

Ausfertigung



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München  
Arnulfstraße 9/11  
80335 München  
Az: 65113-651pä/004-2018#007  
Datum: 31.01.2020

## Planfeststellungsbeschluss

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015, Az.:  
61134-611pps/001-2300#003,

gemäß §§ 18, 18 d AEG i.V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG

für das Vorhaben „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München,  
Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 München West, Bereich Laim bis  
Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof“

in der Landeshauptstadt München

hier

„4. Planänderung“

(Umweltverbundröhre)

Bahn-km 101,242 - 101,89 der Strecke 5547 Bf München Laim  
– München Leuchtenbergring Bft

Vorhabenträger:

DB Netz AG  
DB Station&Service AG  
DB Energie GmbH  
vertreten durch die  
DB Netz AG  
Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke  
Arnulfstraße 27  
80335 München

Auf Antrag der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH (im Folgenden Vorhabenträger genannt), diese vertreten durch die DB Netz AG, Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach §§ 18, 18d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Verfügender Teil**

#### **A.1 Feststellung des Plans**

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 München West, Bereich Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof“ in der Landeshauptstadt München wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt. Die Regelungen des festgestellten Planes gelten insoweit auch für einen durch die gegenständliche Planänderung erweiterten Planungsgegenstand.

Gegenstand der Planänderung sind im Wesentlichen Änderungen am planfestgestellten Neubau der Eisenbahnüberführung Wotanstraße (Umweltverbundröhre), eine Verschiebung des planfestgestellten Zugangsbauwerkes Ost zu den S-Bahnsteigen, eine Verlängerung von Bahnsteigdächern, eine Verbreiterung der westlichen Bushaltestelle sowie die Verlängerung der westlichen und der östlichen Bushaltestellen der Umweltverbundröhre.

## A.2 Planunterlagen

Folgende Planunterlagen werden festgestellt und ändern bzw. ergänzen die mit Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 festgestellten Planunterlagen.

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
<b>0</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b>	Nur zur Information
<b>1</b>	<b>Erläuterungsbericht</b> zur Planänderung Stand: 24.01.2020	
<b>2</b>	<b>Bauwerksverzeichnis</b> zur Planänderung Stand: 03.05.2019	
<b>4</b>	<b>Lagepläne</b>	
4.0	Legende zu Lageplänen M 1:1000	Nur zur Information
4.2 D	Lageplan Bau-km 100,8+93 - 101,6+05 Stand: 28.02.2019, Maßstab 1:1000	
<b>8</b>	<b>Ingenieurbauwerke</b>	
8.2.1B	Umweltverbundröhre (UVR) mit Zugang Ost zur S-Bahnstation Laim, Bau-km 101,3+45 Übersicht, Draufsicht Stand: 28.02.2019, Maßstab 1:250/2500	
8.2.2.C	Umweltverbundröhre (UVR) mit Zugang Ost zur S-Bahnstation Laim, Bau-km 101,3+45 Schnitte A-A, B-B, C-C Stand: 13.01.2020, Maßstab 1:100/200	
8.2.3C	Umweltverbundröhre (UVR) mit Zugang Ost zur S-Bahnstation Laim, Bau-km 101,3+45 Schnitte D-D, E-E, F-F, H-H Stand: 28.02.2019, Maßstab 1:100	
8.2.4C	Umweltverbundröhre (UVR) mit Zugang Ost zur S-Bahnstation Laim, Bau-km 101,3+45 Draufsicht Stand: 28.02.2019, Maßstab 1:200	
8.2.7B	Umweltverbundröhre (UVR) mit Zugang Ost zur S-Bahnstation Laim, Bau-km 101,3+45 Höhenplan Stand: 28.02.2019, Maßstab 1:500/50	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
<b>15</b>	<b>Grunderwerb</b>	
15.1	Grunderwerbsverzeichnis, Stand 24.01.2020	
15.2.0	Legende zu Grunderwerbsplänen	Nur zur Information
15.2.1C	Grunderwerbsplan Bau-km 100,6+00 - 100,8+93, Stand: 03.05.2019, Maßstab 1:1000	
15.2.2C	Grunderwerbsplan Bau-km 100,8+93 - 101,6+05, Stand 03.05.2019, Maßstab 1:1000	
<b>16</b>	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>	
16.0	Legendenheft Landschaftspflegerischer Begleitplan Stand: 03.05.2019	Nur zur Information
16.2.1C	Konfliktplan Bau-km 100,6+00 - 101,5+06 Stand: 28.02.2019, Maßstab 1:2500	
16.3.2C	Maßnahmenplan Bau-km 100,8+93 -101,6+05 Stand: 28.02.2019, Maßstab 1:1000	
<b>17</b>	<b>Brandschutz- und Rettungskonzept</b>	Nur zur Information
17.4C	Ganzheitliches Brandschutzkonzept EÜ Wotanstraße (neu) Sogenannte Umweltverbundröhre (UVR) in München Stand: 30.10.2018	
<b>18</b>	<b>Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft</b>	Nur zur Information
18.1.1	Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Antrag Stand 30.04.2019 mit Beilagen 1 und 2	
<b>19</b>	<b>Schalltechnische Untersuchungen</b>	Nur zur Information
19.3.1.1	Schalltechnisches Gutachten Umweltverbundröhre Laim (UVR) Nordportal Stand: 24.04.2019 mit Änderungen vom 30.01.2020 (Seiten 16-19)	
19.5.4	Ergänzende Stellungnahme zum Baulärm UVR vom 09.01.2020	
<b>20</b>	<b>Erschütterungstechnische Untersuchungen</b>	Nur zur Information
20.1.1	Ergänzende Stellungnahme zu Erschütterungseinwirkungen während des Betriebs vom 09.01.2020	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
20.1.2	Ergänzende Stellungnahme zu Erschütterungseinwirkungen während der Bauzeit vom 09.01.2020	
<b>22</b>	<b>Sonstige Gutachten</b>	Nur zur Information
22.1.A	Schadstoff und Emissionsgutachten Umweltverbundröhre Laim Stand: 13.02.2019	
22.1.1	Ergänzende Stellungnahme zu Immissionen Luftschadstoffe – Änderungen der Verkehrsbelastung vom 14.01.2020	

Die durch diesen Beschluss festgestellten Änderungen an Planunterlagen des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 sind im Erläuterungsbericht zur Planänderung beschrieben und in den weiteren Planunterlagen grundsätzlich in grüner Farbe gekennzeichnet.

Änderungen, die sich während des Planänderungsverfahrens ergeben haben, sind in der Farbe dunkelviolett kenntlich gemacht.

### A.3 Konzentrationswirkung

Neben der Planfeststellung sind weitere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)), soweit im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich darauf hingewiesen wird.

### A.4 Nebenbestimmungen

#### A.4.1 Immissionsschutz

- a) Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass das Immissionsgutachten der Unterlage 22.1A vom Baureferat der Landeshauptstadt München im Nachgang zum Genehmigungsverfahren mit plausiblen Annahmen zur Verkehrsmenge überarbeitet und Schadstofflüfter bei nachgewiesenem Bedarf installiert werden.

- b) Der vom Vorhabenträger beauftragte Immissionsschutzbeauftragte hat im Rahmen der Messüberwachung mögliche Störungen der Arzneimittelzubereitung der Ambigon Apotheke zu überprüfen und ggf. in Abstimmung mit dem Inhaber der Apotheke notwendige Schutzmaßnahmen vorzusehen.

#### **A.4.2 Naturschutz- und Landschaftspflege/Artenschutz**

Nach dem Rückbau der Reptilienschutzmaßnahmen für das Projekt „MY.O“ hat der Vorhabenträger seine Schutzmaßnahmen anzupassen, wenn dies zur Einhaltung der artenschutzrechtlichen Belange/Auflagen in der Zone ökologischer Vernetzung erforderlich wird.

#### **A.4.3 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Die im letzten Absatz auf Seite 20 des Erläuterungsberichtes unter der Überschrift „Einwirkungen der Versickerung auf das ESV-Gelände“ aufgeführten Maßnahmen (Kontinuierliche Beobachtung der Wasserstände im Brunnen und in der Unterführung mit einem Datenlogger sowie individuelle Regulierbarkeit der Einleitmengen in die nächstgelegenen Brunnen) sind durchzuführen.

#### **A.4.4 Brandschutz**

Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Erklärungen des Baureferates München im Schreiben vom 09.01.2020, dass die von der Branddirektion erhobenen Auflagen und Hinweise aus der Gesamtstellungnahme der Landeshauptstadt München vom 13.10.2019 (richtig 13.11.2019) berücksichtigt bzw. notwendige Gutachten aktuell erstellt werden, umgesetzt werden.

#### **A.5 Zusagen**

Soweit der Vorhabenträger im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen oder 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.5.1 Zusagen gegenüber der Landeshauptstadt München**

### **A.5.1.1 Zusagen in Bezug auf die Belange Naturschutz und Landschaftspflege/Artenschutz**

- a) Die Schutzmaßnahme S4 wird in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München und der umweltfachlichen Bauüberwachung fachgerecht umgesetzt.
- b) Die Details der Umsetzung der Maßnahme A/G2 werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München rechtzeitig besprochen.
- c) Die Maßnahme G5 wird rechtzeitig mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München abgestimmt.

### **A.5.1.2 Zusagen in Bezug auf die Belange der Münchner Stadtentwässerung**

Die Auflagen und Hinweise der Münchner Stadtentwässerung in der Stellungnahme der Landeshauptstadt München vom 13.10.2019 (richtig 13.11.2019) werden berücksichtigt.

### **A.5.1.3 Zusagen zur Barrierefreiheit**

Um in der Ausführung der Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit zum Zeitpunkt der Ausführung nach dem neuesten Stand der Technik bauen zu können, werden mit den entsprechenden Trägern öffentlicher Belange im weiteren Planungsprozess einvernehmlich abgestimmte Fortschreibungen der Genehmigungsplanung zur barrierefreien Ausgestaltung z.B. hinsichtlich Bodenindikatoren, Einstiegshöhen und sonstiger Ausstattung (z.B. Sprachausgabe für Dynamische Fahrgastanzeigen auf Anforderung) realisiert.

## **A.5.2 Zusagen gegenüber dem Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern**

### **A.5.2.1 Zusagen zu baubedingten Erschütterungen**

Die in der Stellungnahme des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern vom 14.11.2019 genannten weitergehenden Anforderungen zu baubedingten Erschütterungen werden beachtet und im Rahmen der Baudurchführung umgesetzt.

### **A.5.2.2 Zusagen zu den Belangen von Klima und Luft**

Das in der Stellungnahme des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern vom 14.11.2019 angefügte Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“ wird in der Planung, Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt.

## **A.6 Entscheidung über 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**

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

## **A.8 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.



## **A.9 Hinweise**

- a) Die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) sind zu beachten.
- b) Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu überprüfen, ob die im Brandschutzkonzept auf den Seiten 33 ff. genannten betrieblichen Maßnahmen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der westlichen und östlichen Haltestelle der Umweltverbundröhre dann noch einem aktuellen Stand entsprechen oder ob weitere bzw. ergänzende Festlegungen zu treffen sind.

## **B Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand der Planänderung**

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015, Az.: 61134-611pps/001-2300#003, hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, den Plan für das Bauvorhaben „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 München West, Bereich Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof“ festgestellt.

Gegenstand der vorliegenden Planänderung ist eine Änderung der festgestellten Planung unterhalb der Verkehrsstation Laim und im nördlichen Rampenbereich. Sie führt im Wesentlichen zu geänderten Abmessungen des planfestgestellten Neubaus der Eisenbahnüberführung Wotanstraße (Umweltverbundröhre), einer Verschiebung des planfestgestellten Zugangsbauwerkes Ost zu den S-Bahnsteigen, einer Verlängerung von Bahnsteigdächern, einer Verbreiterung der westlichen Bushaltestelle sowie der Verlängerung der westlichen und der östlichen Bushaltestellen der Umweltverbundröhre. Die Planänderung ist insbesondere veranlasst durch die gegenwärtige und für die Zukunft prognostizierte Verkehrsentwicklung in Verbindung mit geänderten Regelwerken.

Einzelheiten zu Anlass und Umfang des Vorhabens ergeben sich überdies aus dem Erläuterungsbericht und den sonstigen Unterlagen zur Planänderung. Hierauf wird im Einzelnen verwiesen.

### B.1.2 Durchführung des Planänderungsverfahrens

Ein Antrag der DB Netz AG vom 02.07.2018 auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens nach §§ 18, 18d AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG ging am 03.07.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, ein.

Die Planänderungsunterlagen wurden auf Verlangen des Eisenbahn-Bundesamtes mehrfach überarbeitet.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 10.08.2018 hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

Da Bemühungen des Vorhabenträgers, Zustimmungserklärungen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange einzuholen, scheiterten, hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 14.10.2019 die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange am Planänderungsverfahren beteiligt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Landeshauptstadt München
2	Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität
3	Wasserwirtschaftsamt München
4	Bayerisches Landesamt für Umwelt
5	Regierung von Oberbayern

Daraufhin gingen folgende Stellungnahmen ein, die Bedenken, Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen enthalten:

1	Landeshauptstadt München, Stellungnahme vom 13.11.2019 (richtig: 13.11.2019)
---	--

2	Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität, Stellungnahme vom 15.11.2019
3	Wasserwirtschaftsamt München, Stellungnahme vom 07.11.2019, Az: 1.1-3532-M-24599/2019
4	Bayerisches Landesamt für Umwelt, Stellungnahme vom 15.11.2019, Az. 11-353598950/2019
5	Regierung von Oberbayern, Stellungnahme vom 14.11.2019, Az. 31.2.3532-1-OG 054 sowie Stellungnahme des Sachgebietes 23.2 vom 25.11.2019, Az.: 23.2-3623.4-4-15

Zudem hat das Eisenbahn-Bundesamt eine durch die Planänderung betroffene Gesellschaft gemäß § 28 VwVfG angehört. Diese hat sich mit Schreiben vom 22.11.2019 zum Vorhaben geäußert.

Die eingegangenen Schreiben der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden dem Vorhabenträger zur Kenntnis und mit der Bitte um Stellungnahme übersandt.

Mit Schreiben vom 03.12.2019, eingegangen beim Eisenbahn-Bundesamt am 09.12.2019 und mit Schreiben vom 14.01.2020, eingegangen beim Eisenbahn-Bundesamt am 15.01.2020, übermittelte der Vorhabenträger Erwidern zu den Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange und einer privaten Gesellschaft.

Mit E-Mail vom 24.01.2020 legte der Vorhabenträger 2 Stellungnahmen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom 21.01.2020 (Az. 11-3535-5509/2020) und vom 23.01.2020 (Az. 11-3535-7318/2020) vor.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung sind §§ 18, 18 d AEG i.V. m. § 76 Abs. 3 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 betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Durchführung des Vorhabens ist noch nicht abgeschlossen. Da nunmehr vor Fertigstellung des Vorhabens der Plan geändert werden soll, ist ein Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG erforderlich.

Eine Planänderung im Sinne von § 76 VwVfG liegt vor, wenn das genehmigte, aber noch nicht fertiggestellte Vorhaben zwar hinsichtlich sachlich und räumlich abgrenzbarer Teilmaßnahmen geändert wird, die Identität des Vorhabens jedoch gewahrt bleibt. Die Planänderung erfasst grundsätzlich auch eine Erweiterung oder Reduzierung des Vorhabens.

Ein Planänderungsverfahren nach § 76 Abs. 2 VwVfG, wie ursprünglich vom Vorhabenträger beantragt, kam nicht in Betracht, da die Bemühungen des Vorhabenträgers, notwendige Zustimmungserklärungen einzuholen, erfolglos blieben.

Das Planänderungsverfahren konnte im vorliegenden Fall jedoch nach § 76 Abs. 3 VwVfG durchgeführt werden, da es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt und es sich bei dieser Änderung nicht um eine Änderung handelt, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Unwesentlich ist eine Änderung insbesondere dann, wenn sie im Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist, also Umfang Zweck und Auswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleich bleiben und nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile geändert werden sollen. Gemessen am Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 in Gestalt der 2. Planänderung vom 06.11.2019 ist die gegenständliche Planänderung aus den folgenden Gründen unwesentlich: Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt 1 ist ein rund 5,3 km langer, abschnittsweiser Neubau einer zweigleisigen S-Bahnstrecke mit einem einzigen unterirdischen Stationsbauwerk am Hauptbahnhof. Die gegenständliche Planänderung ändert dieses Vorhaben lediglich punktuell im Bereich der Verkehrsstation Laim ab. Durch die Planänderung werden weder Umfang noch Zweck des

planfestgestellten Vorhabens, dem Neubau einer 2-gleisigen, überwiegend unterirdisch in zwei Eisenbahntunneln geführten S-Bahnstrecke von Laim bis Stachus mit Haltepunkt unter dem Münchner Hauptbahnhof als Verknüpfungspunkt mit dem öffentlichen Personennachverkehr berührt. Auch wesentlich andere Auswirkungen sind mit der Planänderung nicht verbunden.

## **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach §§ 18, 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das gegenständliche Vorhaben bezieht sich, wie unter B.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, auf Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes. Im Rahmen des § 78 VwVfG ist das Eisenbahn-Bundesamt zudem zuständige Planfeststellungsbehörde für die gegenständlichen Änderungen bezüglich der von der Landeshauptstadt München geplanten Umweltverbundröhre.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

Für das ursprüngliche Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das antragsgegenständliche Änderungsverfahren betrifft die Änderung von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne der Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 9 Abs. 1 UVPG durchzuführen. Im Ergebnis der Vorprüfung ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

## **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens**

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Das durch diesen Beschluss geänderte Vorhaben genügt dem in der Rechtsprechung entwickelten Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen.

Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Beschluss zugelassene Änderung im Bereich der Verkehrsstation Laim schränkt weder deren Funktion noch deren Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

Die mit dieser Planänderung genehmigten Änderungen sind vernünftigerweise geboten, weil sie die in der Metropolregion München gerade in den letzten Jahren verstärkte Bevölkerungsentwicklung und die sich daraus ergebende zukünftige Verkehrsentwicklung berücksichtigen.

#### **B.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Die gegenständliche Planänderung steht mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes in Einklang. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit sowie nachteilige Auswirkungen auf Rechte Dritter oder rechtlich geschützte Interessen Dritter sind nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der grundsätzlichen Charakteristik der Baugrundverhältnisse ergeben sich durch die Planänderung folgende Änderungen zur Planfeststellung:

- Geänderter Anströmwinkel des Grundwassers auf das Bauwerk um 3 Grad auf maximal 25 Grad.
- Bauwasserhaltung für die etwa 200 m<sup>2</sup> größere Baugrube, die über einen Zeitraum von 162 Wochen betrieben wird.
- Erhöhung der maximal zu fördernden und versickernden Bauwassermenge von 95 l/s und insgesamt 3.940.000 m<sup>3</sup> auf 300 l/s und insgesamt ca. 23.591.160 m<sup>3</sup>.

Das Wasserwirtschaftsamt München äußerte sich mit Schreiben vom 07.11.2019 wie folgt: Durch den geänderten Anströmwinkel auf das Bauwerk ändere sich der Aufstau nur unmaßgeblich und befinde sich mit unter 2 cm im tolerierbaren Bereich. Durch die Erhöhung der Förder- und Sickermenge des Bauwassers würden für die Förderung 33 Förder- und 4 Schachtbrunnen und für die Versickerung 9 Schluckbrunnen erforderlich. Die maximale Einstauhöhe der Brunnen liege mit 522,0 ü NN ca. 0,3 m unter der Fundamentunterkante des mindestens 36 m entfernten Nebengebäudes V auf

dem angrenzenden Gelände des Eisenbahnersportvereins. Gemäß UVP-Prüfung ergäben sich für das Schutzgut Wasser keine nachteiligen Beeinträchtigungen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehe mit den Änderungen Einverständnis, wenn die im Erläuterungsbericht im zweiten Absatz auf Seite 21 (jetzt Seite 20 letzter Absatz) zur Einhaltung der maximalen Aufstauhöhe der Brunnen angeführten Maßnahmen durchgeführt würden.

In seiner schriftlichen Erwiderung vom 03.12.2019 bestätigte der Vorhabenträger die Durchführung der an angegebener Stelle angeführten Maßnahmen. Entsprechende Auflagen wurden zudem in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Die Landeshauptstadt München (LHM) nahm mit Schreiben vom 13.10.2019 (richtig: 13.11.2019) zum Wasserrecht Stellung: Soweit sie erklärte, da bei der geplanten Bauwasserhaltung eine Erhöhung der Förderleistung von 95 l/s auf 300 l/s geplant sei, sei das Wasserwirtschaftsamt München als amtlich anerkannter Sachverständiger im Verfahren zu beteiligen und dessen Auflagen zwingend einzuhalten, wird auf die vorangegangenen Ausführungen in diesem Kapitel verwiesen.

Weiterhin äußerte die LHM in der genannten Stellungnahme, dass seitens der Münchner Stadtentwässerung festgestellt werde, dass die Verlängerung der westlichen Bushaltestelle auf nunmehr 58 m (bisher 48 m) hinsichtlich der entwässerungstechnischen Belange der Münchner Stadtentwässerung nicht relevant sei und forderte die Aufnahme von generellen Auflagen und Hinweisen in den Planänderungsbeschluss. Die geforderten Auflagen und Hinweise sind bereits zum großen Teil Gegenstand der Ursprungsplanfeststellung und gelten daher fort. Im Übrigen hat der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 13.01.2020 bestätigt, dass die geforderten Auflagen und Hinweise berücksichtigt werden. Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

### **B.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz**

Die gegenständliche Planänderung steht mit den Belangen von Natur und Landschaft und des Artenschutzes in Einklang. Es erfolgt kein Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 BNatschG.

Die Auswirkungen der gegenständlichen Planänderung beschränken sich auf den Wegfall von Eingriffen, die Änderung einer Schutzmaßnahme und die Änderung von Gestaltungsmaßnahmen.

Durch einen bebauungsplanbedingten Wegfall der Einschnittsböschung im nördlichen Rampenbereich der Umweltverbundröhre verläuft der ursprünglich geplante Reptilienschutzzaun S4 nicht mehr, wie ursprünglich vorgesehen, entlang der Böschung nach Norden, sondern wird nur noch bis nördlich des Betriebsgebäudes der Umweltverbundröhre geführt. Es ergibt sich eine Verringerung der S4-Maßnahme um rund 40 m. Der Verlauf des Reptilienschutzzaunes wird an die vorhandenen Reptilienschutzmaßnahmen des benachbarten Hochbauvorhabens angepasst. Die Schutzmaßnahme erfüllt weiterhin ihre Funktion.

Durch den Wegfall der Einschnittsböschung entfällt der anlagebedingte Eingriff auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt und eine ca. 0,07 ha große Gestaltungsmaßnahme (lockere Gehölzpflanzung aus standortheimischen Gehölzarten auf der Böschung). Der Wegfall der Böschung ist auch architektonisch begründet und städtebaulich befürwortet worden. Negative Auswirkungen auf das Stadtbild erfolgen daher nicht.

Im Zuge der Verschwenkung der Umweltverbundröhre nach Westen verringert sich die Gestaltungsmaßnahme G3 (Ansaat einer Saatmischung für Magerstandorte im öffentlichen Grün) um rund 250 m<sup>2</sup>.

Mit Stellungnahme der Landeshauptstadt München vom 13.10.2019 (richtig: 13.11.2019) erklärte diese, aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde sei der LBP Maßnahmenplan zu ändern, da der dargestellte Stand nicht mehr den Gegebenheiten entspreche. Seit der letzten Planänderung seien die Aufwertungsmaßnahmen für die Zauneidechse auf der Zone ökologischer Vernetzung (ZÖV) durchgeführt worden. Die Fläche sei auch als Verbringungsfläche für Zauneidechsen vorgehalten. Leider fehlten die zuletzt am 13.09.2019 geforderten Schutzmaßnahmen für die Zauneidechsen. Die Forderungen entsprächen auch dem im Abstimmungstermin am 10.01.2019 mitgeteilten Anforderungen.



Diesbezüglich hat der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 13.01.2020 überzeugend wie folgt dargelegt, dass eine Korrektur von Unterlagen derzeit nicht zielführend ist: Die aktuelle Lage der Zäune (Maßnahme S4) entspreche im gesamten Projektraum nicht 1:1 der in den LBP-Plänen dargestellten Lage. Im Rahmen einer genauen Betrachtung und einer detaillierten Planung (Ausführungsplanung) sei und werde die tatsächliche Lage des Zaunes bestimmt. Aus Anlage 16.3.2C gehe hervor, dass der Zaun durch den Entfall der Böschung und der damit einhergehenden Maßnahme G2 nur noch auf der Umweltverbundröhre stehen werde. Die exakte Lage weiche ggf. vor Ort aufgrund der örtlichen Gegebenheiten geringfügig ab. Da sich in diesem Bereich um die Umweltverbundröhre die Lage des Zaunes geringfügig in den letzten Monaten geändert habe, entspreche die im LBP Plan dargestellte Lage nicht 100 % den Gegebenheiten. Die Maßnahme S4 werde in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München und der umweltfachlichen Bauüberwachung fachgerecht umgesetzt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die abgegebene Zusage des Vorhabenträgers in den verfügbaren Teil des Beschlusses aufgenommen. Die Belange des Natur- und Artenschutzes werden damit ausreichend gewahrt.

Weiterhin erklärte die Landeshauptstadt in ihrer Stellungnahme vom 13.10.2019 (richtig: 13.11.2019), zwischenzeitlich habe es verschiedene Zusagen gegeben, die sich allerdings nicht in den Plänen darstellten. Zum Beispiel sei zugesichert worden, dass westlich und östlich an der Zone ökologischer Vernetzung Zäune mit Staubschutzmatten ortsfest aufgestellt würden. Die Bauzäune sollten im Plan und auch bei der Maßnahmebeschreibung auf Seite 32 ergänzt werden.

Diesbezüglich hat der Vorhabenträger plausibel dargelegt, dass die angesprochenen Anpassungen der Maßnahme S4 nicht im Zusammenhang mit der gegenständlichen Planänderung stünden, sondern im Rahmen eines anderen Projektes besprochen wurden. Daher sind diesbezüglich in dem hier gegenständlichen Verfahren keine Ergänzungen erforderlich.

Soweit die Landeshauptstadt München in ihrer Stellungnahme vom 13.10.2019 (richtig: 13.11.2019) erklärte, es sei auch sinnvoll, die Fläche A/G2 mit Gehölzpflanzungen und artenreicher Wiese statt Rasen zu gestalten und forderte, dies in den entspre-

chenden Planunterlagen zu ändern, äußerte sich der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 13.01.2020 wie folgt: Nördlich des Portals der Umweltverbundröhre entfällt die G2 Maßnahme. Südlich des Portals befindet sich eine Verkehrsinsel, welche nach der Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche wiederhergestellt werden würde (Maßnahme A/G2). Diese Fläche bleibe unberührt von der gegenständlichen Planänderung und werde in diesem Zuge nicht angepasst. Wie der Unteren Naturschutzbehörde mit einem Protokoll vom 11.01.2019 für weitere Maßnahmen bereits mitgeteilt worden sei, würden die Details der Umsetzung im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig besprochen. Dann werde es möglich sein, die Begründung im Detail mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung des Vorhabenträgers, dass es sich hierbei um Details der Ausführungsplanung handelt, die noch zwischen Vorhabenträger und Untere Naturschutzbehörde abgestimmt werden sollten. Die entsprechende Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen. Eine Korrektur von Unterlagen ist jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt insoweit nicht angezeigt.

Soweit die Landeshauptstadt München in ihrer Stellungnahme vom 13.10.2019 (richtig: 13.11.2019) forderte, im Maßnahmeplan bei der Maßnahme G5 „Eingrünung der Lärmschutzwände bzw. Verwendung von transparenten Lärmschutzwänden“ sollte ergänzt werden, dass diese vogelschlagsicher zu gestalten seien, legte der Vorhabenträger plausibel dar, dass die Maßnahme G5 unberührt von der gegenständlichen Planänderung bleibe, da insoweit keine Anpassung erfolge. Er erklärte aber, wie bei allen Maßnahmen werde die Ausführung der Maßnahme rechtzeitig vorher mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Die CA Immo Deutschland GmbH äußerte sich mit Schreiben vom 22.11.2019 auch namens und im Auftrag ihrer Tochtergesellschaften CA Immo München Nymphenburg GmbH & Co. KG und CA Immo München Ambigon Nymphenburg GmbH & Co. KG zum Vorhaben und erklärte in Bezug auf den auf Seite 26 des Erläuterungsberichtes genannten Reptilienschutzzaun, es sollte noch ein Hinweis aufgenommen werden, dass der Vorhabenträger nach Rückbau der Reptilienschutzmaßnahmen für das Projekt „MY.O“ seine Maßnahmen ggf. entsprechend anpassen müsse, damit die

artenschutzrechtlichen Belange/Auflagen in der Zone ökologischer Vernetzung zukünftig eingehalten würden.

Diesbezüglich erwiderte der Vorhabenträger, nach dem Rückbau der Reptilienschutzmaßnahmen für das Projekt „MY.O“ werde er die Maßnahmen anpassen, wenn dies zur Einhaltung der artenschutzrechtlichen Belange/Auflagen in der Zone ökologischer Vernetzung erforderlich sei. Die Planfeststellungsbehörde hat eine entsprechende Auflage in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

#### **B.4.4 Immissionsschutz**

Die gegenständliche Planänderung ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar. Das gilt sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase.

Die Regelungen dieses Beschlusses stellen sicher, dass schädliche Umwelteinwirkungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik soweit wie möglich vermieden und rechtliche Vorgaben eingehalten werden.

##### **B.4.4.1 Baubedingte Immissionen**

###### **B.4.4.1.1 Baubedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen**

###### **B.4.4.1.1.1 Baubedingter Luftschall**

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970, AVV Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter gilt.

Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm vom Vorhabenträger bzw. den Bauunternehmen zu beachten und bei Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte grundsätzlich (weitere) Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen. Von Maßnahmen zur Lärminderung kann

nach Ziffer 4.1 der AVV Baulärm allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z.B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

Im Erläuterungsbericht zur gegenständlichen Planänderung wird ausgeführt, dass die vorgesehenen Änderungen an der Lage oder der baulichen Ausstattung der Umweltverbundröhre keine geänderten Auswirkungen der baubedingten Schallimmissionen zur Folge haben.

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern erklärte in seiner Stellungnahme vom 14.11.2019, dass keine näheren Aussagen oder eine ergänzende schalltechnische Untersuchung zur Abschätzung der baubedingten Lärmauswirkungen für die verfahrensgegenständlichen Änderungen während der Bauzeit vorlägen. Aus fachlicher Sicht sollte noch eine ergänzende gutachterliche Abklärung unter Berücksichtigung der verfahrensgegenständlichen Äußerungen erfolgen. Im Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 seien grundsätzlich bereits umfangreiche Schallschutzmaßnahmen beauftragt. Es werde davon ausgegangen, dass die Nebenbestimmungen bzw. Zusagen unter A.4.1 bis A.4.2.1.2.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses auch ohne erneute Beauftragung uneingeschränkt weitergelten bzw. deren Fortgeltung entsprechend beauftragt werde. Sollten sich im Falle einer ergänzenden gutachterlichen Abklärung weitergehende Anforderungen ergeben, seien diese noch zu beachten und zu beauftragen.

Der Vorhabenträger hat daraufhin im Laufe des Verfahrens eine Stellungnahme der Firma Obermeyer Planen und Beraten GmbH vom 09.01.2020 als Anlage 19.5.4 vorgelegt, die wie folgt überzeugend darlegt, dass die Ausführungen im Erläuterungsbericht zum Baulärm zutreffend sind. „Im Rahmen der Baulärmuntersuchungen wird der gesamte Umbaubereich als „Flächenschallquelle“ berücksichtigt, da sich die Baumaschinen auf dem Baufeld bewegen. Um dies zu berücksichtigen, wird der berücksichtigte Schalleistungspegel gleichmäßig über das gesamte Baufeld verteilt und bildet die Grundlage der Berechnung. Da sich die Lageänderung weiterhin im untersuchten Baufeld befindet, ergeben sich keine Änderungen der Berechnungsergebnisse, so dass die Änderungen im Rahmen der Planänderung als unerheblich in Bezug auf den Bau anzusehen sind.“

Eine Neubeauftragung der Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2019 war nicht erforderlich, da diese auch für den Gegenstand dieser Planänderung uneingeschränkt fortgelten (vgl. insoweit die Ausführungen unter A.1 dieses Beschlusses).

#### **B.4.4.1.1.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt.

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungseinwirkungen können aber die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) als allgemein anerkannte Regeln der Technik herangezogen werden.

Im Erläuterungsbericht zur gegenständlichen Planänderung wird ausgeführt, für die Beurteilung der Erschütterungen während der Bauzeit gelten die bereits planfestgestellten Äußerungen uneingeschränkt fort. Im Rahmen der Planänderung ergäben sich keine Änderungen.

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern äußerte in seiner Stellungnahme vom 14.11.2019, eine erschütterungstechnische Untersuchung zur Abschätzung der baubedingten Erschütterungseinwirkungen für die verfahrensgegenständlichen Änderungen während der Bauzeit läge nicht vor. Da aufgrund des geringen Abstandes zu schutzwürdiger Bebauung und der geplanten Baumaßnahmen jedoch mit Erschütterungseinwirkungen zu rechnen sei, seien im jeden Fall die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 unter Ziffer A.4.2.1.3 auch für das verfahrensgegenständliche Vorhaben einzuhalten. Dies werde im Erläuterungsbericht vom Vorhabenträger zugesichert. Es werde davon ausgegangen, dass die Nebenbestimmungen bzw. Zusagen unter A.4.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2019 auch ohne erneute Beauftragung uneingeschränkt weitergelten bzw. deren Fortgeltung entsprechend beauftragt werde. Zusätzlich seien folgende weitergehende Anforderungen aufzunehmen:

- Die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 seien zu beachten. Anmerkung: Hierbei werde besonders auf die in 6.5.4.3 der DIN 4150 Teil 2 genannten Maßnahmen zur Minderung erheblicher Belästigungen hingewiesen.
- An schutzwürdigen Gebäuden und Anlagen, die sich in der Nähe der erschütterungsrelevanten Baumaßnahmen an der Umweltverbundröhre befänden, seien gebäude- bzw. anlagentechnische Beweissicherungen durchzuführen, um etwaige baubedingte Schäden und Veränderungen an Gebäuden und Anlagen festzustellen.

Der Vorhabenträger hat im Laufe des Verfahrens eine Stellungnahme der Firma Obermeyer Planen und Beraten GmbH vom 09.01.2020 als Anlage 20.1.2 vorgelegt, die wie folgt überzeugend darlegt, dass die Aussagen im Erläuterungsbericht zu baubedingten Erschütterungen zutreffend sind: Tatsächlich befinden sich die Bereiche mit den vorgesehenen Änderungen so weit von den nächstgelegenen Gebäuden entfernt, dass die im Planfeststellungsverfahren getroffenen Aussagen bezüglich einer Betroffenheit im Sinne der DIN 4150-2 bzw. 4150-3 weiterhin gültig sind. Die Änderungen im Rahmen der Planänderung sind in Bezug auf baubedingte Erschütterungen als unerheblich anzusehen.

Eine Neubeauftragung der Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2019 war nicht erforderlich, da diese in der Gestalt, die sie durch vorige Planänderungen erfahren haben, auch für den Gegenstand dieser Planänderung fortgelten (vgl. insoweit die Ausführungen unter A.1 dieses Beschlusses). Soweit die Regierung von Oberbayern nunmehr weitergehende Anforderungen gestellt hat, hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung vom 13.01.2020 zugesagt, diese zu beachten und im Rahmen der Baudurchführung umzusetzen. Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Die CA Immo Deutschland GmbH äußerte sich mit Schreiben vom 22.11.2019 auch namens und im Auftrag ihrer Tochtergesellschaften CA Immo München Nymphenburg GmbH & Co. KG und CA Immo München Ambigon Nymphenburg GmbH & Co. KG und wies darauf hin, dass sich im Erdgeschoss des Gebäudes Ambigon an der südwestlichen Seite die Ambigon Apotheke befinde. Hier müsse im Hinblick auf den Erschütterungsschutz insbesondere die Auflage A.4.2.1.3 d) des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses zur Arzneimittelherstellung beachtet werden.

Die genannte Auflage des Planfeststellungsbeschlusses bezog sich, wie sich aus Seite 422 des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses ergibt, auf eine Apotheke in der Schützenstraße. Da sich nicht vollständig ausschließen lässt, dass die gegenständliche Planänderung zu einer Störung der Arzneimittelzubereitung der Ambigon Apotheke führt, wurde im verfügenden Teil dieses Beschlusses die Auflage zum Immissionsschutz aufgenommen, dass der Immissionsschutzbeauftragte im Rahmen der Messüberwachung mögliche Störungen der Arzneimittelzubereitung der Ambigon Apotheke zu überprüfen und ggf. in Abstimmung mit dem Inhaber der Apotheke notwendige Schutzmaßnahmen vorzusehen habe.

#### **B.4.4.1.2 Bauzeitliche Beeinträchtigung von Klima und Luft**

Die durch die gegenständliche Planänderung erfolgenden Veränderungen verhalten sich bezüglich der Staubemissionen neutral.

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern erklärte in seiner Stellungnahme vom 14.11.2019, die gegenständliche Planänderung habe keine relevanten Änderungen der baubedingten Auswirkungen auf die Luftqualität zur Folge. Der Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 enthalte unter A.4.2.1.4 geeignete und ausreichende Nebenbestimmungen zur Vermeidung/Verringerung baubedingter Auswirkungen auf die Luftqualität. Es werde jedoch darauf hingewiesen, dass für die Stadt München ein Luftreinhalteplan bestehe. Dementsprechend sei die Bayerische Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität in Luftreinhaltegebieten einzuhalten. Einer Anordnung „geltenden Rechts“ in Form einer Nebenbestimmung bedürfe es nicht. Zudem werde darauf hingewiesen, dass das im Planfeststellungsbeschluss genannte Merkblatt „zu Staubminderung bei Baustellen“ mittlerweile überarbeitet und durch das angefügte Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“ ersetzt wurde.

In seiner schriftlichen Erwiderung vom 13.01.2020 erklärte der Vorhabenträger, dass das aktuell gültige Merkblatt in der Planung, Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt werde.

Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

## **B.4.4.2 Betriebsbedingte Immissionen**

### **B.4.4.2.1 Betriebsbedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen**

#### **B.4.4.2.1.1 Betriebsbedingte Schallimmissionen**

In dem vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Gutachten (Anlage 19.3.1.1) wurde untersucht, ob die gegenständliche Planänderung eine Änderung der Schallsituation zur Folge hat.

Dieses Gutachten, das von der Planfeststellungsbehörde geprüft und für plausibel befunden wurde, kommt zu folgenden Ergebnissen: Die Planänderung bewirkt an wenigen Immissionsorten eine Zunahme des Beurteilungspegels um 1 dB(A), wobei der ungerundete Beurteilungspegel um 0,1 bis 0,3 dB(A) zunimmt. Um die Zunahme zu kompensieren, ist es geeignet, den Umstand zu berücksichtigen, dass die Geschwindigkeit der Busse zwischen der Umweltverbundröhre und dem Knotenpunkt Wotanstraße/Winfriedstraße 30 km/h betragen wird. Ggf. ist eine entsprechende Begrenzung anzuordnen. Diese Geschwindigkeit wird voraussichtlich im Normalfall ohnehin nicht überschritten, da zwischen Nordportal und Kreuzung nur ein ca. 150 m langer Straßenabschnitt zur Verfügung steht. Durch diese Maßnahme treten keine Zunahmen der Beurteilungspegel mehr auf. Zusätzlich wurde untersucht, ob eine Pegelzunahme an den zwischenzeitlich errichteten Gebäuden Wotanstraße 9a/9b, Rosa-Bavarese-Str. 15-19 („Ambigon“) und Christoph-Rapparini-Bogen 27/29 („MY.O“) auftritt. Die Ergebnisse zeigen, dass an einigen Geschossen eine Zunahme von 1 db(A) (ungerundet 0,1 db(A) auftritt. Da es sich es sich entweder um ein Laden-/Bürogebäude handelt, gemäß Bebauungsplan keine schutzwürdigen Aufenthaltsräume vorhanden sein dürfen oder die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, sind keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen notwendig.

Auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger eine Erklärung der Landeshauptstadt München vom 09.01.2020 vorgelegt, nach der die Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt München mit Fertigstellung der Laimer Unterführung in Verbindung mit der Umweltverbundröhre eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die Individualverkehrsröhre und die Umweltverbundröhre auf 30 km/h anordnen und beschildern wird.



Aufgrund der Ergebnisse des Gutachtens und der vorgelegten Erklärung zur Geschwindigkeitsbeschränkung sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Planänderung keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen erforderlich.

Diese Auffassung wird auch von der Landeshauptstadt München geteilt. Diese erklärte mit Schreiben vom 13.10.2019 (richtig: 13.11.2019), das vorliegende Schallgutachten zeige plausibel und nachvollziehbar, dass sich durch die Planänderung an wenigen (insgesamt 5) Immissionsorten die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte um 0,1 bis 0,3 dB(A) (gerundet 1 dB(A)) erhöhten. Die im festgestellten Plan vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen seien für diese unerhebliche Zunahme des Verkehrslärms weiterhin ausreichend. In der Fortschreibung des genannten Gutachtens sei nun zusätzlich untersucht worden, ob an den zwischenzeitlich errichteten bzw. in Bau befindlichen Gebäuden in der Rosa-Bavarese-Straße 15-19 und Christoph-Rapparini Bogen 27/29 eine Pegelzunahme (auch bei einer Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit der Busse auf 30 km/h) auftrete. Es zeige sich, dass der Beurteilungspegel an der Ostfassade am Gebäude der Rosa-Bavarese-Straße um 0,1 dB(A) (gerundet 1 dB(A)) zunehme. Gemäß Bebauungsplan dürften hier jedoch keine schützenswerten Aufenthaltsräume liegen. Am Gebäude im Christoph-Rapparini-Bogen erhöhten sich die Beurteilungspegel um 1 dB(A), wobei hier an allen betroffenen Geschossen die Immissionsgrenzwerte eingehalten würden. Im Ergebnis seien demnach keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen erforderlich.

Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt teilte mit Stellungnahme vom 15.11.2019 mit, dass sich durch die Planungen keine relevanten Änderungen für den Verkehrslärmschutz ergäben. In einer Stellungnahme vom 21.01.2020 erklärte das Bayerische Landesamt für Umwelt, dass mit den Ausführungen in der schalltechnischen Untersuchung zu dem zwischenzeitlich fertiggestellten Gebäude Rosa-Bavarese-Straße 15-19 und dem im Bau befindlichen Gebäude Christoph-Rapparini-Bogen Einverständnis bestehe. Es werde davon ausgegangen, dass die Vorgaben des Bebauungsplanes Nr. 1925 der Stadt München zum Lärmschutz (Verbot von Fenstern schutzwürdiger Aufenthaltsräume an den der Wotanstraße zugewandten Fassaden, sofern der Abstand zur Mittelachse weniger als 25 m beträgt, erfüllt seien.

Soweit das Bayerische Landesamt für Umwelt in einer früheren Stellungnahme an die Stadtwerke München vom 19.10.2018 auf Unstimmigkeiten zwischen den Tabellen 1

und 2 und der Tabelle 4 des schalltechnischen Gutachtens hingewiesen hatte, hat der Schallgutachter mit E-Mail vom 30.01.2020 plausibel erklärt, dass in der Tabelle 4 für den Planfall „Neuberechnung“ die falschen Ergebnisse kopiert wurden, dies inzwischen geändert wurde und die Änderung zu keiner Änderung der Beurteilung des schalltechnischen Gutachtens führt. Der Vorhabenträger hat daraufhin am 30.01.2020 entsprechende Austauschseiten (Seiten 16-19) für das schalltechnische Gutachten vorgelegt.

Die CA Immo Deutschland GmbH äußerte sich mit Schreiben vom 22.11.2019 auch namens und im Auftrag ihrer Tochtergesellschaften CA Immo München Nymphenburg GmbH & Co. KG und CA Immo München Ambigon Nymphenburg GmbH & Co. KG wie folgt: Die gegenständliche Planänderung führe zu einer Zunahme der Beurteilungspegel an den Gebäuden M.YO und Ambigon und begründe einen Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die schalltechnischen Ergebnisse für die zwischenzeitlich errichteten Gebäude seien im Fachgutachten von der Obermeyer Planen + Beraten GmbH vom 03.05.2019 im Einzelnen dargestellt. Dabei sei bereits eine Geschwindigkeit der Busse von 30 km/h zugrunde gelegt worden. Demensprechend müsse unabhängig von der Länge der Fahrstrecke zwischen der Umweltverbundröhre und dem Knotenpunkt Wotanstraße/Winfriedstraße eine verkehrsrechtliche Maßnahme (Tempo 30-Schild) festgesetzt werden. Anderenfalls wären die Ergebnisse zu korrigieren und würden zwangsläufig zu noch höheren Beurteilungspegeln führen. Im Ambigon (im Fachgutachten mit Wotanstraße 9a/9a bezeichnet) stiegen durch die gegenständliche Planänderung an zwei Messstellen die nächtlichen dB(A) Werte an und überstiegen den nächtlichen Immissionsgrenzwert für MK von 54 dB(A) mit 60 bzw. 61 dB(A) deutlich. Beim MY.O (im Fachgutachten mit Christoph-Rapparini-Bogen 27/29) bezeichnet) gäbe es an fünf Messstellen Erhöhungen der Tags- oder Nachts-dB(A)-Werte. Entgegen der Darstellung im Erläuterungsbericht seien daher zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen notwendig. Nach § 18 der textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan Nymphenburg hätten zwar entsprechende Regelungen zum „Lärmschutz und Erschütterungsschutz“ beim Bau der Gebäude eingehalten werden müssen. Diese seien jedoch auch berücksichtigt worden. Nunmehr werde aber durch die gegenständliche Planänderung viele Jahre nach Planung und Genehmigung eine Verschlechterung der Schallsituation verursacht, die einen Anspruch gegen den Vorhabenträger auf ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen auslöse. Im Übrigen seien sowohl im Ambigon (MK 1) wie auch im MY.O Wohnnutzungen nach

dem Bebauungsplan zulässig, was auch im Rahmen der gegenständlichen Planänderung zu berücksichtigen sei. Kosten in Höhe von 19.610,50 Euro zzgl. Mehrwertsteuer seien von der CA Immo München GmbH & Co. KG für die schalltechnische Ertüchtigung der MY.O Fassade bereits aufgewendet worden. Diese seien bereits Gegenstand einer Vereinbarung mit der SWM im Falle der zukünftigen Planfeststellung Westtangente. Die Maßnahmen würden aber bereits durch die gegenständliche Planänderung notwendig. In der Kürze der Zeit hätte für das Ambigon noch nicht überprüft werden können, welche Schallanforderungen beim Bau berücksichtigt worden seien und ob durch die gegenständliche Planänderung nun weitere passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich würden. Dementsprechend werde für das Ambigon zunächst nur um die Feststellung gebeten, dass ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach bestehe.

Zu den Forderungen der CA Immo Deutschland GmbH ist Folgendes auszuführen: Die geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung wird vorgenommen werden. Auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger eine Erklärung der Landeshauptstadt München vom 09.01.2020 vorgelegt, nach der die Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt München mit Fertigstellung der Laimer Unterführung in Verbindung mit der Umweltverbundröhre eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die Individualverkehrsröhre und die Umweltverbundröhre auf 30 km/h anordnen und beschildern wird.

Die Forderungen der CA Immo Deutschland GmbH nach zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen waren aus den überzeugenden Gründen in der schriftlichen Erwiderung des Vorhabenträgers vom 13.01.2020 abzulehnen. Dort wird wie folgt begründet, dass der CA Immo Deutschland GmbH keine Schallschutzansprüche zustehen: Zum Gebäude Wotanstraße 9/9a habe das Ergebnis der Berechnung gezeigt, dass an 2 Geschossen im Nachtzeitraum der Beurteilungspegel nach der im Berechnungsverfahren der 16. BImSchV vorgesehenen Rundungsregel um 1 dB(A) zunehme. Der ungerundete Beurteilungspegel erhöhe sich tatsächlich um 0,1 dB(A). Diese Erhöhung werde als unerheblich angesehen. Es seien keine weiteren Schutzmaßnahmen notwendig. Es sei höchstrichterlich anerkannt, dass Schutzauflagen gemäß § 41, 42 Abs. 1 BImSchG die zurechenbare bzw. rechtlich relevante Erhöhung einer vorhandenen Vorbelastung voraussetzten (so zuletzt BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, 7 A 11/10, juris Rn.31). Daran fehle es in der Regel bei für sich betrachtet nicht wahr-

nehmbaren Erhöhungen der Vorbelastung, die anerkanntermaßen zumindest bei einer tatsächlichen Zunahme der Lärmbelastung von lediglich 0,1 dB(A) gegeben sei (HessVGH, Urteil vom 18.03.2008, 2 C 1092/06.T, juris Rn. 87; OVG NRW, Urteil vom 13.03.2008, 7 D 34/07.NE, juris, Rn. 126f.; der Sache nach ähnlich BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3/98, juris, Rn.47 („zusätzliche nachteilige Auswirkungen“); B. v. 23.06.1989, 4 B 100/89, juris, Rn. 9; vgl. auch Reese, in Giesberts/Reinhardt, Beck OK UmweltR, BlmschG, § 41 Rn. 29). Soweit davon auszugehen sei, dass im vorliegenden Falle bereits eine die Schwelle zur Gesundheitsbelastung überschreitende Vorbelastungslage (nachts) gegeben sei, folge darauf nichts Abweichendes. Zum einen sei auch für solche Fälle anerkannt, dass nicht jede rechnerisch ermittelte vorhabenbedingte Erhöhung der Belastungslage im Rechtsinne relevant sein müsse (Vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, a.a.O.). Zum anderen müsste der anerkannte Grenzwert für den Bereich der Gesundheitsgefährdung nachts oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV vorliegend überhaupt zu beachten sein. Dies sei jedoch bereits nicht der Fall. Unabhängig von der grundsätzlichen Akzessorietät der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (und entsprechend der von der Rechtsprechung für den gesundheitsgefährdenden Bereich gezogenen Grenzen) zu den planerischen Festsetzungen im Bebauungsplan komme es nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV darauf an, ob im konkret getroffenen Bereich tatsächlich schutzwürdige Nutzungen im Sinne der Nachtgrenzwerte betroffen seien (vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 17.03.1992, 4 B 230/91, juris Rn. 4). Dies sei bei den betroffenen 2 Geschossen im Ambigon jedoch nicht der Fall. Zudem wäre die Einrichtung von Schlafzimmern in den mit Fenstern versehenen Räumen an der Ostseite ausweislich des maßgebenden Bebauungsplanes der Stadt München Nr. 1925 auch gar nicht zulässig (textliche Festsetzungen, § 18 Abs. 2). Am Gebäude Christoph-Rapparini Boden 27/29 nehme an 3 Geschossen im Tag- und an 2 Geschossen im Nachtzeitraum der Beurteilungspegel um 1 db(A) zu. An allen betroffenen Geschossen seien die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

#### **B.4.4.2.1.2 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen**

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern erklärte in seiner Stellungnahme vom 14.11.2019, die Antragunterlagen enthielten keine näheren Aussagen und kein Gutachten zu Erschütterungseinwirkungen während des Betriebes. Aus fachlicher Sicht sei zwar voraussichtlich nicht davon auszugehen, dass nach Fertigstellung der

Baumaßnahmen durch den Betrieb der Umweltbunldröhre selbst relevante betriebsbedingte Erschütterungseinwirkungen hervorgerufen würden. Eine abschließende Beurteilung durch das Sachgebiet 50 sei jedoch erst möglich, wenn eine begründete bzw. gutachterliche Aussage hierzu vorliege. Diese sei noch zu ergänzen. Es handele sich jedoch aus Sicht des Sachgebietes 50 bei der Änderung des Bauwerks der Umweltverbunldröhre vom bisher genehmigten Rechteckigen Vollrahmenquerschnitt aus Stahlbeton in einen in den oberen Rahmenecken gevouteten Vollrahmenquerschnitt bzw. die Vergrößerung der lichten Weite von bisher 16,5 m auf größer 19,6 m um einen Eingriff in den Unterbau der darüber liegenden Gleise mit möglichen Auswirkungen auf deren betriebsbedingte Erschütterungsemissionen bzw. -immisionen. Dies sei noch abzuklären. Hierzu sei noch eine fachlich fundierte Aussage/Gutachten erforderlich. Ggf. seien geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen. Eine abschließende Aussage durch das Sachgebiet 50 sei erst möglich, wenn entsprechende Gutachten vorlägen.

Aufgrund des Einwands des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern hat der Vorhabenträger eine Stellungnahme der Firma Obermeyer Planen + Beraten GmbH als Anlage 20.1.1 vorgelegt, in der Folgendes ausgeführt wird: Die ursprüngliche Beurteilung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der 2. Stammstrecke hat sich nicht auf die Frage bezogen, ob überhaupt Erschütterungsauswirkungen auftreten, sondern, ob die bereits vorhandene Vorbelastung durch das Vorhaben in relevanter Weise erhöht wird. Zur Beurteilung dieser Frage wurde eine Zunahme der KB-Werte (nach DIN 4150-2) um mehr als 25 % geprüft. Die jetzt gegenständliche Aufweitung der Umweltverbunldröhre erfolge in der Mitte des Gleisfeldes in relativ großem Abstand von der Bebauung und ist für die Südseite des Gleisfeldes gänzlich ohne belang. Im nördlichen Bereich liegen nicht die Hauptstreckengleise, sondern Zuführungs- und Abstellgleise, auf denen der Verkehr mit geringeren Geschwindigkeiten ablaufe. Eine nennenswerte Erhöhung der Erschütterungsimmissionen durch die geplanten Änderungen ist prinzipiell nicht zu erwarten, da die eingeleiteten Schwingungsenergien nicht beeinflusst werden und nur der Ausbreitungsweg in relativ geringem Umfang geändert wird. Eine Erhöhung um mehr als 25 % gegenüber dem Prognose-Nullfall sei jedenfalls auszuschließen.

Aufgrund der vorgelegten Stellungnahme sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine weiteren Regelungen erforderlich.

#### **B.4.4.2.2 Elektromagnetische Felder**

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern erklärte mit Stellungnahme vom 14.11.2019, in den Planfeststellungsunterlagen seien keine Aussagen zu elektromagnetischen Feldern enthalten. Es werde darauf hingewiesen, dass die Anforderungen der 26. BImSchV grundsätzlich einzuhalten seien. Soweit einschlägig sei zudem eine Aussage zum Minimierungsgebot der 26. BImSchVVwV notwendig.

Diesbezüglich hat der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 13.01.2020 überzeugend dargelegt, dass die gegenständliche Planänderung keine Anpassung der Art der elektromagnetischen Felder erzeugenden Anlagen zum Gegenstand habe und die gewählte Planung den Erfordernissen aus dem Minimierungs- und Optimierungsgebot entspricht.

#### **B.4.4.2.3 Betriebliche Beeinträchtigungen von Klima und Luft**

Mit der Anlage 22.1 A hat der Vorhabenträger ein Schadstoff- und Emissionsgutachten für die Umweltverbundröhre Laim vorgelegt, das zu folgenden Ergebnissen kommt: Die natürliche Belüftung reicht auch unter teilweise konservativen Annahmen aus, um die Luftschadstoffbelastung innerhalb der Röhre unterhalb der Grenzwerte zu halten. Eine mechanische Belüftung sei damit auch im Normalbetrieb nicht erforderlich. Sollten mehr Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in der Umweltverbundröhre eingesetzt werden, sind die Berechnungen zu aktualisieren.

Die Stadtwerke München GmbH (SWM) erklärte mit Schreiben vom 15.11.2019, die SWM und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) teilten im Wesentlichen die Aussagen der Unterlage 22.1.A, insbesondere hinsichtlich des geringen Schadstoffausstoßes moderner Stadtbusse mit Euro 6 Standard gegenüber den der bisherigen Genehmigung zugrundeliegenden Bussen mit technischem Stand 2004. Die SWM wies allerdings darauf hin, dass in der Unterlage 22.1.A bei den zugrundeliegten Verkehrszahlen offenbar ein Missverständnis aufgetreten sei. In Kapitel 2.4 werde von einer Verkehrsbelastung von 12 Bussen pro Tagstunde ausgegangen, die symmetrisch auf beide Fahrrichtungen verteilt würden. Dies entspreche einer Linie im 10-Minuten-Takt. Aktuell verkehrten jedoch 3 Linien im 10-Minuten-Takt durch die Laimer

Unterführung, welche künftig die Umweltverbundröhre nutzen sollten. Da die Nachrüstbarkeit von Schadstofflüftern durch die Berücksichtigung entsprechender Einbauteile (Befestigungspunkte, Leerrohre) in der aktuellen Rohbauplanung gewährleistet sei, regten die SWM /MVG bezüglich der Sachbehandlung, auch um Verzögerungen im Verfahren zu vermeiden, eine Auflage des Inhalts an, dass das Immissionsgutachten der Unterlage 22.1 A im Nachgang zum Genehmigungsverfahren mit plausiblen Annahmen zur Verkehrsmenge, wie vom Baureferat der Landeshauptstadt München als zuständigem Kreuzungspartner bereits zugesagt, überarbeitet und Schadstofflüfter nur bei nachgewiesenem Bedarf installiert würden. Die SWM unterstützten jedoch in diesem Zusammenhang ausdrücklich die im Erläuterungsbericht enthaltene Klarstellung, dass die Schadstofflüftung aus brandschutztechnischer Sicht nicht erforderlich sei.

Aufgrund dieser Stellungnahme der Stadtwerke München GmbH hat der Vorhabenträger ein Schreiben des Erstellers des Schadstoff- und Emissionsgutachtens vom 14.01.2020 vorgelegt, in dem der Vertreter der HBI Haerter GmbH Folgendes ausführt: Eine Erhöhung der Verkehrsbelastung führt zu keiner Unterdimensionierung der Lüftungsleistung, bezogen auf die Versorgung mit Frischluft. Für die Frischluftanforderungen ist und war ein theoretischer Staufall maßgeblich, der einem 100 % Füllungsgrad des Tunnels entspricht. Eine Änderung der stündlichen Verkehrsbelastung führt hier zu keinen Änderungen. Weiterhin wurde die Lüftungsanlage derart dimensioniert, dass die durch die höhere Verkehrsbelastung erhöhten Strömungsverluste kompensiert werden können

Zudem wurde ein Schreiben des Baureferates der Landeshauptstadt München als Maßnahmeträger der Umweltverbundröhre vom 09.01.2020 vorgelegt, in der das Baureferat der Landeshauptstadt München bestätigt, dass das Schadstoff- und Immissionsgutachten (Anlage 22.1A) im Nachgang zum Genehmigungsverfahren mit plausiblen Annahmen zur Verkehrsmenge überarbeitet wird und Schadstofflüfter bei nachgewiesenem Bedarf installiert werden.

Im verfügbaren Teil dieses Beschlusses wurde der Deutschen Bahn AG als Gesamtvorhabenträger auferlegt, dafür Sorge zu tragen, dass das Immissionsgutachten der Unterlage 22.1A vom Baureferat der Landeshauptstadt München im Nachgang zum Genehmigungsverfahren mit plausiblen Annahmen zur Verkehrsmenge zu überarbeitet und Schadstofflüfter bei nachgewiesenem Bedarf installiert werden.

Durch diese Vorgehensweise werden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange von Klima und Luft in ausreichendem Maße gewahrt.

Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 23.01.2020 erklärt, dass mit der vereinbarten Vorgehensweise und Aktualisierung des Immissionsgutachtens bezüglich der höheren Verkehrszahlen in der Umweltverbundröhre Einverständnis bestehe. Zudem erklärte das Bayerische Landesamt für Umwelt in diesem Schreiben, es habe mit den aktuellen Verkehrszahlen und den Zusatzbussen eine Abschätzung der Luftschadkonzentration an den Tunnelenden nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLus) vorgenommen. Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen und den zusätzlichen Linienbussen sei nicht davon auszugehen, dass im Bereich der nächstgelegenen Anwesen zu den Tunnelmündern aufgrund von KfZ-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV erreicht oder überschritten würden.

#### **B.4.4.2.4 Lichtimmissionen**

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern erklärte mit Stellungnahme vom 14.11.2019, bezüglich Lichtimmissionen werde weiterhin auf die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) hingewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat einen entsprechenden Hinweis in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

#### **B.4.5 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Belange des Bodenschutzes und des Abfallrechtes stehen der gegenständlichen Planänderung nicht entgegen und es erfolgt ein ordnungsgemäßer Umgang mit Altlasten.

Da die Entsorgung durch die gegenständliche Planänderung unberührt bleibt, die erforderlichen Vorgaben zur Abfallwirtschaft, zu Altlasten und zum Bodenschutz bereits



im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss beauftragt wurden und diese Regelungen fortgelten, waren nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine weiteren Regelungen erforderlich.

#### **B.4.6 Denkmalschutz**

Die gegenständliche Planänderung hat keine Auswirkungen auf Belange des Denkmalschutzes.

#### **B.4.7 Brand- und Katastrophenschutz**

Hinsichtlich der Maßnahmen des Brand- und Katastrophenschutzes haben sich wesentliche Änderungen ergeben, weshalb das Brandschutzkonzept zur Umweltverbundröhre überarbeitet wurde (vgl. Anlage 17.4.C).

Die Landeshauptstadt München (LHM) erklärte mit Gesamtstellungnahme vom 13.10.2019 (richtig: 13.11.2019), dass die Anlage 17.4.C in einigen Teilen veraltet sei, der Planänderung aus brandschutztechnischer Sicht jedoch zugestimmt werden könnte, wenn im Einzelnen näher ausgeführte Anforderungen und Hinweise zu den Themen „Beurteilungsgrundlagen, brandschutztechnische Einordnung der Umweltverbundröhre, Auswirkungen der beantragten Änderungen, Bemessung der Rauchableitung/Nachweis einer raucharmen Schicht, Umschaltzeit Sicherheitsbeleuchtung, Schließung Quergang zu Bestandstunnel Wotanstraße, Feuerwehrpläne, Zusagen im Erläuterungsbericht“ beachtet würden.

Da das Baureferat der Landeshauptstadt München Maßnahmeträger der Umweltverbundröhre ist, hat der Vorhabenträger ein Schreiben vom 09.01.2020 vorgelegt, in dem das Baureferat bestätigt, dass die von der Branddirektion erhobenen Auflagen und Hinweise aus der Gesamtstellungnahme der Landeshauptstadt München berücksichtigt bzw. notwendige Gutachten aktuell erstellt werden.

Im verfügbaren Teil dieses Beschlusses wurde der Deutschen Bahn AG als Gesamtvorhabenträger auferlegt, dafür Sorge zu tragen, dass die Erklärungen des Baureferates München im Schreiben vom 09.01.2020, dass die von der Branddirektion erhobenen Auflagen und Hinweise aus der Gesamtstellungnahme der Landeshauptstadt

München berücksichtigt bzw. notwendige Gutachten aktuell erstellt werden, umgesetzt werden.

Außerdem wurde in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses der Hinweis aufgenommen, dass im Rahmen der Ausführungsplanung zu überprüfen ist, ob die im Brandschutzkonzept auf den Seiten 33 ff. genannten betrieblichen Maßnahmen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der westlichen und östlichen Haltestelle der Umweltverbundröhre dann noch einem aktuellen Stand entsprechen oder ob weitere bzw. ergänzende Festlegungen zu treffen sind. Als Gesamtvorhabenträger hat die Deutschen Bahn AG dafür Sorge zu tragen, dass die entsprechenden Überprüfungen durch die Landeshauptstadt München vorgenommen werden.

Die Stadtwerke München GmbH äußerte mit Schreiben vom 15.11.2019, dass die horizontale Entrauchungsöffnung in Unterlage 8.2.2c im Längsschnitt falsch vermaßt worden sei. Nach Rücksprache mit dem planenden Ingenieurbüro liege ein Zahlenendreher vor. Das angegebene Maß von 16,97 m für die Breite müsse korrekt 19,67 m lauten.

Der Plan wurde entsprechend geändert.

Den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die getroffenen Regelungen in ausreichendem Maße nachgekommen.

#### **B.4.8 Verkehrliche Belange**

Das Sachgebiet 23.2 der Regierung von Oberbayern erklärte mit Schreiben vom 25.11.2019, gegen die Planung in der übermittelten Form bestünden keine Bedenken. In der Begründung des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 werde insbesondere auf Seite 346, Ziff. B.5.13.10 darauf hingewiesen, dass die Dimensionierung der Umweltverbundröhre die Führung einer Straßenbahnverbindung ermöglichen solle, worauf auch der Erläuterungsbericht zur Planänderung auf Seite 12, Ziffer 5 und das neue Brandschutz- und Rettungskonzept, Unterlage 17.4, Bezug nehme. Die Stadtwerke München GmbH bereite nach den Informationen des Sachgebietes 23.2 derzeit die Einreichung eines Planfeststellungsantrages nach §§ 28 ff.

des Personenbeförderungsgesetzes betreffend die Tram-Westtangente vom Romanplatz bis zum U-Bahnhof Aidenbachstraße vor. Bestandteil dieser Planung soll die Führung der Trambahnlinie durch die Umweltverbundröhre sein. Es werde angeregt, soweit noch nicht erfolgt, zur Frage, ob dies aus technischer Sicht mit der vorliegenden Detailplanung der Umweltverbundröhre möglich sei, die Technische Aufsichtsbehörde zu beteiligen.

Die Technische Aufsichtsbehörde hatte bereits in der Gesamtstellungnahme der Regierung von Oberbayern vom 14.11.2019 mitgeteilt, ihre Belange seien nicht berührt, da der Inhalt der gegenständlichen Planänderung noch keine Nutzung des Tunnels für Straßenbahnen vorsähe.

Die Landeshauptstadt München (LHM) erklärte mit Stellungnahme vom 13.10.2019 (richtig: 13.11.2019) zum Thema Radwegbreiten, der Verschmälerung der Fuß- und Radwege, gerade in dem Bereich mit den größten Fahrgastströmen (Zugangsbereich S-Bahnhof, vgl. Anlage 8.3.C) könne nicht zugestimmt werden. Im Zuge des Radentscheids des Stadtrates der Landeshauptstadt München sollten hier grundsätzlich möglichst breite Radwege angestrebt werden. Zum Thema Bike + Ride Nachfrage wies die LHM darauf hin, dass am Bahnhof Laim eine sehr hohe Bike + Ride Nachfrage bestehe. Aktuell könne der Bedarf nicht voll gedeckt werden. Zukünftig werde mit einem Bike + Ride-Aufkommen gerechnet, das über 1200 Stellplätze benötige.

Die Forderungen der Landeshauptstadt München hat der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 13.01.2020 überzeugend wie folgt abgelehnt: Das Vorhaben Umweltverbundröhre wurde bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 planfestgestellt. Bestandteil des genannten Planfeststellungsbeschlusses war unter anderem die Dimensionierung des Bauwerks und die damit mögliche Querschnittsaufteilung innerhalb der zukünftigen Umweltverbundröhre (z.B. Zweirichtungsradweg 2,50 m). Wie im Erläuterungsbericht unter 1.3 „Gegenstand des Planänderungsantrages“ formuliert, hat die gegenständliche Planänderung nun lediglich die Verbreiterung der westlichen Bushaltestelle Richtung Laimer Platz der Umweltverbundröhre sowie die Verlängerung beider Bushaltestellen zum Gegenstand. Die Breiten des Geh- und Radweges der Umweltverbundröhre ändern sich zwischen der Planung aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 und der gegenständlichen Planänderung nicht. Eine Verschmälerung (und Verbreiterung) des Fuß- und Radwe-

ges sei daher nicht zu erkennen und grundsätzlich aufgrund der bereits planfestgestellten Bauwerksabmessung nicht möglich. Eine Anpassung an ein künftiges Bike + Ride Aufkommen sei nicht Gegenstand dieser Planänderung.

#### **B.4.9 Tiefbau**

Die Landeshauptstadt München erklärte mit Stellungnahme vom 13.10.2019 (richtig: 13.11.2019), es werde davon ausgegangen, dass der weiterentwickelte Standard für barrierefreie Bushaltestellen Beachtung finde.

In seiner schriftlichen Erwiderung erklärte der Vorhabenträger: Um in der Ausführung der Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit zum Zeitpunkt der Ausführung nach dem neuesten Stand der Technik bauen zu können, würden mit den entsprechenden Trägern öffentlicher Belange im weiteren Planungsprozess einvernehmlich abgestimmte Fortschreibungen der Genehmigungsplanung zur barrierefreien Ausgestaltung z.B. hinsichtlich Bodenindikatoren, Einstiegshöhen und sonstiger Ausstattung (z.B. Sprachausgabe für Dynamische Fahrgastanzeigen auf Anforderung) realisiert.

Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

#### **B.4.10 Sonstige öffentliche Belange**

In Bezug auf Deponien verwies das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern in seiner Stellungnahme vom 14.11.2019 auf eine frühere Stellungnahme an den Vorhabenträger, in der ausgeführt wird, dass von der gegenständlichen Planänderung keine in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern befindliche Deponien betroffen seien und erklärte, dass das Sachgebiet 50 dabei lediglich zu Deponien in der Betriebs- und Stilllegungsphase Stellung nehme und zu Deponien in der Nachsorge eine gesonderte Stellungnahme von Sachgebiet 55.1 einzuholen sei. Auf Nachfrage des Vorhabenträgers hat das Sachgebiet 55.1 daraufhin mit E-Mail vom 09.01.2020 mitgeteilt, dass keine Einwände zur gegenständlichen Planänderung bestehen.

In Bezug auf die Störfallverordnung verwies das Sachgebiet 50 ebenfalls auf die Stellungnahme vom 23.10.2018, in der ausgeführt wurde, Betriebsbereiche, die unter die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern fielen, seien durch das geplante Vorhaben nicht betroffen. Daher bestünden aus Sicht des Sachgebietes 50 im Hinblick auf

die Störfall-Verordnung keine Einwände: Eine cursorische Prüfung habe ergeben, dass sich innerhalb eines Umkreises von 1,5 km auch keine anderen Betriebsbereiche befänden.

#### **B.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum**

Die Änderungen im Grunderwerb im Verhältnis zur Ursprungsplanung sind in den Anlagen 15.1 (Grunderwerbsverzeichnis zur Planänderung) und 15.2.1 C und 15.2.2 C (Grunderwerbspläne zur Planänderung) dargestellt. Soweit dort durch diese Planänderung ein Flurstück im größerem Maß als im festgestellten Plan in Anspruch genommen wird, steht dieses im Eigentum des Vorhabenträgers.

Die CA Immo Deutschland GmbH äußerte mit Schreiben vom 22.11.2019, dass entgegen der Auffassung des Vorhabenträgers die Flurstücke 284/75, 284/135, 284/130 und 284/197, die in ihrem Eigentum und in der Verfügungsgewalt der CA Immo Deutschland GmbH stünden, Gegenstand dieser Planänderung seien. Die neue Verschwenkung der Fahrbahn nach der Ausfahrt Nordportal der Umweltverbundröhre betreffe die Flurstücksnummern 284/75 und 284/197. Hier müssten Flächenveränderungen stattfinden. Die Flurstücksnummern 284/135 und 284/130 seien insoweit von der Planänderung betroffen, dass beispielsweise die Böschung weg falle und der Reptilienschutzzaun angepasst werde. Zu den vorgenannten Flurstücken gäbe es bereits Vereinbarungen mit dem Vorhabenträger. Diese seien mit der gegenständlichen Planänderung entsprechend anzupassen und es seien hier gegebenenfalls weitere Zustimmungen der Landeshauptstadt München/Untere Naturschutzbehörde erforderlich bzw. vom Vorhabenträger einzuholen.

Zu den Flurstücken 284/75, 284/130 und 284/197 erklärte der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 13.01.2020, wie dem Erläuterungsbericht der gegenständlichen Planänderung unter Kapitel 4 zu entnehmen sei, würden die genannten Flurstücke sowohl bei der „alten“ planfestgestellten als auch bei der neuen Planung komplett in Anspruch genommen. Somit entstünden für den Grundeigentümer aus der Planänderung keine neuen oder geänderten Betroffenheiten. Zu Flurstück 284/135 erklärte der Vorhabenträger, für dieses Flurstück ergäben sich aus der gegenständlichen Planänderung keine Änderungen bei dem für die Errichtung des Be-

triebsgebäudes der Umweltverbundröhre erforderlichen Flächenbedarfs. Die angesprochene Verlegung eines Reptilienschutzzaunes erfolge innerhalb der bisher vorgesehenen Grenzen für die bauzeitliche Grundinanspruchnahme.

Da sich, wie der Vorhabenträger überzeugend dargelegt hat, hinsichtlich der genannten Flurstücke keine Änderungen zur Ursprungsplanfeststellung ergeben, sind diesbezüglich keine weiteren Regelungen erforderlich.

Weiter teilte die CA Immo Deutschland GmbH im Schreiben vom 22.11.2019 mit, nach dem Erläuterungsbericht sei für das Flurstück 284/141, Gemarkung Laim, laufende Nummer Grunderwerbsverzeichnis 102 kein weiterer Flächenbedarf erforderlich. Die Vertragsparteien (CA Immo Deutschland GmbH und DB Netz AG) hätten für das Flurstück-Nummer 284/141 bereits am 19./21.09.2017 einen Bauerlaubnisvertrag abgeschlossen. Aufgrund zwischenzeitlich erfolgter neuer Planungen, insbesondere im Bereich der gegenständlichen Planänderung seien weitere Maßnahmen im Flurstück-Nummer 284/141 (Teil der Zone ökologischer Vernetzung) erforderlich, die Gegenstand eines 2. Nachtrags geworden seien, der am 07./08./20.05.2019 abgeschlossen worden sei. Hiernach habe sich die Flächeninanspruchnahme von ursprünglich 1.194 m<sup>2</sup> auf nunmehr 1.560 m<sup>2</sup>, d.h. um 366 m<sup>2</sup> erhöht. Dies sei im Erläuterungsbericht und im Rahmen des Änderungs-Planfeststellungsverfahrens zu korrigieren.

Diesbezüglich hat der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 13.01.2020 plausibel dargelegt, dass die angesprochene zusätzliche Grundinanspruchnahme auf Flurstück 284/141 in keinem Zusammenhang mit der gegenständlichen Planänderung stehe, sondern für die Erstellung von Erdankern erforderlich gewesen sei, die als temporäre Rückverankerung für den temporären Spundwandverbau entlang der ursprünglichen Baustraßenunterführung (Bestandteil der ursprünglichen Planfeststellung) notwendig gewesen sei. Hierzu sei ein Bauerlaubnisvertrag mit dem Grundstückseigentümer abgeschlossen worden.

Aus den dargelegten Gründen bedurfte es der geforderten Korrektur im gegenständlichen Verfahren nicht.

## **B.5 Gesamtabwägung**

Am Gesamtvorhaben in Gestalt der antragsgegenständlichen Änderung 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. Durch die Vorhabensplanung und die Regelungen im verfügenden Teil dieses Beschlusses konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange und Rechte in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt wurden. Die gegenständliche Planänderung ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

## **B.6 Sofortige Vollziehung**

Mit Schreiben vom 24.01.2020 beantragte der Vorhabenträger die sofortige Vollziehbarkeit des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses.

Begründet wird der Antrag insbesondere wie folgt: Für den gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke sei vom Eisenbahn-Bundesamt am 09.06.2015 der Planfeststellungsbeschluss erteilt worden. Der Planfeststellungsbeschluss sei bestandskräftig.

Die Fertigstellung der Umweltverbundröhre auf gesamter Länge (Straßenbau, Ausstattung, Verkleidung) erfolge planmäßig bis März 2025, die Freigabe für den öffentlichen Nahverkehr sei für den 28.03.2025 eingetaktet. Zwingend einzuhalten sei außerdem der deutlich frühere Inbetriebnahmetermin für das Gleis 1 neu im Personenbahnhof Laim im April 2022.

Der Bauablauf, der Vertragsbestandteil bei der Ausschreibung der Hauptbauleistung oberirdisch West war, wurde zu keinem Zeitpunkt geändert.

Für die zeitzielkonforme Herstellung des Ingenieurbauwerks Umweltverbundröhre seien planmäßig im Einzelnen unverändert die folgenden Bauzeiten vorgesehen und einzuhalten:

Für den Bauabschnitt Nord (Wende- und Abstellanlage Rangierbahnhof (Rbf) München-Laim) vom 20.09.2019 bis 13.05.2021

- für den Bauabschnitt Mitte (Bereich Bahnhofsanlagen, Zugangsbauwerk Ost) ab dem 20.09.2019 bis 23.08.2024

- und für den Bauabschnitt Süd (Bereich Fernbahngleise) ab dem 01.01.2021 bis 05.07.2024.

Die Errichtung der Umweltverbundröhre stehe insbesondere in Abhängigkeit zum Neu- und Umbau des Personenbahnhofs München-Laim. Die Zugänglichkeit in das neue Zugangsbauwerk Ost des Personenbahnhofs München Laim erfolge über die Umweltverbundröhre. Damit seien die Errichtung des Abschnitts Umweltverbundröhre Mitte und die Erstellung des neuen Zugangsbauwerks Ost im Bauablauf eng miteinander verzahnt. Zudem sei die Errichtung des Ingenieurbauwerks im Abschnitt Umweltverbundröhre Mitte Voraussetzung für Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Gleis 1 und den Neubau Bahnsteigbrücke. Das Gleis 1 neu gehe im April 2022 in Betrieb, dieser „Meilenstein“ könne nur bei Einhaltung der vorgenannten Termine gewahrt werden.

Im Nachgang zum Bau des Ingenieurbauwerks der Umweltverbundröhre fänden zunächst im Bauabschnitt Nord die Straßenbauarbeiten statt. Diese würden planmäßig im Dezember 2022 soweit abgeschlossen, dass der Zugang zum Bahnsteig A (Gleis 1 und 2 neu) über die Umweltverbundröhre Nord und das Zugangsbauwerk Ost ab Beginn Bauphase 3 im April 2023 gewährleistet sei. Damit werde insbesondere auch die barrierefreie Zugänglichkeit des Bahnsteigs A über den neuen Aufzug im Zugangsbauwerk Ost sichergestellt.

Mit der gegenständlichen Planänderung seien eine Verschiebung sowie Verschwengung der Straßen- und Bauwerksachse innerhalb der Umweltverbundröhre nach Osten, die lagemäßige Anpassung der nördlichen, mittleren und südlichen Umweltverbundröhre, die Verschiebung des Zugangsbauwerkes Ost des Personenbahnhofs München-Laim zu den S-Bahnsteigen, die Anpassung der Linienführung bzw. der Straßenplanung und der Grundwasserwanne nördlich der Umweltverbundröhren und eine Anpassung der Linienführung im Bereich des Nordportals und eine Reduzierung einer Gestaltungsmaßnahme verbunden.



Die vorgenannten Maßnahmen sowie die planfestgestellten Bauarbeiten im Bereich des Personenbahnhofs München-Laim könnten nur fortgesetzt werden, wenn der gegenständliche Planänderungsbeschluss vollziehbar sei und nicht durch etwaige Klagen Dritter aufgeschoben würde. Die besondere Dringlichkeit der sofortigen Fortsetzung der Bauarbeiten und damit der Vollziehung des gegenständlichen Planänderungsbeschlusses ergäbe sich dabei aus Folgendem: Im Falle von Klagen Dritter gegen den gegenständlichen Planänderungsbeschluss würde die Fortsetzung der Bauarbeiten ohne Anordnung des sofortigen Vollzugs bis zum rechtskräftigen Abschluss von Klageverfahren, und damit auf nicht absehbare Zeit - jedenfalls aber für mehrere Jahre – hinausgeschoben. Bis zum rechtskräftigen Abschluss etwaiger Hauptsacheverfahren sei von zumindest einem, realistisch zwei oder mehr Jahren auszugehen.

Ein Aufschub der durch den gegenständlichen Planänderungsbeschluss zugelassenen Maßnahmen hätte folgende, durch den gestörten Bauablauf eintretende schwerwiegende nachteilige Auswirkungen für Bauzeit, Inbetriebnahme und Kosten der 2. S-Bahn-Stammstrecke und der Umweltverbundröhre zu Folge. Durch einen Aufschub der Bauarbeiten könnte der Rahmenterminplan nicht mehr eingehalten werden und vertraglich vereinbarte zeitliche „Meilensteine“ könnten nicht erfüllt und durch die Baufirma gekündigt werden. In der derzeitigen Marktsituation hätte dies völlig unabsehbare und unbeherrschbare Folgen auf die zeitliche Durchführung und Kosten der weiteren Baudurchführung und Inbetriebnahme. Es müssten die Bauverträge mit dem Baukonsortium nachträglich neu verhandelt und vereinbart werden. Wegen der angespannten Ressourcensituation auf dem Markt würde sich die Antragstellerin abhängig von den durch die Baufirmen dann angebotenen Kapazitäten und Preisen machen.

Der Bau der Umweltverbundröhre sei zudem von Gleissperrungen im Rangierbahnhof München-Laim und den Fernbahngleisen abhängig. Diese seien im Rahmen der Entwurfsplanung bereits beim Betrieb angemeldet worden. Änderungen im Baubetriebsplan seien mit langen Laufzeiten, hohen Unsicherheiten und damit nicht absehbaren Verzögerungen im Bauablauf verbunden. Erschwerend komme hinzu, dass bei Nichtnutzbarkeit einer angemeldeten Gleissperrung alle nachfolgenden Bauabschnitte und die damit verbundenen Gleissperrungen nicht umgesetzt werden könnten und somit hohe Stillstandskosten der Baufirma beim Vorhabenträger geltend gemacht würden. Ein Großteil der Bauabschnitte der Umweltverbundröhre befänden sich in isolierter Insellage, sodass alternative Bauweisen ohne Gleissperrungen nicht

möglich seien. Zudem gewährleiste der Baufortschritt im Bereich Umweltverbundröhre Nord von Norden nach Süden die Zuwegung durch das bereits fertiggestellte Bauwerk in den noch zu bauenden südlich anschließenden Bereich. Insoweit wäre auch das aufwändig erarbeitete Ver- und Entsorgungskonzept der Baufirma speziell an der Umweltverbundröhre nicht mehr umsetzbar. Insbesondere für den Bereich Umweltverbundröhre Mitte hätten Verzögerungen der Maßnahme erhebliche Auswirkungen auf den Umbau des Bahnhofs München-Laim. Dies hätte zur Folge, dass der Baufirma Beschleunigungsmaßnahmen angeordnet werden müssten, die mit hohen Kosten verbunden seien, um die Einhaltung der Inbetriebnahme von Gleis 1 im April 2022 zu gewährleisten. Die Zeitziele für die eng getaktete Realisierung und Inbetriebnahme der Gleise 2 neu und 3 neu im April 2023 bzw. April 2024 stünden hiermit in untrennbarem Zusammenhang. Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. 3-Schichtbetrieb o. ä.) seien jedoch nur bedingt realisierbar auf Grund von Auflagen aus der Planfeststellung z. B. zum Lärmschutz. Sollten die Änderungen im Baubetriebsplan nicht genehmigt werden oder Beschleunigungsmaßnahmen nicht ausreichend greifen, bestehe die Gefahr eine Bauzeitverlängerung über die derzeit vereinbarte Gesamtbauzeit für den Bereich oberirdisch West von ca. sechs Jahren hinaus. Dem Baukonsortium entstünden durch eine zeitliche Verzögerung und auf Grund des gestörten Bauablaufs durch längeres Vorhalten seines Projektmanagements sowie Baustellengemeinkosten (Gehälter für Mitarbeiter, Vorhaltekosten) entsprechende Kostensteigerungen. Die Übernahme dieser Kosten des Konsortiums durch den Vorhabenträger wäre auch alternativlos, da andernfalls das Konsortium sämtliche Ressourcen aus dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke abziehen und anderweitig einsetzen würde. Dies hätte dann das Scheitern der Baudurchführung auf unbestimmte Zeit zur Folge. Aufgrund der Marktsituation der knappen Ressourcen bei den Bauunternehmen auf dem Markt sei realistischlicherweise zusätzlich mit einem Preissteigerungsprozess von voraussichtlich mindestens (konservativ geschätzt) ca. 3 % der vereinbarten Baukosten pro Jahr zu rechnen. Der sofortige Beginn sowie die ununterbrochene Fortsetzung der durch den gegenständlichen Planänderungsbeschluss zugelassenen Bauarbeiten der Umweltverbundröhre in Abhängigkeit zum Neubau des Personenbahnhofs München-Laim sei für die Gewährleistung der Einhaltung des Terminplans der 2. S-Bahn-Stammstrecke zwingend erforderlich. Die verzögerungsfreie, termingerechte Baudurchführung sei zudem eine wesentliche Voraussetzung zur Einhaltung der kalkulierten Kosten für Planung und Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München und der Umweltverbundröhre. Eine Verlängerung der Baustelle im Bereich Umweltverbundröhre / Personenbahnhof München-Laim zöge schließlich erhebliche

nachteilige Wirkungen für die Öffentlichkeit, die Anlieger in Laim und Nymphenburg und die Fahrgäste nach sich. Insoweit sei von einer Verlängerung der Lärmbelastigungen und fortgesetzten Einschränkungen der Nutzbarkeit der Infrastruktur auszugehen.

Die gegenständliche Planänderung habe, wie sich aus den Planunterlagen ergäbe, auf der anderen Seite keine stärkeren bauzeitlichen oder sonstigen nachteiligen Auswirkungen auf private und öffentliche Belange und Rechte als die bereits bestandskräftig planfestgestellte Planung.

Da eine verzögerungsfreie und möglichst frühzeitige Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München und der Umweltverbundröhre auch dem Allgemeinwohl bzw. der Daseinsvorsorge im Sinne des Artikels 87e Abs. 4 GG, des § 1 AEG sowie der Artikel 1-3 BayÖPNG diene, bestehe ein besonderes öffentliches Vollzugsinteresse. Dies insbesondere deshalb, weil das S-Bahn-System München aufgrund der sehr starken verkehrlichen Nachfrage bereits gegenwärtig bis an die Grenzen der maximalen Leistungsfähigkeit beansprucht sei und es angesichts des prognostizierten Bevölkerungswachstums ohne schnelle Realisierung des Projektes 2. S-Bahn-Stammstrecke München und Umweltverbundröhre zu unabsehbaren Schwierigkeiten des Verkehrsablaufes kommen könne. Zudem sei die Durchführung des Plans zur 2. S-Bahn-Stammstrecke Voraussetzung für die Ergreifung der im Übrigen notwendigen netzergänzenden Maßnahmen zur Ertüchtigung und Erweiterung der Kapazitäten der Münchner S-Bahn auf den Außenästen. Ebenso gehe mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke wegen der Bereitstellung einer Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke für den Störfall eine Erhöhung der Betriebsqualität des gesamten Münchner S-Bahnnetzes einher. Ein Aufschub der Durchführung der gegenständlichen Planänderung bis zu einer abschließenden Gerichtsentscheidung in einem Klageverfahren würde diese Ziele erheblich beeinträchtigen. Demgegenüber wiegt ein Interesse am Aufschub der Bauarbeiten gering. Zudem überwiegt vorliegend auch das Vollzugsinteresse des Vorhabenträgers aus den dargelegten Gründen und wegen der Rechtmäßigkeit der gegenständlichen Planänderung. Es bestehe auch ein berechtigtes Interesse des Vorhabenträgers an der Anordnung der sofortigen Vollziehung, da der bestandskräftige Ausgangsplanfeststellungsbeschluss in der Vergangenheit beklagt worden sei und gegen die gegenständliche Planänderung im Verwaltungsverfahren Einwendungen erhoben worden seien. Daher bestehe Anlass, damit zu rechnen, dass

auch gegen die gegenständliche Planänderung Dritt-Rechtsbehelfe eingelegt würden, die womöglich die Vollziehbarkeit der gegenständlichen Planänderung hemmen würden. Ungeachtet dessen reiche auch die bloß abstrakte Möglichkeit etwaiger Klagen gegen den gegenständlichen Planänderungsbeschluss als Grund für die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit aus.

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses war gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO i.V.m. § 18 AEG und § 3 Abs. 1 BEVVG anzuordnen.

Das Interesse des Vorhabenträgers, aber auch das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses überwiegt das Interesse der Betroffenen, dass der Beschluss erst nach Eintritt der Bestandskraft vollzogen wird.

Die mit diesem Bescheid für sofort vollziehbar angeordneten Maßnahmen haben unter Berücksichtigung der Regelungen in diesem Beschluss keine stärkeren bauzeitlichen oder sonst nachteiligen Auswirkungen auf private und öffentlichen Belange und Rechte als die bestandskräftig planfestgestellte Planung.

Neben der Rechtfertigung für die Durchführung des Bauvorhabens selbst besteht für den sofortigen Baubeginn auch ein besonderes öffentliches Interesse, wie der Vorhabenträger in seinem Antrag auf Sofortvollzug unter Vorlage eines Rahmenterminplanes zutreffend dargelegt hat. Das besondere öffentliche Vollzugsinteresse ergibt sich daraus, dass eine verzögerungsfreie und möglichst frühzeitige Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München auch dem Allgemeinwohl bzw. der Daseinsvorsorge im Sinne des Artikel 87 e Abs. 4 GG, des § 1 AEG sowie der Artikel 1-3 BayÖPNG dient und ein Aufschub der durch den gegenständlichen Beschluss zugelassenen Maßnahmen, wie der Vorhabenträger überzeugend dargelegt hat, schwerwiegende nachteilige Auswirkungen für Bauzeit, Inbetriebnahme und Kosten der 2. S-Bahn-Stammstrecke hätte.

## **B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

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

Begründet wird der Antrag insbesondere wie folgt:

## **C Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Ludwigstraße 23

80539 München

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von 10 Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, sie entfällt aufgrund der besonderen Anordnung der sofortigen Vollziehung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Ludwigstraße 23

80539 München

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

**Eisenbahn-Bundesamt**

**Außenstelle München**

**München, den 31.01.2020**

**Az.: 65113-651pä/004-2018#007**

**EVH-Nr. 3397605**

Im Auftrag

gez. Dr. Gronemeyer

(Dienstsiegel)



Die Übereinstimmung dieser Ausfertigung mit der Urschrift wird beglaubigt.

München, den 31.01.20

Im Auftrag *D. Gronemeyer*