synergieeffekte wie z.B. gemeinsame, durchgehende Streckensperrungen genutzt, um den Haltepunkt Peißenberg Nord zu modernisieren.

Die Maßnahme soll zu einer Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs führen. Das Bauvorhaben ist konzernintern abgestimmt.

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Lagevarianten

Im Zuge der Vorplanung wurden zwei Lagevarianten des zukünftigen Bahnsteiges in Peißenberg Nord untersucht.

Variante 1: Neubau Bahnsteig auf der Westseite des BÜ (Richtung Peißenberg)

Der Bahnsteig auf der Westseite wird durch einen neuen Außenbahnsteig mit einer Nutzlänge von 120 m und einer Breite von 2,50 m ersetzt. Die Zuwegung erfolgt wie im Bestand barrierefrei von der Ludwigstraße aus. Der vorhandene Bahnsteig auf der Ostseite wird im Zuge der Baumaßnahme ersatzlos zurückgebaut.

Als Wetterschutzanlage wird ein 3-feldriges Wetterschutzhaus auf dem neuen Bahnsteig errichtet. Das Wetterschutzhaus des anderen Bahnsteigs (Richtung Weilheim) wird zurückgebaut. Das vorhandene gemauerte Wetterschutzhaus wird ersatzlos zurückgebaut.

Variante 2: Neubau Bahnsteig auf der Ostseite des BÜ (Richtung Weilheim)

Der Bahnsteig auf der Ostseite wird rückgebaut und anschließend durch einen neuen Bahnsteig mit einer Nutzlänge von 120 m ersetzt. Die Bahnsteigbreite liegt durchgehend bei 2,50 m. Der bestehende Bahnsteig auf der Westseite wird im Rahmen der Baumaßnahme ersatzlos zurückgebaut.

Als Wetterschutzanlage dient das vorhandene Wetterschutzhaus.

Die Zuwegung erfolgt barrierefrei von der Ludwigstraße aus. Da der Zugang zwischen Gleis und Andreaskreuz nicht mehr zulässig ist, müssen für das Anlegen der Zuwegung Grundstücksflächen von Dritten erworben werden.

Vorzugsvariante:

Auf Grund ökonomischer und bautechnischer Gründe wird in Abstimmung mit der

Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Kommune Variante 1 weiterverfolgt.

3.2 Varianten der Bahnsteigkonstruktion

Der Bahnsteig liegt innerorts, geländegleich und ist straßenseitig direkt erreichbar. Für die Maßnahme ist eine mehrwöchige, durchgehende Sperrung geplant. Dadurch kommen die wesentlichen wirtschaftlichen Vorteile der modularen Bauweise gegenüber der konventionellen nicht zum Tragen. Die modulare Bauweise basiert auf den Einsatz von Fertigteilen im Bereich der Gründung und der Oberfläche des Bahnsteigs und weist deshalb insbesondere einen Vorteil bei Baumaßnahmen auf, die nur gleisseitig zu erreichen sind.

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

4.1 Bahnsteig

Der Haltepunkt Peißenberg Nord an der Strecke 5450 verfügt im Bestand über einen Außenbahnsteig, der durch den BÜ Ludwigstraße in zwei Teile getrennt ist. Der Bahnsteig auf der Ostseite (Richtung Weilheim) ist seit dem Umbau des BÜ km 6,457 nicht mehr in Betrieb.

Der Außenbahnsteig auf der Ostseite des BÜ befindet sich zwischen Bahn-km 6,338 und Bahn-km 6,455. Der westliche Teil erstreckt sich von Bahn-km 6,460 bis Bahn-km 6,595.

Der Bahnsteig besitzt jeweils eine Bahnsteigkante aus Beton und ist mit Asphalt befestigt. Die Breite der Bahnsteige beträgt ca. 2,5 m.

Der Zugang von der Ludwigstraße zum Bahnsteig Richtung Peißenberg (Westseite) befindet sich vor dem Andreaskreuz außerhalb der Gleisanlagen.

Auf der Westseite des BÜ ist eine gemauerte Wartehalle mit einem Pfannendach vorhanden. Auf dem östlichen Bahnsteig befindet sich ein Wetterschutzhaus.

4.2 Oberbau

Die Strecke ist im Bereich des Hp Peißenberg Nord eingleisig. Das Gleis liegt in Kilometrierungsrichtung im Bahnsteigbereich bis Bahn-km 6,446 in einer Geraden ohne Überhöhung. Zwischen Bahn-km 6,446 und 6,526 verläuft das Gleis in einem Übergangsbogen. Anschließend verläuft das Gleis ab Bahn-km 6,526 im Bogen mit einer Überhöhung von 45 mm und einem Radius von 663 m. Das Streckengleis weist im Bestand einen Schotteroberbau mit Stahltragschwellen auf. Im Bahnübergangsbereich befindet sich ein Schotteroberbau mit B70-Betonschwellen.

In Bahn-km 6,458 befindet sich der Bahnübergang „Ludwigstraße“. Dieser BÜ ist technisch gesichert.

4.3 Baugrundverhältnisse

Gemäß dem Baugrundgutachten der GTU Ingenieurgesellschaft mbH vom 31.08.2016/14.11.2016 steht im Untersuchungsbereich zuoberst bis in Tiefen zwischen ca. 0,4 m und ca. 1 m unter GOK eine locker bis mitteldicht gelagerte kiesige Auffüllung an. Darunter folgen bis zur Endteufe der Baugrunderkundungen steife, schluffige Tone mit wechselnden Sand- und Kiesanteilen.

Während der Bohrarbeiten im Juli 2016 wurde in zwei Bohrungen Grundwasser in Form von Stauwasser auf den Tonen in Tiefen von ca. 1,0 m unter GOK angetroffen. Nach Starkniederschlägen und nassen Witterungsperioden muss mit einem Anstieg des Wasserspiegels bis in Höhe der GOK gerechnet werden.

4.4 Sparten und Leitungen Dritter

Im Baubereich des Hp Peißenberg Nord kreuzen Stromleitungen des Kommunalunternehmens Gemeindewerke Peißenberg (ca. Bahn-km 6,463 und ca. Bahn-km 6,559) und eine Fernmeldeleitung der Deutsche Telekom AG (ca. Bahn-km 6,491) sowie eine Trinkwasserleitung des Kommunalunternehmens Gemeindewerke Peißenberg (ca. Bahn-km 6,565) die Bahnstrecke 5450. Die Lage der Sparten und Leitungen Dritter ist aus dem Kabel- und Leitungslageplan (Unterlage 10) und dem Bauwerkverzeichnis (Unterlage 4) zu entnehmen.

4.5 Elektrische Anlagen für Licht und Kraftstrom

Anlagen DB Station&Service AG

Der Hausbahnsteig besitzt eine Mastbeleuchtung bestehend aus vier Masten mit einer Lichtpunkthöhe von ca. 6 m. Das alte Wartehäuschen besitzt eine Beleuchtung.

Die Beleuchtungsanlage (Bahnsteig und Wartehäuschen) sowie die Bahnsteigausstattung (DSA) werden aus der Hauptverteilung (mit Zähler) im Wartehäuschen gespeist.

Anlagen DB Netz AG

Es befindet sich ein BÜ km 6,458 im Bahnhofsbereich. Dieser wird aus der Hauptverteilung im Wartehäuschen gespeist.

4.6 Leit- und Sicherungstechnik

Der BÜ km 6,457 ist mit einer Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen und Halbschranken ausgestattet. Zudem besteht eine Akustikeinrichtung mit Nachtabenkung. Die Einschaltung der Bahnübergangssicherungsanlage erfolgt automatisch. Im Bereich zwischen BÜ und Bahnsteig befindet sich ein Überwachungssignalwiederholer.

4.7 Anlagen der Telekommunikation

4.7.1 Optische und akustische Reisendeninformation

Die Beschallung sowie die optische Reisendeninformation wird durch einen DSA Typ 2 mit Akustikmodul gewährleistet.

4.7.2 Kabel

Das Streckenfernmeldekabel verläuft links der Bahn quer durch das Baufeld. Bei km 6,465 befindet sich eine Abzweigmuffe zum daneben befindlichen F-Kasten.

4.8 Entwässerung

In Kilometrierungsrichtung befindet sich auf der bahnlinken Seite ein verrohrter Bahngraben ab ca. km 6,620. Weiterhin befindet sich auf der bahnrechten Seite ab dem Bahnübergang km 6,458 ein Bahngraben der in Kilometrierungsrichtung verläuft. Auf der anderen Seite des BÜ ab km 6,458 besteht ebenfalls auf der bahnrechten Seite ein Bahngraben.

An den bestehenden Bahnsteigen sind keine Entwässerungsanlagen vorhanden. Das anfallende Niederschlagswasser wird über die Querneigung der Bahnsteige auf die angrenzenden Flächen der jeweiligen Bahnsteighinterkante entwässert. Auch an den Zuwegungen zu den Bahnsteigen befinden sich keine Entwässe-

zungseinrichtungen. Das anfallende Regenwasser wird über die zu beiden Seiten des Gehwegs angrenzenden Grünflächen entwässert.

4.9 Bestehendes verkehrliches und betriebliches Konzept

Derzeitige verkehrliche Situation

Der Hp Peißenberg Nord ist über die öffentlich gewidmete Ludwigstraße erreichbar. Am Hp Peißenberg Nord verkehren im Bestand täglich ca. 64 Ein- und Aussteiger.

Derzeitige betriebliche Situation

Am Hp Peißenberg halten derzeit Züge der Bayerischen Regiobahn (BRB).

Auf der eingleisigen Strecke 5450 verkehren werktags 38 Personenzüge. Während der HVZ wird der Takt im Abschnitt Weilheim (Obb.) - Peißenberg durch zusätzliche Fahrten auf einen Halbstundentakt verdichtet.

Die Strecke dient im Güterzugverkehr fallweise als Umleitungsstrecke, wenn die Strecke Kaufering - Schongau unterbrochen bzw. gesperrt ist.

Planmäßiger Güterverkehr findet nicht statt.

Die derzeitige Streckengeschwindigkeit beträgt 60 km/h.

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

5.1 Geplantes verkehrliches und betriebliches Konzept

Geplante verkehrliche Situation

Der Haltepunkt ist wie im Bestand über einen befestigten Zugang von der öffentlichen Verkehrsfläche zu erreichen. Der durch die Aufhöhung des Bahnsteigs entstehende Höhenversatz wird durch einen neu herzustellenden geneigten Gehweg barrierefrei überwunden. Bei den derzeit auf der Strecke verkehrenden Fahrzeugen ist bei einer Bahnsteigkante mit einer Nennhöhe von 55 cm ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich. Die Planung berücksichtigt jedoch eine eventuell zukünftige Erhöhung auf 76 cm über Schienenoberkante.

Als Prognose wird angenommen, dass sich die Fahrgastzahlen nicht wesentlich ändern.

Künftige betriebliche Situation

Zukünftig ist mit einer geringen Erhöhung des Personenverkehrs auf 40 Züge werktags zu rechnen.

Die Strecke 5450 im Bereich des Hp Peißenberg Nord wird nach und nach darauf vorbereitet, dass in Abschnitten eine Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h gefahren werden kann. Dieser optionale Parameter aus der betrieblichen Aufgabenstellung zum ESTW-Peißenberg wird bei der Planung des Bahnsteigprojektes berücksichtigt. Dieser ist aber nicht Antragsgegenstand, da sich aus dem Bahnsteigprojekt kein Bedarf zur Geschwindigkeitserhöhung ergibt.

5.2 Bahnsteig

5.2.1 Abmessungen

Nennhöhe

Sowohl östlich als auch westlich des BÜ wird der Außenbahnsteig zurückgebaut. Auf der westlichen Seite des BÜ wird in ähnlicher Lage ein neuer Außenbahnsteig mit einer Nennhöhe von 55 cm über SO errichtet. Dies entspricht den Vorgaben der Ril 813.

Baulänge

Der neue Außenbahnsteig erhält eine Baulänge von 120 m und wird im Bereich von ca. km 6,507 bis ca. km 6,627 errichtet.

Die Baulänge von 120 m, die in der Aufgabenstellung definiert wurde, weicht von der Regellänge von 140 m ab. Eine spätere Verlängerung auf die Regellänge ist gemäß Ril 813.0201 Abs. 3(6) planerisch als Ausbaureserve optional berücksichtigt.

Es wird hierfür eine Sicherungslänge von 20 m freigehalten, welche in aufsteigender Kilometrierung an das Bahnsteigende anschließt.

Der Abstand zwischen dem Fahrbahnrand des BÜs und dem Beginn des Bahnsteiges ist wegen des Signalabstands und der Berücksichtigung der Lokbespannung mit mindestens 45 m geplant.

Bahnsteigbreite

Für den Bahnsteig ist die Mindestbreite für einen Außenbahnsteig von 2,50 m gemäß Ril 813 vorgesehen.

Im Bereich der WSA ist eine Breite von ca. 4.90 m geplant.

5.2.2 Gleisabstand

Der geplante Abstand der Bahnsteigvorderkante zur Gleisachse ist in Abhängigkeit des Radius, der Überhöhung und der Lage im Innenbogen gemäß Ril 813.0201A03 Tabelle 3 gewählt worden. Der Abstand der Bahnsteigvorderkante zur Gleisachse beträgt 1,70 m.

Der Abstand des Leitstreifens zur Vorderkante des Bahnsteiges beträgt gemäß Iseb BLG 5501 0,90 m. Damit liegt der Leitstreifen außerhalb des Gefahrenbereichs von 2,50 m zur Gleismitte.

Das Gleis wird nach Herstellung des Bahnsteigs in Sollgleislage gebracht.

5.2.3 Bahnsteigzugang

Von der Ludwigstraße wird ein barrierefreier Zugang in Form eines insgesamt ca. 46,5 m langen Gehwegs zum neuen Bahnsteig hergestellt. Zunächst verläuft dieser Gehweg ca. 35 m in Geländegleichlage. Anschließend steigt der Gehweg zum Bahnsteig hin an. Es ist ein ca. 11,5 m langer geneigter Gehweg mit Zwischenpodest und einer maximalen Längsneigung von 6,0 % inklusive beidseitigen Winkelstützelementen und Holmgeländer geplant.

Die Gehwegbreite wird gemäß Ril 813.0202 Abs. 4 (3) für die ungehinderte Begegnung zweier Rollstuhlfahrer mit einer Breite von 1,80 m vorgesehen. Ein Leitsystem wurde für Sehbehinderte auf Gehweg und Bahnsteig vorgesehen.

5.2.4 Ausstattung

Die Ausstattung wird gemäß Ril 813.0204 geplant.

5.2.5 Tiefbau, Oberbau des Bahnsteiges

Gemäß Baugrundgutachten der GTU Ingenieurgesellschaft mbH vom 31.08.2016/14.11.2016 kann der Bahnsteig flach gegründet werden. Zur Vergleichmäßigung der Tragfähigkeit wird geplant, dass der anstehende bindige Boden bis in eine Tiefe von 0,5 m unter der geplanten Gründungssohle der Bahnsteigkante sowie der Winkelwandelemente durch ein Kies-Sandgemisch ersetzt wird. Unter Berücksichtigung einer frostsicheren Mindesteinbindetiefe von 0,8 m unter dem geplanten Gelände können die Fundamente flach gegründet werden.

Ein Großteil des auszuhebenden Bodens ist laut Baugrundgutachten wasser- und frostempfindlich und neigt bei Wasserzutritt und dynamischer Beanspruchung zum Aufweichen. Der bei den Erdarbeiten anfallende Aushub ist damit aus bautechnischer Sicht nicht zur Wiederverwendung bzw. zum Wiedereinbau geeignet.

Durch den Bodenaustausch beträgt die Frostempfindlichkeitsklasse der anstehenden Böden F1. Für Böden der Frostempfindlichkeitsklasse F1 sind gemäß RStO 12 keine Frostschutzmaßnahmen erforderlich. Die ToB kann gemäß Tafel 6, Zeile 1 der RStO 12 unmittelbar auf den F1-Boden angeordnet werden. Die Dicke der

ToB ergibt sich in Abhängigkeit des erforderlichen Ev2-Wertes von 80 MPa nach Tabelle 8 der RStO 12 zu 15 cm. Oberhalb der ToB wird der Belag aus anthrazitfarbigen Betonpflasterplatten mit Pflasterbettung hergestellt. Gemeinsam mit der Pflasterung werden das taktile Leitsystem, sowie die Bodenindikatoren für Blinde und Sehbehinderte, entsprechend Ril 813.0205 und DIN 32984 eingebaut.

Die Längsneigung beträgt zwischen 0,035 ‰ und -5,215 ‰. Gemäß Ril. 813.0201 wird die Querneigung des Bahnsteigs mit 2,5 ‰ geplant, da die Längsneigung des Bahnsteiges größer als 2,5 ‰ ist.

Die Kompensationswirkung der Bahnsteigoberfläche wird durch Wahl eines rutschhemmenden Belages verbessert. Die Neigung der Bahnsteigoberfläche quer zum Gleis und mit Gefälle weg von der Bahnsteigkante beeinflusst die Bewegungsbahnen rollender Objekte. Die Maßnahme sieht eine Querneigung von ca. 2,5% Gefälle vom Gleis weg vor.

5.2.6 Entwässerung

Im Zuge der vorgesehenen Baumaßnahme ist für den Hp Peißenberg Nord ein Entwässerungssystem für das anfallende Niederschlagswasser nach aktuellem Stand der Technik geplant.

Laut Baugrundgutachten der GTU Ingenieurgesellschaft mbH vom 31.08.2016/14.11.2016 sind die unterhalb der Auffüllung angetroffenen geogenen Tone mit einem Wasserdurchlässigkeitsbeiwert von $k_f < 1 \cdot 10^{-8}$ m/s für eine Versickerung von Niederschlagswasser nicht geeignet. Zudem wird nach Starkniederschlägen und nassen Witterungsperioden mit einem Anstieg des Grundwasserspiegels bis in Höhe der GOK gerechnet.

Auf Grund der nicht ausreichenden Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodens wurde eine Entwässerungslösung, die den Regelwerken entspricht, ausgearbeitet. Die Entwässerungsplanung sieht den Bau eines Regenrückhaltebeckens im Bereich der Zuwegung vor. Das Regenrückhaltebecken wird als Erdbecken ausgebildet. Um den Versickerungs- und Verdunstungsanteil zu erhöhen, wurde das Volumen des Beckens größer gewählt, als es gemäß DWA-A 117 erforderlich wäre. Somit wird die abzuleitende Wassermenge reduziert. Das Becken erhält ei-

nen Ablauf in Richtung des kommunalen Kanals. Der Abfluss wird mittels einer Drosseleinrichtung auf 1,0 l/s gedrosselt. Das Regenrückhaltebecken erhält eine Umzäunung. Mit dem Leitungsnetzbetreiber des kommunalen Kanals, den Gemeindewerken Peißenberg, wurde mehrfach schriftlich das Benehmen hergestellt. Der DB Station & Service AG als Vorhabensträgerin wurde schlussendlich telefonisch die Einleitung verwehrt.

Auf Grund technischer und umweltfachlicher Aspekte ist die vorgenannte Entwässerungsplanung die einzig technisch umsetzbare Lösung, die mit einem verhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand hergestellt werden kann. Das anfallende Niederschlagswasser am Bahnsteig wird durch dessen Querneigung und im Bereich des geneigten Gehwegs durch die Längsneigung des Gehwegs in Kastenrinnen geleitet und über Einlaufkästen bzw. Sammelleitungen in das Regenrückhaltebecken geleitet.

Durch den Neubau des Bahnsteigs und den Rückbau des bestehenden Bahnsteiges wird die undurchlässige Fläche insgesamt gesehen reduziert.

Die Bemessung der Entwässerungsanlagen erfolgt gemäß Ril 836 und den Arbeitsblättern DWA A-110 und DWA-A 117 der DWA.

Berechnung der abzuführenden Wassermenge

Die abzuführende Regenwassermengen Q_R (l/s) wurden nach folgender Formel ermittelt:

$$Q_R = r_{D,n} * \psi_s * A_E$$

Es wurden folgende Werte angesetzt:

Regenspende $r_{D,n}$

Die Regenspende ergibt sich bei einer Regendauer $D = 15$ min und einer gewählten Häufigkeit von 0,1 (1/a) gemäß KOSTRA-DWD 2010 zu 297,8 l/s*ha.

Spitzenabflussbeiwerte

Folgende Spitzenabflussbeiwerte sind für die Planung angesetzt worden:

Gepflasterte Fläche $\psi_s = 0,75$

Grünfläche $\psi_s = 0,3$

5.3 Oberbau

Nach dem Neubau des Bahnsteigs wird das Gleis soweit wie möglich in einem Stopfgang in Solllage und Sollhöhe gestopft. Die Stopfarbeiten erstrecken sich über den BÜ-Bereich. In diesem Zusammenhang ist die vorhandene BÜ-Befestigung aus- und wiedereinzubauen. Planungsgrundlage ist die Beibehaltung der bisherigen Sollgleislage.

5.4 Kabeltrassen

Im Bahnsteig und im Zuwegungsbereich werden neue Kabeltrassen für die Beleuchtung sowie die weiteren Ausstattungselemente hergestellt.

Die Kabeltrassen Dritter sowie die vorhandenen Kabeltrassen der DB Netz AG werden bauzeitlich im Bereich des Baufelds gesichert.

5.5 Elektrotechnische Anlagen

Anlagen DB Station&Service AG

Es ist geplant, die Bahnsteig- und Zuwegungsbeleuchtung zu erneuern.

Zur Versorgung der Bahnsteiganlagen (Beleuchtung und Bahnsteigausstattung) wird ein Außenverteiler DB S&S errichtet und an die Zähleranschlusssäule/Zählerverteilung angeschlossen.

Anlagen DB Netz AG

Der bestehende BÜ, der im Zuge eines anderen Projektes erneuert wurde, wird an die Zähleranschlusssäule/Zählerverteilung angeschlossen.

DB Energie GmbH

Die Zähleranschlusssäule/Zählerverteilung wird an eine geeignete Stelle versetzt oder bei Bedarf neu errichtet.

5.6 Leit- und Sicherungstechnik

Im Zuge des Bahnsteigprojektes wird die Leit- und Sicherungstechnik nicht verändert. Die im Baufeld befindlichen Elemente der Leit- und Sicherungstechnik werden nur bauzeitlich gesichert.

5.7 Anlagen der Telekommunikation

5.7.1 Optische und Akustische Reisendeninformation

Es wird ein DSA am 2. Lichtmast vom Bahnsteiganfang zuwegungsseitig (nahe Wetterschutzhaus) montiert. Der bisherige DSA kann weiterhin genutzt werden. In der Bauzeit wird der DSA demontiert, gereinigt und eingelagert. Anschließend wird er mittels einer neuen Mastbefestigung am Lichtmast montiert.

5.7.2 Kabel

Das Streckenfernmeldekabel verläuft direkt durch das Baufeld des neuen Bahnsteiges, wodurch Maßnahmen zur Baufeldfreimachung erforderlich werden. Hierfür wird die Abzweigmuffe für den Stich zum F-Kasten aufgetrennt und eine Ersatzlänge von ca. 200m eingespleißt, das Stichkabel ist beizubehalten. Das zweite Ende wird mittels einer Verbindungsmuffe bei km 6,66 eingespleißt. Die Ersatzlänge wird während der Bauzeit in einem seitlich geschlitzten Rohr am Schienenfuß gesichert.

Wenn die Bahnsteigkante fertig gestellt ist, wird das Kabel in einem Halbschalrohr verlegt. Die gewonnene Mehrlänge wird bei ca. km. 6,64 in einem Muffen- und Mehrlängenbausatz abgelegt.

Der am Bahnübergang befindliche F-Kasten muss in seiner Funktion auch während der Bauzeit erhalten werden.

5.7.3 Rückbau

Der ausgespleißte Teil des Streckenfernmeldekabels wird fachgerecht entsorgt.

5.8 Rückbau

Die bestehenden Bahnsteiganlagen im Hp Peißenberg Nord werden zurückgebaut. Zudem wird die gemauerte Wartehalle abgebrochen.

6 Tangierende Planungen

In der gleichen 6-wöchigen durchgehenden Streckensperrung für die Baumaßnahme am Hp Peißenberg Nord sind auf dem Streckenabschnitt von Weilheim nach Schongau bei der DB Station&Service AG 4 weitere Bahnsteigprojekte geplant.

Technische Abhängigkeiten sind nicht bekannt.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Die Baustelleneinrichtungsfläche soll auf dem privaten Grundstück Flur-Nr. 2288/8 eingerichtet werden.

Die Baustelleneinrichtungsfläche ist aus dem öffentlichen Straßennetz über die Ludwigstraße und den Dornbichlweg zu erreichen.

Der Zustand der Straßen und der BE-Fläche auf Fremdgrund wird vor Beginn der Maßnahme dokumentiert. Nach Abschluss der Maßnahme wird der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt.

Verkehrsrechtliche Anordnungen für ggf. erforderliche Straßensperrungen bzw. Teilspernung werden von der beauftragten Baufirma rechtzeitig vor Baubeginn bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eingeholt.

Bei Abwicklung der Baumaßnahme während einer Vollsperrung sind außer dem Gleisverbau keine Provisorien erforderlich.

8 Baudurchführung

Für die gesamten Baumaßnahmen wurde eine durchgehende Streckensperrung vom 31.07.2021 bis 13.09.2021 beantragt.

In dieser Zeit ist kein Eisenbahnbetrieb möglich. Für den Zeitraum der Totalsperre wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Vor- bzw. Nacharbeiten (wie z.B. Einrichtung der Baustelle, Errichtung Schutzzäune, Baufeldfreimachung, Räumen der Baustelle), die unter Eisenbahnbetrieb möglich sind, werden vor bzw. nach der Totalsperre ausgeführt. Der Bahnsteig soll in konventioneller Bauweise errichtet werden. Es ist vorgesehen, dass die Anlieferung der benötigten Baustoffe für den Bahnsteigbau straßenseitig erfolgt. Die Andienung für die TK-Arbeiten erfolgt gleisseitig.

Der temporäre Gleisverbau wird mittels erschütterungsarmen Pressverfahren hergestellt.

Die vorhandenen Kabel und Leitungen werden während der Baumaßnahme geschützt.

Als Baufahrzeuge werden Bagger, ggf. Zweiwegebagger und Lkw verkehren, welche die Vorgaben des Schallschutzgutachtens erfüllen müssen. Für die Baumaßnahme werden zwei bis drei Baucontainer bauzeitlich vorgesehen.

Das Gleis wird nach Fertigstellung des neuen Bahnsteiges in seine Soll-Lage gestopft.

9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Für das Bauvorhaben wurde ein Screening durchgeführt. Die Vorhabenträgerin ist der Ansicht, dass sich daraus keine UVP-Pflicht für das Vorhaben ergibt, da keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Aus der Faunistische Planungsraumanalyse (Unterlage 13.1) ergibt sich eine Tabuzone, die in der Planung berücksichtigt wurde.

Es sind grundsätzlich keine Erfassungen / Kartierungen von Arten erforderlich. Bei Beachtung der empfohlenen Vermeidungsmaßnahmen wird es zu keinen artenschutzrechtlichen Verstößen kommen.

Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan oder weitere Unterlagen bzw. Gutachten zur Umweltplanung sind gemäß Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde nicht erforderlich.

9.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

9.1.1 Naturschutz

Die folgenden Vermeidungsmaßnahmen werden vom Umweltplaner für die Durchführung des Bauvorhabens empfohlen und im Projekt berücksichtigt.

V1 Überprüfung von Bäumen auf Höhlen

Im Herbst vor der Fällung und vor dem Einzug der Fledermäuse in die Winterhabitate werden die entsprechenden Baumhöhlen auf ein Vorkommen von Fledermäusen überprüft. Wenn keine Fledermäuse vorhanden sind kann der jeweilige Baum gefällt werden. Falls ein Vorkommen von Fledermäusen bestätigt wird, werden weitere Maßnahmen zur Vermeidung einer Beeinträchtigung ergriffen.

V2 Bauzeitenbeschränkung Brutvögel

Die Baufeldfreimachung wird unter Beachtung der allgemeinen gesetzlichen Schutzbestimmungen des § 39 Abs. 5 BNatSchG (Beschränkung der Gehölzrückschnitte auf die Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar) durchgeführt.

V3 Beschränkung von Eingriffsbereichen

Durch Baustraßen, Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen auf Flächen außerhalb des empfohlenen Tabubereiches wird der Eingriffsbereich beschränkt.

V4 Schutzzaun

Der Gehölzbestand wird mit einem Bauzaun gesichert.

V5 Wiederherstellung der BE-Flächen

Die Fläche, die für die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen genutzt werden, ist nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

9.1.2 Schallimmissionsschutz anlagebedingt

Die Schalltechnische Untersuchung der betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens kommen zu dem Ergebnis, dass keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt. Somit besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge und es sind keine weiteren Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

9.1.3 Schallimmissionsschutz baubedingt

Folgendes Schutzkonzept wird für die Baumaßnahme umgesetzt:

- Im Rahmen der Ausschreibung wird darauf hingewiesen, dass von den beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen (siehe 32. BImSchV). Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass die Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche weitestgehend verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Baumaschinen sind entsprechend zu warten. Von der Ausführungsfirma ist eine Abstimmung zur Größe und Funktion der jeweiligen Geräte auf die zu leistenden Arbeiten in den Angebotsunterlagen darzulegen.

- Abschalten von Maschinen bei Arbeitspausen, Einsatz von lauten Baumaschinen nur für bestimmte Arbeiten.
- Keine Nachtarbeiten im Zeitraum von 20:00 bis 07:00 Uhr. Lärmintensive Arbeiten werden auf 8 h/Tag beschränkt.
- Umfassende Information aller betroffenen Anwohner (mit Richtwertüberschreitung der AVV Baulärm) über Art, Dauer und Umfang der Bautätigkeiten.
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen
- Zur Verfügung stellen einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen jederzeit mit Fragen, Problemen und Beschwerden wenden können. Die Kontaktdaten dieser Ansprechstelle werden rechtzeitig im Vorfeld den Betroffenen kommuniziert.
- Es ist geplant, die Ausführungsfirmen dahingehend zu einer Eigenüberwachung zu verpflichten, dass die Belange des Lärmschutzes zu berücksichtigen sind (insbesondere die AVV Baulärm), Leerfahrten möglichst vermieden werden und Baufahrzeuge sowie Baumaschinen in Bedienungspausen abgeschaltet werden. Über die Anforderungen der 32. BImSchV hinausgehend werden für einzusetzende Baumaschinen, für die lediglich eine Kennzeichnungspflicht der garantierten Schalleistung bestehen, nur solche Geräte verwendet, die vergleichbare Lärmemissionen wie bei modernen lärmarmen Geräten dieser Klasse aufweisen (z.B. Blauer Engel für Baumaschinen).

9.1.4 Erschütterungen

Im Zuge der Baumaßnahme besteht kein Bedarf an Schutzmaßnahmen gegen Erschütterungen, da erschütterungsarme Bauverfahren eingesetzt werden. Der temporäre Gleisverbau wird mittels erschütterungsarmen Pressverfahren hergestellt. Vor Beginn der Maßnahme wird eine Beweissicherung durchgeführt.

9.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

9.2.1 Schutzgut „Mensch“

Die schalltechnische Untersuchung (2017) kommt zu dem Ergebnis, dass es rechnerisch während aller Bauabschnitte zu Überschreitungen der AVV Baulärm in der Nachbarschaft im Beurteilungszeitraum Tag kommt.

Tagsüber können mehrere Wohngebäude in der Nachbarschaft zur Baumaßnahme in einem Abstand von ca. 15 m bis ca. 30 m von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sein.

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, hierzu zählen insbesondere auch bau- und betriebsbedingte Geräusche. In einer schalltechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 12) wurden die baubedingten Schallimmissionen durch die Baumaßnahmen am Hp Peißenberg Nord für die schutzbedürftige Nachbarschaft ermittelt und bewertet. Die Untersuchung zu den betriebsbedingten Immissionen kommt zu dem Ergebnis, dass innerhalb und außerhalb des Änderungsabschnittes keine wesentlichen Änderungen im Sinne der 16. BImSchV gegeben sind, die einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen auslösen würden.

Die baubedingten Schallimmissionen durch die Baustelle wurden nach den Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt. Nacharbeiten sind beim Bauvorhaben nicht vorgesehen. Es ist geplant, dass alle Hauptbautätigkeiten im Beurteilungszeitraum Tag (7:00 - 20:00 Uhr) stattfinden. Arbeiten auf den BE-Flächen können während der gesamten Baumaßnahme stattfinden. Für alle Bauphasen von 6 Wochen wurde für die Arbeiten tagsüber eine durchschnittliche tägliche Betriebsdauer der lärmintensiven Baumaschinen von max. 8 h bereits berücksichtigt. Da die Bauarbeiten mehrere Wochen dauern entspricht dies der üblichen Baupraxis.

Zur Minimierung von potenziellen Betroffenheiten werden Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen gemäß Kap. 9.1.3 vorgesehen. In den geplanten Maßnahmen stecken umfangreiche Potenziale zur Minderung der baubedingten Schal-

limmissionen, so dass bei deren Berücksichtigung nicht mehr zumutbare Belästigungen auf ein Mindestmaß reduziert werden können.

Zudem ändert sich mit dem Baufortschritt die Lage der Arbeitsstelle über die Bahnsteiglänge. So werden im Bauablauf die lärmintensiven Baumaschinen nur zeitweise in unmittelbarer Nähe der betroffenen Gebäude zum Einsatz kommen.

9.2.2 Schutzgut „Tiere Pflanzen und biologische Vielfalt“

Unter Berücksichtigung der allgemeinen gesetzlichen Schutzbestimmungen des § 39 Abs. 5 BNatSchG (Beschränkung der Gehölzrückschnitte auf die Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar) kann auch eine Beeinträchtigung von Fledermäusen ausgeschlossen werden.

Der Gehölzbestand mit teils alten Gehölzen weist ein Lebensraumpotenzial für Brutvögel auf. Durch Beachtung der allgemeinen gesetzlichen Schutzbestimmungen des § 39 Abs. 5 BNatSchG (Beschränkung der Gehölzrückschnitte auf die Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar) kann eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten i.S. des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG von brütenden Vogelarten ausgeschlossen werden. Auch eine Beschädigung von Gelegen sowie eine Verletzung bzw. Tötung von Jungvögeln gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird durch die zeitliche Beschränkung der Baufeldberäumung ausgeschlossen.

Mit dem Vorhaben sind keine erheblichen dauerhaften Auswirkungen auf die Biologische Vielfalt verbunden.

9.2.3 Schutzgüter „Boden und Fläche“

Es liegen keine Hinweise auf vorhandene schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen, Altlasten, altlastenverdächtige Flächen oder Deponien vor. Die Bereitstellungsfläche für potentiell kontaminiertes Aushub- und Abbruchmaterial wird versiegelt oder z.B. mit Folienlage vor Schadstoffeinträgen geschützt.

Durch das Vorhaben entstehen keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche. Die BE-Fläche wird wiederhergestellt. Durch den neuen Bahnsteig werden zwar Flächen neu versiegelt, jedoch werden durch den Abbruch des öst-

lich des BÜ befindlichen Bahnsteigs und den Abbruch der gemauerten Wetter-
schutzanlage Flächen entsiegelt, sodass es hier insgesamt zu einer Entsiegelung
von Flächen kommt.

9.2.4 Schutzgut „Wasser“

Im unmittelbaren und mittelbaren Wirkraum des Vorhabens besteht gemäß Hoch-
wasserrisikokarte (§ 74 WHG) keine Gefährdung durch ein 100-jähriges Hoch-
wasserereignis. Demnach ist im Vorhabensbereich nicht mit einem Überflutungser-
eignis zu rechnen.

Im unmittelbaren und mittelbaren Wirkraum des Vorhabens ist kein festgesetztes
Überschwemmungsgebiet vorhanden.

Im unmittelbaren und mittelbaren Vorhabensbereich sind kein festgesetztes Was-
serschutzgebiet und kein Heilquellenschutzgebiet vorhanden.

9.2.5 Sonstige Schutzgüter

In Bezug auf sonstige Schutzgüter sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu
erwarten.

9.3 Bewertung der Umweltauswirkung

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme in Kapitel 9.1.1 ist bei keiner
weiteren Tierart eine Beeinträchtigung zu erwarten.

Zur Begrenzung der Geräuschbelastungen während der Bauzeit werden die All-
gemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) sowie
die 32. BImSchV beachtet, sowie die in Kap. 9.1.3 erwähnten Vermeidungs- bzw.
Verminderungsmaßnahmen beachtet bzw. umgesetzt.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Die umzubauenden bzw. neu zu errichtenden Anlagen liegen größtenteils auf bahneigenen Flächen. Dauerhafter Grunderwerb von Dritten ist nicht erforderlich.

Die vorübergehende Inanspruchnahme ist im Grunderwerbsplan (Anlage 5) und im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 6) dargestellt.

Die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsfläche ist auf Fremdgrund vorgesehen. Für diese Fläche (Flur-Nr. 2288/8) ist eine vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich. Das Benehmen mit den betroffenen Eigentümern wurde hergestellt. Als Alternative zur BE-Fläche wurden Recherchen zum Flurstück 2355/2 angestellt und dabei keine Zustimmung vom Eigentümer erwirkt. Andere BE-Flächen stehen nicht zur Verfügung.

Für den Anschluss des Regenrückhaltebeckens an den kommunalen Kanal sind eine vorübergehende Inanspruchnahme während der Baumaßnahme sowie eine dingliche Sicherung der Entwässerungsleitung auf dem Flurstück Nr. 2394 erforderlich. Das Grundstück befindet sich im Eigentum des Marktes Peißenberg.

Weitere Grundstücke Dritter sind von der Baumaßnahme nicht betroffen

10.2 Kabel und Leitungen

Die im Baubereich befindlichen Leitungen sind im Kabel- und Leitungslageplan (Anlage 10) dargestellt. Geplante Maßnahmen sind bei 5.4 beschrieben.

10.3 Straßen und Wege

In unmittelbarer Umgebung zum Baubereich befindet sich nördlich der Dornbichlweg. Die Ludwigstraße kreuzt die Bahnstrecke in Bahn-km 6,458. Die Straßenbaulast der beiden vorgenannten Straßen liegt beim Markt Peißenberg. Beide Straßen stehen durchgängig für den Verkehr zur Verfügung. Durch den Baustellenverkehr entstehen geringe Wartezeiten.

10.4 Kampfmittel

Durch die Luftbilddatenbank Dr. Carls GmbH ist eine Kampfmittelvorerkundung durchgeführt worden. Gemäß Auswertung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Beim Rückbau der Bahnsteige fallen insbesondere Beton, Boden und Steine sowie Asphalt an, die im Rahmen der Baumaßnahme entsorgt werden müssen.

Hierzu wurde ein Bodenverwertungs- und Entsorgungs-Kurzkonzept erstellt, welches die geschätzten anfallenden Massen und bisherigen Einstufungen enthält. Gemäß BoVEK-Kurzkonzept werden nur gering belastete Materialien im Vorhaben erwartet, die gemäß BoVEK beprobt und ordnungsgemäß gemäß Entsorgungskonzept entsorgt werden. Die in Unterlage 11.2 beschriebenen Maßnahmen zum Schutz werden eingehalten.

10.6 Gewässer

Ca. 300 m südwestlich der Verkehrsstation Peißenberg Nord befindet sich der Fendter Bach.

10.7 Land- und Forstwirtschaft

Die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsfläche auf dem Flurstück 2288/8 befindet sich auf einer landwirtschaftlich genutzten Fläche.

Weitere land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen werden im Zuge des Bauvorhabens nicht in Anspruch genommen.

10.8 Brand- und Katastrophenschutz

Ein Brandschutzkonzept ist für den Hp Peißenberg Nord nicht erforderlich.

Bahnsteig und Zuwegung dient im Bedarfsfall auch als Fluchtweg. Die erforderliche Breite gemäß IVE-Studie wird eingehalten.

Die maßgeblich im EBA-Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (Kapitel 1.4) geforderten Aussagen zum Brand-

schutz werden nachstehend genannt.

10.8.1 Aussagen zur gesicherten Erschließung

Verkehrsstation

Der Außenbahnsteig wird über die Ludwigstraße erschlossen und ist von dort über einen geeigneten Gehweg zugänglich.

Feuerwehrezufahrt und Flächen für die Feuerwehr

Der Hp Peißenberg Nord kann von der Feuerwehr über die Ludwigstraße angefahren werden. Für die Feuerwehr stehen öffentliche Verkehrsflächen auf der Ludwigstraße östlich der Verkehrsstation zur Verfügung. Ein Löschangriff ist grundsätzlich über den vorhandenen Erschließungsweg möglich.

Eine besondere Beschilderung der Zufahrten ist nicht erforderlich.

10.8.2 Nutzungseckdaten (verkehrliche Nutzung, Personenhöchstzahlen)

Der Hp Peißenberg Nord verfügt über einen Außenbahnsteig. Die Strecke 5450 ist im Hp Peißenberg Nord eingleisig und nicht elektrifiziert.

Bahnlinie: Strecke 5450 (Weilheim - Peißenberg)

Streckenkilometer: 6,5+10

Bahnbetriebliche Nutzung: Personennahverkehr

sowie Umleitstrecke für Güterverkehr

Zuggattung TW 64X

Besetzungsgrad 120 %

Reisendenzahlen: Angaben von der DB Station & Service AG ermittelt als Ausgangsdaten für IVE-Analyse:

Einsteiger: 19 Personen

Aussteiger: 24 Personen

Personenaufkommen zur Risikoberechnung:
379 Personen

Das maximale Reisendenaufkommen pro Tag

wurde mit 64 Personen angegeben.

Gefährdungsstufe: Stufe 1 nach EBA-Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes Ziffer 4.1

10.8.3 Grundsatzfragen zu Evakuierung

Abgänge vom Bahnsteig für die Evakuierung

Für die Reisenden in der Verkehrsstation steht vom Außenbahnsteig ein geneigter Gehweg zur Verfügung, der an die Ludwigstraße angeschlossen ist.

Rettungswege / Rettungswegmöglichkeiten gemäß Ril 813.0105

Die Kriterien für die im Hochbau üblichen, teilweise umfangreichen Ausstattungen von Rettungswegen sind auf Bahnsteige oberirdischer Personenverkehrsanlagen außerhalb von Bahnsteighallen gemäß Ril 813.0105 Abschnitt 4 Pkt. (3) nicht übertragbar, da es sich nicht um Gebäude im hochbaulichen Sinn handelt. Daher wird hier der Begriff der „Rettungswegmöglichkeiten“ verwendet.

Bei der Station Peißenberg Nord handelt es sich um einen oberirdischen Bahnsteig außerhalb von Bahnsteighallen, daher sind „Rettungsmöglichkeiten“ vorzusehen. Die technischen Ausstattungsvorgaben für Rettungswege gelten für Rettungswegmöglichkeiten nicht. Es ist grundsätzlich weder eine Rettungswegbeschilderung noch eine Notbeleuchtungsanlage erforderlich.

Rettungswegmöglichkeiten sind brandlastarm zu gestalten, um der Gefahr von Feuer und Rauch vorzubeugen.

Evakuierungsnachweis

Der Nachweis der ausreichenden Rettungswegmöglichkeiten wird gemäß Ril 813.0105 Abschnitt 4 Pkt. (3) mittels eines standardisierten Nachweises geführt. Gemäß dem Ergebnis des Nachweises ausreichender Rettungsmöglichkeiten durch die IVE vom 14.11.2017 ist für den Bahnsteig bei einer pauschal gesetzten Rettungszeit von 540 s folgende Risikostufe ermittelt worden:

Bahnsteig	Rettungszeit	Risikostufe	Maßnahmen
Außenbahnsteig	540 s	tolerabel	Keine erforderlich

Gemäß dem Ergebnis des Nachweises ausreichender Rettungsmöglichkeiten durch die IVE ist für den Bahnsteig bei einer pauschal gesetzten Rettungszeit von 540 s die Risikostufe „tolerabel“ ermittelt worden. Somit ist durch die IVE-Analyse nachgewiesen, dass für die Verkehrsstation ausreichende Rettungsmöglichkeiten bestehen.

Zur Sicherstellung ausreichender Rettungswegmöglichkeiten ist eine hindernisfreie Breite von 1,20 m auf dem gesamten Weg vom Zugausstieg auf dem Bahnsteig bis in den sicheren Bereich dauerhaft zu gewährleisten. Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheit der Bahnsteige und der ausreichenden Erschließung. Die Personen auf dem Bahnsteig können die Verkehrsstation im Gefahrenfall auf öffentliche Verkehrsflächen verlassen.

10.8.4 Möglichkeiten wirksamer Rettungs- und Löscharbeiten

Zugänglichkeit des Bahnsteigs für die Feuerwehr

Siehe Kapitel 10.8.1

Löschwasserversorgung

Generell kann für Bahnsteige im Freien ohne besondere Brandlasten analog zu einem Brand auf freier Strecke die ausreichende Versorgung mit Löschwasser durch Behälterfahrzeuge oder Tanklöschfahrzeuge der Feuerwehr erfolgen. Dies gilt gleichermaßen für den Brand eines Reisezugwagens oder Triebwagens in der Verkehrsstation, so dass für die Bahnsteige kein Nachweis der ausreichenden Löschwasserversorgung entsprechend Abschnitt 5, Tabelle 1 des DVGW-Arbeitsblattes W 405 erforderlich ist.

10.8.5 Grundsatzfestlegungen zum baulichen Brandschutz

Gemäß Ril 813.0105 sind die Kriterien für die im Hochbau üblichen, teilweise umfangreichen Ausstattungen von Rettungswegen und Gebäuden auf oberirdische Bahnsteige im Freien nicht übertragbar, da es sich nicht um Gebäude im hochbau-

Vorhaben:

Peißenberg Nord- Umbau Verkehrsstation

Strecke 5450 Weilheim (Obb.) - Peißenberg

Planfeststellungsabschnitt: km 6,250 - 6,670



lichen Sinn handelt. Die materiellen Anforderungen der Landesbauordnungen für den Gebäudebrandschutz sind hierbei nicht übertragbar. Das Wetterschutzhaus auf dem Bahnsteig gehört gemäß MBO maximal der Gebäudeklasse 3 an. Somit sind für den Hp Peißenberg Nord keine Festlegungen zum baulichen Brandschutz erforderlich.

11 Abkürzungen

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BE	Baustelleneinrichtung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRB	Bayrische Regiobahn
BÜ	Bahnübergang
DB	Deutsche Bahn
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
EG	Empfangsgebäude
ESTW-R	Elektronisches Stellwerk
F-Kasten	Fernsprecher-Kasten
Fdl	Fahrdienstleiter
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOK	Geländeoberkante
GSM	Global System for Mobile Communications
Hp	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
KOSTRA-DWD	Koordinierte Starkniederschlagsregionalisierung und -auswertung des Deutschen Wetterdienstes
MBO	Musterbauordnung
Nr.	Nummer
Obb.	Oberbayern
Ril	Richtlinie

RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
SO	Schienenoberkante
S&S	Station und Service
TEN	Transeuropäisches Netz
ToB	Tragschicht ohne Bindemittel
TuZ	Technisch unterstützter Zugleitbetrieb
VNB	Versorgungsnetzbetreiber
WSA	Wetterschutzanlage