



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München
Az.: 61134-611pps/006-2304#001
Datum: 10.03.2014

1. Planänderung

(§§ 18, 18d AEG i.V. m. § 76 Abs. 1 VwVfG)

zum Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 (Az.: 61134-611pps/001-2300#001)

für das Bauvorhaben

Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2, München Mitte, Bereich Westseite Karlsplatz bis westliches Isarufer mit S-Bahnhof Marienhof

**Vorhabenträger:
DB Netz AG,
DB Station & Service AG,
DB Energie GmbH,
vertreten durch
die DB ProjektBau GmbH,
Regionalbereich Süd
Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke
Arnulfstraße 27
80335 München**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Abkürzungsverzeichnis	IV

A

Verfügender Teil

A.1	Entscheidung	1
A.2	Planunterlagen	1
A.3	Nebenbestimmungen, Hinweise und sonstige Regelungen	4
A.3.1	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	4
A.3.1.1	Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH	4
A.3.1.2	Versorgungsanlagen der Praterkraftwerk GmbH	5
A.3.2	Naturschutz und Landschaftspflege/Artenschutz	5
A.3.3	Nebenbestimmungen, Hinweise und sonstige Regelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009	6
A.4	Zurückweisung von Einwendungen und Forderungen	6
A.5	Kostenentscheidung	7

B**Begründung**

B.1	Sachverhalt	7
B.1.1	Vorhaben	7
B.1.2	Verfahren	9
B.1.3	Anhörungsverfahren	9
B.1.3.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	9
B.1.3.2	Öffentliche Planauslegung	10
B.1.3.3	Vereinigungen	11
B.1.3.4	Verzicht auf einen Erörterungstermin	11
B.1.3.5	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde	11
B.1.3.6	Tekturen	11
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	12
B.2.1	Rechtsgrundlage	12
B.2.2	Zuständigkeit	12
B.3	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	13
B.3.1	Planrechtfertigung	13
B.3.2	Betroffenheit und Schutz von öffentlichen Versorgungsanlagen	14
B.3.3	Verkehrliche Belange	18
B.3.3.1	Gesamtlogistikkonzept	18
B.3.3.2	Verkehr zu den Bereitstellungsflächen	20
B.3.3.3	Beweissicherung Straßenbahn	22
B.3.3.4	Kostenregelungen	22
B.3.3.5	Sicherung der ÖPNV-Beschleunigung	22
B.3.3.6	Rechtzeitige Benachrichtigung der SWM Unternehmensbereich Verkehr und der MVG	23
B.3.4	Brand- und Katastrophenschutz	24
B.3.4.1	Abstand der Rettungsschächte 6 und 7	24
B.3.4.2	Erstellung eines Brandschutzkonzeptes mit Darstellung der Räumung einer S-Bahn	24
B.3.4.3	BOS-Funkeinrichtung	25
B.3.4.4	Mindestbeleuchtungsstärke	25
B.3.5	Naturschutz und Landschaftspflege/Artenschutz	25
B.3.6	Immissionsschutz	27

III

B.3.7	Wasserwirtschaft	27
B.3.8	Private Belange	27
B.3.8.1	Nutzen-Kosten-Untersuchung	27
B.3.8.2	Abschnittsbildung	28
B.4	Gesamtabwägung	30
B.5	Kostenentscheidung	30

C

Rechtsbehelfsbelehrung

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
aP	artenschutzrechtliche Prüfung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayNatSchG	Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (Bayerisches Naturschutzgesetz)
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverwaltung des Bundes
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOS	Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben
BÜ	Bahnübergang
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF-Maßnahmen	Continuous ecological functionality-measures
DB	Deutsche Bundesbahn
DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Nenndurchmesser
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
FFH	Fauna-Flora-Habitat
Fl.-Nr.	Flurstück-Nummer
GG	Grundgesetz
LHM	Landeshauptstadt München
M	Maßstab
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

OVG	Oberverwaltungsgericht
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PTI	Produktion technische Infrastruktur
Rbf	Rangierbahnhof
RL	Richtlinie
SWM	Stadtwerke München
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TK	Telekommunikation
uPvA	unterirdische Personenverkehrsanlage
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VDE	Verband der Elektrotechnik
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwKostG	Verwaltungskostengesetz
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
3D-FEM	dreidimensionale Finite-Elemente-Methode

A. Verfügender Teil

A.1 Entscheidung

Der mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009, Az.: 61134-611pps/001-2300#001, festgestellte Plan wird nach Maßgabe der Ziffern A.2 und A.3 geändert bzw. ergänzt.

A.2 Planunterlagen

Folgende Planunterlagen werden festgestellt und ändern bzw. ergänzen bezüglich der beantragten Änderung die mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 festgestellten Pläne für das oben genannte Bauvorhaben:

Anlagen Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0	Anlagenverzeichnis	Nur zur Information
1	Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 20.08.2010 mit Änderungsvermerk vom 20.01.2014	
2	Bauwerksverzeichnis zur Planänderung vom 20.08.2010 mit Änderungsvermerk vom 20.09.2013	
3	Übersichten	
3.3.1A	Übersichtslageplan vom 20.08.2010, M = 1:5000	
3.4.1A	Übersichtshöhenplan vom 20.08.2010 mit Änderungsvermerk vom 20.09.2013, M = 1:5000/500	
4	Lagepläne	
4.3A	Lageplan vom 20.08.2010 mit Änderungsvermerk vom 20.09.2013, M= 1:1000	
7	Tunnel	
7.1.1A	Bautechnischer Längsschnitt vom 20.08.2010 mit Änderungsvermerk vom 20.09.2013, M = 1:5000/500	
7.3.1B	Systemplan Fluchtwege vom 20.09.2013, ohne Maßstab	
13	Entsorgung von Aushub- und Ausbruchmassen	
13.3.1B	Lageplan Bereitstellungsfläche "ehem. Strassergelände" vom 20.08.2010, M = 1:1000	

1. Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 für das Vorhaben Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2, München Mitte, Bereich Westseite Karlsplatz bis westliches Isarufer mit S-Bahnhof Marienhof, Az: 61134-611pps/006-2304#001, vom 10.03.2014

Anlagen Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.3.2.1	Lageplan Bereitstellungsfläche Rangierbahnhof Nord Westliche Teilfläche vom 20.08.2010, M = 1:1000	
13.4.2.3	Querprofil Bereitstellungsfläche Rangierbahnhof Nord Bau-km 1,1 +00 vom 20.08.2010, M = 1:100	
15	Grunderwerb	
15.1	Grunderwerbsverzeichnis zur Planänderung vom 20.08.2010	
15.2.0	Legende zu den Grunderwerbsplänen	Nur zur Information
15.2.3A	Grunderwerbsplan Bau-km 107,2 + 70 - 107,8+53 vom 20.08.2010, M = 1:1000	
15.2.4.B	Grunderwerbsplan Bereitstellungsfläche ehem. Strasser-Gelände vom 20.08.2010, M = 1:1000	
15.2.5.1	Grunderwerbsplan Bereitstellungsflächen Rangierbahnhof Nord – westl. Teilfläche vom 20.08.2010, M = 1:1000	
16	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
16.0	Legendenheft Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 20.08.2010	Nur zur Information
16.1B	Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 25.10.2013	
16.1B, Beilage 1C	Artenschutzrechtliche Prüfung, Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 3 neu vom 28.11.2012	Nur zur Information
16.2.3B	Konfliktplan Bereitstellungsflächen vom 20.08.2010, M = 1:5000	
16.3.5B	Maßnahmenplan Bereitstellungsflächen vom 20.08.2010 mit Änderungsvermerk vom 25.10.2013, M = 1:5000	
17	Brandschutz und Rettungskonzept	
17.3B	Sicherheitskonzept Streckentunnel Planfeststellungsabschnitt 1 bis 3neu vom 22.02.2012	Nur zur Information
21	Umwelt und Landschaftsplanung	
21.1.0	Legendenheft Grundlagen der Umweltplanung vom 20.08.2010	Nur zur Information
21.1.2.2B	Bestand Menschen, Kultur- und Sachgüter Bereitstellungsflächen vom 20.08.2010, M = 1:5000	Nur zur Information
21.1.3.2B	Bestand Tiere, Pflanzen Bereitstellungsflächen vom 20.08.2010, M = 1:5000	Nur zur Information
21.1.4.2B	Bestand Boden, Wasser Bereitstellungsflächen vom 20.08.2010, M = 1:5000	Nur zur Information

1. Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 für das Vorhaben Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2, München Mitte, Bereich Westseite Karlsplatz bis westliches Isarufer mit S-Bahnhof Marienhof, Az: 61134-611pps/006-2304#001, vom 10.03.2014

Anlagen Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
21.1.5.2B	Bestand Luft/Klima, Stadtbild Bereitstellungsflächen vom 20.08.2010, M = 1:5000	Nur zur Information
21.2.0	Legendenheft Umweltverträglichkeitsstudie vom 20.08.2010	Nur zur Information
21.2.3.2B	Auswirkungen Tiere, Pflanzen Bereitstellungsflächen vom 20.08.2010, M = 1:500	Nur zur Information
21.2.4.2B	Auswirkungen Boden, Wasser Bereitstellungsflächen vom 20.08.2010, M = 1:5000	Nur zur Information

Im Anlagenverzeichnis ist die mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 genehmigte Planung in schwarz und die geänderte Planung in blau bzw., soweit sich die Änderungen erst im Laufe dieses Planänderungsverfahrens ergeben haben, in grün dargestellt.

In den geänderten Plananlagen ist grundsätzlich die mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 planfestgestellte Planung in schwarz und die geänderte Planung in blau bzw., soweit sich die Änderungen erst im Laufe dieses Planänderungsverfahrens ergeben haben, in grün dargestellt. Bei neuen bzw. ersetzenden Plananlagen ist die aktuelle Planung grundsätzlich in blau enthalten. Andere Farbgebungen sind in der den Planunterlagen vorangestellten Darstellung der dokumentierten Änderungen erläutert.

Folgende mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 festgestellten Pläne entfallen durch diese Planänderung:

Anlagen Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.3.2.2A	Lageplan Bereitstellungsfläche "Rangierbahnhof Nord" Östl. Teilfläche vom 03.06.05 mit Änderungsvermerk vom 14.07.09, M = 1:1000	
13.3.3A	Lageplan Bereitstellungsfläche „Hüllgrabengelände“ vom 03.06.05 mit Änderungsvermerk vom 14.07.09, M = 1:1000	
13.4.1	Regelquerprofil Bereitstellungsfläche "ehem. Strassergelände" vom 03.06.05, M = 1:100	
13.4.2.1	Querprofil Bereitstellungsfläche "Rangierbahnhof Nord" Gleisausfahrt, Bau-km 0+035 vom 03.06.05, M= 1:100	
13.4.2.2	Querprofil Bereitstellungsfläche "Rangierbahnhof Nord"	

1. Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 für das Vorhaben Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2, München Mitte, Bereich Westseite Karlsplatz bis westliches Isarufer mit S-Bahnhof Marienhof, Az: 61134-611pps/006-2304#001, vom 10.03.2014

Anlagen Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Östliche Lagerfläche Bau-km 0+580 vom 03.05.05, M= 1:100	
15.2.5.2A	Grunderwerbsplan Bereitstellungsflächen Rangierbahnhof München Nord Östliche Teilfläche vom 03.06.05 mit Änderungsvermerk vom 14.08.09, M = 1:1000	
15.2.6.A	Grunderwerbsplan Bereitstellungsfläche "Hüllgraben" vom 03.06.05 mit Änderungsvermerk vom 18.08.09, M = 1:1000	

A.3 Nebenbestimmungen, Hinweise und sonstige Regelungen

A.3.1 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

A.3.1.1 Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH

3.1.1.1 Der Zugang bzw. die Zufahrt zu den Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH muss jederzeit ungehindert möglich sein.

3.1.1.2 Geplante Baumaßnahmen sowie die Einrichtung der Bereitstellungsfläche „ehemaliges Strassergelände“ dürfen im Bereich der Versorgungsanlagen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch die Aufgrabungskontrolle der SWM Infrastruktur GmbH, Tel.: 089/2361-2139, begonnen werden.

3.1.1.3 Mindestens zwei Monate vor Baubeginn ist der SWM Infrastruktur GmbH der Querungszeitpunkt des Startschachtes mitzuteilen, damit die vorhandenen Hauptversorgungsleitungen (Erdgas-Druckrohrstrang DN 700 und Wasserleitung DN 800) während der Bauphase außer Betrieb genommen und entleert werden können.

3.1.1.4 Sofern die Netztrafostation auf der Bereitstellungsfläche „ehemaliges Strassergelände“ weiter benötigt wird, sind die Stromein- und -ausgangsleitungen auf die Nordseite der Bereitstellungsfläche umzulegen.

A.3.1.2 Versorgungsanlagen der Praterkraftwerk GmbH

- 3.1.2.1 Infolge der Setzungsempfindlichkeit des Praterkraftwerkes ist eine geotechnische Stellungnahme eines Fachgutachters vorzulegen. Im Vorfeld ist anhand von analytischen Betrachtungen (3D-FEM) das Spannungs-Verformungsverhalten des Bodens zu untersuchen. Bei den Betrachtungen sind zudem die Bestandsunterlagen des Praterkraftwerkes zwingend zu berücksichtigen. Es ist sicherzustellen, dass durch den Vortrieb die Belange des Praterkraftwerkes nicht negativ beeinflusst werden. Anhand der Ergebnisse der FE-Berechnungen ist ein Setzungsprogramm zu erstellen und dreidimensionale Lage-, Höhen- und Setzungsmessungen mit Inklinometern und Extensimetern durchzuführen, um später die theoretischen Setzungen mit den tatsächlichen Setzungen abgleichen zu können.
- 3.1.2.2 Vor Beginn des Tunnelvortriebs ist eine Beweissicherung in Bezug auf das Praterkraftwerk durchzuführen. Hierzu ist eine Außerbetriebnahme des Kraftwerkes, Setzen der Dammtafeln und Leerung des wassergefüllten Einlaufbauwerks und des Triebstollens notwendig. Um den Erlösausfall des Wasserkraftwerkes möglichst gering zu halten, sind diese Arbeiten möglichst in einer wasserarmen Zeit im Winterhalbjahr durchzuführen. Infolge dieser Problematik ist die Geschäftsführung des Praterkraftwerkes frühzeitig in die Planungen der Beweissicherung einzubeziehen.
- 3.1.2.3 Die Auswahl der erforderlichen Sachverständigen hat gemeinsam mit der Praterkraftwerk GmbH zu erfolgen.
- 3.1.2.4 Im Rahmen der detaillierten Ausführungsplanung hat der Vorhabenträger Einzelheiten zum Schutze des Stahlschützes und gegebenenfalls weiterer betroffener Anlagen der Praterkraftwerk GmbH mit der Praterkraftwerk GmbH abzustimmen.

A.3.2 Naturschutz und Landschaftspflege/Artenschutz

- 3.2.1 Im Falle einer Inanspruchnahme der Bereitstellungsfläche „Rangierbahnhof westliche Teilfläche“ von länger als 7 Jahren wird ein zusätzlicher Ausgleichsbedarf im Zuge der Nachbilanzierung in der Weise erforderlich, dass sich der Ausgleichsflächenbedarf je Nutzungsjahr um 1/7 der Fläche erhöht.

- 3.2.2 Sofern die Fläche innerhalb von 10 Jahren nach Baubeginn ihre Funktion nicht wiedererlangt hat, d.h. sich in dieser Zeit kein Magerrasen mit heideähnlicher Vegetation entwickelt hat, wird ein zusätzlicher Ausgleichsbedarf im Zuge einer Nachbilanzierung in der Weise erforderlich, dass sich der Ausgleichsbedarf je Nutzungsjahr um 1/7 der Fläche erhöht.

A.3.3 Nebenbestimmungen, Hinweise und sonstige Regelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 24.09.2009 verfügten Nebenbestimmungen, Hinweise und sonstigen Regelungen gelten weiterhin, sofern sie nicht durch die gegenständliche Planänderung obsolet geworden sind.

A.4 Zurückweisung von Einwendungen und Forderungen

Die im gegenständlichen Planänderungsverfahren erhobenen Einwendungen und Forderungen sowie gestellte Anträge werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Änderungen oder Ergänzungen der Planunterlagen und/oder durch Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sie sich im Laufe des durchgeführten Planänderungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

Einwendungen, die keinen Bezug zum Gegenstand der Planänderung haben, waren zurückzuweisen. Auch, soweit von Einwendern erklärt wurde, dass im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren erhobene Einwendungen aufrechterhalten werden, waren diese zurückzuweisen, da im Rahmen des Planänderungsverfahrens nur Einwendungen gegen die gegenüber der Ursprungsplanung geänderten Teile der Planung zulässig sind. Keiner der Einwender im gegenständlichen Planänderungsverfahren hatte Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 eingelegt, so dass dieser ihnen gegenüber bestandskräftig geworden ist. Die Rechtssicherheit, die mit der Bestandskraft im Hinblick auf den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss erzielt worden ist, wird durch einen Änderungsplanfeststellungsbeschluss nach § 76 VwVfG nicht wieder aufgegeben (vgl. BVerwG, Beschluss vom 17.09.2004, 9 VR 3/04).

A.5 Kostenentscheidung

Diese Planänderung ergeht gebührenfrei; Auslagen i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 4 und 5 VwKostG sind nicht angefallen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009, Az.: 61134-611pps/001-2300#001, hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, auf Antrag der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH (im folgenden Vorhabenträger), diese vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Süd, das Bauvorhaben „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2, München Mitte, Bereich Westseite Karlsplatz bis westliches Isarufer mit S-Bahnhof Marienhof“ genehmigt.

Die gegenständliche Planänderung betrifft Anpassungen der Trassierungen in Lage und Höhe im Bereich Maximilianstraße, Anpassung der Trassierung in der Höhe im Bereich der Isar, die Zuordnung der Bereitstellungsflächen zum Planfeststellungsabschnitt 2 und die Änderungen im Sicherheitskonzept.

Infolge der geänderten Trassierung des im Bereich des Planfeststellungsabschnittes 3 neu östlich der Isar liegenden Streckenabschnittes der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist auch die Trassierung im Bereich der Maximilianstraße in Lage und Höhe sowie im Bereich der Isar in der Höhe anzupassen. Ab Bau-km 107,5 auf Höhe des Rettungsschachtes 6 vor dem Gebäude der Regierung von Oberbayern wird die Trassenlage so verändert, dass die Gleisachsen zwischen Thiersch- und Steinsdorfstraße bis zu rd. 1 m (Gleis 100) bzw. rd. 4 m (Gleis 200) weiter nördlich als in der bisherigen Planung zu liegen kommen und somit von der bestehenden Bebauung entsprechend abrücken. Ebenfalls ab km 107,5 wird die Gradienten der beiden Streckengleise geändert. Dies erfolgt im Zusammenhang mit der Ausbildung der künftigen Abzweigstelle Praterinsel (im Planfeststellungsabschnitt 3 neu gelegen), die in

der Höhe versetzt angeordnete Streckentunnel vorsieht, um eine künftige höhenfreie Ausfädelung des Südastes in östlicher Richtung zu ermöglichen. Das Gleis 100 steigt ab Bau-km 107,5 mit 5,5 ‰ (bisher 10 ‰) und liegt somit am Westufer der Isar bei Bau-km 107,8+53 rund 1,6 m unterhalb der bisherigen Gleisachse. Das Gleis 200 steigt ab Bau-km 107,7 mit 35 ‰ (bisher 10 ‰) und liegt somit am Westufer der Isar bei Bau-km 107,8+53 rund 3,3 m oberhalb der bisherigen Gleisachse rund 27,8 m unter Gelände. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt im zu ändernden Trassenabschnitt weiterhin $v=100$ km/h. Die Lage des Rettungsschachtes 6 und der zugehörigen Rettungsstollen bleibt unverändert.

Aufgrund der Umplanungen im Planfeststellungsabschnitt 3 neu ergeben sich für die Entsorgung der im Planfeststellungsabschnitt 2 anfallenden Abfälle Änderungen bei der Flächeninanspruchnahme der Bereitstellungsflächen. Auf der Bereitstellungsfläche am ehemaligen Strasser-Gelände wird nunmehr ein Flächenanteil von voraussichtlich 36 % (statt wie ursprünglich geplant 21,3 %) für die Ablagerung von Massen aus dem Planfeststellungsabschnitt 2 beansprucht. Auf die Bereitstellungsfläche am Rangierbahnhof München Nord entfällt für die Nutzung durch den Planfeststellungsabschnitt 2 nunmehr ein Flächenanteil von voraussichtlich 10 % (statt wie ursprünglich geplant 14 %). Die Lage des für den Planfeststellungsabschnitt 2 planfestzustellenden Teilbereichs am Rangierbahnhof Nord wurde zur Vereinheitlichung der Planung von allen drei Planfeststellungsabschnitten vom östlichen Bereich der Fläche auf eine weiter im Westen gelegene Teilfläche verschoben, wodurch eine Beeinträchtigung eines Bodendenkmals entfällt. Die Bereitstellungsfläche „Am Hüllgraben“ entfällt für den Planfeststellungsabschnitt 2 (ursprünglich war hier eine Inanspruchnahme von 40 % vorgesehen).

Infolge des geänderten Trassenverlaufs im Planfeststellungsabschnitt 3 neu kommt es unter anderem zu einer Verschiebung des Rettungsschachtes RS 7 (im Planfeststellungsabschnitt 3 neu gelegen). Hierdurch ändert sich der Abstand zwischen dem Rettungsschacht RS 6 und RS 7 von bisher 541 m auf künftig 539 m (Gleis 100) bzw. 600 m (Gleis 200). Im Rahmen der fortgeführten Planung haben sich geringfügige Änderungen der Abstände zwischen den sicheren Bereichen (Rettungsschächte, Stationen) ergeben.

Zu weiteren Einzelheiten wird auf die zugrundeliegenden Planunterlagen verwiesen.

B.1.2 Verfahren

Mit Schreiben vom 15.09.2010 hat die DB ProjektBau GmbH beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, unter Beifügung entsprechender Antragsunterlagen einen Antrag auf Planänderung gemäß §§ 18, 18d AEG i.V. m. § 76 Abs.1 VwVfG zum Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 (Az.: 61134-611pps/001-2300#001) gestellt. Auf Verlangen des Eisenbahn-Bundesamtes wurden die eingereichten Unterlagen mehrfach überarbeitet.

Mit Verfügung vom 01.03.2011 hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung)

Mit Schreiben vom 01.03.2011 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Regierung von Oberbayern als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens für die Planänderungen gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Regierung von Oberbayern hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zur Planänderung gebeten:

- Landeshauptstadt München
- Stadtwerke München SWM Infrastruktur GmbH
- Stadtwerke München GmbH Unternehmensbereich Verkehr
- Wasserwirtschaftsamt München
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Deutsche Telekom PTI 25 Team PM
- DB Kommunikationstechnik GmbH
- E.ON Wasserkraftwerk GmbH

Zudem wurde die Planänderung den folgenden Sachgebieten der Regierung von Oberbayern zur Kenntnis gegeben:

- Sachgebiet 10
- Sachgebiet 34.1
- Sachgebiet 50
- Sachgebiet 51

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

- DB Kommunikationstechnik GmbH, Stellungnahme vom 03.08.2011, Az.: P11392 M DB S
- Bayerisches Landesamt für Umwelt, E-Mail vom 18.07.2011
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, Stellungnahme vom 01.07.2011, Az: K10/-240/Dr. Zöllner
- Wasserwirtschaftsamt München, Stellungnahme vom 10.08.2011, Az.: 1.1-3532-M-12653/2011

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

- Landeshauptstadt München, Stellungnahme vom 01.08.2011, ohne Az.
- Praterkraftwerk GmbH, Stellungnahme vom 10.08.2011, Az.: Scha
- Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, Stellungnahme vom 04.08.2011, Az.: 1178
- Stadtwerke München GmbH, Recht, Stellungnahme vom 10.08.2011, ohne Az.
- SWM Infrastruktur GmbH, Stellungnahme vom 09.08.2011, Az.: S 11546 / kl

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die geänderten Planunterlagen haben auf Veranlassung der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München vom 27.06.2011 bis 26.07.2011 öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung wurden ortsüblich, nämlich durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München

am 20.06.2011, bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 09.08.2011. Auf die Folgen des Fristversäumnisses wurde hingewiesen. Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben von Privatpersonen und einer Wohnungseigentümergeinschaft eingegangen.

B.1.3.3 Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und Ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18 a Nr. 2 AEG). Stellungnahmen von Vereinigungen gingen nicht ein.

B.1.3.4 Verzicht auf einen Erörterungstermin

Die Regierung von Oberbayern verzichtete auf einen Erörterungstermin.

B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 03.07.2012 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG für die Planänderungen gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde teilte mit, dass mit der Planung Einverständnis bestehe, wenn die abschließende Stellungnahme in die Abwägung einbezogen und angemessen berücksichtigt werde.

B.1.3.6 Tekturen

Aufgrund erhobener Einwendungen hat der Vorhabenträger den Abstand der Rettungsschächte 6 (Maximilianstraße) und Rettungsschacht 7 (Maximiliansanlagen) so modifiziert, dass der Abstand zwischen den Rettungsschächten nunmehr 600 m (statt der ursprünglich im Planänderungsverfahren vorgesehenen 641 m) beträgt. Der Abstand zwischen der unterirdischen Personenverkehrsanlage Marienhof und dem Rettungsschacht 6 beträgt nunmehr 603 m.

Zudem erfolgten weitere kleinere Überarbeitungen des Sicherheitskonzeptes und auch die „Artenschutzrechtliche Prüfung (aP)“ wurde im Laufe des Planänderungsverfahrens überarbeitet.

Wesentliche Änderungen oder Beeinträchtigungen Dritter, die zu einer erneuten Anhörung hätten führen müssen, ergeben sich durch die im Rahmen des Planänderungsverfahrens vorgenommenen Überarbeitungen der Planunterlagen nicht.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung sind die §§ 18, 18d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 76 Abs. 1 VwVfG.

Nach § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen 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.

Gemäß § 76 Abs. 1 VwVfG bedarf es bei Änderungen eines festgestellten Planes vor Fertigstellung des Vorhabens eines neuen Planfeststellungsverfahrens.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach §§ 18, 18d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 76 Abs. 1 VwVfG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes – BEVVG).

B.3 Materieell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.3.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das geänderte Vorhaben ist gegeben.

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke München ist aus den folgenden Gründen vernünftigerweise geboten im Sinne des Fachplanungsrechts: Die heutige S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof ist das verkehrliche Kernstück und gleichzeitig eine betriebliche Engstelle im gesamten Münchener S-Bahnnetz. Die sehr starke verkehrliche Nachfrage, Bahnhofbelastungen von bis zu 180.000 Ein- und Aussteigern pro Tag, die ganztägig hohe Auslastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke mit rund 1000 Zugfahrten und der nach wie vor hohe Anteil an Mischbetriebstrecken im S-Bahnbereich beanspruchen das S-Bahn-System München bis an die Grenzen der maximalen Leistungsfähigkeit. Die dichte Zugfolge auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke von bis zu zwei Minuten bietet nur wenige Möglichkeiten Unregelmäßigkeiten wieder auszugleichen. Verstärkt wird diese Situation durch die hohen Bahnhofbelastungen an den Stationen Hauptbahnhof, Karlsplatz (Stachus), Marienplatz sowie Ostbahnhof. Trotz der sogenannten „Spanischen Lösung“ an diesen S-Bahn-Stationen, bei der nach beiden Seiten Bahnsteige vorhanden sind, wobei der eine nur für den Einstieg und der andere nur für den Ausstieg vorgesehen ist, werden gerade in den Hauptverkehrszeiten die planmäßigen Aufenthaltszeiten zum Teil nennenswert überschritten. Zudem entsprechen die tatsächlich gemessenen Pünktlichkeitswerte nicht den gewünschten Werten. Mit dem ausgeführten sogenannten 520 Mio. DM-Ausbauprogramm konnten zunächst die notwendigsten verkehrlichen Verbesserungen an der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke realisiert werden. Aufgrund des Ausbauprogramms wurde im Ostbahnhof ein weiteres Gleis mit Bahnsteigkante (Gleis 5) für den S-Bahnverkehr bereitgestellt. Hierdurch konnte eine Verdichtung der Zugfolge auf drei westlichen und zwei östlichen Streckenästen realisiert werden. Um weitere Linien mit Taktverdichtung fahren zu können, sind jedoch zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Auf den bestehenden zwei Gleisen der S-Bahn ist über die derzeit vorgesehenen 30 Züge je Stunde technisch keine weitere Steigerung mehr möglich. Das bestehende Nadelöhr S-Bahn-Stammstrecke inklusive Ostbahnhof lässt das Gesamtsystem nach wie vor sehr sensibel auf Unregelmäßigkeiten reagieren. Für eine grundlegende Attraktivitätssteigerung und Verbesserung der Betriebsqualität für die Münchener S-Bahn ist die bestehende S-Bahn-Stammstrecke zu entlasten und im

Störfall eine alternative Fahrmöglichkeit in die Münchener Innenstadt zu schaffen. Die geplante 2. S-Bahn-Stammstrecke erfüllt diese Funktionen. Es werden mit ihr weitere Streckenkapazitäten zur Weiterentwicklung des Münchener S-Bahnsystems bereitgestellt, und es erfolgt eine Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und der Hauptumsteigepunkte Hauptbahnhof und Marienplatz durch ein gleichwertiges bzw. verbessertes Bedienungskonzept. Zudem wird eine Entlastungs- bzw. Ausweichstrecke für den Störfall der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke bereitgestellt, was zu einer hohen Betriebssicherheit und einer Verringerung der Störanfälligkeit des Gesamtnetzes führt. Neben einer Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im S-Bahnbereich erfolgt auch eine Verknüpfung mit allen bestehenden U-Bahnlinien auf kurzen Wegen sowie mit Tram und Bus. Der Planfeststellungsabschnitt 2 ist als Teil der geplanten 2. Stammstrecke daher objektiv erforderlich.

Die hier genehmigten Änderungen im Planfeststellungsabschnitt 2 wurden aufgrund von Umplanungen im Planfeststellungsabschnitt 3 erforderlich.

B.3.2 Betroffenheit und Schutz von öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen

B.3.2.1 Mit Schreiben vom 09.08.2011 hat die SWM Infrastruktur GmbH zu der Planänderung Stellung genommen und die Lage ihrer Versorgungsanlagen aufgezeigt. Soweit sie diesbezüglich Forderungen stellte bzw. Hinweise gab, die nicht bereits im Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden, hat die Planfeststellungsbehörde diese, soweit erforderlich, unter A.3.1.1.1, A.3.1.1.2 und A. 3.1.1.4 dieses Beschlusses aufgenommen. Zu den Forderungen bezüglich der Überdeckung der Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH und in Bezug auf Anpflanzungen waren keine Regelungen erforderlich, da - wie der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwidern vom 16.11.2011 erklärt hat - weder eine Reduzierung der Überdeckung noch Anpflanzungen erforderlich sind.

Bezüglich ihres Startschachtes und Isar-Dükers in der Grünfläche östlich der Steinsdorfstraße teilte die SWM Infrastruktur GmbH mit, dass Startschacht und Düker von der in bergmännischer Bauweise durchzuführenden Baumaßnahme berührt würden und der Planänderung daher in diesem Bereich nicht zugestimmt werden könne. Es wurde sodann gefordert, das aufsteigende Gleis 200 so weit nach Süden zu ver-

schieben, dass Startschacht und Isar-Düker durch die geplante Baumaßnahme nicht gefährdet und beschädigt würden und auch keine Setzungen entstehen könnten

Mit Schreiben vom 27.01.2012 teilte die SWM Infrastruktur GmbH der Anhörungsbehörde mit, dass ihr seitens der DB AG mitgeteilt worden sei, dass eine Anpassung des Gradientenverlaufs des Gleises 200 im Bereich des Startschachtes des Isar-Dükers veranlasst wurde. Die Höhendifferenz der ursprünglichen Gradienten im Bereich des Startschachtes des Isar-Dükers betrage durch die Gradientenanpassung nun ca. 1 m. Sofern dieser Abstand eingehalten werde, könne nunmehr von Seiten der SWM der Planänderung zugestimmt werden.

Der Vorhabenträger hat daraufhin die Planunterlagen der Weise geändert, dass die Gradienten nun am Westufer der Isar ca. 3,3 m (statt 4,5 m) oberhalb der bisherigen Gleisachse liegt. Durch diese Tektur wurde der diesbezüglichen Forderung der SWM Infrastruktur GmbH somit nachgekommen.

Zur Forderung der SWM Infrastruktur GmbH im Schreiben vom 27.01.2012, mindestens zwei Monate vor Baubeginn den Querungszeitpunkt des Startschachtes mitzuteilen, damit die vorhandenen Hauptversorgungsleitungen (Erdgas-Druckrohrstrang DN 700 und Wasserleitung DN 800) während der Bauphase außer Betrieb genommen und entleert werden könnten, hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Nebenbestimmung unter A.3.1.1.3 dieses Beschlusses verfügt.

B.3.2.2 Mit Schreiben vom 10.08.2011 äußerte sich die Praterkraft GmbH zur Planänderung und teilte mit, dass sie im Bereich des Einlaufbauwerks und des anschließenden Triebstollens von der Planung betroffen sei. Das Einlaufbauwerk des Praterkraftwerkes werde im Planfeststellungsabschnitt 2 von dem Gleis 100 unterfahren und im Übergangsbereich zum Planfeststellungsabschnitt 3 werde der Druckstollen von dem Gleis 3 gequert. Das Praterkraftwerk befinde sich im Schnittpunkt der beiden Planfeststellungsabschnitte, so dass aus technischer Sicht eine Gesamtbetrachtung der möglichen Beeinflussungen des Bauwerks hier zwingend notwendig erscheine. Die im Erörterungstermin für den Planfeststellungsabschnitt 3 am 16.12.2010 seitens des Vertreters des Praterkraftwerkes bereits geltend gemachten Forderungen seien sinngemäß auch auf den Planfeststellungsabschnitt 2 zu übertragen. Bedingt durch die Planänderungen im Planfeststellungsabschnitt 2, reichten die Tunnelfirste des Gleises 200 nun bis ca. 1,50 m an die Unterkante der Bohrpfähle des Triebstollens heran.

Infolge der Setzungsempfindlichkeit des Praterkraftwerkes sei eine geotechnische Stellungnahme eines Fachgutachters vorzulegen. Hier sei im Vorfeld von analytischen Betrachtungen (3D-FEM) das Spannungs-Verformungsverhalten des Bodens zu untersuchen, da durch die eintretenden Entspannungsprozesse Setzungen zu erwarten seien. Bei den Betrachtungen seien zudem die Bestandsunterlagen des Praterkraftwerkes zwingend zu berücksichtigen. Die berechneten Setzungen und ggf. weitere Beeinflussungen (z.B. Erschütterungen) seien hinsichtlich der Verträglichkeit auf das Bauwerk zu bewerten. Es sei sicherzustellen, dass durch den Vortrieb die Belange des Praterkraftwerkes nicht negativ beeinflusst würden. Zudem sei anhand der Ergebnisse der FE-Berechnungen ein Setzungsprogramm zu erstellen und dreidimensionale Lage-, Höhen- und Setzungsmessungen mit Inklinometern und Extensometern durchzuführen, um später die theoretischen Setzungen mit den tatsächlichen Setzungen abgleichen zu können.

In seiner schriftlichen Erwiderung vom 16.11.2011 erklärte der Vorhabenträger, diesen Forderungen zu entsprechen. Die Planfeststellungsbehörde hat zu dem unter A. 3.1.2.1 dieses Beschlusses entsprechende Nebenbestimmungen verfügt.

Weiterhin teilte die Praterkraft GmbH in ihrem Schreiben vom 10.08.2011 mit, dass sich nördlich des Einlaufbauwerks am Beginn des Triebstollens als Absperrorgan ein hydraulisch angetriebenes Tiefschütz befinde, das in Stahlbautoleranzen nach Maß gefertigt und eingebaut worden sei. Es sei davon auszugehen, dass schon geringste Verformungen des Stollens die Funktionsfähigkeit des Tiefschützes beeinträchtigen würden.

Zur Klärung der offenen Frage der Beeinträchtigung des nördlich des Einlaufbauwerks des Praterkraftwerkes am Beginn des Triebstollens befindlichen Tiefschützes wurde im Laufe des Verfahrens ein Gutachten vom Zentrum Geotechnik der Technischen Universität München, Prof. Dr. Ing. Norbert Vogt eingeholt.

Das Gutachten Nr. 11222/1032 vom 30.04.2012 kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass aufgrund der geringen prognostizierten Verformungen und des nur kurzfristigen Auftretens von Setzungsdifferenzen nicht zu erwarten sei, dass bei der Unterfahrung des Einlaufbauwerkes eine Schädigung des Stahlschützes auftrete.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Gutachten zur Kenntnis genommen und kommt nach Prüfung zu dem Ergebnis, dass spezielle Detailregelungen zum Schutze des Stahlschützes und gegebenenfalls anderer gegebenenfalls betroffener Anlagen der Praterkraftwerk GmbH erst im Rahmen der Ausführungsplanung getroffen werden können. Ein entsprechendes Abstimmungserfordernis wurde daher unter A 3.1.2.4 dieses Beschlusses aufgenommen.

In Ihrer Stellungnahme vom 10.08.2011 forderte die Praterkraftwerk GmbH zudem, dass vor Beginn des Vortriebes eine Beweissicherung durchzuführen sei. Hierzu sei eine Außerbetriebnahme des Kraftwerkes, Setzen der Dammtafeln und Leerung des wassergefüllten Einlaufbauwerks und des Triebstollens notwendig. Um den Erlösausfall des Wasserkraftwerks möglichst gering zu halten, seien diese Arbeiten möglichst in einer wasserarmen Zeit im Winterhalbjahr durchzuführen. Infolge dieser Problematik sei die Geschäftsführung des Praterkraftwerks frühzeitig in die Planungen der Beweissicherung einzubeziehen.

In seiner schriftlichen Erwiderung vom 16.11.2011 erklärte der Vorhabenträger, diesen Forderungen zu entsprechen. Die Planfeststellungsbehörde hat zudem unter A 3.1.2.2 dieses Beschlusses entsprechende Nebenbestimmungen verfügt.

Des Weiteren erklärte die Praterkraftwerk GmbH in ihrer Stellungnahme vom 10.08.2011, die mit der Erstellung der Gutachten/Setzungsprogramme beauftragten Ingenieurbüros müssten entsprechende Referenzen für die Bewertung von Tunnelvortrieben bei vergleichbaren Untergrundverhältnissen aufweisen. Die Auswahl des Sachverständigen sollte gemeinsam mit der Praterkraftwerk GmbH erfolgen. Die gelte insbesondere für den Sachverständigen, der die Beweissicherung durchführe.

Hierzu erklärte der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung, das vorgesehene Beweissicherungsverfahren sei im Erläuterungsbericht, Anlage 1, Teil B, Ziffer 8 beschrieben. Danach würden unabhängige Sachverständige beauftragt, vor Baubeginn den Zustand der baulichen Anlagen, die im Einflussbereich der Baumaßnahme lägen, aufzunehmen. Für Gebäude erstreckte sich der Einflussbereich auch auf den Auswirkungsbereich, der nach Art und Umfang im Erläuterungsbericht in Ziffer 4.4.4 beschrieben und im Grunderwerbsplan zeichnerisch dargestellt sei. An den Außenwänden der Gebäude könnten Messpunkte vorgesehen werden, so dass auch die Auswirkungen auf die Gebäudesubstanz ständig überwacht werden könnten. Nach

Beendigung der Baumaßnahmen werde der Zustand der baulichen Anlagen erneut durch Sachverständige aufgenommen, um etwaige baubedingte Schäden oder Veränderungen festzustellen. Die Beweissicherungsgutachten würden den betroffenen Grundstückseigentümern kostenfrei überlassen. Durch diese Vorgehensweise werde für die Beteiligten durch Aufklärung und Feststellung des Sachverhaltes eine Vergleichsmöglichkeit geschaffen, um den Verlust eines Beweismittels zu verhindern und ggf. mit der Dokumentation außergerichtlich eine Einigung etwaiger Schadensfälle zu erleichtern. Der Forderung im Hinblick auf die Wahl des Gutachters für Setzungsanalysen werde entsprochen. Die Planfeststellungsbehörde hat diesbezüglich unter A.3.1.2.3 dieses Beschlusses entsprechende Nebenbestimmungen verfügt.

Weiterhin führte die Praterwerk GmbH in ihrer Stellungnahme vom 10.08.2011 aus, die Kosten für die Beweissicherung und die Außerbetriebnahme des Kraftwerkes während dieser Zeit einschließlich Erlösausfall gingen zu Lasten des Projektträgers. Gleiches gelte für die Kosten der Berechnungsmodelle sowie der erforderlichen Gutachten. Da anhand der vorliegenden Unterlagen die Unbedenklichkeit des Vortriebs auf das vorhandene Praterkraftwerk nicht beurteilt werden könne, seien die genannten Unterlagen für eine abschließende Bewertung nachzureichen.

In seiner schriftlichen Erwiderung vom 16.11.2011 erklärte der Vorhabenträger, diesen Forderungen zu entsprechen. Weitergehende Regelungen waren daher bereits aus diesem Grunde entbehrlich.

B.3.3 Verkehrliche Belange

B.3.3.1 Gesamtlogistikkonzept

Die Landeshauptstadt München (LHM) wies in ihrer Stellungnahme vom 01.08.2011 darauf hin, dass durch die Änderung des Baulogistikkonzeptes im Planänderungsverfahren entsprechende Änderungen für die Verteilung des Baustellenverkehrs im städtischen Straßennetz zu erwarten seien. Diese seien in den vorgelegten Unterlagen nicht dokumentiert. Daher sollte ein gesamtheitliches, d.h. alle Planfeststellungsabschnitte umfassendes Baulogistikkonzept, für das Stadtgebiet vorgelegt werden.

Hinsichtlich dieser Forderung hat der Vorhabenträger dargelegt, dass das Baulogistikkonzept nur nachrichtlich dargestellt worden sei. Im Übrigen werde das Baulogistikkonzept entsprechend angepasst.

Die Stadtwerke München GmbH (SWM), Unternehmensbereich Verkehr stellte in ihrer Stellungnahme vom 04.08.2011 die Forderung, dass im Hinblick auf eine Koordination der Gesamtkonzeption für die Baulogistik von der in Planung befindlichen 2. S-Bahn-Stammstrecke München unter Darstellung der vollständigen Routen und unter Vorlage der auf genauen Belastungszahlen und Zeitangaben der einzelnen Teilbaumaßnahmen aufbauenden Leistungsfähigkeitsnachweise dem Vorhabenträger die Erstellung eines Baulogistikgesamtkonzeptes auferlegt werde. Das Konzept sei mit den betroffenen Stellen der Landeshauptstadt München sowie der Stadtwerke München GmbH (SWM), Unternehmensbereich Verkehr, und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) als Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen.

Zu diesen Forderungen erklärte der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 16.11.2011: Die für die Entsorgung vorgesehenen Transportrouten seien in Anlage 13.1 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Demzufolge erfolge die Zufahrt zum Marienhof hauptsächlich über Tal, Sparkassenstraße, Pfisterstraße und Hofgraben. Die Abfahrt erfolge hauptsächlich über Hofgraben und Maximilianstraße. Durch den Wegfall der Bereitstellungsfläche am Hüllgrabengelände für den PFA 2 änderten sich die Fahrtrouten lediglich für den weiteren Routenverlauf im Bereich von leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen, für die sich durch die Baustellenverkehre keine nennenswerte Erhöhung der Verkehrsmengen ergäbe. Zur Abdeckung von Spitzenzeiten werde Aushubmaterial auch in westliche Richtung über Maffeistraße und Promenadeplatz abtransportiert. Insgesamt würden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen für den innerstädtischen Bereich nicht höher liegen als bei den derzeit laufenden Baumaßnahmen der Hofstatt, Palais an der Oper und Joseph-Pschorr-Haus. Auch die Planfeststellungsbehörde hält die vom Vorhabenträger zugesagte Anpassung des Baulogistikkonzeptes insoweit für ausreichend.

Des Weiteren erklärte die Stadtwerke München GmbH (SWM), Unternehmensbereich Verkehr, in ihrer Stellungnahme vom 04.08.2011, dass genaue und detaillierte Planungsunterlagen über die geplanten Eingriffe und Umbauten in öffentliche oder pri-

vate Verkehrsflächen zur Umsetzung des geplanten Baulogistikkonzeptes benötigt würden, um hierzu qualifiziert Stellung nehmen zu können. Es wurde daher gefordert, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, die von ihm vorgelegte Planung, die geplante Eingriffe in öffentliche oder private Verkehrsflächen zu Umsetzung des geplanten Baulogistikkonzeptes darstellt, zu konkretisieren und den Unterlagen zum Antrag auf Planänderung für den Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 2 beizufügen. Um eine Prüfbarkeit zu ermöglichen, seien die Planungen im Maßstab 1:250 darzustellen. Der Bestand sei in diesen Plänen nicht auf Basis der Stadtgrundkarte darzustellen, sondern auf der Grundlage einer aktuellen Bestandsvermessung.

In seiner schriftlichen Erwidern vom 16.11.2011 erklärte der Vorhabenträger, die geforderten Darstellungen im Rahmen der Ausführungsplanung zur Abstimmung vorzulegen. Diese Zusage hält die Planfeststellungsbehörde für ausreichend.

Die Forderung der Stadtwerke München GmbH (SWM), Unternehmensbereich Verkehr, in ihrer Stellungnahme vom 04.08.2011, dass die Änderungen zur geplanten Baustellenlogistik nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zum Planfeststellungsabschnitt 2, sofern sie über die Nutzung öffentlicher Straßen den Oberflächenverkehr betreffen, mit in der gegenständlichen Änderungsplanfeststellung darzustellen seien, ist abzulehnen. Aufgrund der dargestellten, lediglich geringfügigen Änderungen, ist eine rechtzeitige Anpassung des Baulogistikkonzeptes vor Baubeginn ausreichend.

B.3.3.2 Verkehr zu den Bereitstellungsflächen

Die Stadtwerke München GmbH (SWM), Unternehmensbereich Verkehr erklärte mit Schreiben vom 04.08.2011, die Änderung der Planung des Vorhabenträgers bedeute, dass der Verkehr zur Andienung der Baustelle S-Bahn-Station Marienhof bzw. zum Abtransport der Aushubmassen aus der Baugrube der S-Bahn Station Marienhof auf einer anderen als der bisher geplanten Route abgewickelt werden müsse. Aufgrund der nicht vorhandenen Darstellungen hierzu müssten die vorliegenden Unterlagen als unvollständig und somit nicht prüffähig angesehen werden.

Der Vorhabenträger hat sich bezüglich des Verkehrs zu den Bereitstellungsflächen in seiner schriftlichen Erwidern vom 16.11.2011 wie folgt geäußert: Für die Fahrtrou-

ten für die Entsorgung der Aushubmassen aus der Station Marienhof und den Rettungsschächten RS 5 und RS 6 ergäben sich durch die Planänderung im näheren Umfeld der Baustellen keine Änderungen. Änderungen ergäben sich für die LKW-Fahrtrouten erst ab Erreichen des Altstadtringes. Ab hier würden nur leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen genutzt, auf denen sich durch die Baustellenverkehre keine wesentliche Erhöhung der Verkehrsmengen ergäbe. Auswirkungen auf den ÖPNV ergäben sich somit nicht. Die Bereitstellungsfläche am Rbf München-Nord diene für den PFA 2 nur zur Bereitstellung von Tunnelausbruchmassen. Diese fielen jedoch nicht im PFA 2 an, sondern würden unterirdisch durch den aufgefahrenen Tunnel zu den Tunnelportalen transportiert und von dort aus per Bahn abtransportiert. Ein zusätzlicher vorhabenbedingter Verkehr auf der Verbindung zwischen dem Rbf München-Nord und dem Knoten Lenbachplatz auf dem in der Einwendung der SWM beschriebenen Korridor ergebe sich nicht.

Die Anhörungsbehörde äußerte sich in der abschließenden Stellungnahme vom 03.07.2012 diesbezüglich wie folgt: Sie gehe davon aus, dass die Tekturunterlagen vollständig und genehmigungsfähig seien. Die SWM verkenne, dass die bestandkräftigen Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss vom 24.09.2009 weiterhin gültig und nur die konkreten Änderungen und deren Auswirkungen einer weiteren Prüfung unterlägen. Die Fahrtrouten seien zum Teil situationsgebunden vorgegeben. Sofern bestehende Straßen im Rahmen ihrer straßenrechtlichen Widmung genutzt würden, könne dies nicht beanstandet werden, selbst wenn sich während der Bauzeit durch den Baustellenverkehr die Verkehrsbelastung für das Straßennetz erhöhen werde. In Anbetracht der Tatsache, dass die Tunnelabbruchmassen unterirdisch durch den aufgefahrenen Tunnel zu den Tunnelportalen transportiert und von dort aus per Bahn abtransportiert würden, dürfte sich die Belastung des Straßennetzes in einem erträglichen Umfang halten, der vom Widmungsumfang der Straßen grundsätzlich gedeckt sei. Nicht ausgeschlossen seien eventuell erforderliche Änderungen der Fahrtrouten infolge konkreter Straßenbauarbeiten und unter Umständen straßenrechtliche Umwidmungen. Derartige Umstände könnten aber erst aus aktuellem Anlass berücksichtigt werden.

Auch die Planfeststellungsbehörde hält die vorgelegten Planunterlagen aus den vom Vorhabenträger und der Anhörungsbehörde überzeugend dargelegten Gründen für ausreichend.

B.3.3.3 Beweissicherung Straßenbahn

Die Stadtwerke München GmbH (SWM), Unternehmensbereich Verkehr, forderte mit Schreiben vom 04.08.2011 mit, dass eine Beweissicherung vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten sowie ggf. notwendige Aktualisierungen der zu Baubeginn durchgeführten Sicherungsaufnahmen zusammen mit dem Eigentümer und Betreiber der Straßenbahnbetriebsanlagen kontinuierlich durchzuführen seien. Dem Vorhabenträger sollte auferlegt werden, der Stadtwerke München GmbH (SWM), Unternehmensbereich Verkehr, bzw. der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) alle anfallenden Kosten aus der Beweisführung bzw. durch vorhabensbedingten erhöhten Betriebsaufwand, die zur Sicherung des Betriebs der Straßenbahn entstehen, zu erstatten.

Hierzu hat der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 16.11.2011 zugesagt, diesen Forderungen zu entsprechen.

B.3.3.4 Kostenregelungen

Soweit die Stadtwerke München GmbH (SWM) – Unternehmensbereich Verkehr Kostenregelungen wegen möglicher Änderungen oder Beeinflussung ihrer Anlagen oder in Bezug auf eventuell eintretende Schäden im Beschluss fordert, ist Folgendes anzumerken: Derartige Kostenregelungen sind in einem Planfeststellungs- bzw. Planänderungsbeschluss nicht zu treffen. Sie ergeben sich aus Vereinbarungen zwischen den Beteiligten bzw. aus gesetzlichen Vorgaben.

B.3.3.5 Sicherung der ÖPNV-Beschleunigung

Zur Forderung der SWM nach einem Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit (ohne Fahrzeitverlängerung) an den berührten Straßenknoten durch ein geeignetes Gutachten hat sich der Vorhabenträger wie folgt geäußert: Da die baustellenbedingten Verkehre im Vergleich zum allgemeinen Verkehr nur einen geringen Anteil ausmachen, liege die Mehrbelastung im Schwankungsbereich des allgemeinen Verkehrsaufkommens. Die innerstädtischen Baustelleneinrichtungsflächen seien räumlich sehr beengt. Deswegen werde es bei der An- und Abfahrt der LKW zu einer deutlichen zeitlichen Entzerrung kommen. Durch den regelmäßigen Verkehrsablauf der baustellenbedingten Verkehre erfolge demnach auch keine spürbare Erhöhung der

Verkehre in der Spitzenstunde. Durch baustellenbedingte Verkehre seien entsprechend auch keine Leistungsengpässe für die ÖPNV-Beschleunigung an den betroffenen Verkehrsknoten zu erwarten.

Die Anhörungsbehörde hat sich diesbezüglich in ihrer abschließenden Stellungnahme wie folgt geäußert. Die Baustelle befinde sich in einem bereits bebauten Gebiet, das aufgrund seiner Strukturierung und der Anlage der Erschließungsstraßen sowie der bestehenden ÖPNV-Linien eine überdurchschnittliche Mehrbelastung des Verkehrs nicht befürchten ließe. Kurzzeitige Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr seien zwar nicht auszuschließen, Leistungsengpässe für den ÖPNV von längerer Dauer seien aber nicht zu erwarten. Im Übrigen sei davon auszugehen, dass die installierte Vorrangschaltung zu Gunsten von Straßenbahn- und Buslinien nicht wegen des erforderlichen Baustellenverkehrs aufgehoben werde. Der erforderliche Baustellenverkehr unterliege den allgemeinen Regeln der Straßenverkehrsordnung. Sollte dennoch wider Erwarten eine Beeinträchtigung des Straßenbahn- und Busverkehrs konkret zu erwarten sein, könne dies zeitnah und ohne große Probleme durch entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bereinigt werden. Im Übrigen habe sich der Vorhabenträger zur rechtzeitigen Information (2 Monate vor Beginn der Bauarbeiten) von SWM – Unternehmensbereich Verkehr und MVG verpflichtet. Dieser Zeitraum erscheine ausreichend, um unter Umständen erforderliche Maßnahmen zur Regelung verkehrlicher Belange treffen zu können. Die Forderung der SWM nach Vorlage eines Gutachtens zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV ist abzulehnen.

Auch die Planfeststellungsbehörde hält die Vorlage eines Gutachtens zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV aus den vom Vorhabenträger und der Anhörungsbehörde überzeugend dargelegten Gründen für nicht erforderlich.

B.3.3.6 Rechtzeitige Benachrichtigung der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, und der MVG

Diesbezüglich wurden bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 ausreichende Regelungen getroffen.

B.3.4 Brand- und Katastrophenschutz

B.3.4.1 Abstand der Rettungsschächte 6 und 7

Zum Abstand des Rettungsschachtes 6 und 7 teilte die Landeshauptstadt München (LHM) in ihrer Stellungnahme vom 01.08.2011 mit, dass dieser sich von 541 m auf 641 m verlängere und damit nicht mehr den einschlägigen Richtlinien von maximal 600 Metern entspreche. Hinzu käme, dass die Rettungsschächte nicht unmittelbar hinter den Notausgängen lägen, sondern erst noch unterirdische Stollen- und Treppensysteme überwunden werden müssten, bevor Fliehende über Rettungsschächte nach oben an die Erdoberfläche gelangen könnten.

Durch die im Laufe des Planänderungsverfahrens vorgenommene Tektur hat der Vorhabenträger den Abstand der Rettungsschächte 6 und Rettungsschacht 7 (Maximiliansanlagen) so modifiziert, dass der Abstand zwischen den Rettungsschächten nunmehr 600 m (statt der ursprünglich im Planänderungsverfahren vorgesehenen 641 m) beträgt. Damit werden die Vorgaben der Richtlinie 853 Eisenbahntunnel planen, bauen und instand halten, Modul 853.0101 Ziffer 5 (18) eingehalten, wonach bei S-Bahn Tunneln von jeder Stelle eines Fahrtunnels ein sicherer Bereich in höchstens 300 m Entfernung erreichbar sein muss. Bei der Bemessung dieses Abstandes kommt es nicht darauf an, welcher Abstand zwischen dem Ausgang der Rettungsschächte an die Erdoberfläche besteht, sondern auf die Entfernung zur Erreichung eines gesicherten Bereichs, der hinreichenden Schutz von Betroffenen im Notfall bietet. Dies bedeutet, dass die geforderte maximal zulässige Entfernung von 600 m diejenige zwischen den vorgesehenen Schleusen ist. Auf die erhebliche Länge der Querschläge, Rettungsstollen, kommt es nicht an.

B.3.4.2 Erstellung eines Brandschutzkonzeptes mit Darstellung der Räumung einer S-Bahn

Soweit die LHM in ihrer Stellungnahme vom 01.08.2011 die Erstellung eines Brandschutzkonzeptes forderte, bei dem auch die Räumung einer S-Bahn darzustellen sei, hat der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung zu Recht darauf hingewiesen, dass dieser Einwand sich nicht auf den Gegenstand der Planänderung bezieht. Die Forderung ist daher zurückzuweisen. Gleiches gilt für die Ausführungen der LHM

zur Gefahr durch Brandgase und in Bezug auf die Forderungen zu den Feuerwehraufzügen im Rettungsschacht 5 und 6.

B.3.4.3 BOS-Funkeinrichtung

Auch die Forderungen der LHM in ihrer Stellungnahme vom 01.08.2011, dass die BOS-Funkeinrichtung der aktuellen Funktechnik der Feuerwehr München entsprechen müsse und notwendige Absprachen mit der Branddirektion München frühzeitig zu führen seien, beziehen sich nicht auf den Gegenstand der Planänderungen und sind daher in diesem Verfahren nicht zu behandeln, auch wenn der Vorhabenträger erklärt hat, diese zu erfüllen.

B.3.4.4 Mindestbeleuchtungsstärke

Auch die Einwände der LHM zur vorgesehenen Mindestbeleuchtungsstärke der Sicherheitsbeleuchtung von 1 lx beziehen sich nicht auf den Gegenstand der Planänderung und sind daher zurückzuweisen.

B.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege/Artenschutz

Zum Lageplan Bereitstellungsfläche Rangierbahnhof westliche Teilfläche (Anlage 13.3.2.1) erklärte die LHM in ihrer Stellungnahme vom 01.08.2011, dass der Abstell- und Beladebereich als versiegelte Fläche dargestellt sei, tatsächlich dort aber das Biotop M 429/21 liege.

In ihrer schriftlichen Erwiderung vom 16.11.2011 wies die Vorhabenträgerin daraufhin, dass diese Fläche im Bestands- und Konfliktplan, Anlage 16.2.3B als Ruderalfläche und Brache dargestellt worden sei. Es läge eine hinreichende Kennzeichnung der amtlich kartierten Biotope 429/20 und 429/21 vor. Nachdem die Bereitstellungsfläche am Rangierbahnhof München Nord vollständig neu errichtet werde, könne das Biotop 429/21 nicht erhalten bleiben.

Nachdem der LHM von der Anhörungsbehörde die schriftliche Erwiderung des Vorhabenträgers zugeleitet worden war, äußerte sich die LHM mit Schreiben vom 06.02.2012 wie folgt: Wie in den bisherigen Verfahren dargestellt, könnten die besagten Biotopflächen nicht erhalten bleiben. Neu sei lediglich, dass die BE-Flächen auf

die einzelnen Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt würden und nun diese etwa 6.600 Quadratmeter dem PFA 2 - Planänderung - zugewiesen würden. Der zumindest zeitweilige Verlust über sieben Jahre Bauzeit werde ausgeglichen. Der Ausgleichsfaktor sei mit 1,5 korrekt in die Planänderung aufgenommen worden. Sollte die siebenjährige Inanspruchnahme überschritten werden, so werde es vom Referat für Stadtplanung und (Untere Naturschutzbehörde) für erforderlich gehalten, für jedes weitere Jahr 1/7 der Fläche als zusätzlicher Ausgleichflächenbedarf nachzubilanzieren. Die Biotope auf den Gleisverschnittflächen des Rangierbahnhofsstellens stellten wegen ihrer Artenausstattung, ihrer Flächengröße und ihrer geschützten Lage einen wertvollen und schützenswerten Lebensraum für viele, insbesondere xero-thermophile Arten der Flora und der Fauna dar. Dies käme auch in der Eingruppierung mit hohem funktionalen Wert der Flächen zum Ausdruck. Als Ziel des Maßnahmeplanes sei die Entwicklung von Magerrasen und heideähnlicher Vegetation von der Unteren Naturschutzbehörde akzeptiert worden. Die Untere Naturschutzbehörde gehe von einer Wiederherstellungszeit der Magerrasen von etwa zehn Jahren aus. Sollte dieses Ziel nicht erreicht werden, so sollte ähnlich verfahren werden, wie bei der Überschreitung der Bauzeit.

Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Forderungen entsprechende Regelungen unter A.3.2.1 und A.3.2.2 dieses Beschlusses verfügt.

Des Weiteren kritisierte die LHM in ihrer Stellungnahme vom 01.08.2011, dass die zu den Planfeststellungsunterlagen zum Planfeststellungsabschnitt 3 neu erhobenen Einwände unter anderem zur artenschutzrechtlichen Prüfung, die für alle Planfeststellungsabschnitte als Verfahrensunterlage beiliege, in der aktuell vorgelegten Fassung jedoch nicht berücksichtigt seien, obwohl der Vorhabenträger im Rahmen des Erörterungstermins überwiegend Änderungszusagen zu den auch im Erörterungstermin vorgebrachten Einwänden gemacht habe. Diese Einwände müssten daher aufrechterhalten werden. Der Vorhabenträger werde gebeten, die gemachten Zusagen zur Ergänzung der artenschutzrechtlichen Prüfung einzuarbeiten. Der Vorhabenträger reichte daraufhin im Laufe des Planänderungsverfahrens eine entsprechend überarbeitete Fassung der artenschutzrechtlichen Prüfung ein, womit der Forderung der LHM Rechnung getragen wurde.

B.3.6 Immissionsschutz

Hinsichtlich Lärm- und Erschütterungsauswirkungen erzeugt die neue Linienführung keine relevanten Änderungen als die mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2008 genehmigte. Andere oder weitergehende Maßnahmen waren daher aufgrund der Planänderung nicht anzuordnen. Eine Überprüfung der Grenzwerte nach § 3 Abs. 2 und § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV vom 23.08.2013 hat unter Zugrundelegung der Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder des Länderausschusses für Immissionsschutz (März 2004) ergeben, dass diese im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt der 2. Bahn-Stammstrecke München eingehalten werden.

B.3.7 Wasserwirtschaft

Das Wasserwirtschaftsamt München erklärte mit Schreiben vom 10.08.2011, die Planänderung beinhalte lediglich eine Abänderung der unterirdischen Trasse zum Anschluss an den PFA 3 neu. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ergäben sich keine Änderungen. Sein Gutachten vom 11.08.2005 und die wasserrechtlichen Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 24.08.2009 seien von der Trassenänderung nicht berührt.

B.3.8 Private Belange

B.3.8.1 Nutzen-Kosten-Untersuchung

Zum Einwand eines Ehepaares, dass seit 9 Monaten vergeblich versucht werde, einen Einblick in die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die 2. S-Bahnstammstrecke zu erhalten, zur Behauptung, dass der Nutzenfaktor offenkundig weit unter der Zahl 1 liege und zum Antrag, die angefertigte "Standardisierte Bewertung des Vorhabens 2. S-Bahn-Stammstrecke" in aktualisierter Fassung dem Bayerischen Obersten Rechnungshof zur Prüfung vorzulegen, ist Folgendes auszuführen: Die Kosten und die Finanzierung des Projektes sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und die genannten Untersuchungen dienen auch nicht der Rechtfertigung eines Investitionsvorhabens in der Planfeststellung. Die Finanzierung des Vorhabens spielt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nur insoweit eine Rolle, als dass diese im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein darf (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom

20.05.1999, Az. 4 A 12/98). Hierfür liegen dem Eisenbahn-Bundesamt keinerlei Anhaltspunkte vor.

B.3.8.2 Abschnittsbildung

Soweit sich Einwender gegen die im Rahmen des Projektes 2. S-Bahn-Stammstrecke vorgenommene Abschnittsbildung wenden, waren diese Einwendungen aus den folgenden Gründen zurückzuweisen.

Die für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke vorgenommene Abschnittsbildung ist nicht zu beanstanden.

Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung ist eine Ausprägung des allgemeinen Abwägungsgebotes. Ihr liegt die Überlegung zugrunde, dass eine detaillierte Streckenplanung angesichts vielfältiger Schwierigkeiten nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, 4 B 1-11/92, NwVZ 1993,572).

Die Abschnittsbildung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München wurde aus verfahrensökonomischen Erwägungen vorgenommen, d.h. um den Planungsvorgang mit der Berücksichtigung einer Vielzahl von Belangen praktikabel und effektiv gestalten zu können. Durch die vorgenommene Abschnittsbildung wird der Umfang der Planfeststellungsunterlagen räumlich und sachlich begrenzt, wodurch sich auch die Betroffenen schneller und besser einen Überblick über das Vorhaben verschaffen und ihre jeweilige Betroffenheit beurteilen können. Eine Abschnittsbildung aus derartigen verfahrensökonomischen Gründen ist gerechtfertigt (vgl. z.B. BayVGH, Urteil vom 21.02.1995, 20 A 93.40080).

Die vorgenommene Abschnittsbildung ist auch mit den sonst von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen zur Abschnittsbildung vereinbar. Insbesondere kann ein vorläufig positives Gesamturteil dahingehend getroffen werden, dass das Gesamtvorhaben rechtlich und tatsächlich realisierbar ist. Selbst, wenn es in den anderen Planungsabschnitten zu Planänderungen kommen sollte, steht dies der Realisierung des gegenständlichen Abschnittes und der Realisierung des Gesamtprojektes nicht entgegen.

Auch erfolgt keine Zwangspunktbildung durch die Reihenfolge der Auslegung der verschiedenen Planfeststellungsabschnitte. Das der Gesamtplanung zugrundeliegende Planungskonzept wurde ohne die Berücksichtigung von Abschnittszwangspunkten entworfen. Jeweils der allgemeine Teil des Erläuterungsberichtes befasst sich mit der Trassenwahl und der Abschnittsbildung. Erörterungsmöglichkeiten sowie Rechtsmittel zu den übergreifenden Themen sind damit allen Betroffenen möglich. Eine Verkürzung von Erörterungs- oder Rechtsschutzmöglichkeiten geht mit der Abschnittsbildung nicht einher.

Bei einer abschnittswisen Planfeststellung im Eisenbahnrecht ist es vor dem Hintergrund der Gesamtplanung sachlich gerechtfertigt, zunächst den Plan für den Mittelabschnitt der geplanten Eisenbahnstrecke festzustellen, wenn die Planfeststellung der anderen Abschnitte noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird und lediglich ein komplexes Stationsbauwerk als besonders umfangreicher und bauzeitbestimmender Teil dieses Mittelabschnittes errichtet werden kann.

Die Zulässigkeit der für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München vorgenommenen Abschnittsbildung wurde auch vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in mehreren Urteilen bestätigt (vgl. z.B. Urteil vom 24.01.2011, Az: 22 A 09.40059).

Soweit von Einwendern geltend gemacht wurde, dass der PFA 2 Planänderungsbereich im Zuge des Gesamtprojektes eine präjudizielle Wirkung in planungsrechtlicher Hinsicht entfalte, so dass auch Einwender, die konkret von einem anderen Planfeststellungsabschnitt, nämlich vom Planfeststellungsabschnitt 3 betroffen würden, die dort erhobenen Einwendungen auch im Rahmen dieses Tekturverfahrens vorbringen könnten, ist Folgendes auszuführen: Nach der Rechtsprechung zur Abschnittsbildung können Dritte, die nicht unmittelbar durch den planfestgestellten Abschnitt betroffen werden, nur dann gegen diesen vorgehen, wenn die gewählte Abschnittsbildung den gerichtlichen Rechtsschutz für einen späteren Abschnitt praktisch unmöglich macht. Eine derartige Betroffenheit entsteht, wenn durch den Plan über einen vorherigen Abschnitt ein Zwangspunkt für den folgenden gesetzt wird. Die Betroffenheit muss dabei - im Hinblick auf die Notwendigkeit eines vorgelagerten Rechtsschutzes - allerdings wirklich zwangsläufig sein (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az: 4 A 16/95). Eine derartige Zwangsläufigkeit wird vorliegend nicht gesehen, da es nicht nur eine Lösungsmöglichkeit für die Weiterführung der Trasse im Planfeststellungsabschnitt 3 gibt. Im Übrigen kommt es hierauf aber aus den folgenden Gründen auch nicht an:

Bei der vorliegenden Planänderung handelt es sich lediglich um erforderliche Anpassungen an die durch die anderen Planfeststellungsabschnitte bedingten Änderungen. Durch diese Planänderung wird die Planung nicht grundsätzlich geändert, so dass durch die Planänderung nicht von einer neuen, andersartigen präjudiziellen Auswirkung für weitere Planabschnitte ausgegangen werden kann, die unter Umständen eine Einwendungsbefugnis begründen könnte. Allenfalls der Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 könnte eine derartige präjudizielle Wirkung begründen, gegen diesen haben die im Planfeststellungsabschnitt 3 betroffenen Einwander jedoch keinerlei Rechtsmittel eingelegt.

B.4 Gesamtabwägung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die maßgeblichen Belange ermittelt, die Umweltverträglichkeit der Planung geprüft und alle Belange in die Abwägung eingestellt. Durch die Vorhabensplanung, die Zusagen der Antragstellerin sowie die in der Planfeststellung verfügten Nebenbestimmungen konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange und Rechte in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt wurden. Das planfestgestellte Bauvorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

B.5 Kostenentscheidung

Kosten werden für den Erlass der vorliegenden Planänderung nicht erhoben, da seit Inkrafttreten der 1. Verordnung zur Änderung der BEGebV am 11.07.2007 die Kostenfestsetzung von Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes für Planänderungen entfallen ist.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planänderungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage bei dem

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München] und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von Ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München