



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München



Eisenbahn-Bundesamt, Arnulfstraße 9/11, 80335 München

DB Netz AG
Großprojekt 2.S-Bahn-Stammstrecke
Arnulfstraße 25-27
80335 München

Bearbeitung: Ralf Terner
Telefon: +49 (89) 54856-117
Telefax: +49 (89) 54856-9699
E-Mail: TernerR@eba.bund.de
Sb1-mue-nrb@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 22.12.2023

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

65117-651pä/005-2019#029

EVH-Nummer: 3430977

Betreff: Änderungsplanfeststellungsbeschluss gemäß § 18d AEG, § 76 Abs.3 VwVfG für das Vorhaben „6. Planänderung im PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke (Erkundungs- und Rettungstollen)“, Bahn-km 103,280 bis 105,996 der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring Bft in München
Bezug: Ihr Antrag vom 19.12.2019, Az. I.NG-S-M(Z)
Anlagen: Ausfertigung des festgestellten Plans vom 22.12.2023, Az. 651pä/005-2019#029

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit übersende ich Ihnen eine Ausfertigung des festgestellten Plans. Eine Ausfertigung des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung übersende ich Ihnen im Wege der Zustellung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Terner

Hausanschrift:
Arnulfstraße 9/11, 80335 München
Tel.-Nr. +49 (89) 54856-0
Fax-Nr. +49 (89) 54856-9699
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07



Eisenbahn-Bundesamt, Arnulfstraße 9/11, 80335 München

Mit Zustellungsurkunde

DB Netz AG
Großprojekt 2.S-Bahn-Stammstrecke
Arnulfstraße 25-27
80335 München

Bearbeitung: Ralf Terner
Telefon: +49 (89) 54856-117
Telefax: +49 (89) 54856-9699
E-Mail: TernerR@eba.bund.de
Sb1-mue-nrb@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 22.12.2023
EVH-Nummer: 3430977

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
65117-651pä/005-2019#029

Betreff: Änderungsplanfeststellungsbeschluss gemäß § 18d AEG, § 76 Abs.1 VwVfG für das Vorhaben „6. Planänderung im PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke (Erkundungs- und Rettungstollen)“, Bahn-km 103,280 bis 105,996 der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring Bft in München
Bezug: Ihr Antrag vom 19.12.2019, Az. I.NG-S-M(Z)
Anlagen: - Ausfertigung des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 22.12.2023, Az. 651pä/005-2019#029

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine Ausfertigung des oben genannten Änderungsplanfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung wird Ihnen hiermit zugestellt (§ 74 Abs. 4 Satz 1 VwVfG). Eine Ausfertigung des festgestellten Plans geht Ihnen mit getrennter Post zu.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Terner

Hausanschrift:
Arnulfstraße 9/11, 80335 München
Tel.-Nr. +49 (89) 54856-0
Fax-Nr. +49 (89) 54856-9699
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München

Az. 651pä/005-2019#029
Datum: 22.12.2023

Planfeststellungsbeschluss

zur 6. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
vom 10.06.2015, Az.: 611pps/001-2300#003,
Planfeststellungsabschnitt 1, 2. S-Bahn-Stammstrecke München

gemäß § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 1 VwVfG

„6. Planänderung im PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke
(Erkundungs- und Rettungstollen)“

in der Landeshauptstadt München

Bahn-km 103,280 bis 105,996

der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring
Bft

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

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	9
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnis Grundwasserhaltung	9
A.3.2	Konzentrationswirkung	10
A.4	Nebenbestimmungen	10
A.4.1	Abweichungen vom Regelwerk	10
A.4.2	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	11
A.4.3	Brand- und Katastrophenschutz	11
A.4.4	Tunnelbau	14
A.4.5	Münchner Stadtentwässerung (MSE)	15
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	15
A.5.1	SG 50 Technischer Umweltschutz, Regierung von Oberbayern	16
A.5.2	Stadtwerke München GmbH, Resort Mobilität, Verkehrsinfrastruktur	16
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	17
A.7	Sofortige Vollziehung	17
A.8	Gebühr und Auslagen	17
B.	Begründung	18
B.1	Sachverhalt	18
B.1.1	Gegenstand der Planänderung	18
B.1.2	Einleitung des Planänderungsverfahrens	19
B.1.3	Anhörungsverfahren	20
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	21
B.2.1	Rechtsgrundlage	21
B.2.2	Zuständigkeit	22
B.3	Umweltverträglichkeit	22
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens	22
B.4.1	Planrechtfertigung	22
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	23
B.4.3	Stadtplanung	23
B.4.4	Wasserhaushalt	23
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	24
B.4.6	Immissionsschutz	27
B.4.7	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	30
B.4.8	Denkmalschutz	31
B.4.9	Brandschutz	31
B.4.10	Tunnelbau, Bergamt Süd	44

B.4.11	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	45
B.4.12	Straßen, Wege und Zufahrten	47
B.4.13	Ingenieurbau	47
B.4.14	Kampfmittel	49
B.4.15	Inanspruchnahme von Grundeigentum	50
B.5	Gesamtabwägung	51
B.6	Sofortige Vollziehung	52
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	52
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	53

Auf Antrag der DB Netz AG Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke (Vorhabenträgerin) als Vertreterin von DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 76 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „6. Planänderung im PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke (Erkundungs- und Rettungstollen)“ in der Landeshauptstadt München, Bahn-km 103,280 bis 105,996 der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring Bf, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt wird. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt.

Gegenstand der Planänderung ist im Wesentlichen:

- Neubau Erkundungs- und Rettungstollen (ERS) mit 5 Verbindungsbauwerken (Querschläge QS 1 bis QS 5)
- Integration Ausstiegsbauwerk West in das vorhandene Tunnelportal
- Entfall Rettungsschacht 2 (RS 2)
- Anpassung Rettungsschacht 3 (RS 3)
- Entfall Rettungsschacht 4 (RS 4)
- Anpassung der Geschwindigkeit von 80 auf 100 km/h im Abschnitt Hauptbahnhof – Marienhof
- Verschiebung der Gleisachsen um ca. 90 cm in Richtung Norden im Bereich der Station Hauptbahnhof und Anpassung der vor- und nachgeordneten Bögen

- Geringfügige Anpassung der Gradienten im Bahnsteigbereich mit Anpassung der vor- und nachgeordneten Tangenten

A.2 Planunterlagen

Folgende Planunterlagen werden festgestellt und ersetzen bzw. ergänzen die mit Planfeststellungsbeschluss vom Planfeststellungsbeschluss vom 10.06.2015 festgestellten Planunterlagen.

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht 6.Planänderung Planungsstand 15.11.2023, 40 Seiten	ergänzt Unterlage 1, festgestellt
2	Bauwerksverzeichnis 6.Planänderung Planungsstand 16.11.2023, 11 Seiten	ergänzt Unterlage 2, festgestellt
3.3.2C	Übersichtslageplan Bau-km 103,0+21 - 105,9+96 Planungsstand 21.06.2021, Maßstab 1:5000	ersetzt Unterlage 3.3.2B, nur zur Information
3.4.2C	Übersichtshöhenplan Bau-km 103,0+90 - 105,9+96 Planungsstand 17.06.2021, Maßstab 1:5000/500	ersetzt Unterlage 3.4.2B, nur zur Information
3.4.3	Übersichtshöhenplan Erkundungs- und Rettungstollen Planungsstand 18.06.2021, Maßstab 1:5000/500	ergänzt Unter- lage 3.4, nur zur Information
3.4.4	Übersichtshöhenplan Gleis 200 Planungsstand 21.03.2022, Maßstab 1:5000/500	ergänzt Unter- lage 3.4, nur zur Information
4.5G	Lageplan Bau-km 103,0+21 - 103,7+19 Planungsstand 09.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 4.5F, festgestellt
4.6F	Lageplan Bau-km 103,7+19 - 104,3+71 Planungsstand 09.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 4.6E, festgestellt
4.7F	Lageplan Bau-km 104,3+71 - 105,0+09 Planungsstand 09.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 4.7E, festgestellt
4.8E	Lageplan Bau-km 105,0+09 - 105,8+93 (IGL)	zur Information
4.8H	Lageplan Bau-km 105,0+09 - 105,8+93 Planungsstand 09.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 4.8G, festgestellt
4.9A	Lageplan Bau-km 105,8+93 - 105,9+96 Planungsstand 09.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 4.9 festgestellt
7.1.1B	Bautechnischer Längsschnitt Bau-km 103,2+80 - 105,9+96 Planungsstand 25.03.2022, Maßstab 1:5000/500	ersetzt Unterlage 7.1.1A, festgestellt
7.2.1.3	Regelquerschnitt maschineller Vortrieb, Erkundungs- und Rettungstollen	ergänzt Unterlage 7.2.1,

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Planungsstand 21.04.2021, Maßstab 1:50	festgestellt
7.2.2.1C	Querschnitt und Längsschnitt Anschlagwand Bau-km 103,4+75 Planungsstand 11.06.2021, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.2.2.1B, festgestellt
7.2.2.2C	Querschnitte Posttunnel Bau-km 103,6+47; 103,6+91; 103,7+41 Planungsstand 11.06.2021, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.2.2.2B, festgestellt
7.2.2.3B	Querschnitt Donnersberger Brücke Bau-km 103,6+59 Planungsstand 11.06.2021, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.2.2.3A, festgestellt
7.2.2.4B	Querschnitt Donnersberger Brücke Bau-km 103,6+81 Planungsstand 11.06.2021, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.2.2.4A, festgestellt
7.2.2.5B	Querschnitt Hackerbrücke Bau-km 104,7+06 - 104,7+25 Planungsstand 11.06.2021, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.2.2.5A, festgestellt
7.2.2.6B	Querschnitt Paul Heyse Unterführung Bau-km 105,2+68 Planungsstand 04.05.2021, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.2.2.6A, festgestellt
7.2.2.7B	Querschnitt Gebäude Prielmayerstr. 8 Bau-km 105,8+39 Planungsstand 11.06.2021, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.2.2.7A, festgestellt
7.2.2.8B	Querschnitt S-Bahn Prielmayerstr. Bau-km 105,9+13 Planungsstand 15.06.2021, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.2.2.8A, festgestellt
7.2.2.9A	Querschnitt Ausstiegsbauwerk West Bau-km 103,4+69 Planungsstand 18.06.2021, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.2.2.9, festgestellt
7.3.1C	Systemplan Fluchtwege Planungsstand 18.06.2021, ohne Maßstab	ersetzt Unterlage 7.3.1.B, festgestellt
7.3.5C	Rettungsschacht 3 Bau-km 104,4+02 Planungsstand 09.08.2023, Maßstab 1:200	ersetzt Unterlage 7.3.5B, festgestellt
7.3.7	Verbindungsbauwerk Regelquerschnitt Planungsstand 16.06.2021, Maßstab 1:200	ergänzt Unterlage 7.3, festgestellt
7.4.1D	Tunnel offene Bauweise Bau-km 103,2+80 - 103,4+75 Planungsstand 16.06.2021, Maßstab 1:250/200	ersetzt Unterlage 7.4.1C, festgestellt
7.4.3A	Ausstiegsbauwerk West Bau-km 103,4+75 Planungsstand 09.08.2023, Maßstab 1:200	ergänzt Unterlage 7.4, festgestellt
7.4.4A	Ansichten von Süden und Nord RS3 104,4+02 km	ergänzt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Planungsstand 09.08.2023, Maßstab 1:100	Unterlage 7.4, festgestellt
9.2.7E	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -5 (Sammelebene) Bau-km 105,4+24 - 105,6+34 Planungsstand 21.06.2021, Maßstab 1:500	ersetzt Unterlage 9.2.7D, festgestellt
9.2.7D	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -5 (Sammelebene) Bau-km 105,4+24 - 105,6+34	zur Information
9.2.8E	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -6 (Bahnsteigebene) Bau-km 105,4+24 - 105,6+34 Planungsstand 21.06.2021, Maßstab 1:500	ersetzt Unterlage 9.2.8D, festgestellt
9.2.8D	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -6 (Bahnsteigebene) Bau-km 105,4+24 - 105,6+34	zur Information
9.2.9E	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Längsschnitt A-A Bau-km 105,4+24 - 105,6+34 Planungsstand 21.06.2021, Maßstab 1:250	ersetzt Unterlage 9.2.9D, festgestellt
9.2.9D	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Längsschnitt A-A Bau-km 105,4+24 - 105,6+34	zur Information
9.2.11E	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Querschnitte D-D / E-E Bau-km 105,4+24 - 105,6+34 Planungsstand 21.06.2021, Maßstab 1:250	ersetzt Unterlage 9.2.11D, festgestellt
9.2.11D	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Querschnitte D-D / E-E Bau-km 105,4+24 - 105,6+34	zur Information
9.2.13E	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Abfangmaßnahmen Unterquerung U1/U2 Planungsstand 21.06.2021, Maßstab 1:500/200	ersetzt Unterlage 9.2.13D, festgestellt
9.2.13D	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Abfangmaßnahmen Unterquerung U1/U2	zur Information
12.1F	Erläuterungsbericht Hydrotechnische Berechnungen Planungsstand 16.11.2023, 85 Seiten	zur Information
13.1E	Erläuterungsbericht Entsorgung von Aushub- und Abbruchmassen Planungsstand 21.06.2021, 26 Seiten	zur Information
15.1	Grunderwerbsverzeichnis 6.Planänderung Planungsstand 16.11.2023, 35 Seiten	ergänzt Unterlage 15.1, festgestellt
15.2.5G	Grunderwerbsplan Bau-km 103,0+21 - 103,7+19 Planungsstand 09.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 15.2.5F, festgestellt
15.2.6F	Grunderwerbsplan Bau-km 103,7+19 - 104,3+71 Planungsstand 09.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 15.2.6E, festgestellt
15.2.7G	Grunderwerbsplan Bau-km 104,3+71 - 105,0+18 Planungsstand 09.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 15.2.7F, festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.2.8G	Grunderwerbsplan Bau-km 105,0+09 - 105,8+90 Planungsstand 22.06.2021, Maßstab 1:1000	Zur Information
15.2.8J	Grunderwerbsplan Bau-km 105,0+09 - 105,8+90 Planungsstand 09.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 15.2.8I, festgestellt
15.2.9A	Grunderwerbsplan Bau-km 105,8+94 - 105,9+96 Planungsstand 18.06.2021, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 15.2.9, festgestellt
16.1L	Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan Planungsstand 23.10.2023, 145 Seiten	ersetzt Unterlage 16.1K, festgestellt
16.1F Beilage 1	Artenschutzrechtliche Prüfung (aP) Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 3neu Planungsstand 15.11.2023, 93 Seiten	ersetzt Unterlage 16.1E Beilage 1, festgestellt
16.2.3G	Konfliktplan Bau-km 103,0+90 - 104,6+06 Planungsstand 15.11.2023, Maßstab 1:2500	zur Information
16.2.4J	Konfliktplan Bau-km 104,6+06 - 105,9+96 Planungsstand 15.11.2023, Maßstab 1:2500	zur Information
16.3.7C	Maßnahmenplan Bau-km 104,3+71 - 105,0+09 Planungsstand 26.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 16.3.7B, festgestellt
16.3.8J	Maßnahmenplan Bau-km 105,0+09 - 105,9+96 Planungsstand 26.10.2023, Maßstab 1:1000	ersetzt Unterlage 16.3.8I, festgestellt
17.2.1E	Ganzheitliches Brandschutzkonzept für die uPva MHBP, Planungsstand 18.02.2022, 80 Seiten nebst Anhang 1-5	zur Information
17.3E	Sicherheitskonzept Streckentunnel Planungsstand 11.08.2023, 75 Seiten	zur Information
18.1D	Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, Planungsstand 28.06.2021, 4 Seiten nebst Blatt 4.8-4.14	zur Information
19.5.1.D	Ergänzende Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm, Planungsstand 23.11.2023, 57 Seiten nebst Anhängen	zur Information
20.1.3	Ergänzende Erschütterungstechnische Unter- suchung, Planungsstand 24.06.2021, 10 Seiten	zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farblich kenntlich gemacht (1.Tektur).

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnis Grundwasserhaltung

Unter Abänderung der zuletzt mit Ziffer 3.1. des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.11.2022 (3.PÄ PFA 1 2.SBSS, Az.651pä/006-2020#023) geänderten Tabelle der Ziffer A 4.4.1b) des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 (PFA 1 2.SBSS, Az. 611pps/001-2300#003) wird der Vorhabenträgerin die Beschränkte Erlaubnis nach § 8 und § 10 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG für die temporäre Grundwasserhaltung (Gewässernutzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4, Nr. 5 WHG nebst Aufstauen, Absenken und Umlenken gem. § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG) nach folgender Maßgabe erteilt:

Bauwerk	Wasserhaltungs- dauer	Wasseranfall (m³)	Fördermenge (l/s)
Erweiterung EÜ Wotanstraße Umweltverbundröhre (UVR) Bau-km 101,3	12 Monate	5.150.000	bis 400
Tröge und Tunnel in offener Bauweise, Bau-km 103,0+35 bis Bau-km 103,4+75	44 Monate	2.700.000	23
Hp Hauptbahnhof Bau-km 105,5+04 bis 105,7+14	86 Monate	15.923.000	86,5
BE-Fläche ehem. Rettungs- schacht RS2, Bau-km 103,8+72	6 Monate	189.000	12
Rettungsschacht RS3, oberer Vertikalschacht Bau-km 104,4+45	57 Monate	4.370.000	23
RS3 Verbindungsbauwerk, Schachtkopfkaverne und unterer Vertikalschacht Bau-km 104,4+45			34
BE-Fläche ehem. RS4 Bau-km 104,9+47	6 Monate	426.000	27
Injektionsschacht Posttunnel- querung Bau-km 103,7+00	22 Monate	116.000	2
Injektionsschacht Posttunnel- querung Bau-km 103,7+45	4 Monate	32.000	3

A.3.2 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Abweichungen vom Regelwerk

Die Auflagen und Hinweise aller vorliegenden und einzuholenden Unternehmensinternen Genehmigungen (UiG) sowie Zustimmungen im Einzelfall (ZiE) sind einzuhalten. Das gilt insbesondere für

- ZiE zum Verzicht auf Zufahrten für Straßenfahrzeuge an den Tunnelportalen der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az. 2180-217iretr/068-1100#004 vom 15.09.2022)
- ZiE zum Entfall von Einspeisestellen zur Löschwasserversorgung an den Tunnelportalen der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az. 2180-217iretr/068-1100#002 vom 12.04.2022)
- ZiE zur Länge und Befahrbarkeit des Erkundungs- und Rettungstollens der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az. 2180-217iretr/068-1100#005 vom 15.09.2022)
- ZiE zur Höhe der Fluchtwege (Bestandteil der ZiE zu den Regelquerschnitten in den Tunneln, Az. 21.41 lbzb (118/06) vom 04.07.2007)
- ZiE zur Schleusenlänge (Az. 2180-217iretr/075-2107#005 vom 05.09.2023)
- ZiE für Verzicht auf Elektranten an beiden Tunnelseiten (Az. 2140-21izbit/008-2107#011)
- ZiE zur Abweichung der Tunnelquerschnitte von den Richtzeichnungen in Ril 853.9001 (Az. 213.9-213izbit/004-2101#011-(138/21-ZiE) vom 25.05.2022)

- ZIE zu Bodenverbesserungsmaßnahmen (Az. 213.9-213izbit/004-2101#010-(137/21-ZIE) vom 29.06.2022)

A.4.2 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

- a) Über den Beginn der Bauarbeiten ist das Referat für Klima- und Umweltschutz, Sachgebiet Abfallrecht vorab zu informieren (abfallrecht.rku@muenchen.de).
- b) Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten.

Zu beachten ist insbesondere auch die am 01.08.2023 in Kraft getretene Mantelverordnung mit der novellierten Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV).

- c) Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu deren Beseitigung gem. Art. 10 Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz (BayAbfG) der Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH (GSB) zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige Körperschaft (Landeshauptstadt München) ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.
- d) Gefährliche Abfälle im Sinne der Abfallverzeichnisverordnung (AVV) sind in dichten Behältern so zur Abholung bereitzustellen, dass sie unbefugten Personen nicht zugänglich sind und Gefährdungen für Menschen bzw. Umwelt (z.B. Gewässerverschmutzung) ausgeschlossen sind (Art. 7 Abs. 2 Nr. 3 des Landesstraf- und Verordnungsgesetzes LstVG).

A.4.3 Brand- und Katastrophenschutz

A.4.3.1 Notausgangs-/Bodenklappe von Rettungsschacht 3

- a) Die Klappe muss jederzeit witterungsunabhängig zu öffnen sein; sie darf insbesondere nicht durch Fahrzeuge blockiert werden können.
- b) Sie muss von innen mit mäßigem Kraftaufwand, ohne Hilfsmittel und mit einem selbsterklärenden sowie deutlich gekennzeichneten Mechanismus geöffnet

werden können. Einzelheiten sind in der weiteren Planung mit der Branddirektion abzustimmen.

- c) Sie muss von außen für Einsatzkräfte leicht zu öffnen sein. Dies muss hier bei Inbetriebnahme des Aufzugs automatisch erfolgen. Einzelheiten sind in der weiteren Planung mit der Branddirektion abzustimmen.
- d) Ein Ausfall der Stromversorgung darf die Öffnung der Klappe einschließlich deren Bedienung nicht beeinträchtigen (Sicherheitsstromversorgung, Batteriepufferung oder gleichwertige Lösung).

A.4.3.2 Ausstiegsbauwerk West nach Unterlage 7.4.3

- a) Die Breite der Treppenpodeste muss an jeder Stelle eine Podesttiefe von mindestens 2m gewährleisten. In Schnitt E-E ist der Begegnungsverkehr nachzuweisen.
- b) Die Geometrie der zweiten Schleusenwand und die Lage der Schleusentüren aus den Verkehrstunnelröhren sollen durch den Abstand zur Treppe im Rahmen des praktisch Machbaren die Nutzungsmöglichkeit durch mobilitätseingeschränkte Personen verbessern.
- c) Die Geometrie der zweiten Schleusenwand und die Lage der Schleusentüren aus den Verkehrstunnelröhren haben die Mindestlänge der Schleuse von 12 m zu gewährleisten.

A.4.3.3 Die Notausgänge nach den 1. Schleusentüren sind feuerbeständig auszuführen.

A.4.3.4 Die im Tunnel-Sicherheitskonzept „vorgeschlagene“ Fluchtwegkennzeichnung ist umzusetzen.

A.4.3.5 Die Lage der Bedienstellen der Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP) ist in der Ausführungsplanung mit der Branddirektion abzustimmen.

A.4.3.6 Die Vorhabenträgerin hat die Löschwasserversorgung im Umkreis des Ausstiegsbauwerks West mit der Branddirektion abzustimmen. Für den Rettungsschacht RS3 ergibt sich vorliegend keine Änderung und es gilt die bestehende Planfeststellung.

A.4.3.7 Die Vorhabenträgerin hat alle Schieber zwischen den Einspeisestellen zur Abtrennung der Löschwasserabschnitte vor Manipulation abzusichern.

- A.4.3.8 Die Schieber sind grundsätzlich etwa mittig zwischen zwei Zugangsbauwerken (uPva, Rettungsschacht oder Portal) anzuordnen und auch mittig zwischen den jeweils angrenzenden Verbindungsbauwerken. Dabei können sich auch Änderungen an den in Tabelle 4 Unterlage 17.3E angegebenen Abschnittslängen ergeben.
- A.4.3.9 Im Erkundungs- und Rettungstollen ist ein durchgehender, einseitiger Handlauf einzubauen.
- A.4.3.10 Die zweiten Schleusentüren nach Unterlage 7.3.7 sind feuerhemmend auszuführen. Zumindest die Ausführungsplanung und sonst weitere Planungen zu Unterlage 7.3.7 sind entsprechend anzupassen.
- A.4.3.11 Der Fahrkorb des Aufzugs in RS 3 muss gemäß EITB und Sicherheitskonzept lichte Innenabmessungen von mindestens 1,1 x 2,1 m aufweisen, um eine Krankentrage aufnehmen zu können.
- A.4.3.12 Die Vorgaben der vorliegenden Brandschutz- und Rettungskonzepte und Abstimmungen hierzu mit Branddirektion, Bergamt Südbayern und BG Bau hinsichtlich der Sicherheit auf den Untertagebaustellen sind zu beachten und bei Bedarf in Abstimmung mit der Branddirektion fortzuschreiben.
- A.4.3.13 Die Zusagen und Auflagen insbesondere auch zur 5. Planänderung Planfeststellungsabschnitt 1 2.SBSS sind zu beachten.
- A.4.3.14 Die uPva-Entnahmestellen Hauptbahnhof sind entsprechend Ziffer 18 der Unterlage 17.3E mit B-Festkupplung und B-C-Übergangsstück auszuführen.
- A.4.3.15 Bei einer Fortschreibung der Räumungssimulationen ist die Treppenanordnung anzupassen.
- A.4.3.16 Die Vorhabenträgerin hat im Zuge des Planungsfortschritts die Branddirektion weiter zu beteiligen.
- A.4.3.17 **Rettungsplatz am Ausstiegsbauwerk West** unmittelbar über/auf dem Tunnel: Die Nutzung des Rettungsplatzes im Ereignisfall durch Feuerwehrfahrzeuge ist in der Planung der Statik des Tunnels in offener Bauweise zu berücksichtigen. Die Anzahl und das Gewicht der zu berücksichtigenden Feuerwehrfahrzeuge ist durch die Vorhabenträgerin mit der Branddirektion München abzustimmen.
- A.4.3.18 **Fluchtwege:** Gemäß Ziffer 2.2 EBA-Richtlinie Tunnel i.V.m. EITB 2022/1 sind die Fluchtwege mindestens 1,20 m breit, eben und hindernisfrei zu erstellen.

A.4.3.19 Fluchtweg am Westportal (Bild 6 im Sicherheitskonzept, S.55

Unterl.17.3E): Die Gleisquerung des Fluchtwegs über das Gleis 200 ist ebenso breit, eben und hindernisfrei auszuführen wie der sonstige Fluchtweg. Der Fluchtweg ist bis zur Rettungstreppe in der nördlichen Trogwand zu führen.

A.4.3.20 Die Rettungswegkennzeichnung Im Ausstiegswegwerk West hat im Hinblick auf die gegenläufig angeordneten Treppen (Bild 10 im Sicherheitskonzept/Unterl.17.3E) gesonderte Rettungswegkennzeichnungen (z.B. zusätzliche Markierungen auf Wänden und Boden, beleuchtete Fluchtwegleitsysteme usw.) vorzusehen, um eine korrekte Fluchtwegführung (Treppe nach oben statt nach unten) sicherzustellen.

A.4.4 Tunnelbau

A.4.4.1 Geplante Arbeiten zum Zweck der Herstellung oder wesentlichen Veränderung von Hohlräumen, die in nichtoffener Bauweise unter Tage errichtet werden, sind durch die Vorhabenträgerin dem Bergamt rechtzeitig vor ihrer Aufnahme anzuzeigen.

A.4.4.2 Gemäß § 2 Abs. 3 der Baustellenverordnung (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. I S. 1283) ist für Baustellen mit besonders gefährlichen Arbeiten (z.B. Tunnelbau und/oder Sprengarbeiten) vor der Einrichtung der Baustelle ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen. Der SiGe-Plan ist auf der Baustelle zum Baubeginn vorzuhalten.

A.4.4.3 Gemäß § 4 ArbStättV ist von der Bauleitung ein Flucht- und Rettungsplan zu erstellen.

A.4.4.4 Vor Beginn der Arbeiten ist dem Bergamt ein detaillierter Schichtenplan vorzulegen. Feststellungen nach § 13 Abs. 3 Nr. 1 Arbeitszeitgesetz -ArbZG- vom 06.06.94 (BGBl. I S. 1171) oder Ausnahmen (z.B. Arbeiten an Sonn- und Feiertagen, Arbeitszeitverlängerungen) nach dem Arbeitszeitgesetz sind beim Bergamt Südbayern gesondert zu beantragen.

A.4.4.5 Für die Arbeiten ist elektrisch angetriebenen Arbeitsgeräten der Vorzug vor dieselbetriebenen Arbeitsgeräten zu geben. Wenn, nach eingehender Prüfung durch den Unternehmer, das vorgesehene Arbeitsverfahren nicht so gestaltet werden kann und Dieselmotoremissionen entstehen, ist der Einsatz von Partikelfiltern beim Betrieb von dieselgetriebenen Arbeitsgeräten oder -maschinen als Stand der Technik anzusehen. Beim Einsatz von selbstbetriebenen

Arbeitsgeräten zur Erstellung der untertägigen Hohlrumbaute sind die Vorschriften der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) Nr. 554 „Abgabe von Dieselmotoren“ in der jeweils aktuell gültigen Fassung zu beachten und einzuhalten.

A.4.4.6 Beim Umgang mit Gefahrstoffen (z.B. Erstarrungsbeschleuniger für Spritzbeton) sind die Vorschriften der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) zu beachten und einzuhalten.

A.4.4.7 Für die Durchführung von Arbeiten unter Druckluft sind die Bestimmungen der Druckluftverordnung vom 4. Oktober 1972 (BGBl. I S. 1909) einzuhalten. Die Anzeige gemäß § 3 DruckLV ist dem Bergamt rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen. Schildvortriebe, bei denen nicht ständig Personen unter Druckluft arbeiten, unterliegen den Bestimmungen der Druckluftverordnung.

A.4.4.8 Bezüglich eventuell durchzuführender, untertägiger Sprengarbeiten sind die entsprechenden Anzeigen gemäß Sprengstoffgesetz vor Beginn der Arbeiten rechtzeitig und unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen beim Bergamt Südbayern vorzulegen. Gegebenenfalls ist eine Planänderung gem. § 76 VwVfG erforderlich.

Eine eventuell erforderliche Lagergenehmigung ist ebenfalls rechtzeitig mit den entsprechenden Planunterlagen zur Planänderung zu beantragen und beim Bergamt anzuzeigen.

A.4.5 Münchner Stadtentwässerung (MSE)

Vorgesehene Einleitungen in deren Kanäle sind rechtzeitig vorab mit der MSE abzustimmen.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.5.1 SG 50 Technischer Umweltschutz, Regierung von Oberbayern

- a) Die Vorhabenträgerin beachtet die Forderung, entsprechend der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der detaillierten Positionierung der Anlagen noch zusätzliche Schallschutzmaßnahmen zur Pegelminderung anzuordnen, um zumindest die Einhaltung der projektspezifischen Richtwerte zu gewährleisten. Nach Vorlage der Ausführungsplanung wird der Vorhabenträgerin die schalltechnischen Auswirkungen nach Vorgabe der AVV Baulärm nochmals überprüfen und ggf. Schutzmaßnahmen vorsehen.
- b) Die Lichtimmissionen werden während des Baus des Erkundungs- und Rettungstollens und der Verbindungsbauwerke auf das technisch erforderliche Maß minimiert.

A.5.2 Stadtwerke München GmbH, Resort Mobilität, Verkehrsinfrastruktur

- a) Die Festsetzungen der bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse gelten unverändert weiter, sofern sie nicht explizit durch die hier gegenständlichen Änderungen geändert werden. Insoweit wird die Forderung beachtet, dass zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Betrieb, Bauwerke und Anlagen der Stadtwerke München GmbH, Resort Mobilität, Verkehrsinfrastruktur (kurz: SWM Verkehr) die in den ursprünglichen Planfeststellungsbeschlüssen zu PFA 1 und PFA 2 genannten Nebenbestimmungen, Hinweise und Vorbehalte sinngemäß anzuwenden und einzuhalten sind.
- b) Im Hinblick auf die Vermeidung von Eingriffen in den ÖPNV wird die Vorhabenträgerin das Minderungsgebot beachten.
- c) Im Hinblick auf die Forderung
„Die Sicherheit der bestehenden U-Bahn-Anlagen mit dem darin stattfindenden Betrieb, sowie aller sich dort aufhaltenden Personen, in jeder Bauphase (einschließlich aller baulichen Zwischenzustände), [ist] durch statische, bodenmechanische, geologische und hydrologische Berechnungen bzw. Untersuchungen durch die von der Technischen Aufsichtsbehörde für U-Bahn und Straßenbahnen (TAB) bei der Regierung von Oberbayern bestellten und anerkannten Prüfindenieure bzw. Sachverständige nachzuweisen.“
gelten die diesbezüglichen Regelungen und Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses PFA1 auch für die gegenständliche Planänderung.
- d) Im Hinblick auf die Forderung

„Vor Baubeginn sind der SWM/MVG die erforderlichen statischen Nachweise für die Durchführbarkeit des vorgesehenen Bauablaufes, die Detailplanung für die kontinuierlichen Messverfahren und die Notfallpläne zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.“

werden die diesbezüglichen Auflagen und Nebenbestimmungen zur U-Bahn im Planfeststellungsbeschluss PFA1 auch im gegenständlichen Planänderungsverfahren beachtet.

- e) Die "zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen U-Bahn" werden für die durch die vorliegende Planänderung gegenständliche Maßnahme bei noch nicht erfolgten Ausschreibungen berücksichtigt.
- f) Die Funktionstüchtigkeit der Flächendränage unter dem U-Bahn-Bauwerk Hauptbahnhof wird im Bau- und Endzustand aufrecht gehalten.
- g) Für die gegenständliche Planänderung sind keine zusätzlichen Bauarbeiten von SWM Verkehr, die durch die Vorhabenträgerin ausgelöst werden, geplant.

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

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand der Planänderung

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 10.06.2015, Az. 611pps/001-2300#003, hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, die Planfeststellung für das Vorhaben „Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) der 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Bereich Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof“, Bahn-km 100,600 bis 105,996 der Strecke 5547, Bf München Laim – München Leuchtenbergring Bf, in der Landeshauptstadt München erteilt. Dazu sind bislang folgende Änderungen ergangen:

- 1. Planänderung vom 04.09.2017 (Az.: 651pä/003-2017#013)
- 2. Planänderung vom 30.08.2019 (Az.: 651pä/004-2018#002)
- 3. Planänderung vom 22.11.2022 (Az.: 651pä/006-2020#023)
- 4. Planänderung vom 31.01.2020 (Az.: 651pä/004-2018#007)
- 5. Planänderung / Integrierte Gesamtlösung vom 29.06.2022 (Az.: 651pä/006- 2020#026)
 - 1. Planänderung Integrierte Gesamtlösung 22.11.2023 (Az.: 651pä/009-2023#017)
- 7. Planänderung vom 13.08.2019 (Az.: 651pä/005-2019#007)
- 9. Planänderung vom 07.08.2019 (Az.: 651pä/005-2019#014)
- 10. Planänderung vom 16.09.2021 (Az.: 651pä/006-2020#032)
- 11. Planänderung vom 08.07.2020 (Az.: 651pä/005-2019#027)
- 12. Planänderung vom 13.03.2020 (Az.: 651pä/006-2020#004)
- 13. Planänderung vom 03.02.2021 (Az.: 651pä/006-2020#033)
- 14. Planänderung vom 30.11.2021 (Az.: 651pä/007-2021#021)
- 15. Planänderung vom 27.09.2022 (Az.: 651pä/007-2021#014)
- 17. Planänderung vom 21.07.2022 (Az.: 651pä/007-2021#030)
- 18. Planänderung vom 08.03.2022 (Az.: 651pä/008-2022#002)

- 19. Planänderung vom 24.05.2022 (Az. 651pä/008-2022#001)
- 20. Planänderung vom 02.03.2022 (Az.: 651pä/007-2021#027)
- 23. Planänderung vom 04.07.2023 (Az.: 651pä/009-2023#003)
- 25. Planänderung vom 07.02.2023 (Az.: 651pä/009-2023#001)
- 28. Planänderung vom 19.02.2023 (Az.: 651pä/009-2023#011)
- 29. Planänderung vom 31.05.2023 (Az.: 651pä/009-2023#009)

Gegenstand der vorliegenden 6. Planänderung ist

- Neubau Erkundungs- und Rettungstollen (ERS) mit 5 Verbindungsbauwerken (Querschläge QS 1 bis QS 5)
- Integration Ausstiegsbauwerk West in das vorhandene Tunnelportal
- Entfall Rettungsschacht 2 (RS 2)
- Anpassung Rettungsschacht 3 (RS 3)
- Entfall Rettungsschacht 4 (RS 4)
- Anpassung der Geschwindigkeit von 80 auf 100 km/h im Abschnitt Hauptbahnhof – Marienhof
- Verschiebung der Gleisachsen um ca. 90 cm in Richtung Norden im Bereich der Station Hauptbahnhof und Anpassung der vor- und nachgeordneten Bögen
- Geringfügige Anpassung der Gradienten im Bahnsteigbereich mit Anpassung der vor- und nachgeordneten Tangenten

B.1.2 Einleitung des Planänderungsverfahrens

Die DB Netz AG Großprojekt 2.S-Bahn-Stammstrecke (Vorhabenträgerin) hat als Vertreterin von DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH mit Schreiben vom 19.12.2019, Az. I.NG-S-M(Z), die Planänderung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 VwVfG beantragt. Der Antrag ist am 20.12.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, eingegangen.

Mit Schreiben vom 17.02.2022 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 09.03.2022 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 09.05.2022 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Regierung von Oberbayern als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 29.11.2023, Az. 651pä/005-2019#029, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 31.2, (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten, deren Stellungnahmen zum Teil Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten:

Behörde, Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Einwände
Landeshauptstadt München	27.02./23.06.2023	Ja
Wasserwirtschaftsamt München	23.03.2023	Ja
Bayerisches Landesamt für Umwelt	10.03.2023	Ja
Stadtwerke München -Mobilität-	22.03.2023	Ja
Bayerische Eisenbahngesellschaft	06.02.2023	Nein
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr	10.01.2023	Nein
Bayerische Schlösser- und Seenverwaltung	08.03.2023	Nein
Sachgebiet 10 der ROB	08.02.2023	Nein
Sachgebiet 26 der ROB	01.03.2023	Ja
Sachgebiet 50 der ROB	10.03.2023	Ja
Sachgebiet 52 der ROB	11.01.2023	Nein

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung, Erörterung

Die Planunterlagen zu dem zu ändernden Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Landeshauptstadt München vom 18.01.2023 bis 17.02.2023 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden im Amtsblatt der Landeshauptstadt München und in der Presse am 10.01.2023 ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 03.03.2023.

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18d Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.3 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 05.09.2023 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben grundsätzlich befürwortet.

B.1.3.4 Nachträgliche Änderungen: 1.Tektur

Mit der sog. 1.Tektur wurde aufgrund von Einwendungen am Ausstiegsbauwerk West die Schleusenlänge vergrößert sowie die Geometrie des Stauraums und die Lage der Treppenläufe und die Größe des Ausstiegsbauwerkes angepasst. Zudem wurde am Rettungsschacht 3 das Ausstiegsbauwerk durch eine hydraulische Notausstiegsklappe ersetzt. Dabei handelt es sich um geringfügige Abänderungen, durch die sich keine neuen oder schwerwiegenderen Beeinträchtigungen von Drittbelangen oder -rechten ergeben haben. Insbesondere verringert die hydraulische Notausstiegsklappe den Eingriff in die Zone ökologischer Vernetzung und in das Landschaftsbild.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

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.

Vorliegend berührt der zusätzliche Erkundungs- und Rettungstollen nicht die Identität von PFA 1, sodass es sich um eine Planänderung im Sinne von § 76 VwVfG handelt.

B.2.2. Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Für das ursprüngliche Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das antragsgegenständliche Änderungsverfahren betrifft die Änderung von Betriebsanlagen von Eisenbahnen gemäß Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 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 Bescheid geänderte Vorhaben genügt dem 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. Der mit diesem Bescheid zugelassene Erkundungs- und Rettungstollen (ERS) schränkt weder die Funktion des Vorhabens noch dessen Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar. Vielmehr ermöglicht der ERS eine bessere Erkundung vorhandener Untergrundbeschaffenheiten sowie bei verbesserter Tunnelsicherheit den Wegfall der mit den Rettungsschächten 2 und 4 verbundenen Eingriffen. Durch

den auf 475m vergrößerten Radius kann zudem die Entwurfsgeschwindigkeit auf 100 km/h erhöht werden. Die Planänderung ist somit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Die Beachtung der Auflagen und Hinweise aus den vorliegenden und ggf. einzuholenden Unternehmensinternen Genehmigungen (UiG) sowie Zustimmungen im Einzelfall (ZiE) ist in Ziffer A.4.1 festgeschrieben, vgl. auch Ziffer B.4.9.1 zu ZiE im Hinblick auf den Tunnelbrandschutz.

B.4.3 Stadtplanung

Im Hinblick auf die Ausgestaltung von Rettungsschacht 3 (RS 3) zwischen Donnersberger- und Hackerbrücke hatte die Landeshauptstadt München unterschiedliche Einwände aus stadt- und grünplanerischer sowie brandschutztechnischer Sicht. Aus städtebaulicher Sicht forderte die Landeshauptstadt München den Durchblick auf die Bahnachse bzw. eine klare und unverbaute Stadtkante entlang der Bahn.

Weitere Abstimmungen zwischen Vorhabenträgerin und Landeshauptstadt München haben eine Lösung insbesondere auch für eine hydraulische Notausstiegs-/Bodenklappe anstelle des ursprünglich vorgesehenen Ausstiegsbauwerks ergeben (vgl. Stellungnahme Landeshauptstadt München 23.06.2023). Diese hat die Vorhabenträgerin in die vorliegende Genehmigungsplanung übernommen, sodass sich der Einwand der Landeshauptstadt München erledigt hat (vgl. Stellungnahme Landeshauptstadt München 22.08.2023). Die brandschutztechnischen Anforderungen zur Bodenklappe sind vorsorglich unter Ziffer A.4.3.1 festgehalten.

Im Übrigen ist keine erhebliche Beeinträchtigung städtebaulicher Belange durch die vorliegende 6.Planänderung ersichtlich.

B.4.4 Wasserhaushalt

Im Hinblick auf die Bewirtschaftungsziele gem. §§ 27, 47 WHG und etwaige Potenzialveränderungen nach der Wasserrahmenrichtlinie WRRL sind von der vorliegenden 6.Planänderung keine Oberflächenwasserkörper betroffen, jedoch der Quartär- und der Tertiär-Grundwasserkörper.

Bedingt durch den Erkundungs- und Rettungstollen (ERS) einschließlich Querstollen verändern sich die Laufzeiten der Wasserhaltungen an den Rettungsschächten und

Injektionsschächten für die Posttunnelquerung mit einer Erhöhung der Wasserhaltungsmengen gegenüber der geltenden Planfeststellung um etwa 46% von 3,516 Mio. m³ auf 5,133 Mio. m³. Verschlechterte Grundwasserzustände sind deswegen jedoch nicht zu erwarten. Auch bleibt es z.B. beim bereits planfestgestellten Verbau Portal West in offener Bauweise, dessen Grundwasseraufstau mit 2 Dükerbauwerken ausreichend bewerkstelligt werden kann. Die vollumfängliche Wiederversickerung der Wasserhaltungswässer an den Rettungsschächten erfolgt, wie bereits planfestgestellt. Die im ERS anfallenden Leckagewässer werden in den Verkehrsanlagen (uPva) Hauptbahnhof und Marienhof gesammelt und in die planfestgestellten Vorfluter eingeleitet. Die Verwendung zementbasierter Baugrundinjektionen verhindert Grundwasserbelastungen. Durch Entfall der Rettungsschächte 2 und 4 reduziert sich die Oberflächenversiegelung mit positiver Auswirkung auf die Grundwasserneubildung.

Vgl. zum Ganzen Ziffern 2.4.2, 6.2, 7.2.5 Unterl.1, Unterlagen 12.1F, 18.1D.

Auch das Wasserwirtschaftsamt München sah mit seiner Stellungnahme vom 23.03.2023 die Belange des Wasserhaushalts als ausreichend gewahrt an. Daher können – unter Fortgeltung der planfestgestellten Schutzmaßnahmen im Übrigen – nach Ziffer A.3.1. die erforderlichen, geänderten wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt werden.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

B.4.5.1 Rechtsgrundlage

Nach § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen zeitgleich mit der Realisierung des Vorhabens durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist.

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen.

Das Vermeidungsgebot zwingt dazu, den Eingriff am geplanten Ort so schonend wie möglich durchzuführen. Dieses Gebot ist strikt zu beachten. Seinem Inhalt nach will das Vermeidungsgebot nicht das Vorhaben selbst, sondern nur die mit ihm verbundenen, negativen Folgen für Natur und Landschaft verhindern, die vermeidbar sind. Eine Beeinträchtigung ist im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG vermeidbar, wenn sie unterlassen werden könnte, ohne dass die mit dem jeweiligen Vorhaben verfolgten Ziele beeinträchtigt würden. Bei den Vermeidungsmaßnahmen geht es allein darum, ob das geplante Vorhaben am Ort des Eingriffs schonender verwirklicht werden kann.

Bei einem Eingriff, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat der Planungsträger gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG die zur Vermeidung, zum Ausgleich und zur Kompensation in sonstiger Weise erforderlichen Maßnahmen im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen.

Das planfestgestellte Änderungsvorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil seine Durchführung zu einer Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen wird. Zudem sind die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG zu beachten.

Angelegt bereits im Rahmen von PFA 1 hat die Vorhabenträgerin allerdings ausreichende Bestandserhebungen und Bewertungen durchgeführt, Maßnahmen der Vermeidung und Minderung aufgezeigt, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bilanziert und beurteilt sowie ein ökologisches Maßnahmenkonzept zum Ausgleich und Ersatz der unvermeidbaren Eingriffe vorgelegt. Das Vorhaben nebst 6. Planänderung verstößt auch nicht gegen sonstige, spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften.

Die Ergebnisse der Bestandserhebungen und -bewertungen finden sich insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 16).

B.4.5.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Der LBP stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar. Die Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen erfolgt gemäß der Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung – BayKompV). Den rechnerisch ermittelten Eingriffen werden ausgleichende Maßnahmen gegenübergestellt. Diese Maßnahmen sind so festgelegt, dass sie im Sinne eines multifunktionalen Ausgleichs i. d. R. auch Eingriffe in andere Schutzgüter des Naturhaushalts und die Landschaft kompensieren.

Eingriffe durch 6. Planänderung (s.S.32ff Unterl.16.1L)

Durch Anpassung von Rettungsschacht RS 3 erhöht sich im Bereich der BE-Fläche der dauerhafte Verlust trocken-magerer Vegetation im Bereich des BK 1 (FW 5) um 0,006 ha. Aufgrund des Entfalls der Rettungsschächte RS 2 und RS 4 und Reduzierung auf die dortigen Brunnenbohrungen verkleinern sich jedoch insgesamt die beanspruchten BE-Flächen und verringern sich die erforderlichen Baumfällungen.

In der Zone ökologischer Vernetzung (ZÖV) geht Lebensraum für Reptilien zusätzlich dauerhaft verloren. Die ZÖV wird geschmälert, behält jedoch ihre wesentliche Funktion als Wanderkorridor. Weil allochthone Mauereidechsen betroffen sind, bleiben der Schutzstatus der FFH-Richtlinie 92/43/EWG und die Zugriffsverbote gem. § 44 BNatSchG unberührt.

Die 6. Planänderung beeinträchtigt z.B. auch keine Rosmarin-Weidenröschen als Nahrungsfutterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers (zum Artenschutz im Übrigen s. Artenschutzrechtliche Prüfung Unterl.16.1F/Beilage 1).

Keine vermeidbaren Beeinträchtigungen

Zusätzliche, effektive Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich.

Kompensation

Die mit der 6. Planänderung unvermeidbar verbleibenden, geringfügigen Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes werden

gemäß BayKompV kompensiert (s.S.51f, S.136ff Unterl.16.1L).

Die zuständige Fachbehörde, hier die untere Naturschutzbehörde, wurde im Verfahren beteiligt und hat keine Einwände erhoben.

Nach allem vertritt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass bei Realisierung der 6.Planänderung die geringfügig von ihr verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinreichend ausgeglichen werden. Die 6.Planänderung steht mit den Belangen des Naturschutzes im Einklang.

B.4.6 Immissionsschutz

Auch Belange des Immissionsschutzes stehen der 6.Planänderung nicht entgegen:

B.4.6.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat die sich aus der 6.Planänderung ergebenden Änderungen beim Baulärm in Unterlage 19.5.1D aufgezeigt. Im Bereich der entfallenden Rettungsschächte RS 2 und RS 4 sowie des geänderten RS 3 ergeben sich keine Verschlechterungen. Auch im Hinblick auf den Erkundungs- und Rettungstollen sind keine erhebliche Baulärm-Verschlechterung ersichtlich.

Korrekt ist, soweit SG 50 Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberbayern auf die grundsätzliche Fortgeltung der unter Ziffern A.4.2.1.1 bis A.4.2.1.6 des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 festgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen hingewiesen hat. Dies umfasst auch für alle Baustellenbereiche die Anwendung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschemissionen–“ (AVV-Baulärm) nebst ggf. notwendigen Maßnahmen zur Lärminderung.

Die allgemeingültigen Vorgaben z.B. der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch Richtlinie 2005/88/EG, 32. BImSchV, sind ohnehin einzuhalten und bedürfen keiner Beauftragung.

Im Hinblick auf den zusätzlichen Anfall von Tunnelausbruchmassen und damit verbundenem Baulärm hat die Vorhabenträgerin ausreichend erläutert, dass die Aushubmassen des ERS im Bereich des PFA1 zum Tunnelportal West abtransportiert und schienengebunden entsorgt werden. Ausbruchmassen aus dem Bau der zusätzlichen Verbindungsbauwerke werden zum Teil über die Baugrube am Hauptbahnhof abtransportiert. Aufgrund ihrer geringen Menge ist kein schienengebundener Abtransport wirtschaftlich sinnvoll.

Hinsichtlich zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der weiteren Detaillierungen erfüllt die Vorhabenträgerin die Forderung von SG 50 Technischer Umweltschutz.

Insgesamt sieht die Vorhabenträgerin einen ausreichenden Schutz vor Baulärm vor.

B.4.6.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Maßgeblich zur Beurteilung der durch die 6. Planänderung bedingten betriebsbedingten Schallimmissionen sind die Anlagengeräusche der Be-/Entlüftung des ERS, sodass die TA-Lärm einschlägig ist. Die Geräusche der unterirdischen Lüftungsaggregate verbreiten sich über die Lüftungskanäle und treten im Bereich von Rettungsschacht R \S 3 an die Oberfläche. Hinsichtlich der dortigen Immissionen hat die Vorhabenträgerin auf Nachfrage die rechnerisch untersetzte, gutachterliche Einschätzung vom 31.03.2022 vorgelegt. Danach beeinträchtigt die 6. Planänderung nicht die zuverlässige Einhaltung der einschlägigen Immissionsrichtwerte nach Ziffern 3.2.1, 6.1 TA Lärm. Zudem erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung der Technischen Gebäudeausrüstung TGA eine Überprüfung anhand der konkreten Anlagenprojektierung. Falls nach TA Lärm erforderlich, sieht die Vorhabenträgerin weitere Gestaltungsmaßnahmen vor, wie lärmreduzierte Geräte, Abschirmung, Anordnung, Schalldämpferstrecken (siehe Ziff. 7.2.1.1 Unterl.1).

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass für Zweifel an dem vorgelegten Ergebnis bzw. Schutzkonzept. Daher bedarf es hinsichtlich des aus der 6. Planänderung resultierenden Betriebslärms keiner weiteren Schutzmaßnahmen.

B.4.6.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat mit gutachterlichen Äußerungen (Ziff.4.1 Unterl.20.1.3) glaubhaft gemacht, dass hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen aus dem Tunnelbau aufgrund des geringeren ERS-Durchmessers und der Mittellage nicht mit höheren Belastungen zu rechnen ist als durch die bereits planfestgestellten Tunnelröhren. Im Hinblick auf die Querschläge ist das Entfernen der Magerbetonfüllung per Abbruchmeißel am erschütterungsintensivsten. Angesichts eines Abstands von mindestens 41m unterschreiten aber auch diese Abbrucharbeiten die Fühlbarkeitsschwelle vom 1 mm/s.

B.4.6.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Der ERS selbst weist keine betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen auf. Nach Ziffer 4.2 Unterlage 20.1.3 ist glaubhaft, dass auch die baulichen Verbindungen zu den beiden Streckentunneln keine negativen Auswirkungen auf das Abstrahl- oder Ausbreitungsvermögen des dortigen Bahnverkehrs hat, weil der ERS in Mittellage im gleichen Untergrund liegt und daher tendenziell zu einer massebedingten Dämpfung führt.

Im Hinblick auf die geplante Geschwindigkeitserhöhung von 80 auf 100 km/h ist glaubhaft, dass lediglich mit einer Erhöhung der Erschütterungsemissionen von bis zu 2 dB zu rechnen ist, sodass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 weiterhin eingehalten werden.

B.4.6.5 Immissionen durch elektromagnetische Felder

Ziffer 7.2.1.5 Unterlage 1 plausibilisiert die elektromagnetische Umweltverträglichkeit der 6. Planänderung. Danach kann eine Überschreitung der Grenzwerte der 26. BImSchV durch die elektromagnetischen Felder des geplanten 10 kV Drehstromkabels ausgeschlossen werden und auch der radiale Abstand des Einwirkungsbereichs nach 26. BImSchVVwV für Erdkabel unter 50 kV wird zuverlässig eingehalten.

B.4.6.6 Stoffliche Immissionen

Im Hinblick auf Staubimmissionen durch die 6. Planänderung hat die Vorhabenträgerin vor allem den ERS-Ausbruch aus dem Tunnelvortrieb betrachtet, der an die Oberfläche gefördert und weiterverarbeitet wird. Der Abraum wird an der BE-Fläche Donnersbergerbrücke separiert, gelagert und umgeschlagen. Abweichend von Ziffer 7.2.1.6 Unterlage 1 ergab die Nachermittlung der Planfeststellungsbehörde, dass aus der 6. Planänderung zusätzliche ca. 42.000m³ Abraum resultieren (vgl. Ziff. 2.6 Unterl. 1, zusätzliche 14.800m³ aus PFA 2 mit dort parallel anhängiger 7. Planänderung zum ERS). Ab einem Abstand von ca. 26m zur BE-Fläche werden dann die Grenzwerte der 39. BImSchV für Feinstaub bzw. der TA Luft für die Staubdeposition eingehalten, während der nächste, relevante Immissionsort 80m entfernt ist. Die Luftschadstoffbelastung im Wirkungsbereich der BE-Fläche wird zudem überwacht und die Schutzvorschriften gemäß Ziffer A.4.2.1.4 Planfeststellungsbeschluss 09.06.2015 gelten fort. Schädliche Umwelteinwirkungen

durch baubedingte Staubimmissionen sind daher nicht zu erwarten (vgl.Ziff.7.2.1.6 Unterl.1).

Aufgrund des im Wesentlichen schienengebunden Abtransports bedingt die 6.Planänderung auch keine erheblichen verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen (vgl.Ziff.7.2.1.7 Unterl.1). Dementsprechend erhob auch SG 50 der Regierung von Oberbayern im Hinblick auf die erforderliche Luftreinhalte keine Einwände.

B.4.6.7 Lichtimmissionen

Soweit SG 50 Technischer Umweltschutz die Beachtung der LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) forderte, ist die Zusage der Vorhabenträgerin ausreichend, die Lichtimmissionen auf das technisch erforderliche Maß zu minimieren (Ziffer A.5.1.b).

B.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die zusätzlichen ca. 42.000 m³ Abfälle der Aushub- und Tunnelausbruchmassen – ebenso wie bei den beiden Fahrtunnelröhren aus natürlich anstehenden Bodenschichten des Quartärs und Tertiärs - werden gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und untergesetzlichen Regelungen verwertet. Massenströme und Nachweise einer ordnungsgemäßen Entsorgung werden über das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV) dokumentiert und nach Abschluss der Arbeiten bei den zuständigen Fachbehörden in einem Bericht vorgelegt (Ziff. 2.6, 7.2.6 Unterl.1, Unterl.13.1).

Abgesichert wird die ordnungsgemäße Abfallverwertung und -entsorgung durch die von der Landeshauptstadt München geforderten und von SG 50 Technischer Umweltschutz unterstützten, zweckmäßigen Nebenbestimmungen A.4.2. Dabei steht die Pflicht nach Buchst. a, das Referat für Klima- und Umweltschutz über den Baubeginn zu informieren, nicht der Vollzugskontrolle und Bauaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt entgegen. Buchst. b wurde um den aktuellen Hinweis des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) auf die neue Mantelverordnung nebst BBodSchV-Novelle ergänzt.

Der 6.Planänderung stehen damit insgesamt keine Belange von Abfallwirtschaft, Altlasten oder Bodenschutz entgegen.

B.4.8 Denkmalschutz

Besondere Betroffenheiten von insbesondere Bodendenkmälern durch die 6. Planänderung sind nicht ersichtlich. Die allgemeinen Schutzvorschriften gemäß Ziffer A.4.6 Planfeststellungsbeschluss PFA 1 vom 09.06.2015 gelten fort.

B.4.9 Brandschutz

B.4.9.1 Streckentunnel einschl. ERS und Ausstiegsbauwerk West

Für die gesamte Tunnelstrecke der 2. S-Bahn-Stammstrecke München hat die Vorhabenträgerin ein grundsätzlich ausreichendes Sicherheitskonzept erstellt, Unterlage 17.3E. Da dieses jedoch in mehreren Punkten nicht vollständig den anerkannten Regeln der Technik entspricht, wurden auf der Basis von Unternehmensinternen Genehmigungen (UiG) auf Antrag der Vorhabenträgerin Zustimmungen im Einzelfall (ZiE) durch das Referat 21, SG 213 und SG 217 der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes erteilt:

- Zustimmung im Einzelfall zum Verzicht auf Zufahrten für Straßenfahrzeuge an den Tunnelportalen der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az. 2180-217iretr/068-1100#004 vom 15.09.2022)
- Zustimmung im Einzelfall zum Entfall von Einspeisestellen zur Löschwasserversorgung an den Tunnelportalen der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az. 2180-217iretr/068-1100#002 vom 12.04.2022)
- Zustimmung im Einzelfall zur Länge und Befahrbarkeit des Erkundungs- und Rettungstollens der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az. 2180-217iretr/068-1100#005 vom 15.09.2022)
- Zustimmung im Einzelfall zur Höhe der Fluchtwege (Bestandteil der ZiE zu den Regelquerschnitten in den Tunneln, Az. 21.41 lbzb (118/06) vom 04.07.2007)
- Zustimmung im Einzelfall zur Schleusenlänge (Az. 2180-217iretr/075-2107#005 vom 05.09.2023)
- Zustimmung im Einzelfall für Verzicht auf Elektranen an beiden Tunnelseiten ist erteilt Gz. 2140-21izbit/008-2107#011)

Die Landeshauptstadt München erhob mit Ziffer IX. ihrer Stellungnahme vom 27.02.2023 dann Einwendungen, wie folgt.

Ursprüngliche Einwendung:

„Die in Anlage 7.4.3 dargestellte Planung des Ausstiegsbauwerks West weist mehrere Unstimmigkeiten auf:

a) Das ca. 2,5 m unter GOK liegende Treppenpodest weist eine Rohbautiefe von ca. 1,8 m und damit unter Berücksichtigung des Handlaufs eine lichte Durchgangsbreite von unter 1,70 m auf. Damit wird das Mindestmaß der lichten Treppenbreite von 2,0 m deutlich unterschritten und durch diese unzulässige Einengung die Selbst- und Fremdreitung behindert. Bei Treppen die als Rettungswege erforderlich sind, muss die nutzbare Podesttiefe mindestens der als Rettungsweg notwendige Breite der angeschlossenen Treppenläufe entsprechende, um die Räumung behindernde Stauungen zu vermeiden, vgl. auch DIN 18065, Ziffer 6.3.1 (breitere Treppen von Sonderbauten in Norm nicht bemaßt). Auch der Nachweis des Begegnungsverkehrs mit einer belegten Krankentrage gemäß Anlage Ei A 2.2.1/1 der EITB wird in den vorliegenden Unterlagen für das Ausstiegsbauwerk nicht geführt.

b) Der gemäß Tunnelrichtlinie erforderliche Stauraum von mindestens 25m² auf der unteren Ebene des Ausstiegsbauwerks wurde so neben der Treppe eingeplant, dass es seinen Zweck nur eingeschränkt erfüllen kann. Da die zweite Schleusentür in sehr kurzem Abstand zur Treppe eingeplant ist, wird sich durch die geringe Geschwindigkeit auf Treppen bei der Räumung ein Rückstau in Richtung der Schleuse bilden, der bei dem geplanten Grundriss nicht vom Stauraum aufgenommen werden kann. Somit werden sich mobilitätseingeschränkte Personen während dieser Stausituation auch nicht zum Stauraum begeben, wie dies unter Ziffer 2.2 der Tunnelrichtlinie vorgesehen wäre.

c) Die in Anlage Ei A 2.2.1/1 der EITB geforderte Mindestlänge der Schleuse von 12 m (Abstand zwischen den Türen zum Fahrtunnel und zum Rettungsschacht) wird unterschritten. Ein Nachweis gleicher Sicherheit nach § 2 Abs. 2 EBO oder eine Aussage zu dieser Regelwerksabweichung wurde in den vorliegenden Unterlagen nicht gefunden. Der Betrag der Längenunterschreitung ist in Zusammenhang mit der Lage des Ausstiegsbauwerks zwar weniger gravierend, es besteht jedoch eine ungünstige Wechselwirkung mit der unter b) beschriebenen Situation.

d) Zur Lösung dieser Punkte ist die Planung des Ausstiegsbauwerks West unter Beachtung der Grundlagen der Bautechnik zur Planung von Rettungswagen und der einschlägigen allgemein anerkannten Regeln der Technik vollständig zu überarbeiten, der Branddirektion erneut zur Beurteilung vorzulegen sowie einvernehmlich mit der Branddirektion abzustimmen. Dem EBA ist eine schriftliche Zustimmung der Branddirektion zusammen mit der zu ändernden Planung vorzulegen.

Sofern die Berichtigung der Planung des Ausstiegsbauwerks nicht ohnehin vor Abschluss des Planänderungsverfahrens erfolgen muss, wird um entsprechende Zusagen oder Auflagen gebeten.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte:

„a) In Anlage 7.4.3 wird die Breite der Treppenpodeste so angepasst, dass an jeder Stelle eine Podesttiefe von mindestens 2m vorhanden ist. In Schnitt E-E wird der Nachweis des Begegnungsverkehrs ergänzt. Von daher wäre der Einwand aus Sicht des Vorhabenträgers erledigt.

b) In Anlage 7.4.3 wird die Geometrie der zweiten Schleusenwand und die Lage der Schleusentüren aus den Verkehrstunnelröhren angepasst. Der Abstand zur Treppe wird vergrößert und dadurch die Nutzungsmöglichkeit durch mobilitätseingeschränkte Personen verbessert. Damit wäre der Einwand aus Sicht des Vorhabenträgers erledigt.

c) In Anlage 7.4.3 wird die Geometrie der zweiten Schleusenwand und die Lage der Schleusentüren aus den Verkehrstunnelröhren angepasst. Die Mindestlänge der Schleuse von 12 m wird damit gewährleistet. Der Einwand wäre damit aus Sicht des Vorhabenträgers erledigt.

d) Das Ausstiegsbauwerk wird überarbeitet. Die Überarbeitung wird mit dem Eisenbahn-Bundesamt Sachgebiet 217, Hochbau, Brand- und Katastrophenschutz abgestimmt. Im Anschluss werden die Unterlagen zur Information der Feuerwehr übergeben. Eine schriftliche Zustimmung der Feuerwehr ist nicht notwendig, sofern die Regeln der Technik eingehalten sind und die Unterlagen mit dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt wurden. Der Vorhabenträger verweist in diesem Zusammenhang auf die Konzentrationswirkung gemäß §75 Absatz 1 VwVfG. Die Berichtigung wird im Rahmen des Planänderungsverfahrens erfolgen.“

Die Landeshauptstadt München machte am 23.06.2023 zur vorstehenden Erwidernung geltend, dass wesentliche Änderungen an der Planung des Ausstiegsbauwerks gegenüber den ausgelegten Unterlagen erforderlich seien. „Diese Änderungen und deren Auswirkungen können hier nicht allein anhand von nach Maß und Zahl exakt festgelegten Vorgaben des Regelwerks ohne Kenntnis der neuen Pläne beurteilt werden (z. B. hinsichtlich einer für die Rettung geeigneten Positionierung des Stauraums). Daher ist eine abschließende brandschutztechnische Bewertung durch die Landeshauptstadt München erst nach Einsichtnahme der geänderten Planung möglich.

In der Erwidernung versucht die DB, die Beteiligung der Landeshauptstadt zu der neuen Planung durch eine Abstimmung mit dem Sachgebiet 217 des Eisenbahn-Bundesamt zu ersetzen. Auch wenn eine Abstimmung zwischen DB und Eisenbahn-Bundesamt sinnvoll sein mag, besteht mit dieser den technischen und rechtlichen Regelwerken widersprechenden Vorgehensweise kein Einverständnis. Nach Ziffer 17 Abs. 1 der EBA Planfeststellungsrichtlinien wäre nach Vorlage des geänderten Plans eine erneute Stellungnahme der Landeshauptstadt München als Trägerin öffentlicher Belange einzuholen. Nach Ziffer 1.3 der EBA-Tunnelrichtlinie wäre eine Abstimmung mit der Landeshauptstadt München erforderlich.

Da die in der Stellungnahme der Landeshauptstadt München vom 27.02.2023 vorgeschlagene, vergleichsweise einfache Vorgehensweise nicht zugesagt wurde, wird daher die Anhörungsbehörde oder das Eisenbahn-Bundesamt gemäß Ziffer 17 Abs. 1 der EBA-Planfeststellungsrichtlinien um eine erneute Anhörung der Landeshauptstadt München zur neuen Planung gebeten, damit deren ergänzende Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde vorgelegt werden kann.

Nachrichtlicher Hinweis: Bei einer ähnlichen Problematik in der 5. Planänderung des PFA 1 ist die DB der Vorgehensweise gemäß Stellungnahme der Landeshauptstadt München gefolgt.“

Am 22.08.2023 ergänzte die Landeshauptstadt München zu der von der Vorhabenträgerin vorgelegten, geänderten Planung: „Zu dem geänderten Plan bestehen keine Einwände. Nachrichtliche Hinweise zur Erläuterung:

- Die Podesttiefe wurde augenscheinlich auf rund 2 m korrigiert.

- Durch die Verschiebung der 2. Schleusentür hat sich der vor dem Treppenantritt liegende Teil des Stauraums vergrößert. Unter Berücksichtigung der vergleichsweise geringen Tiefenlage des Ausstiegsbauwerks und der damit geringeren zu erwartenden Stauzeit, erscheint es akzeptabel, wenn der kleinere Teil des rechnerischen Stauraums nach dem Treppenantritt neben der Treppe nachgewiesen werden.
- Die angepasste Schleusenlänge ist nun regelwerkskonform.

Bei Umsetzung des überarbeiteten Plans kann somit Ziffer IX. 2.3 der Stellungnahme der Landeshauptstadt München vom 27.02.2023 aus technischer Sicht für erledigt erklärt werden.“

Die Planfeststellungsbehörde hat das erreichte Ergebnis vorsorglich in den Nebenbestimmungen gemäß Ziffer A.4.3.2 festgehalten.

Einwendung zu Ziffer 6.1 Sicherheitskonzept Unterlage 17.3E: „Die Anforderungen zur Heißbemessung der tragenden Bauteile werden hier nur auf die Fahrtunnel bezogen. Gemäß Ziffer 2.1 der EBA-Tunnelrichtlinie gilt dies jedoch auch für Notausgänge. Unter schutzzielorientierter Betrachtung sind die Bauteile in Fluchtrichtung nach der 1. Schleusentür aus dem Fahrtunnel mindestens feuerbeständig auszuführen. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte, dass der Einwand fachlich richtig sei und entsprechend der Einwendung beachtet und umgesetzt werde. Die Vorhabenträgerin sagte zu, dass auch die Notausgänge nach der 1. Schleusentür mindestens feuerbeständig ausgeführt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat dies in Ziffer A.4.3.3 festgehalten.

Einwendung zu Ziffer 13 Unterlage 17.3E: „Es wird davon ausgegangen, dass die hinterleuchteten Rettungszeichen über jeder Tür, die von einem Fahrtunnel in ein Verbindungsbauwerk führt, etwa rechtwinklig zur Tunnelachse angeordnet werden. Sollte dies nicht der Fall sein, ist eine Abstimmung mit der Branddirektion erforderlich.“

Die im Sicherheitskonzept „vorgeschlagene“ Fluchtwegkennzeichnung ist aus brandschutztechnischer Sicht umzusetzen, wegen der hier vorliegenden

Kombination aus dichtem Takt und unterirdischen Stationen (bei einem Brand in einer uPva (Regelfall) ist für Personen in einem dahinterstehenden Zug der kürzeste Weg nicht geeignet) sowie wegen der im Sicherheitskonzept beschriebenen Räumungsvariante über zwei benachbarte Verbindungsbauwerke.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Der Vorhabenträger sagt soweit möglich den Hinweis zu berücksichtigen, sollte dies nicht möglich sein, wird eine Abstimmung mit der Branddirektion ebenfalls zugesagt.“

Die Planfeststellungsbehörde hat dies in Ziffer A.4.3.4 festgehalten.

Die Abstimmung zur Lage der OLSP-Bedienstellen (Ziff.16 Unterlage 17.3E) erfolgt gemäß Ziffer A.4.3.5, wie gefordert.

Einwendung zu Ziffer 18 Unterlage 17.3E: „Für die Löschwasserversorgung an der Oberfläche ist im vorliegenden Sicherheitskonzept noch kein Nachweis enthalten (ohne uPva wie auf Seite 48 beschrieben). Damit über die in Tabelle 4 dargestellten Befüllzeiten hinaus keine größeren Zeitverluste durch den Aufbau langer Schlauchleitungen entstehen, muss in der Nähe der Rettungsschächte und Rettungsplätze ausreichend Löschwasser zur Verfügung stehen, z. B. über Hydranten oder Löschwasserbehälter. Um eine Zusage oder Auflage zur Abstimmung der Löschwasserversorgung im Umkreis von Ausstiegsbauwerk West und RS 3 mit der Branddirektion vor Baubeginn wird gebeten.“

Die Vorhabenträgerin sagte zu, die Löschwasserversorgung im Umkreis des Ausstiegsbauwerks West mit der Branddirektion abzustimmen. Für den RS3 ergebe sich aus der Planänderung 6 keine Änderung in diesem Zusammenhang und es gelte die bestehende Planfeststellung.

Die Planfeststellungsbehörde hat dies in Ziffer A.4.3.6 entsprechend festgehalten.

Einwendung zu Ziffer 18 Unterlage 17.3E: „Alle Schieber, nicht nur die auf Seite 49 genannten zusätzlichen Schieber, sind in noch abzustimmender Weise physisch gegen Manipulation zu sichern, damit einsatztaktisch grundsätzlich ähnlich wie bei den in München bestehenden Schienenverkehrstunneln vorgegangen werden kann (ohne Betätigung von Schiebern) und unbemerkte Änderungen bei

Wartungsarbeiten o.ä. verhindert werden. Die Angaben zu den Grundstellungen aus dem Sicherheitskonzept sind dabei zwingend vorrangig vor DB-Ril 853.1001, Ziffer 5 (22), 7. Absatz zu beachten. Um entsprechende Zusagen oder Auflagen wird gebeten.“

Die Vorhabenträgerin sagte für alle Schieber eine Sicherung vor Manipulation zu.

Die Planfeststellungsbehörde hat dies in Ziffer A.4.3.7 entsprechend festgehalten.

Einwendung zu Ziffer 18 Unterlage 17.3E: „Die Zonentrennungen in Bild 31

entsprechen nicht den Abstimmungen zwischen DB Netz AG und Branddirektion im Jahr 2021. Damit einsatztaktisch grundsätzlich ähnlich wie bei den in München bestehenden Schienenverkehrstunneln vorgegangen werden kann und die Systematik für Einsatzkräfte einheitlich nachvollziehbar bleibt, sind die Schieber grundsätzlich etwa mittig zwischen zwei Zugangsbauwerken (uPva, Rettungsschacht oder Portal) anzuordnen und auch mittig zwischen den jeweils angrenzenden Verbindungsbauwerken. Dabei können sich auch Änderungen an den in Tabelle 4 angegebenen Abschnittslängen ergeben. Um eine Zusage oder Auflage zur einvernehmlichen Abstimmung der Abschnitte von Löschwasserleitungen bzw. zur Beachtung der zwischenzeitlichen Abstimmungen wird gebeten.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Bei Bild 31 handelt es sich lediglich um ein Schema. Der Vorhabenträger sagt die Beachtung der getroffenen Abstimmungen zu. Für etwaige Anpassungserfordernisse im Planungsfortschritt wird eine Abstimmung zugesagt.“

Die Planfeststellungsbehörde hat dies in Ziffer A.4.3.8 entsprechend festgehalten.

Einwendung zu Ziffer 9 Unterlage 17.3E: „Für den ERS ist wegen der langen Angriffswege (Kompensation Regelwerksabweichung) und des dichten Takts mit möglicherweise mehreren Zügen in einem Tunnelabschnitt ein geeignetes System vorzusehen, das die Feuerwehr über die genauen Standorte von Zügen im Tunnel ermöglicht. Nähere Einzelheiten können auch noch in einer späteren Planungsphase abgestimmt werden. Geeignet wäre beispielsweise eine webbasierte Information über Zugstandorte, auf die die Feuerwehr im Ereignisfall zugreifen kann. Um eine entsprechende Zusage oder Auflage wird gebeten.

Ausführliche Begründung: Nach Anlage Ei A 2.2.1/1 der EITB (S. 101) wird der Laufweg innerhalb eines S-Bahn-Tunnels bis zu einem sicheren Bereich auf 300 m begrenzt. Daran anschließend darf ein Rettungstollen, der zu einem Rettungsschacht führt, nach Abschnitt 2.3 der EBA-Tunnelrichtlinie maximal 150 m lang sein. Durch das System mit Erkundungs- und Rettungstollen ergeben sich deutlich längere horizontale Laufwege. Im Ereignisfall müssen Einsatzkräfte je nach Lage folglich auch längere Laufwege zurücklegen, um die genaue Lage des Schadenereignisses oder ggf. weiterer gefährdeter Züge zu erkunden, was die anschließende Fremdrettung entsprechend verzögern kann. Die für den Vorgang der Selbst- und Fremdrettung selbst vorgesehenen und aus Sicht der Branddirektion auch ausreichend wirksamen Kompensationsmaßnahmen (kürzerer Weg vom Fahrtunnel in einen sicheren Bereich, usw.) sind für die Erkundung eines Schadenortes oder eines gefährdeten Zuges weniger wirksam. Daher halten wir als ergänzende Kompensation für die o.g. Regelwerksabweichungen (Nachweis gleicher Sicherheit nach § 2 Abs. 2 EBO) ein geeignetes System, das die Feuerwehr über die genauen Standorte von Zügen im Tunnel ermöglicht, für erforderlich und angemessen. Ein webbasiertes System wird als Beispiel vorgeschlagen, da die Umsetzung vermutlich mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich sein könnte und da die Einführung eines solchen Systems möglicherweise in einigen Jahren bei der Münchner U-Bahn geplant ist, und die Einsatzkräfte dann die Informationen auf ähnliche Weise beschaffen können. Bei der heute praktizierten telefonischen Übermittlung durch die DB-Notfalleitstelle wären erfahrungsgemäß keine konkreteren Angaben als beispielsweise „Zug steht zwischen Station A und Station B“ zu erwarten.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Einer zusätzlichen Kompensationsmaßnahme wird widersprochen. Eine vergleichsweise hohe Taktung, wie sie im S-Bahn-Verkehr üblich ist, ist durch das Regelwerk der DB abgedeckt. Die Problematik von mehreren Zügen in einem Tunnelabschnitt kann sich dabei auch bei Objekten mit Rettungsschachtsystem für die Feuerwehr ergeben. Zwar verlängert sich der Weg im sicheren Bereich im Zuge der Erkundung durch die Feuerwehr, aus Sicht des Vorhabenträgers ergibt sich aber auch ein signifikanter Vorteil durch die gleichzeitige Reduzierung der Abstände zwischen den Notausgängen in den Fahrtunnelröhren, welche positive Auswirkungen auf die Erkundung hat.“

Hinsichtlich der betrieblichen Aufgaben des DB Notfallmanagements wird auf die einschlägigen DB Richtlinien verwiesen, in denen umfangreiche Maßnahmen in Bezug auf Ereignisse und Unterstützung der Feuerwehr festgeschrieben sind.

Außerdem ist aus Sicht des Vorhabenträgers eine Ableitung der Forderung durch einen Vergleich mit dem Bestandsnetz der Münchner U-Bahn nicht statthaft, da die baulichen Rahmenbedingungen nicht vergleichbar sind. Es handelt sich bei gegenständlichen webbasierten System um eine (von mehreren) in Aussicht gestellte Maßnahme seitens der Stadtwerke München GmbH zur Kompensation des Bestandsnetzes, bei dem seitens Technischer Aufsichtsbehörde und Branddirektion München erhebliche Maßnahmen gefordert sind. So sind u. a. die allermeisten der Notausgänge der Münchner U-Bahn im freien Luftraumverbund zwischen Fahrtunnelröhre und Oberfläche und verfügen somit nicht über einen abgetrennten Schacht; vergleichbares gilt für die Stationen.“

Die Landeshauptstadt München nahm am 23.06.2023 Stellung: „Mit der Erwiderung besteht kein Einverständnis. Der kürzere Abstand zwischen Verbindungsbauwerken kann die insgesamt deutlich längeren Wege bei der Erkundung nicht ausreichend kompensieren. Der Verweis auf die betrieblichen Regelwerke zum Notfallmanagement führt hier nicht weiter, da diese Regelwerke keine Lösung für die Thematik enthalten (siehe die Ausführungen zur Praxis in der Stellungnahme der Landeshauptstadt München vom 27.02.2023).

Die in der Erwiderung behauptete Ableitung der Forderung aus einem Vergleich mit dem U-Bahn-Netz ist unzutreffend (siehe Stellungnahme Landeshauptstadt München vom 27.02.2023). Das System der U-Bahn wurde lediglich als Beispiel für eine einfache und einheitliche Benutzerdarstellung genannt. Die Hintergründe bei der U-Bahn haben keinen Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Die Behauptung in der Erwiderung, dass das System bei der U-Bahn eine Forderung der Technischen Aufsichtsbehörde und der Branddirektion sei, ist unzutreffend.“

Die Planfeststellungsbehörde hat zur Beurteilung der im Planfeststellungsabschnitt 3 Ost ähnlich gelagerten Problematik bei der zuständigen Fachstelle des Eisenbahn-Bundesamtes, hier Referat 21, SG 217, folgende fachtechnische Stellungnahme eingeholt:

„Gemäß Ei A 2.2.1/1 der EITB darf der Laufweg innerhalb eines S-Bahn-Tunnels bis zum Erreichen eines Sicheren Bereichs maximal 300m betragen. Daran

anschließend ist ein Rettungstollen, der zu einem Rettungsschacht führt zulässig und erforderlich. Dieser darf gemäß EBA-Ril-Tunnel eine maximale Länge von 150m haben.

Die in diesem Fall zu diskutierende Anfrage sieht wie folgt aus: Laut o.g. Abstimmungsprotokoll zwischen der DB Netz und der Branddirektion München (vom 31.10.2022) bestehen offenbar, bedingt durch das gewählte System mit Erkundungs- und Rettungstollen, deutlich längere horizontale Laufwege. Diese werden im Protokoll mit teilweise mehr als 600m angegeben. Es wird als Ergebnis hieraus abgeleitet, dass die Einsatzkräfte im Ereignisfall eine deutlich weitere Strecke zurücklegen müssen, die genaue Lage des Ereignisses ermitteln müssen und somit die Selbst- und Fremdreueung verspätet begonnen werden kann.

Auf Basis der oben zusammengefassten Argumentation fordert die Branddirektion München, dass ein entsprechendes Ortungssystem der Feuerwehr zur Verfügung gestellt wird, um den Schadensort möglichst kurzfristig ermitteln zu können. Vorgeschlagen wird ein webbasiertes System, da dieses mit vermutlich vergleichsweise geringem Aufwand eingeführt werden kann und die Einsatzkräfte zeitnahe und genaue Informationen zur Ortung erhalten.

Es wird seitens der Beteiligten am Abstimmungsgespräch darauf abgestellt, dass das bisherige Meldesystem mittels telefonischer Übermittlung zu ungenau sei, da die DB-Notfallleitstelle im Ereignisfall nur eine grobe Ortsangabe („Zug steht zwischen Station A und B“) machen kann. Die vorgeschlagene Kompensation sieht so aus, dass die zu langen Laufwege dahingehend ausgeglichen werden, dass die Abstände der Querschläge verringert werden. Dies hat zur Folge, dass Personen, die aus dem Tunnel flüchten, schneller in einen sicheren Bereich gelangen. Auf der anderen Seite hat es für die Rettungskräfte die Auswirkung, dass sich diese bei der Anfahrt und Erkundung länger im sicheren Bereich befinden. Hierdurch kann eine Verzögerung der Rettungsmaßnahmen aufgrund von zu langen Laufwegen ausgeglichen werden. Dieser Vorschlag wurde offenbar zusammen von der DB und der Branddirektion München erarbeitet.

Aufgrund der uns bekannten Feuerwehr-Einsatztaktiken bei der Erkundung ist davon auszugehen, dass ohnehin alle Notausgänge etc. von der Feuerwehr angefahren und überprüft werden. Außerdem ist davon auszugehen, dass im Ereignisfall Personen, die sich in der Selbstrettung befinden, Auskunft geben können, wo der Ort des Ereignisses ist. Durch die bessere Erreichbarkeit und

den längeren Aufenthalt im Sicherem Bereich sehen wir den Nachweis der gleichen Sicherheit als erbracht an und erachten daher das geforderte webbasierte Ortungssystem als zusätzliche Maßnahme als nicht erforderlich.

Eine genauere Ortung von Zügen und infolgedessen auch von Ereignisorten ist grundsätzlich zu begrüßen. Eine Forderung nach einem solche System ist jedoch in keinem Regelwerk verankert. Vergleichbare Systeme sind dem SG 217 bisher nicht bekannt. Aus diesem Grund sieht das Eisenbahn-Bundesamt / SG 217 kein Erfordernis für ein webbasiertes Ortungssystem, das in den Zügen und/oder auf der Strecke verbaut wird.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Sichtweise der EBA-internen Fachstelle und auch der Vorhabenträgerin an. Die Laufwege zum Erreichen der Sicherem Bereiche unterschreiten aufgrund verringerter Abstände der Querschläge zueinander das zulässige Maximum von 2 x 300m. Dadurch verringern sich die unsicheren Bereiche und verbessert sich dementsprechend der Brandschutz. Dadurch ist der Nachweis gleicher Sicherheit im Hinblick auf längere Wege im Rettungstollen grundsätzlich als hinreichend erbracht anzusehen. Abgesehen vom Handlauf für gebrechliche Personen (dazu sogleich mehr) bedarf es vorliegend keiner weiteren Kompensation, wie z.B. durch Einbau eines webbasierten Systems zur Ortung von Zügen, das ohnehin derzeit noch nicht verfügbar zu sein scheint.

Einwendung zu Ziffer Unterlage 17.3E: „Wegen der weiten im ERS fußläufig zurückzulegenden Wege (Regelwerksabweichung), sollte im ERS ein einseitiger Handlauf (etwa lotrecht über Schnittpunkt Sohle — Tübbing) angeordnet werden, um gebrechlicheren Personen die Flucht zu erleichtern oder zu ermöglichen. Dies gilt nicht für die kurzen Abschnitte zwischen den Schleusentüren C und D aus Bild 9.

Ausführliche Begründung: Unter Abschnitt 2.3 enthält die EBA-Tunnelrichtlinie folgende funktionale Anforderung: „Bei der Gestaltung von Rettungsschächten und Rettungstollen ist die begrenzte körperliche Leistungsfähigkeit von gebrechlichen oder mobilitätsbehinderten Personen angemessen zu berücksichtigen.“ Für Rettungstollen wird diese Anforderung mit Ausnahme der Längsneigung in der Richtlinie nicht weiter präzisiert. Jedoch begrenzt die Tunnelrichtlinie die Länge von nicht befahrbaren Rettungstollen auf 150 m bei Rettungstollen, die zu Rettungsschächten führen (analog 2. Stammstrecke), und

auf 300 m bei direkt ins Freie führenden Rettungstollen. Längere, mit Kraftfahrzeugen befahrbare Rettungstollen sind hier nicht relevant, da die Option eines Transports mit Bussen o.ä. bei der 2. Stammstrecke nicht besteht und auch nicht sinnvoll umsetzbar wäre. Von dieser Regelwerksanforderung wird hier abgewichen. Der maximale Laufweg im ERS beträgt rund 600 m statt der im Regelwerk vorgesehenen höchstens 150 m. Ein Handlauf kann die Selbstrettung von gebrechlichen oder mobilitätseingeschränkten Personen erleichtern und unterstützen. Bei diesem Personenkreis ist nicht von einer hohen körperlichen Leistungsfähigkeit auszugehen, die das Gehen größerer Strecken in gleicher Weise wie bei kurzen Wegen ermöglicht. Daher sollte nach unserer fachlichen Einschätzung als ergänzende Kompensation der Regelwerksabweichung und zur Erfüllung der funktionalen Anforderung aus der Tunnelrichtlinie ein Handlauf im ERS installiert werden. Da die Mehrzahl der Personen diesen Handlauf nicht zwingend benötigt, genügt die Installation auf einer Seite.

In den Schleusenbereichen kann aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und da es sich nur um kurze Abschnitte handelt, auf den Handlauf verzichtet werden.

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Dem Handlauf im ERS wird widersprochen. Beim ERS handelt es sich um einen sicheren Bereich, vergleichbar einem Rettungstollen. Durch die Anordnung des Rettungstollens verlängert sich zwar der Weg im sicheren Bereich, allerdings wird auch gleichzeitig der Abstand zwischen den Notausgängen in den Fahrtunnelröhren deutlich reduziert, wodurch sich die Fluchtweglängen in den Fahrtunnelröhren ggü. dem Regelwerk signifikant verringern. Die kürzeren Wege im Fahrtunnel tragen zu einer deutlichen physischen und psychischen Entlastung der Personen bei. Aus Sicht des Vorhabenträgers ist die Leistungsfähigkeit angemessen berücksichtigt, zumal durch die Branddirektion im vorherigen Argument für den Vorgang der Selbst- und Fremddrettung die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen als ausreichend wirksam angesehen werden.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Branddirektion an und sieht einen Handlauf im Erkundungs- und Rettungstollen als notwendig an zum Nachweis gleicher Sicherheit im Hinblick auf längere Wege für gebrechlichere Personen im Rettungstollen. Entsprechendes regelt Nebenbestimmung A.4.3.9.

Die feuerhemmende Ausführung der zweiten Schleusentüren (Unterl.7.3.7 und Ziff.8.4, Bild 8/9 Unterlage 17.3E) erfolgt gemäß Ziffer A.4.3.10, wie gefordert.

Die Innenabmessungen des Aufzug-Fahrkorbs in RS 3 erfolgt gemäß Ziffer A.4.3.11, wie gefordert.

Die Beachtung und Abstimmungen der Brandschutz- und Rettungskonzepte erfolgen gemäß Ziffer A.4.3.12, wie gefordert.

B.4.9.2 uPva Hauptbahnhof

Für die uPva Hauptbahnhof hat die Vorhabenträgerin ein grundsätzlich ausreichendes Brandschutzkonzept vorgelegt, Unterlage 17.2.1E.

Die Landeshauptstadt München erhob mit Ziffer IX. ihrer Stellungnahme vom 27.02.2023 verschiedene Einwendungen im Hinblick auf den bei der uPva Hauptbahnhof erforderlichen Brandschutz, zu denen folgendes gilt:

Die Beachtung der 5.Planänderung erfolgt gemäß Ziffer A.4.3.13, wie gefordert.

Die Installation der Löschwasserentnahmestellen mit B-Festkupplung und B-C-Übergangsstück erfolgt gemäß Ziffer A.4.3.14, wie gefordert.

Einwendung: „Die Bauwerksmodellierung von Treppe 01 in der Räumungssimulation (Anhang 2 zum BSK) entspricht augenscheinlich nicht vollständig der beantragten Planänderung, da hier die von der Bahnsteigebene nach oben führende Treppe durch zwei einzelne Treppen ersetzt wurde. Da nach den Ausführungen im Textteil von Anlage 17.2.1E die nutzbare Treppenbreite insgesamt gleichbleibt (2x 1,20 m statt 1x 2,40 m) und bei der dargestellten Anordnung der Treppen eine gleichmäßige Auslastung plausibel ist, bestehen seitens der Branddirektion keine Einwände, die vorliegende Simulation weiterhin zur Nachweisführung zu verwenden.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte, dass bei einer Fortschreibung der Räumungssimulationen die Treppenanordnung angepasst werde. Entsprechendes regelt Nebenbestimmung A.4.3.15.

Einwendung: „Zu dem neu beigefügten Entwurf für eine grobe Brandfallsteuermatrix wird hier nicht Stellung genommen, da es sich um einen Entwurf handelt, der Detaillierungsgrad deutlich über das in Planrechtsverfahren übliche Maß

hinausgehen würde und zum derzeitigen Planungs- und Ausführungsstand Änderungen erfahrungsgemäß sehr wahrscheinlich sind. Zur zu einem späteren Zeitpunkt noch erforderlichen Abstimmung der Brandfallsteuermatrix wird daher auf Ziffer 12.2, letzter Absatz im BSK verwiesen. Dies ist jedoch vermutlich erst nach Vorliegen des übergeordneten BSK zu allen Baumaßnahmen im Bereich Hauptbahnhof sinnvoll (vgl. Zusage A.5.20.1 aus dem Planfeststellungsbeschluss zur 5. Planänderung).“

Die Vorhabenträgerin erwiderte, im Zuge des Planungsfortschrittes die Branddirektion mit zu beteiligen. Entsprechendes regelt Nebenbestimmung A.4.3.16.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet nach Hinzuziehung ihrer internen Fachstellen bei EBA-Referat 21 Bauaufsicht, Zulassung und Überwachung über Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbauanlagen (SG 217 Brandschutz, SG 213 Tunnelbau) weitere Nebenbestimmungen für erforderlich, Ziffern A.4.3.17 – A.4.3.20. Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde dann unter Berücksichtigung insbesondere auch der Stellungnahme der Branddirektion der Landeshauptstadt München zu dem Ergebnis, dass mit der 6. Planänderung nebst Erstellung des Erkundungs- und Rettungstollens bei Beachtung der Nebenbestimmungen gemäß Ziffer A.4.3 die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes ausreichend gewahrt werden.

B.4.10 Tunnelbau, Bergamt Süd

Das Bergamt Süd, Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern, (kurz: Bergamt) erhob mit seiner Stellungnahme verschiedene Forderungen im Hinblick auf den Streckentunnel in bergmännischer Bauweise und die vorgesehenen Schildvortriebe. Die von der Planfeststellungsbehörde ganz überwiegend als zweckmäßig erachteten Einzelpunkte sind unter Ziffer A.4.4 festgehalten. Den Belangen des Bergamts ist damit genüge getan. Demgegenüber ist ein Erfordernis, Genehmigungen beim Bergamt zu beantragen, aufgrund der Konzentrationswirkung gem. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG nicht gegeben. Das Bergamt bleibt allerdings für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach dem Arbeitszeitgesetz zuständig.

B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

B.4.11.1 SWM Verkehr

Den Forderungen der Stadtwerke München GmbH, Resort Mobilität, Verkehrsinfrastruktur (kurz: SWM Verkehr) ist die Vorhabenträgerin mit ihren Zusagen (Ziff.A.5.2) überwiegend nachgekommen.

Soweit SWM Verkehr forderte

„Die aus der geplanten Grundwasserhaltung in den Bauzuständen resultierenden Setzungen und Auswirkungen auf die U-Bahn-Bauwerke sind gegenüber der SWM, als Eigentümer der Anlagen, nachzuweisen.“

wies die Vorhabenträgerin auf die Planfeststellung im PFA 1 unter B.5.13.2.3 hin:

"Soweit die Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, darüber hinaus forderte, die aus der geplanten Grundwasserhaltung in den Bauzuständen resultierenden Setzungen und Auswirkungen auf das U-Bahn-Bauwerk seien insbesondere auch gegenüber ihr als Eigentümer der Anlagen darzustellen, hat der Vorhabenträger nachvollziehbar ausgeführt, dass Schäden durch Setzungen nicht zu erwarten sind.

Grundwasserabsenkungsmaßnahmen seien lediglich in den tertiären Grundwasserstockwerken vorgesehen. Nach den vielfältig vorliegenden Erfahrungen würden sie im Tertiär zwar weitreichende Absenktrichter bewirken, allerdings sehr geringe Setzungsdifferenzen. Da für Gebäudeschäden nicht die Maximalsetzung, sondern lediglich die Setzungsdifferenzen verantwortlich seien, ergäbe sich aus den geplanten Wasserhaltungsmaßnahmen lediglich ein äußerst geringes Schadenspotential. Dieser Beurteilung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Durch die Regelungen zu Grundwasserbauwerken/Wasserhaltung unter A.4.11.1.10 dieses Beschlusses wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch sonstigen Auswirkungen durch die Grundwasserhaltung in ausreichendem Maße Rechnung getragen."

Durch die mit der gegenständlichen Planänderung vorgesehenen Baumaßnahmen finde im Vergleich zur Planfeststellung keine weiteren Grundwasserhaltungen statt. Vielmehr werde der Umfang der Grundwasserhaltungsmaßnahmen durch den Entfall der Rettungsschächte 2

und 4 verringert. Von daher betrachte die Vorhabenträgerin die Einwendung als erledigt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwiderung der Vorhabenträgerin an. Weil keine durch die 6. Planänderung bedingten Setzungsgefahren ersichtlich sind, sind keine zusätzlichen Regelungen erforderlich.

Ebenso ist im Hinblick auf Dükeranlagen von SWM Verkehr keine Betroffenheit durch die 6. Planänderung ersichtlich, sodass es zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit keiner weiteren Regelung bedarf.

SWM Verkehr: „Aus unserer Sicht ist eine Verschiebung der Gleisachsen (schwarzen Strichpunktlinien) im Grundriss und in den Lageplänen erkennbar (siehe 04-8-f_Lageplan und 09-2-08-3_Grundriss Hpf_E-6 oder 09-2-07 E-5), aber im 07-2 Querschnitt ist keine Verschiebung festzustellen. Wir gehen hier von einem Darstellungsfehler aus.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Schnitte sind in sich konsistent. Die geringfügige Anpassung der Gleisachse betrifft nur die Lagepläne, für die eisenbahnrechtliche Genehmigung ist dies nicht relevant.“

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht keine Notwendigkeit, die Gleisverschiebung auch in den Querschnitten darzustellen.

Insgesamt bedarf es damit keiner weiteren Schutzmaßnahmen im Hinblick auf die Anlagen von SWM Verkehr.

B.4.11.2 Münchner Stadtentwässerung (MSE)

Die Münchner Stadtentwässerung (MSE) hat gegen die 6. Planänderung grundsätzlich keine Einwände, gab jedoch „nachrichtlich“ folgenden Hinweis:

„Die zusätzlich anfallenden Leckagewassermengen ($< 1 \text{ m}^3/\text{d}$) sind, soweit eine Einleitung in den Kanal erfolgt, mit der Münchner Stadtentwässerung, IVISE-Z-G, Sachgebiet Gebührenfestsetzung, im Einzelfall abzustimmen und in den entsprechenden Einleitgenehmigungen für die Bauwasserhaltung neu zu beantragen.“

Die Vorhabenträgerin verwies dagegen zurecht auf die Konzentrationseffekte von Planfeststellungsbeschlüssen. Eine gesonderte Genehmigung ist gem. § 75 Abs. 1 VwVfG nicht mehr notwendig.

Die MSE hat auch keine, weiter zu berücksichtigenden Einwände erhoben und insbesondere nicht dargelegt, dass ihre Anlagen durch vorgesehene Einleitungen erheblich beeinträchtigt werden könnten. Die vorgesehenen Entwässerungen können daher ohne erhebliche Beeinträchtigung von Belangen der MSE antragsgemäß planfestgestellt werden.

Zweckmäßig erscheint jedoch eine weitere Abstimmung mit der MSE (im Sinne von: rechtzeitig vorab eine Stellungnahme einholen, diese angemessen berücksichtigen und nur abweichen, soweit dies aus überwiegenden, sachlichen Gründen gerechtfertigt erscheint). Dies ist daher mit Ziffer A.4.5 bestimmt. Ohne dass es sich um ein Genehmigungsverfahren handelt, wird die Vorhabenträgerin dabei auch die allgemeinen Einleitungsbestimmungen einschließlich Gebührenpflicht/Entwässerungssatzung zu beachten haben.

Im Hinblick auf das zum Rettungsschacht RS3 vorgesehene Zugangsbauwerk kläre die Vorhabenträgerin, dass lediglich Treppen, Aufzugsgang und Lüftungsanlagen erforderlich sind, die keinen Abwasseranschluss benötigen.

Insgesamt wahrt die 6. Planänderung damit ausreichend die Belange der Münchener Stadtentwässerung MSE.

B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten

Besondere Beeinträchtigungen durch die 6. Planänderung sind nicht ersichtlich. Die bisher planfestgestellten Regelungen gelten fort.

B.4.13 Ingenieurbau

Die Landeshauptstadt München erhob mit ihrer Stellungnahme vom 27.02.2023 Einwände wie folgt.

Einwendung: „Bezüglich des Ingenieurbauwerks Bw.-Nr.: 46/476 Lärmschutzwand zw. Erika-Mann-Str. 11 und 17 (Verlängerung der Grete-Mosheim-Straße) wird im Zusammenhang mit der Maßnahme (Rettungsschacht 3 bei Erika-Mann-Straße 11/17, Plan 7-3-5b, 07-4-4) der Einwand vorgebracht, dass die Lärmschutzwand im Zuge des o. g. Bauvorhabens nicht beschädigt werden darf (vgl. Anlagen 1 -3). Für eine Zustimmung von Seiten der Landeshauptstadt München werden eine detaillierte Baubeschreibung der geplanten Maßnahmen und aussagekräftige Planunterlagen im Bereich der Lärmschutzwand benötigt.“

Für den Bau- und Endzustand sind alle erforderlichen Standsicherheitsnachweise zu führen und mit Prüfvermerk eines Prüfüngeniurs vorzulegen. Aus den Nachweisen muss zweifelsfrei hervorgehen, dass die Standsicherheit und Funktionsfähigkeit der Lärmschutzwand in allen Bauphasen und im Endzustand gewährleistet ist. Es darf zu keinerlei Hebungen und Setzungen der Lärmschutzwand kommen. Die Unterlagen sind dem Baureferat - Hauptabteilung Ingenieurbau zur Freigabe vorzulegen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Lärmschutzwand wurde in Abstimmung mit der der Landeshauptstadt München temporär rückgebaut und zwischengelagert, da sie mitten in der schon bisher plan-festgestellten Baustelleneinrichtungsfläche liegt. Daher ist sie während der Bauphase nicht als Lärmschutzwand funktionsfähig. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden alle erforderlichen Standsicherheitsnachweise geführt und nachgewiesen, dass alle erforderlichen Grenzwerte eingehalten werden. Die Ausführungsplanung kann der Landeshauptstadt München zur Information vorgelegt werden, die Freigabe der Ausführungsplanung erfolgt nach VV-BAU. Während des Baus des Bohrpfahlschachtes erfolgt ein geotechnisches Monitoring. Die Gründung der Lärmschutzwand ist durch die Änderungen der Planänderung 6 nicht betroffen, da das Ausstiegsgebäude und der geplante unterirdische Technikraum zur Lärmschutzwand einen ausreichenden Abstand haben. Unmittelbar neben der Lärmschutzwand kommt ein Verbau zum Liegen, der jedoch schon Bestandteil der ursprünglichen Planfeststellung ist und damit nicht Gegenstand des hier angesprochenen Verfahrens. Wir fassen zusammen, dass am RS3 ein geänderter Ingenieurbau vorgesehen ist, aber dass die Lärmschutzwand dadurch nicht anders betroffen ist als durch die bisher planfestgestellte Lösung.

Landeshauptstadt München vom 23.06.2023: „Aus den uns vorliegenden Plänen geht hervor, dass sich der Verbau bei der 6. Planänderung (Plan G01_ILFxx_7.3.5 vom 04.03.2022) zu dem Verbau der ursprünglichen Planfeststellung (Plan PSP2BR4-O1005 vom 18.08.2004) maßgeblich verändert hat. Nach unserer Ansicht ist die Lärmschutzwand durchaus „anders betroffen“ als die ursprünglich planfestgestellte Lösung. Der geänderte Verbau am Rettungsschacht 3 wurde mit dem Baureferat – Hauptabteilung Ingenieurbau bisher nicht abgestimmt. Da die Bohrpfähle schon eingebracht sind, bitten wir um die Übergabe des geotechnischen und tachymetrischen Monitorings, sowie Ausführungs- und

Bestandspläne. Bis zur vollständigen, prüffähigen Vorlage der Unterlagen erhalten wir unseren Einwand aufrecht.“

Die Vorhabenträgerin erläuterte auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzend: „Der Verbau für den RS3 und den Ausstiegsbereich des RS3 hat sich hinsichtlich Verbauart und Umfang im Vergleich zur ursprünglichen Planfeststellung geändert. Im Umfang hat es sich geändert, da zusätzlich ein unterirdisches Technikgebäude östlich des Bohrpfahlschachtes hinzukommt. Anstelle eines ursprünglich vorgesehenen Spundwandverbau, welcher beim Einbringen mit starken Vibrationen im Boden verbunden ist, wurde ein Bohrpfahlverbau gewählt. Diese Verbauart hat den Vorteil, dass sie im Vergleich zum bisher geplanten Spundwandverbau wesentlich erschütterungsärmer ist. Infolgedessen konnte die Situation für die angrenzende Bebauung und damit auch für die vorliegend angesprochene Lärmschutzwand gegenüber der ursprünglichen Planfeststellung deutlich verbessert werden. Des Weiteren wurde aufgrund des Technikgebäudes der Verbau nur in Richtung Gleisfeld vergrößert. Allerdings ist in unmittelbarer Nachbarschaft zur Gründung der Lärmschutzwand gerade keine geometrische Veränderung und damit größere Beeinträchtigung in der Planfeststellung enthalten. Die Vorhabenträger sagen eine Übergabe der Ausführungs- und Bestandspläne (sobald sie vorliegen) zu. Des Weiteren sagt der Vorhabenträger die Übergabe der Ergebnisse der durchgeführten bzw. auch in Zukunft für die noch zu bauenden Verbaubereiche des Technikgebäudes geplanten Geomonitoringmaßnahmen zu. Eine stärkere Betroffenheit im Vergleich zur ursprünglichen Planfeststellung ist damit nicht gegeben, zumal sich etwaige Betroffenheiten durch Erschütterungen im Zuge der anderen Verbauart sogar reduzieren.“

Für die Planfeststellungsbehörde ist danach plausibel, dass es durch die 6. Planänderung zu keiner Beeinträchtigung von Lärmschutzwand 46/476 kommt. Zudem ist ein ausreichender Standsicherheitsnachweis im Rahmen der ordnungsgemäßen Ausführungsplanung bzw. Bauüberwachung sichergestellt. Vorliegend sind daher keine weiteren Schutzmaßnahmen zu bestimmen und werden die Belange der Landeshauptstadt München ausreichend gewahrt,

B.4.14 Kampfmittel

Auf Nachfrage erläuterte die Vorhabenträgerin, dass sich durch den Verlauf des ERS zwischen den Verkehrstunnelröhren keine zusätzlichen kampfmittelrelevanten

Bereiche ergeben. Prinzipiell sei mit Kampfmitteln nur bis zu einer Tiefe von 5m unter der Geländeoberfläche von 1945 zu rechnen. Für den Bau des ERS ergäben sich aufgrund der Tiefenlage kampfmittelrelevante Arbeiten nur im Anfahrbereich. Dort sei im Bereich östlich des Dichtblockes bis auf Höhe der Hilfsbrücke bereits in der bisherigen Planfeststellung eine Bodenverbesserung vorgesehen, die nun leicht abweichend ausgeführt werde. Die Kampfmittelerkundung für die Bodenverbesserung sei bereits größtenteils durchgeführt worden, Restflächen würden vor Beginn der Arbeiten sondiert. Für die Zukunft seien noch Kampfmittelerkundungen in einigen Bereichen des Tunnels West notwendig und gelte generell folgendes Schutzkonzept:

„Im Auftrag der Baufirma wurde ein umfassendes Gutachten zur Kampfmittelerkundung durch einen Fachmann erstellt. In diesem Gutachten werden die kampfmittelrelevanten Bereiche und Tiefen identifiziert und die möglichen Erkundungsmethoden. Auf Basis dieses Gutachtens werden für die einzelnen Baumaßnahmen die Kampfmittelerkundungen durch eine Fachfirma ausgeführt. Das Ergebnis der Erkundung wird im ersten Schritt vom Fachmann der Arge gesichtet und dann im Anschluss an den Bauherrn und die Bauüberwachung BÜW übermittelt. Die BÜW sichtet für den Auftraggeber die Unterlagen auf Plausibilität. Im Anschluss findet im Team Tunnel eine erneute Plausibilitätsprüfung der Unterlagen statt. Erst nach dieser wird dem Auftragnehmer Rückmeldung gegeben, dass aus Sicht des Auftraggebers ausreichend erkundet wurde.“

Die Planfeststellungsbehörde hat danach keinen Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin den ordnungsgemäßen Umgang mit etwaigen Kampfmitteln auch im Rahmen der ERS-Erstellung hinreichend gewährleistet.

B.4.15 Inanspruchnahme von Grundeigentum

Der 6. Planänderung stehen auch private Belange nicht entgegen. Solche Belange sind vor allem durch die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen betroffen, wie im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 15.1) und den Grunderwerbsplänen (Unterlagen 15.2) dargestellt.

Bei der vorübergehenden Inanspruchnahme werden durch den Entfall des RS 4 ca. 600m² weniger Flächen. Zusätzlicher Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Im Hinblick auf dingliche Belastungen entfallen diese bei den Rettungsschächte 2 und 4 im Umfang von ca. 300m², während durch die Trassierungsanpassung 419m² entfallen bei zusätzlich beanspruchten 135 m².

Der Erkundungs- und Rettungstollen liegt durchgängig auf 17 Flurstücken, die bereits mit dinglicher Sicherung planfestgestellt sind. Für den Bereich des Bahnhofplatzes, ehem. Kaufhaus Karstadt und Bestandsgebäude Bahnhofplatz 7 hat die Vorhabenträgerin klargestellt, dass die 6. Planänderung keine Auswirkungen auf dort zugunsten der Landeshauptstadt München in den Untergeschossen bestehende Dienstbarkeiten hat.

Bei der Bewertung der von einem Eisenbahnbauvorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum dann in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen bedeutsamen Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt.

Das Eigentümerinteresse genießt allerdings keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h. die Belange können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Das Vorhaben ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den Flächenbedarf her auf ein notwendiges und nicht noch mehr verringerbare Mindestmaß dimensioniert worden. Die damit verbundenen, o.a. Eingriffe in fremdes Grundeigentum sind daher unvermeidlich und aus Gründen des Allgemeinwohls gerechtfertigt. Die mit der Planung verbundenen öffentlichen Interessen haben so großes Gewicht, dass sie die Interessen der doch eher nur in geringem Umfang betroffenen Grundstückseigentümer an einer uneingeschränkten Eigentumsnutzung überwiegen. Entsprechend der Planungsziele sind die Eingriffe verhältnismäßig und zumutbar. Die Eigentümer haben zum Ausgleich für die zu erleidenden Rechtsverluste gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 22, 22a AEG i.V.m. Art. 8 ff. BayEG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen den Träger des Vorhabens.

B.5 Gesamtabwägung

Am Gesamtvorhaben in Gestalt der antragsgegenständlichen Änderung besteht ein hohes öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Danach werden fremde Belange durch die 6. Planänderung nur in eher geringem Umfang beeinträchtigt. Insgesamt überwiegt daher zugunsten der Vorhabenträgerin das Interesse an der

vorliegenden Zulassung der mit der 6. Planänderung verbundenen Optimierungen, vgl. Ziffer B.4.1.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Ludwigstraße 23

80539 München

erhoben werden.

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

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle München
München, den 22.12.2023
Az. 651pä/005-2019#029
VMS-Nr. 3430977**

Die Übereinstimmung dieser
Ausfertigung mit der Urschrift
wird beglaubigt.
München, den 22. DEZ. 2023

im Auftrag

Im Auftrag


Terner

