



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München
Az: 651pä/004-2018#016
Datum: 24.06.2021

Planfeststellungsbeschluss

**zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 24.08.2009
(Az.: 61134-611pps/001-2300#001)
gemäß 18d AEG i.V.m.§76 Abs. 1 VwVfG**

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“**

in der Landeshauptstadt München

hier

„6. Planänderung“

Anpassung der unterirdischen S-Bahn-Station Marienhof

**Bahn-km 106,582 - 107,270 der Strecke 5547 Bf München Laim –
München Leuchtenbergring Bft**

Vorhabenträger:

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

Inhaltsverzeichnis

A	VERFÜGENDER TEIL	4
A.1	Feststellung des Plans.....	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Konzentrationswirkung.....	7
A.4	Nebenbestimmungen.....	7
A.4.1	Naturschutz- und Landschaftspflege	7
A.4.2	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	7
A.4.3	Brandschutz und Katastrophenschutz	8
A.4.4	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG 9	
A.4.5	Verkehrliche Belange.....	10
A.5	Zusagen des Vorhabenträgers.....	11
A.5.1	Zusagen gegenüber der Landeshauptstadt München	11
A.5.2	Zusagen gegenüber der Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität	11
A.5.3	Zusagen gegenüber der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG	11
A.5.4	Zusagen gegenüber dem Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern (Bergamt Südbayern) 12	
A.5.5	Zusagen gegenüber dem Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern.....	12
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	12
A.7	Sofortige Vollziehung	12
A.8	Gebühr und Auslagen.....	12
A.9	Hinweise	12
B	BEGRÜNDUNG	13
B.1	Sachverhalt	13
B.1.1	Gegenstand der Planänderung	13
B.1.2	Einleitung des Planänderungsverfahrens	14
B.1.3	Anhörungsverfahren	14
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	17
B.2.1	Rechtsgrundlage	17
B.2.2	Zuständigkeit	17
B.3	Umweltverträglichkeit	17
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	18
B.4.1	Planrechtfertigung	18
B.4.2	Wasserhaushalt.....	18
B.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz.....	18
B.4.4	Immissionsschutz.....	21
B.4.5	Denkmalschutz	27
B.4.6	Brand- und Katastrophenschutz.....	28
B.4.7	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	41
B.4.8	Verkehrliche Belange.....	42
B.4.9	Belange der Landeshauptstadt München	46

B.4.10	Belange des Bergamtes Südbayern	48
B.4.11	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	49
B.4.12	Sonstige Einwendungen Bedenken und Forderungen.....	51
B.5	Gesamtabwägung.....	53
B.6	Sofortige Vollziehung	53
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	53
C	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	54

Auf Antrag der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH (im Folgenden der Vorhabenträger genannt), diese vertreten durch die DB Netz AG, Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München, 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 „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2, München Mitte, Bereich Westseite Karlsplatz bis westliches Isarufer mit S-Bahnhof Marienhof“ in der Landeshauptstadt München wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt, 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 dieser Planänderung ist eine Anpassung der unterirdischen S-Bahn-Station Marienhof.

A.2 Planunterlagen

Folgende Planunterlagen werden festgestellt und ersetzen bzw. ergänzen die mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 festgestellten Pläne für das oben genannte Bauvorhaben.

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0	Anlagenverzeichnis	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht zur Planänderung Stand: 22.04.2020	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
2	Bauwerksverzeichnis zur Planänderung Stand: 29.11.2019	festgestellt
3	Übersichten	
3.4.0	Legende zu Übersichtshöhenplänen M 1:5000/500	nur zur Information
3.4.1C	Übersichtshöhenplan Bau-km 105,9+96 - 107,8+53, Stand: 22.05.2019, Maßstab: 1.5000/500	festgestellt
4	Lagepläne	
4.0	Legende zu Lageplänen M 1:1000	nur zur Information
4.2A	Lageplan Bau-km 106,5+82 - 107,2+70, Stand: 14.11.2019, Maßstab 1:1000	festgestellt
7	Tunnel	
7.1.0	Legende zum bautechnischen Längsschnitt M 1:5000/500	nur zur Information
7.1.1 C	Bautechnischer Längsschnitt, Bau-km 105,9+96 - 107,8+53, Stand 22.05.2019, Maßstab: 1:5000/500	festgestellt
9	Anlagen DB Station & Service	
9.1.1 C	Haltepunkt Marienhof - Grundriss Oberfläche Bau-km 106,7+14 - 106,9+25, Stand: 14.11.2019, Maßstab 1:500	festgestellt
9.1.2 C	Haltepunkt Marienhof - Grundriss Sperrengeschoß Bau-km 106,7+14 - 106,9+25, Stand: 22.05.2019, Maßstab: 1:500	festgestellt
9.1.3 C	Haltepunkt Marienhof - Grundriss Verteilerebene Bau-km 106,7+14 - 106,9+25 Stand 22.05.2019, Maßstab 1:500	festgestellt
9.1.4C	Haltepunkt Marienhof - Grundriss Bahnsteigebene Bau-km 106,7+14 - 106,9+25 Stand: 22.05.2019, Maßstab 1:500	festgestellt
9.1.5C	Haltepunkt Marienhof - Längsschnitt Bau-km 106,7+14 - 106,9+25 Stand: 14.11.2019, Maßstab: 1:250	festgestellt
9.1.6 C	Haltepunkt Marienhof - Querschnitte Bau-km 106,7+14 - 106,9+25 Stand: 14.11.2019, Maßstab: 1:250	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9.1.7 B	Haltepunkt Marienhof - Schnitte Bau-km 106,7+14 - 106,9+25 Stand: 22.05.2019, Maßstab: 1:250	festgestellt
9.1.8	Haltepunkt Marienhof - Grundriss Zwischengeschoß Bau-km 106,7+14 - 106,9+25 Stand: 22.05.2019, Maßstab: 1:500	festgestellt
9.1.9	Haltepunkt Marienhof - Grundriss Ballastebene Bau-km 106,7+14 - 106,9+25 Stand: 22.05.2019, Maßstab: 1:500	festgestellt
9.1.10	Haltepunkt Marienhof - Grundriss Entrauchungsebene Bau-km 106,7+14 - 106,9+25 Stand: 22.05.2019, Maßstab 1:500	festgestellt
13	Entsorgung von Aushub- und Ausbruchmassen	
13.1B	Erläuterungsbericht Entsorgung von Aushub- und Ausbruchmassen, Stand: 29.11.2019	nur zur Information
14	Baulogistikkonzept und Verkehrsführung in der Bauphase	
14.2.0	Legende zu Baulogistikplänen	nur zur Information
14.2.1C	Lageplan BE-Fläche Marienhof Bau-km 106,7+55 - 106,8+85 Stand: 14.11.2019, Maßstab: 1:500	festgestellt
15	Grunderwerb	
15.1	Grunderwerbsverzeichnis zur Planänderung Stand: 29.11.2019	festgestellt
15.2.0	Legende zu Grunderwerbsplänen	nur zur Information
15.2.2 C	Grunderwerbsplan Bau-km 106,5+82 - 107,2+70 Stand: 14.11.2019, M 1:1000	festgestellt
17	Brandschutz	
17.1.A	Ganzheitliches Brandschutzkonzept für die uPva Marienhof nebst 3 Anhängen Stand: 30.10.2019	nur zur Information
19	Schalltechnische Untersuchung zur Planänderung Stand: 22.04.2020	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
20	Erschütterungstechnische Untersuchung zur Planänderung Stand: 22.04.2020	nur zur Information

Die Änderungen zum Planfeststellungsbeschlusses vom 24.08.2009 sind im Erläuterungsbericht zur Planänderung beschrieben und in den weiteren Planunterlagen in grüner Farbe gekennzeichnet.

A.3 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 Naturschutz- und Landschaftspflege

A.4.1.1 Kompensation für Versiegelung

Im Zuge der im Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 (Az. 61134-611pps/001-2300#001) unter A.3.5 verfügten Nachbilanzierung hat der Vorhabenträger eine Kompensation für die mit dieser Planänderung bedingte zusätzliche Versiegelung vorzunehmen.

A.4.1.2 Abstimmungen

Die Fassaden- und Dachgestaltung des Pavillons, der Endzustand des Luftschwallwachtes und die vorgesehenen Notausstiegsklappen sind mit der Landeshauptstadt München abzustimmen.

A.4.2 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

a) Das der Stellungnahme des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern vom 28.07.2020 beigefügte Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“ ist zu beachten.

- b) Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit der Landeshauptstadt München abzustimmen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.

A.4.3 Brandschutz und Katastrophenschutz

a) In Bezug auf die Brandschutztore zur U-Bahn in Ebene -1 ist eine Schlupftür für den Feuerwehreinsatz vorzusehen, die mit einer Feuerweherschließung versehen wird. Die Forderung der Landeshauptstadt München nach einem Stopp der zum Tor fahrenden Fahrtreppen im Ereignisfall ist bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes zu berücksichtigen.

b) In Bezug auf den Übergang zur U-Bahn in Ebene -3 ist sicherzustellen, dass die Brandschutztüren zum U-Bahn Bauwerk auch in geschlossenem Zustand geöffnet werden können, um ein „Einschließen“ von Personen im Verbindungsstollen zu vermeiden und der Feuerwehr den Wechsel zwischen beiden Bauwerken zu ermöglichen. Das Sperrzeichen am S-Bahn-seitigen Zugang zum Verbindungsstollen ist nicht nur bei Auslösen der Brandmeldeanlage der unterirdischen Personenverkehrsanlage (uPva) Marienhof, sondern auch bei Auslösung der Brandmeldeanlage des U-Bahnhofs anzusteuern. In umgekehrter Richtung sind auch U-Bahn-seitig vor den Brandschutztüren Sperrzeichen anzubringen, die von der Brandmeldeanlage der uPva Marienhof angesteuert werden, um vor dem Betreten der uPva zu warnen (alternativ evtl. auch auffällige Kennzeichnung auf den Türen).

c) In Bezug auf die Verrauchungssimulation ist der Nachweis, dass kein kritischer Raucheintrag zu den Treppenanlagen erfolgt, noch zu erbringen.

d) Die Fassaden der Läden zur Verkehrsebene in Ebene -1 sollten als Brandschutzverglasungen (G30 bzw. E30) und mit feuerhemmenden, dicht und selbstschließenden Türen ausgeführt werden, so dass die unter 8.5 (4) c) im Brandschutzkonzept beschriebene selektive Abschaltung von Rettungszeichen mit Aktivierung von Sperrzeichen an den Treppenträumen 01 und 05 entbehrlich wird.

e) Sobald die Nutzung des ZBV-Raums in der Verteilerebene -3 feststeht, sind die Brandschutzanforderungen dieses Raums festzulegen und mit der Brandschutzdirektion München abzustimmen.

f) Im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung muss eine Anpassung der Ebenenbezeichnungen der uPva Marienhof erfolgen.

g) In Bezug auf die Prüfung sicherheitstechnischer Anlagen sind die Anforderungen der Ril 124.0300 bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes aufzunehmen, damit die wiederkehrenden Prüfungen mindestens dieser Richtlinie entsprechen. Neben den Anlagen selbst ist auch das Zusammenwirken der sicherheitstechnischen Anlagen zu prüfen. Dabei ist das „Merkblatt zur Durchführung von »Wirk-Prinzip-Prüfungen« brandschutz- und sicherheitsrelevanter technischer Anlagen innerhalb von Hochbauten der Eisenbahnen des Bundes“ des EBA zu beachten.

h) Der Vorhabenträger hat die Fortschreibung des ganzheitlichen Brandschutzkonzeptes für die uPva Marienhof einschließlich einer Brandfallsteuermatrix und des Sicherheitskonzeptes Streckentunnel zu gewährleisten.

i) Für die von der DIBt-Einbau Richtlinie abweichende Anordnung von Rauchschaltern für Feststellanlagen der Bahnsteigebene in der uPva MMHO nur auf der rauchabgewandten Seite ist unverzüglich nach der Freigabe des Brandschutzkonzeptes durch einen EBA-erkannten Prüfer und rechtzeitig vor der Anlagen-Inbetriebnahme bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes eine ZiE (Zustimmung im Einzelfall) einzuholen.

A.4.4 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG

a) Bezüglich der Stromversorgungsanlagen im Planungs- und Änderungsbereich hat der Vorhabenträger im Zuge der Ausführungsplanung und der Bauvorbereitung Abstimmungen mit der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG vorzunehmen.

b) Bei Unterquerungen der Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG ist grundsätzlich die Tiefe der Sparten vor Beginn der jeweiligen Tiefbaumaßnahmen zu überprüfen und diese Informationen bei den SWM einzuholen, sowie mit dem Aufgrabungskontrolleur der SWM vor Ort zu überprüfen.

c) Generell dürfen die geplanten Baumaßnahmen aller Art, Anpflanzungen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern sowie die Einrichtung der Bereitstellungsflächen und Kranstandorte im Bereich der Versorgungsanlagen der SWM nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch die Aufgrabungskontrolle der SWM be-

gonnen werden. Der Zugang bzw. die Zufahrt zu den nicht betroffenen Versorgungsanlagen muss jederzeit und ungehindert möglich sein. Die durchführenden Baufirmen sind nochmals auf die Erkundigungspflicht vor Beginn der Tiefbauarbeiten hinzuweisen.

- d) Zwischen den Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG und einem eventuell erforderlichen Baugrubenverbau ist grundsätzlich ein lichter Abstand von mindestens 1,50 m einzuhalten. Erforderliche Maßnahmen aufgrund möglicher Unterschreitungen sind im Einzelfall mit der SWM abzustimmen. Im öffentlichen Straßenraum ist die jeweilige Maßnahme zusätzlich im Erinnerungsabgabeverfahren durchzuführen. Im Bereich der Zufahrtsstraßen zu den jeweiligen Bereitstellungsflächen und der unmittelbaren Baumaßnahme ist aufgrund des zu erwartenden Schwerlastverkehrs auf die Sparten der SWM zu nehmen und es sind ggf. Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

A.4.5 Verkehrliche Belange

- a) Die Aufgänge (Wein- und Dienerstraße) des U-Bahn-Sperrengeschosses dürfen im Rahmen der Bauarbeiten nicht gleichzeitig geschlossen werden.
- b) Die im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss unter A 11.1.3 a) verfügte Auflage wird wie folgt ergänzt: „Die Nachrechnung soll auch die Einflüsse von der Baugrube berücksichtigen.“
- c) Der Technischen Aufsichtsbehörde für U- und Straßenbahnen bei der Regierung von Oberbayern (TAB) sind die erforderlichen Bauunterlagen mindestens 12 Wochen vor Beginn der Bauausführung zur Prüfung vorzulegen. Die geprüften und freigegebenen Bauunterlagen, Prüfberichte, Abnahmeprotokolle und Baustellenbegehungen müssen bei der Baustelle zur Einsicht für die TAB und deren Sachkundigen gem. § 5 Abs. 2 BOStrab vorliegen.
- d) Der Baubeginn ist der TAB anzuzeigen.
- e) Der Vorhabenträger hat die Erhaltung des Durchströmquerschnittes des Luftschwall-schachtes (vorher = nachher) rechtzeitig vor Erreichen des Bauendzustandes des Luftschwall-schachtes gegenüber dem Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern nachzuweisen.

A.5 Zusagen des Vorhabenträgers

Soweit der Vorhabenträger 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 Zusagen gegenüber der Landeshauptstadt München

- a) Die finale Oberflächengestaltung, die Gestaltung der Einbringöffnungen, die Oberflächengestaltung hinsichtlich der Notausgänge und die Gestaltung der aufgehenden Elemente wird mit der Landeshauptstadt München (bbz Landschaftsarchitekten) abgestimmt.
- b) Hinsichtlich der Schlupftüren in Rauchschutztür in Ebene -1 folgt der Vorhabenträger der Empfehlung der Landeshauptstadt München in der Stellungnahme vom 10.08.2020 und sichert die Prüfung der baulichen Machbarkeit zu.
- c) Bei der Nutzung der Bereitstellungsflächen werden Brandschutzanforderungen der verwendeten Grundstücke und darauf vorhandener baulicher Anlagen berücksichtigt.
- d) Die weitere Planung der brandschutztechnischen Themen erfolgt in Abstimmung mit der Branddirektion der Landeshauptstadt München.

A.5.2 Zusagen gegenüber der Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität

Der Luftschwellschacht wird im Bauendzustand mindestens dieselbe Öffnungsfläche wie vor der Anpassung aufweisen.

A.5.3 Zusagen gegenüber der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG

- a) Der Umfang notwendiger Beweissicherungsmaßnahmen und der Setzungsmessungen wird mit der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG abgestimmt.
- b) Ab- und Zufahrten für den Schwerlastverkehr werden im Zuge der jeweiligen Bauvorbereitung durch den Vorhabenträger mit dem Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München abgestimmt.

A.5.4 Zusagen gegenüber dem Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern (Bergamt Südbayern)

Geplante Arbeiten zum Zwecke der Herstellung oder wesentlichen Veränderung von Hohlräumen, die in nicht offener Bauweise unter Tage errichtet werden, werden dem Bergamt Südbayern rechtzeitig vor ihrer Aufnahme angezeigt. Die Umsetzung und Beachtung der Hinweise im Übrigen wird vollumfänglich zugesichert

A.5.5 Zusagen gegenüber dem Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern

Die Empfehlungen der ergänzenden erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 20) werden eingehalten.

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

A.9 Hinweise

- a) Die Anforderungen der 26. BImSchV und - soweit einschlägig - die Minimierungsanforderungen - der 26. BImSchVVwV sind einzuhalten.
- b) Die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) sind zu beachten. Ferner sind die Anforderungen des Art. 11a Bay-NatSchG vom 23.02.2011 (zuletzt geändert am 10.12.2019 - GVBl. S. 686) sowie des Art. 9 BayImSchG vom 10.12.2019 (GVBl. S. 686), die den Naturschutz/Artenschutz (Insekten, Fledermäuse etc.) betreffen, - soweit einschlägig - einzuhalten. Hier sind fachlich die Naturschutzbehörden zuständig. Diese sind bei Bedarf zu beteiligen.

- c) Die Bayerische Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität in Luftreinhaltegebieten (Bayerische Luftreinhalteverordnung- BayLuftV) ist einzuhalten.
- d) Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke – sind zu beachten.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand der Planänderung

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009, Az.: 61134-611pps/001-2300#001, hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, den Plan 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“ festgestellt.

Gegenstand der vorliegenden Planänderung ist eine Anpassung der planfestgestellten unterirdischen Verkehrsstation Hp Marienhof, die folgende Elemente zum Gegenstand hat:

- Geometrische Anpassung und Vereinfachung des Zentralbereichs der Station innerhalb der Schlitzwandbaugrube mit Vergrößerung der nutzbaren Bereiche (Räume und Flächen) in den Ebenen -1 bis -4 und zusätzlicher Verbreiterung der Außenbahnsteige auf Ebene -5 im Zentralbereich
- Umverlegung und Anpassung von Technikräumen und Ausrüstungselementen der Station innerhalb des Zentralbereiches mit Reduktion des Umgriffs des Sperrgeschosses in Ebene -1
- Geometrische Anpassung des von der Baugrube aus in bergmännischer Bauweise herzustellenden Bereiches (Querschnitt Bahnsteig)
- Verbesserung des Flucht- und Rettungskonzeptes zur Reduktion der Gesamträumzeit und gleichzeitiger Berücksichtigung der zwischenzeitlich in Aussicht gestellten größeren Personenkapazität der modernisierten Fahrzeuge
- Herstellung der Einfahrbereiche der Tunnelvortriebsmaschine als Magerbetonblöcke in bergmännischer Bauweise.

Weitere Einzelheiten zur gegenständlichen Planänderung ergeben sich aus dem Erläuterungsbericht und den sonstigen Unterlagen zur Planänderung. Hierauf wird im Einzelnen verwiesen.

B.1.2 Einleitung des Planänderungsverfahrens

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 04.09.2018, Az.: I.NG-S-M (4) die Planänderung nach § 18d AEG i.V.m. § 76 Abs. 1 VwVfG beantragt. Der Antrag ist am 06.09.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, eingegangen.

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

Mit Schreiben vom 14.05.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Regierung von Oberbayern als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens für die Planänderungen gebeten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 02.06.2020, Az. 65113-651pä/004-2018#016, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

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 gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Landeshauptstadt München
2	Wasserwirtschaftsamt München
3	SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG
4	Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität
5	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
6	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
7	Erzbischöfliches Ordinariat
8	Sachgebiet 10 der Regierung von Oberbayern
9	Sachgebiet 23.2 der Regierung von Oberbayern
10	Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern
11	Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern
12	Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern
13	Sachgebiet 52 der Regierung von Oberbayern
14	Bayerisches Landesamt für Umwelt

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

2	Wasserwirtschaftsamt München Stellungnahme vom 22.07.2020, Az. 1.1-3532-M-20410/2020
5	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, Stellungnahme vom 27.07.2020, Az. JL
8	Sachgebiet 10 der Regierung von Oberbayern Stellungnahme vom 21.07.2020, ohne Az.
14	Bayerisches Landesamt für Umwelt Stellungnahme vom 30.07.2020, Az. 11-3535-75327/2020

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

1	Landeshauptstadt München, Stellungnahme vom 10.08.2020, ohne Az.
3	SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG Stellungnahme vom 30.07.2020, Auskunftsfallnummer: 210032
4	Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität Stellungnahme vom 31.07.2020, Az. MI-PL-SB
10	Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern Stellungnahme vom 29.06.2020, Az. 26.3851-A-1517
11	Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern, Stellungnahmen vom 13.06.2020 und 19.11.2020 (E-Mail)
12	Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern

Stellungnahme vom 28.07.2020, ohne Az.
--

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem zu ändernden Vorhaben haben auf Veranlassung der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München vom 29.06.2020 bis 28.07.2020 öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden ortsüblich, nämlich durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München am 19.06.2020 bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 11.08.2020. Auf die Folgen des Fristversäumnisses wurde hingewiesen. Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben von privat Betroffenen eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Umwelt- und 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 AEG i.V. m. § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG).

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18 d Satz 1 AEG auf einen Erörterungstermin verzichtet.

B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 23.12.2020 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt, die am 29.12.2020 bei der Planfeststellungsbehörde einging. Die Anhörungsbehörde teilte mit, dass mit der Planung Einverständnis bestehe, wenn die gemachten Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt und die abschließende Stellungnahme in die Abwägung einbezogen und in angemessener Weise berücksichtigt werde.

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.

Durch die gegenständliche Planung wird der Planfeststellungsabschnitt 2 der 2. S-Bahn-Stammstrecke durch die Anpassung der unterirdischen S-Bahn-Station Marienhof in einem Teilbereich geändert, die Grundkonzeption im PFA 2 wird jedoch beibehalten, so dass eine Planänderung im Sinne von § 76 VwVfG vorliegt.

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 der Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen von Eisenbahninfrastrukturbetreibern.

B.3 Umweltverträglichkeit

Für das ursprüngliche Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das antragsgegenständliche Änderungsverfahren betrifft die Änderung von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne der Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher

war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 9 Abs. 1 UVPG durchzuführen. Im Ergebnis der Vorprüfung ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Beschluss geänderte Vorhaben genügt dem Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die der Ausgangsplanung zu Grunde liegenden Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Beschluss zugelassene Anpassung der unterirdischen S-Bahn-Station Marienhof schränkt weder deren Funktion noch deren Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

Die Planänderung ist daher „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechtes.

B.4.2 Wasserhaushalt

Hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse haben sich durch die gegenständliche Planänderung keine Änderungen ergeben.

Wie das Wasserwirtschaftsamt München in seiner Stellungnahme vom 22.07.2020 dargelegt hat, liegen die geometrischen Veränderungen der Station Haltepunkt Marienhof unterhalb des Sperrgeschosses und somit unterhalb des Quartärhorizontes, der in diesem Bereich sehr geringmächtig ausgeprägt ist. Folglich fällt in diesem Bereich kein anlagenbedingter Grundwasseraufstau im Quartäraquifer an und es ist deshalb nicht zu erwarten, dass durch die Planänderung ein nicht zu tolerierender Aufstau auftreten wird.

Auch wird die bauzeitliche Wasserhaltung in ihrem Umfang nicht verändert, so dass die mit der Planfeststellung erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse unverändert bestehen bleiben können.

B.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Die gegenständliche Planänderung steht mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Artenschutzes in Einklang.

Nach § 15 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts 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.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn unvermeidbare Beeinträchtigungen 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 Range 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 werden würden. Bei den Vermeidungsmaßnahmen geht es allein darum, ob das geplante Vorhaben am Ort des Eingriffs schonender verwirklicht werden kann.

Vorliegend war zu entscheiden, ob mit der gegenständlichen Planänderung Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden sind, d.h. ob die Durchführung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen wird.

Die Landeshauptstadt München (LHM) erklärte in ihrer Stellungnahme vom 10.08.2020 aus, es werde auf die Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes durch die größere Kubatur des Pavillons, der weiter in den Freiraum eingreife, der vergrößerten Treppenanlagen,

der südwestlichen Aufzugsanlage mit dem Luftschwallschacht sowie der neuen Notausstiegsklappen und Wartungsöffnungen und der damit einhergehenden Vergrößerung der Versiegelung hingewiesen. Im Erläuterungsbericht werde zu den Schutzgütern „Fläche“ und „Boden“ dargestellt, dass keine Beeinträchtigung zu erwarten ist, da keine Neuversiegelung stattfinden würde. Da jedoch mit der erweiterten Flächeninanspruchnahme auch eine Zunahme der Versiegelung einhergehe und diese auch auf die Freiraumqualität und die Möglichkeit der Gestaltung der Platzfläche mit Großbäumen direkte Auswirkungen habe, sei durchaus eine Beeinträchtigung zu erwarten.

Bezüglich der Planung des technischen Pavillons sei eine Zusage des Vorhabenträgers erforderlich, dass an der Umsetzung des Abstimmungsergebnisses, wie im Zustimmungsschreiben der Landeshauptstadt München vom 15.11.2019 dokumentiert, und an der Freiflächengestaltung unverändert festgehalten werde. Die Fassaden- und Dachgestaltung des Pavillons, die in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten sei, sei eng mit der LHM abzustimmen.

Zum Luftschwallschacht wies die LHM darauf hin, dass die Höhe des umzubauenden Bauwerks nicht den Antragsunterlagen entnommen werden konnte. Die Höhe sollte möglichst minimiert werden. Zudem bat die LHM zu den Notausstiegsklappen um eine Abstimmung.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die zusätzliche Flächeninanspruchnahme von insgesamt ca. 110 m² durch die vorgesehenen Notausstiege und Einbringöffnungen entgegen der Auffassung des Vorhabenträgers aufgrund der damit verbundenen Versiegelung nicht als unerhebliche Beeinträchtigung, sondern als Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 BNatSchG.

Dieser Eingriff ist unvermeidbar, da auf die Anlagen, mit denen eine größere Flächeninanspruchnahme verbunden ist, nicht verzichtet werden kann, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Hinsichtlich dieses Eingriffes hält die Planfeststellungsbehörde eine Kompensation im Rahmen der im Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 (Az. 61134-611pps/001-2300#001) unter A 3.5 verfügten Nachbilanzierung für ausreichend. Dem Vorhabenträger wird daher im verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgegeben, im Zuge der Nachbilanzierung eine Kompensation für die durch diese Planänderung bedingte zusätzliche Versiegelung vorzunehmen.

Zur Fassaden- und Dachgestaltung des Pavillons, zum Endzustand des Luftschwellschachtes und der vorgesehenen Notausstiegsklappen hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Abstimmungen mit der Landeshauptstadt München aufgegeben.

Aufgrund dieser Regelungen wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermieden.

Belange des Artenschutzes werden durch die gegenständliche Planänderung nicht berührt.

B.4.4 Immissionsschutz

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

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

B.4.4.1 Baubedingte Immissionen

B.4.4.1.1 Baubedingter Luftschall

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

Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm vom Vorhabenträger bzw. den Bauunternehmen zu beachten und bei Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte grundsätzlich (weitere) Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen. Von Maßnahmen zur Lärminderung kann nach Ziffer 4.1 der AVV Baulärm allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z.B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

Für die gegenständliche Planänderung wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Anlage 19 der Planänderungsunterlagen), die von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und für plausibel befunden wurde.

Diese Untersuchung kommt hinsichtlich der Beurteilung der baubedingten Schallimmissionen zu dem Ergebnis, dass die Planänderung keine neue oder zusätzliche Lärmbetroffenheiten auslöst. Die Baulärmimmissionen in den Innenhöfen und Bereichen mit Entfall der oberirdischen Brunnenbohrungen werden sich gegenüber der ursprünglich festgestellten Planung verringern.

B.4.4.1.2 Baubedingte Erschütterungen

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

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

Für die gegenständliche Planänderung wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung erstellt (Anlage 20 der Planänderungsunterlagen), die von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und für plausibel befunden wurde.

Diese Untersuchung kommt hinsichtlich der Beurteilung der baubedingten Schallimmissionen zu dem Ergebnis, dass während der Brunnenbohrungen Erschütterungseinwirkungen in der Nachbarschaft nicht ausgeschlossen werden können. Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 Stufe 2 können an den nächstgelegenen Gebäuden überschritten werden. Die bereits planfestgestellte Planung setzt unter Nr. 2.1.3 Maßnahmen zur Minderung erheblicher Belästigungen nach Nr. 6.5.4.3 der DIN 4150-2 fest. Überschreitungen der Stufe III der DIN 4150-3 sind im Rahmen der Brunnenbohrungen nicht zu erwarten.

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern äußerte sich mit Stellungnahme vom 28.07.2020 zu den baubedingten Erschütterungen wie folgt: Nach den Ergebnissen der ergänzenden erschütterungstechnischen Untersuchung lägen die Brunnenbohrungen in

den bergmännisch hergestellten Injektionsstollen teilweise direkt unterhalb der benachbarten Gebäude. Die Mindestabstände der Bohrungen zu Gebäuden würden somit durch die Tieflage der Injektionsstollen bestimmt und betragen ca. 10 m. Hier könnten in den nächstgelegenen Gebäuden die Anhaltswerte der Stufe II der DIN 4150-2 während der Brunnenbohrungen überschritten werden. Seitens des Gutachters würden daher folgende Maßnahmen zum Schutz vor baubedingten Erschütterungseinwirkungen empfohlen: Bezüglich der Einwirkungen auf bauliche Anlagen würden gebäude- und anlagentechnische Beweissicherungen an Gebäuden und Anlagen im Nahbereich der Baumaßnahme empfohlen. Bezüglich der Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden seien die tatsächlichen Erschütterungseinwirkungen während der Bautätigkeiten im Rahmen der Messüberwachungen durch den Immissionsschutzbeauftragten festzustellen. Bei Überschreitungen der Anforderungen der DIN 4150-2 seien entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen vorzusehen. Ferner sollten zur Vermeidung von Beeinträchtigungen empfindlicher Geräte begleitende Erschütterungsmessungen durchgeführt werden. Diese Maßnahmenvorschläge seien im Planänderungsbeschluss entsprechend zu beauftragen. Zudem seien auf jeden Fall die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses vom 24.08.2009 unter Ziffern A IV 2.1.1 und A IV 2.1.3 und des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.04.2019 unter Ziffer A.3.3 auch für das verfahrensgegenständliche Vorhaben einzuhalten und falls erforderlich, erneut zu beauftragen.

Der Vorhabenträger erwiderte diesbezüglich, dass eine Immissionsschutzfachliche Bauüberwachung beauftragt wurde. Es würden Erschütterungsmessungen durchgeführt. Die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses vom 24.08.2009 und die Empfehlungen der ergänzenden erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 20) würden eingehalten. Die in der Stellungnahme benannten Auflagen bezögen sich auf das Vorhaben PFA 2 insgesamt und würden durch die gegenständliche Planänderung nicht berührt. Die vorgeannten Auflagen bezögen sich ohne Weiteres auf das Vorhaben in seiner durch die 6. Planänderung geänderten Gestalt. Einer erneuten Beauftragung bedürfe es somit nicht.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage des Vorhabenträgers, dass die Empfehlungen der ergänzenden erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 20) eingehalten werden, in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen. Einer erneuten Beauftragung von Regelungen vorangegangener Beschlüsse bedürfte es aufgrund der zutreffenden Darlegung des Vorhabenträgers nicht.

B.4.4.1.3 Baubedingte Staubimmissionen

Die bauzeitlichen Beeinträchtigungen der gegenständlichen Planänderung sind mit den Belangen von Klima und Luft vereinbar. Durch die mit der Planänderung verbundene Verringerung von Transportvorgängen werden sich auch die Staubemissionen der Baustellentransporte verringern.

Soweit die Landeshauptstadt München in ihrer Stellungnahme vom 10.08.2020 darauf hinwies, dass der Abtransport des Aushubmaterials, wie ursprünglich von der DB Netz AG beabsichtigt, unter Verwendung emissionsarmer bzw. elektrisch betriebener LKW zu den vorgesehenen Entsorgungsanlagen vorgenommen werden sollte, hat der Vorhabenträger überzeugend erwidert, dass eine Verpflichtung für den Einsatz von E-LKWs mangels Rechtsgrundlage nicht besteht.

Forderungen und Hinweise des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern in seiner Stellungnahme vom 28.07.2020 wurden in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.4.2 Betriebsbedingte Immissionen

B.4.4.2.1 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Eine Untersuchung zum Verkehrslärm aus dem Betrieb der 2. S-Bahn-Stammstrecke nach 16. BImSchV war bei der ursprünglichen Planfeststellung nicht erforderlich, da die Strecke im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt ausschließlich im Tunnel verläuft und daher an der Oberfläche keine direkten Schalleinwirkungen (primärer Luftschall) durch den Verkehr auf der neuen Bahnstrecke auftreten.

Änderungen durch die gegenständliche Planänderung ergeben sich insoweit nicht.

B.4.4.2.2 Betriebsbedingte Erschütterungen

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

Für die gegenständliche Planänderung wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung erstellt (Anlage 20 der Planänderungsunterlagen), die von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und für plausibel befunden wurde.

Diese Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die gegenständliche Planänderung keine Änderungen der Baukörper mit direkten Anregungen durch Zugvorbeifahrten vorgesehen sind. Es ist somit davon auszugehen, dass die bisher geplanten Auflagen aus der Planfeststellung geeignet sind, um auch bei etwaigen Unvorhersehbarkeiten den Belangen des Erschütterungsimmissionsschutzes Rechnung zu tragen.

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern äußerte mit Stellungnahme vom 28.07.2020, dass sich ausweislich der ergänzenden erschütterungstechnischen Untersuchung durch die Planänderung keine Änderungen auf die Erschütterungssituation ergäben. Im Gutachten fehle aber eine Aussage, ob das betriebliche Ausschöpfen der geplanten baulichen Kapazitätsreserve Auswirkungen auf die Erschütterungseinwirkungen habe. Eine abschließende Beurteilung durch Sachgebiet 50 sei daher nicht möglich.

Der Vorhabenträger hat diesbezüglich erwidert, dass in der Erschütterungstechnischen Untersuchung in Anlage 20 auf Seite 9 Folgendes festgestellt werde: *"Es ist davon auszugehen, dass die bisher geplanten Auflagen aus der Planfeststellung zum Erschütterungsschutz (insbesondere der messtechnische Nachweis bzw. Verifizierung der den Prognosen zugrunde gelegten Übertragungsfunktionen, Schutzmaßnahmen am Fahrbahnoberbau etc.) geeignet sind, um auch bei etwaigen Unvorhersehbarkeiten den Belangen des Erschütterungsschutzes Rechnung zu tragen."* Es werde darauf hingewiesen, dass maßgebliche Grundlage für die erschütterungstechnische Beurteilung das in der Planfeststellung prognostizierte Betriebsprogramm und nicht eine theoretische Vollauslastung der Strecke sei. Die Auflagen zum Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 Ziffer A IV 2.2.1 würden durch den Vorhabenträger beachtet.

Bezugnehmend auf diese Ausführungen des Vorhabenträgers hält die Planfeststellungsbehörde weitergehende Aussagen für nicht erforderlich.

B.4.4.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen durch Sekundärluftschall

In seiner Stellungnahme vom 28.07.2020 erklärte das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern, dass bezüglich der betrieblichen sekundären Luftschalleinwirkungen ausgehend von unterirdischen Eisenbahn- und U-Bahntunneln gemäß Urteil des BVerwG vom 21.10.2010, A 14.09, Rn. 42, abweichend von den Ausführungen in Anlage 20 und in der Anforderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 24.08.2009 unter Ziffern A IV 2.2.1 a) zwischenzeitlich die TA Lärm bei der Beurteilung Anwendung finde und nicht mehr die

aus der 24. BImSchV ableitbaren Immissionsrichtwerte. Dies sei entsprechend zu beauftragen.

Auf diesen Einwand erwiderte der Vorhabenträger wie folgt: Zum einen stelle das zitierte Urteil des BVerwG keine neuere Erkenntnisquelle dar, da es zum Zeitpunkt der Planfeststellungsbeschlüsse PFA 1 (Juni 2015) und PFA 3neu (April 2016) bereits existierte und in beiden Beschlüssen der Sekundärluftschall anhand der Innenpegel der 24. BImSchV zu bemessen sei und nicht nach den Innenpegeln der TA Lärm. An der Stelle des Urteils [Anm.: Rn 42] werde zudem lediglich die Meinung der Kläger wiedergegeben. Zum anderen bestätige die aktuelle Rechtsprechung die Anwendung der Innenpegel der 24. BImSchV für den Sekundärluftschall auch für Tunnelstrecken der DB, vgl. BVerwG vom 19.03.2014, 7 A 24.12, abgesehen davon, dass die DB-Richtlinie RiL 820.2050 die Beurteilung des Sekundärluftschalls so vorsehe.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den überzeugenden Ausführungen des Vorhabenträgers an und weist daher die Forderung des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern zurück.

B.4.4.2.4 Betriebliche Beeinträchtigungen von Klima und Luft

Betriebliche Beeinträchtigungen von Klima und Luft sind durch die gegenständliche Planänderung nicht zu erwarten. Es entstehen keine weiteren baulichen Barrieren, die sich auf den Luftaustausch und mögliche Frischluftströmungen auswirken könnten. Das Mikroklima wird nicht berührt.

B.4.4.2.5 Elektromagnetische Felder

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern wies in seiner Stellungnahme vom 28.07.2020 darauf hin, dass die Anforderungen der 26. BImSchV grundsätzlich einzuhalten und zudem - soweit einschlägig - die Minimierungsanforderungen der 26. BImSchV zu beachten seien.

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

B.4.4.2.6 Lichtimmissionen

Bezüglich Lichtimmissionen zum Schutz der Nachbarschaft erklärte das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern in seiner Stellungnahme vom 28.07.2020, es seien die

LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) zu beachten. Ferner seien die Anforderungen des Art. 11a BayNatSchG vom 23.02.2011 (zuletzt geändert am 10.12.2019 - GVBl. S. 686) sowie des Art. 9 BayImSchG vom 10.12.2019 (GVBl. S. 686), die den Naturschutz/Artenschutz (Insekten, Fledermäuse etc.) betreffen, - soweit einschlägig - einzuhalten. Hier seien fachlich die Naturschutzbehörden zuständig. Diese seien bei Bedarf zu beteiligen.

Der Vorhabenträger erklärte diesbezüglich, die benannten Anforderungen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde umzusetzen.

Die Planfeststellungsbehörde hat zudem entsprechende Hinweise in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.5 Denkmalschutz

Die gegenständliche Planänderung ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

Die Landeshauptstadt München (LHM) führte in ihrer Stellungnahme vom 10.08.2020 aus, der Marienhof sei Bestandteil des Ensembles "Altstadt München" im Sinne des BayDSchG. Die Auswirkungen der oberirdischen Bauwerke am Marienhof auf das Ensemble würden bei den Ausführungen zum Schutzgut nicht behandelt. Es werde gebeten, die Unterlagen um eine planerische Darstellung der Hochbauten (Ansichten, Schnitte) im M:100 zu ergänzen und das Thema im Umweltbericht abzuhandeln.

Der Vorhabenträger entgegnete, dass die durch die gegenständliche Planänderung verursachten Auswirkungen auf das Ensemble "Altstadt München" geringfügig seien und zu keinen nennenswerten nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut "Kultur- und Sachgüter" führten. Die Dach- und Fassadengestaltung des Pavillons würde im weiteren Planungsverlauf mit der Landeshauptstadt München abgestimmt.

Bereits aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden im verfügenden Teil dieses Beschlusses Abstimmungen mit der Landeshauptstadt München zu den oberirdischen Bauten am Marienhof verfügt. Durch die dortigen Regelungen wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch den Belangen des Denkmalschutzes in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

B.4.6 Brand- und Katastrophenschutz

Belange des Brand- und Katastrophenschutzes stehen der gegenständlichen Planänderung nicht entgegen. Dies wird durch die Vorhabenplanung sowie auch durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss gewährleistet. Die Bedeutung des Brand- und Katastrophenschutzes wird angemessen berücksichtigt.

B.4.6.1 Station Haltepunkt Marienhof – Ganzheitliches Brandschutzkonzept

Für die unterirdische Personenverkehrsanlage (uPva) Marienhof der 2. S-Bahn-Stammstrecke München wurde im Auftrag des Vorhabenträgers seitens der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen mbH (STUVAtec) ein ganzheitliches Brandschutzkonzept (BSK) erstellt (Unterlage 17.1.A). Das Brandschutzkonzept dient dem vorrangigen Ziel, Personen in einem Brandfall rechtzeitig in Sicherheit zu bringen. Daher wurden Evakuierungszeiten und Verrauchungszeiten ermittelt. Hierzu wurde durch Simulationsberechnungen für die Räumungs- und Verrauchungszeiten nachgewiesen, dass die Fahrgäste die Station sicher verlassen können, bevor die uPva stark verraucht ist. Das Berechnungsverfahren zum Nachweis der Räumungszeit wurde dabei vom Grundsatz her gemäß der in Fachkreisen anerkannten amerikanischen Norm „Standard for Fixed Guideway Transit System“ (NFPA 130) berechnet. Für die Simulationsberechnung zur Ermittlung der Verrauchungszeit wurde das CFD-Programm KOBRA-3D (Feldmodell) eingesetzt.

Die Brandschutzplanung der uPva Marienhof wurde umfassend überarbeitet und aktualisiert. Sie entspricht grundsätzlich dem Stand der Technik und weist ein höheres Sicherheitsniveau auf als die ursprüngliche Planung. Das Brandschutzkonzept wird im Rahmen der späteren Detailplanung fortgeschrieben.

B.4.6.2 Einwendungen der Landeshauptstadt München

Die Landeshauptstadt München bewertet in ihrer Stellungnahme vom 10.08.2021 die Änderungen an der uPva in Ihrer Gesamtheit. Sie befindet die in ihrer Stellungnahme unter Ziff. 1 aufgeführten Punkte als ausreichend.

Unter Ziff. 2 der Stellungnahme werden die folgenden in kursiver Schrift dargestellten Anforderungen und Anmerkungen vorgetragen:

- Zu Abschnitt 7.4.1 im BSK, Türen von Treppeneinhausungen auf Bahnsteigebene

Die Gestaltung der Türen und die maximalen Türöffnungskräfte sollten es ermöglichen, dass sich Personen mit körperlichen Einschränkungen hinter den Treppenabtrennungen in Sicherheit bringen können (analog BSK uPva Hbf aus PFA 1, 2. PÄ und Abstimmung mit DB Netz zur uPva Marienhof am 09.01.2018).

Der Vorhabenträger entgegnet, dass die zum Zeitpunkt der Besprechung im Januar 2018 geplanten Überdruckbelüftungen der Treppenträume zwischenzeitlich entfallen sind. Es handelt sich deshalb um handelsübliche Feuerschutzabschlüsse. Ein besonderer Hinweis auf die maximale Türöffnungskraft wird daher nicht für erforderlich gehalten.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Brandschutzkonzept geprüft und teilt hier die Auffassung des Vorhabenträgers.

□ Zu 7.4.1 Brandschutztore zur U-Bahn in Ebene -1

In den Brandschutztoren sollte eine Schlupftür für den Feuerwehreinsatz vorgesehen werden. Bei Schließen der Tore sind auf das Tor zulaufende Fahrtreppen anzuhalten, um einen kritischen Personenstau zu vermeiden. Dies gilt nicht, wenn gegenüber der Fahrtreppe eine in Richtung U-Bahn aufschlagende Schlupftür vorhanden ist.

Der Vorhabenträger entgegnet, dass die Schlupftür nur für den Feuerwehreinsatz genutzt werden darf und daher mit einer Feuerweherschließung versehen werden muss. Die entsprechende Abstimmung erfolgt im Rahmen der weiteren Planung. Die Forderung nach Stopp der zum Tor fahrenden Fahrtreppen im Ereignisfall wird bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes berücksichtigt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

□ Zu 7.4.1 und 8.5, Übergang zur U-Bahn in Ebene -3

Die Brandschutztüren zum U-Bahn Bauwerk müssen auch in geschlossenem Zustand geöffnet werden können, um ein „Einschließen“ von Personen im Verbindungsstollen zu vermeiden und der Feuerwehr den Wechsel zwischen beiden Bauwerken zu ermöglichen. Das Spernzeichen am S-Bahn-seitigen Zugang zum Verbindungsstellen ist nicht nur bei Auslösen der Brandmeldeanlage der uPva Marienhof, sondern auch bei Auslösung der Brandmeldeanlage des U-Bahnhofs anzu-steuern. In umgekehrter Richtung sind auch U-Bahn-seitig vor den Brandschutztüren Spernzeichen anzubringen, die von der Brandmeldeanlage der uPva Marienhof angesteuert werden, um vor dem Betreten der uPva zu warnen (alternativ evtl. auch auffällige Kennzeichnung auf den Türen). Bei

entsprechender Zusage / Auflage ist eine Detailabstimmung zu diesem Punkt auch zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass der Hinweis, dass die Türen weiterhin passierbar bleiben müssen, ergänzt wird. Die Türen befinden sich im Zuständigkeitsbereich der DB Station & Service und werden auch nur über die BMZ der S-Bahn direkt angesteuert. Im Brandfall bei der U-Bahn erfolgt gemäß Abstimmung vom 16. November 2011 und 23. Mai 2014 eine Meldung von der U-Bahnbetriebszentrale an die 3-S-Zentrale, die die Türen per Fernauslösung schließt. Unabhängig davon sind beidseitig der Türen die zur Feststellanlage zugehörigen Rauchschalter installiert. Es ist geplant, hier eine erneute Abstimmung mit den SWM / MVG und DB Station & Service durchzuführen, bei der auch die Montage von U-Bahn seitigen Anzeigen diskutiert werden kann.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

□ Zu 7.4.2, Schlupftüren in Rauchschutztor in Ebene -1

Es wird empfohlen, mindestens eine der im BSK beschriebenen Schlupftüren barrierefrei auszuführen, damit Rollstuhlfahrer den anderen Rauchabschnitt erreichen können. Die Aufzüge der Seitenbahnsteige fahren nicht bis an die Oberfläche.

Der Vorhabenträger folgt dieser Empfehlung und hat die Prüfung der baulichen Machbarkeit dieser Maßnahme zugesichert.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Zusicherung in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

□ Zu 8.5 (3) c), Abschaltung Zugzielanzeiger im Brandfall

Analog den im BSK genannten Werbeanlagen sollten bei Auslösen der Brandmeldeanlage auch die Zugzielanzeiger abgeschaltet oder Räumungshinweise angezeigt werden, um widersprüchliche Informationen (Räumungsdurchsage gegenüber Anzeige der nächsten Züge) zu vermeiden.

Der Vorhabenträger führt aus, dass im genannten Kapitel neben Werbeanlagen auch "sonstige irritierende Leuchten" aufgeführt werden. Bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes sichert der Vorhabenträger zu, dass in diesem Zusammenhang die Zugzielanzeiger exemplarisch genannt werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

□ Zu 8.5 (3) d), Ansteuerung Sperrzeichen bei Brand in Ebene -1

Bei der Ansteuerung der Sperrzeichen bei Branddetektion in Ebene -1 ist zwischen den beiden Rauchabschnitten in Ebene -1 zu differenzieren. Beispiel: bei einem Brand im Bereich der großen Verkehrsfläche ist Treppenraum 04 weiterhin nutzbar, da dessen Ausgang im anderen Rauchabschnitt liegt.

Der Vorhabenträger erwidert, dass nach der Stellungnahme, nämlich am 14. August 2020, unter Beteiligung der Branddirektion beschlossen wurde, die Verkaufseinheiten im Sperrgeschoss mit feuerhemmender Brandschutzverglasung gegenüber dem öffentlichen Bereich abzutrennen und die zugehörigen Türen über Feststellanlagen im Ereignisfall zu schließen. In Kombination mit der Sprinklerung der Läden kann von einer ausreichenden brandschutztechnischen Trennung zum öffentlichen Bereich ausgegangen werden, so dass die Sperrzeichen auf der Bahnsteigebene entfallen können. Der Vorhabenträger sichert zu, dass die Thematik bei der Fortschreibung des BSK berücksichtigt wird.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

□ Zu 12.2, Brandfallsteuermatrix

Das BSK sieht bei Auslösung der Brandmeldeanlage das Zusammenwirken von zahlreichen sicherheitstechnischen Anlagen und Einrichtungen vor. Hierzu ist ein Brandfallsteuerungskonzept (Brandfallmatrix) zu erstellen, das für eine Plausibilitätsprüfung mit der Branddirektion abzustimmen ist. Für das Planänderungsverfahren ist die Erstellung der Brandfallmatrix vermutlich noch nicht sinnvoll. Daher wäre eine entsprechende Zusage / Auflage für die zukünftige Fortschreibung ausreichend.

Der Vorhabenträger sichert zu, dass die Forderung nach einer Brandfallsteuermatrix und deren Abstimmung mit der Branddirektion im weiteren Planungsverlauf bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes berücksichtigt werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

Zu 12.5, Resilienz Entrauchungsanlage Bahnsteigebene

Die Entrauchungsanlage ist für die Brandschutzkonzeption und die Einhaltung der Schutzziele Selbstrettung, Fremdrettung und wirksame Löscharbeiten von entscheidender Bedeutung. Die Anlage muss daher ausreichend „robust“ gegenüber dem Ausfall einzelner Komponenten geplant und ausgeführt werden. Ein Fehler soll nicht zum vollständigen Ausfall der Entrauchungsanlage führen. Eine volle Redundanz ohne Leistungseinbußen im Fall eines Fehlers ist nicht unbedingt notwendig. Einzelheiten dazu sind in der weiteren Planung noch abzustimmen. Die Unterlage [UL27] liegt der Branddirektion nicht vor.

Die Unterlage [UL27] wurde laut des Vorhabenträgers der Branddirektion zwischenzeitlich übergeben.

Das Eisenbahn-Bundesamt geht anhand des Brandschutzkonzeptes (siehe Unterlage 17.1 A Punkt 12.5 (7), S. 58) von einer ausreichenden Resilienz der Entrauchungsanlage aus.

Zu 13.2.1, Wandhydranten

In der Visualisierung des BSK fehlen in den Ebenen -1 bis -4 die Wandhydranten in den Vorräumen des Feuerwehraufzugs. Es wird davon ausgegangen, dass es sich um einen Darstellungsfehler handelt und die Wandhydranten wie unter 13.2.1 im BSK vorgesehen werden. Eine entsprechende Klarstellung sollte bei der Erwiderng erfolgen. In der Visualisierung fehlen in der Ebene -2 Zwischengeschoss die beiden abgestimmten (E-Mail STUVAtec vom 27.06.2018) Wandhydranten bei den Treppenträumen 04 und 13. Darauf kann nur verzichtet werden, wenn diese Ebene nahezu brandlastfrei ist. Eine entsprechende Zusage sollte bei der Erwiderng erfolgen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Darstellung der fehlenden Wandhydranten bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes ergänzt wird.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

Zu Anhang 1, Verrauchungssimulation

Es wird davon ausgegangen, dass die im vorliegenden Bericht nicht genannten Parameter zur Brand- und Bauwerksmodellierung (z. B. Gitterweite) dem Anwenderhandbuch Bemessungsbrände für S-Bahnen und den gemischten Reisezugverkehr vom 21.06.2010 entsprechen. Dies ist

durch die VHT bzw. den Planer zu bestätigen (vgl. auch vfdb-Leitfaden Ingenieurmethoden des Brandschutzes (2020-03), Ziffer 5.5.5 zur Dokumentation von Verrauchungssimulationen). Falls Abweichungen vom Anwenderhandbuch vorliegen sollten, wären diese mit der Branddirektion abzustimmen. Es wird davon ausgegangen, dass die für die Simulation verwendete Bauwerksmodellierung der aktuellen Planung entspricht.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Gitterweite den Vorgaben des Anwenderhandbuches zum DB Bemessungsbrand entspricht. Ein entsprechender Hinweis kann bei der Fortschreibung ergänzt werden.

Die Landeshauptstadt München ergänzt, dass zur Visualisierung der Ergebnisse der Verrauchungssimulation nur Grundrisse der Bahnsteigebene jeweils zum Ende der Selbst- und Fremdrettungsphase enthalten sind. Durch geeignete Schnitte o. ä. ist noch darzulegen, dass es während der Selbstrettungsphase zu keinem kritischen Raucheintrag in die vertikalen Rettungswege kommt. Der Nachweis kann aus Sicht der Landeshauptstadt München bei entsprechender Zusage oder Auflage auch nach dem Planfeststellungsverfahren erfolgen. Die Farbskalierung bei Bild 3 und 5 nicht lesbar. Es wird davon ausgegangen, dass mit roter Farbe eine Überschreitung des Grenzwerts von 0,13 m dargestellt wird. Sollte dies nicht der Fall sein, ist eine Abstimmung mit der Branddirektion erforderlich.

Der Vorhabenträger erklärt, dass der Nachweis, dass kein kritischer Raucheintrag zu den Treppenanlagen erfolgt, erbracht werden kann. Die Annahme, dass die rote Farbe eine Überschreitung des Grenzwerts von 0,13 m darstellt, ist korrekt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat zu diesen beiden Punkten im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

Fassaden der Läden zur Verkehrsfläche in Ebene -1

Die geplante Sprinkleranlage begrenzt die Brandentwicklung und die entstehende Menge an Rauchgasen, kann jedoch eine Brand- und Rauchentwicklung nicht vollständig unterbinden. Wegen der Tiefenlage der Station benötigen Personen von der Bahnsteigebene bis in die Ebene -1 mehrere Minuten. Daher sind die raumabschließenden Bauteile der Läden zur Verkehrsfläche - wie in der Visualisierung des BSK dargestellt - geschlossen auszuführen, auch zur Kompensation von Abweichung 16.1 (3), um die frühzeitige Verrauchung der Verkehrsfläche in Ebene -1 zu erschweren. Eine klassifizierte Feuerwiderstandsdauer ist dabei unter Berücksichtigung der im BSK beschriebenen Maßnahmen nicht zwingend notwendig. Türen in diesen Fassaden sollten mit Feststellanlagen oder Freilaufürschließen ausgestattet sein, die bei Raucheinwirkung schließen.

Ergänzender Hinweis (nachrichtlich): Falls die Fassaden als Brandschutzverglasungen (G30 bzw. E30) und feuerhemmenden, dicht und selbstschließenden Türen ausgeführt werden sollten, wäre aus Sicht der Branddirektion die unter 8.5 (4) c) im BSK beschriebene selektive Abschaltung von Rettungszeichen mit Aktivierung von Sperrzeichen an den Treppenträumen 01 und 05 entbehrlich.

Der Vorhabenträger führt an, dass am 14. August 2020 unter Beteiligung der Branddirektion beschlossen wurde, den von der Branddirektion im zweiten Absatz aufgezeigten Lösungsvorschlag (feuerhemmende Fassade und Feuerschutzabschlüsse sowie Entfall Sperrzeichen auf Bahnsteigebene) umzusetzen. Der Vorhabenträger sichert zu, dies bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes zu berücksichtigen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im verfügenden Teil dieses Beschlusses dazu eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

ZBV-Raum in Verteilerebene -3

In Ebene -3 ist angrenzend an die Verkehrsfläche ein Raum vorhanden, dessen Nutzung mit ZBV angegeben wird. Anforderungen an raumabschließende Bauteile sind in der Visualisierung des BSK (noch) nicht enthalten. Seitens der Branddirektion wird davon ausgegangen, dass die Brandschutzanforderungen dieses Raums in der weiteren Planung festgelegt und abgestimmt werden, sobald die Nutzung feststeht.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Brandschutzanforderungen dieses Raums in der weiteren Planung festgelegt und abgestimmt werden, sobald die Nutzung feststeht.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

Ebenenbezeichnungen

Da die Entrauchungsebene -5 einsatztaktisch wegen der verspringenden Rettungswege eine wichtige Rolle spielt, sollte sie im Endzustand als eigene Ebene bezeichnet werden, d.h. die Bahnsteigebene wird dann zu Ebene -6. Die Ebenenbezeichnungen müssen in Einsatzunterlagen (Feuerwehrpläne, Laufkarten) und Beschilderungen vor Ort identisch sein. Die Beschilderungen für die Feuerwehr (z. B. Treppenummerierung mit Geschossangabe) sind rechtzeitig vor Inbetriebnahme abzustimmen.

Der Vorhabenträger versichert, dass im Zuge der Ausführungsplanung eine Anpassung der Ebenenbezeichnungen erfolgen wird. Eine Forderung nach Abstimmung der zugehörigen Beschilderung mit der Branddirektion wird bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes aufgenommen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

Prüfung sicherheitstechnischer Anlagen

Wegen der hohen Bedeutung für den Personenschutz ist die Wirksamkeit und Betriebssicherheit wichtiger sicherheitstechnischer Anlagen, insbesondere der Entrauchungsanlage, vor Inbetriebnahme nach dem 4-Augen-Prinzip und danach wiederkehrend zu prüfen. Falls die Prüfung durch einen Prüfer ohne Zulassung nach landesrechtlichen Vorschriften (PrüfVBau i. V. m. SPrüfV) erfolgen soll, ist der Prüfer / die Prüferin im Einvernehmen mit dem EBA auszuwählen. Die wiederkehrenden Prüfungen sind mindestens nach DB-Richtlinie 124.0300 durchzuführen. Eventuelle weitergehende Anforderungen aus den für die jeweilige sicherheitstechnische Anlage einschlägigen Regeln der Technik sind zusätzlich zu beachten. Neben den Anlagen selbst ist auch das Zusammenwirken der sicherheitstechnischen Anlagen zu prüfen. Dabei ist das „Merkblatt zur Durchführung von »Wirk-Prinzip-Prüfungen« brandschutz- und sicherheitsrelevanter technischer Anlagen innerhalb von Hochbauten der Eisenbahnen des Bundes“ des EBA zu beachten.

Nach Angaben des Vorhabenträgers werden die Anforderungen der Ril 124.0300 bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes aufgenommen. Die weiteren Hinweise werden im Inbetriebnahmeprozess und durch die EIGV abgedeckt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

Anschluss an das U-Bahn-Bauwerk während der Bauphase

Bei der Herstellung der Anschlüsse an das U-Bahn-Bauwerk soll keine wesentliche brandschutztechnische Beeinträchtigung des sich in Betrieb befindlichen U-Bahnhofs erfolgen (§ 3 Abs. 1, § 4 Abs. 2 und 4 BOStrab). Ausreichende Rettungswege müssen grundsätzlich durchgehend zur Verfügung stehen. Die Auswirkungen der Baumaßnahmen am U-Bahn-Bauwerk sind ggf. auch mit der Branddirektion abzustimmen.

Um eine Ausbreitung von Feuer und Rauch von der Baustelle zur U-Bahn zu verhindern, ist eine bauzeitliche, brandschutztechnische Trennung vorzusehen. Um entsprechende Zusagen oder Auflagen wird gebeten. Vgl. auch Zusage A.5.1.5 I) im Planfeststellungsbeschluss PFA 1, 2. Planänderung.

Der Vorhabenträger erklärt, es wurde bereits im Februar 2018 ermittelt, dass die den U-Bahnhof betreffenden Baumaßnahmen (Ersatzneubau Treppenanlagen zur Geländeoberkante, Anschluss Verbindungsstollen auf Ebene -3 und Durchbruch Sperrengeschoss) keine nennenswerten Auswirkungen auf die Räumungsberechnung der U-Bahn haben. Im Brandschutz- und Rettungskonzept für die Bauarbeiten der Station MMHO, welches auch mit der Branddirektion abgestimmt wurde, wird bereits gefordert, dass die Schnittstellen der Baustelle zum U-Bahnhof mit provisorischen Brandschutzmaßnahmen feuerbeständig (F90-A) abzutrennen sind.

Weitergehende Regelungen durch die Planfeststellungsbehörde sind nicht erforderlich.

Zu Anlage 13.1B der Antragsunterlagen, Ziffer 2.4, Bereitstellungsflächen

Bei der Nutzung der Bereitstellungsflächen sind möglicherweise Brandschutzanforderungen der verwendeten Grundstücke und darauf vorhandener baulicher Anlagen zu berücksichtigen.

Es handelt sich bei den Bereitstellungsflächen nach Angaben des Vorhabenträgers um Freiflächen. Der Vorhabenträger sichert die Berücksichtigung der Brandschutzanforderungen zu.

Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Beteiligung der Branddirektion in der weiteren Planung

Im vorliegenden BSK sind noch nicht alle Details zur Planung des vorbeugenden Brandschutzes enthalten. Die Bearbeitungstiefe ist für das Planänderungsverfahren und die Beurteilung der Machbarkeit des Bauvorhabens geeignet. Wie bei solchen Projekten üblich, wird noch eine weitere Fortschreibung mit höherem Detaillierungsgrad bis zur Ausführungsplanung erforderlich sein. Bei den zukünftigen Fortschreibungen und Präzisierungen der Brandschutzplanung wird hier eine Beteiligung der Branddirektion erforderlich (vgl. Schreiben der EBA-Zentrale zur Beteiligung der Brandschutzdienststellen vom 21.05.2014, Aktenzeichen 2.130-21ibhb/006-2104#006). Solche zukünftigen Abstimmungen mit der Branddirektion werden auf Seite 12 allgemein sowie themenspezifisch in weiteren Kapiteln des BSK zugesagt. Da das BSK den Antragsunterlagen nur zur Information

beiliegt und die Brandschutzdienststelle laut dem o. g. Schreiben des EBA die Notwendigkeit einer weiteren Beteiligung im Verfahren nach § 18 AEG erbringen soll, wird um eine Bestätigung dieser Zusagen aus dem BSK und deren Dokumentation im Planänderungsbeschluss gebeten. Falls keine Zusage erfolgt, ist eine entsprechende Auflage erforderlich. Vgl. auch Zusagen unter A.5.1.5 und A.5.3 im Planfeststellungsbeschluss PFA 1, 2. Planänderung.

Der Vorhabenträger sichert zu, dass die weitere Planung der brandschutztechnischen Themen in Abstimmung mit der Branddirektion erfolgt.

Diese Zusage wurde in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Hinsichtlich den Abweichungen von anerkannten Regeln der Technik trägt die Landeshauptstadt München unter Ziffer 3 ihrer Stellungnahme Folgendes vor:

- Zu 16.1(1), Fahrschächte mit VSG-Verglasung statt feuerbeständig

Den Ausführungen im BSK wird gefolgt.

Weitergehende Regelungen durch die Planfeststellungsbehörde sind nicht erforderlich.

- Zu 16.1 (2), Steuermelder von Feststelleinrichtungen der Türen nur auf der gleisabgewandten Seite:

Da wohl auch vom Verwendbarkeitsnachweis abgewichen wird, ist eine Zustimmung wohl im Einzelfall beim EBA zu beantragen. Dazu wird auch die Vorlage einer Einschätzung des Herstellers zu der konkreten Abordnung im Bauwerk empfohlen. Wenn die Wirksamkeit vom Hersteller bestätigt wird, bestehen seitens der Branddirektion keine Einwände. Eine einseitige Anordnung der Steuermelder wurde in anderen uPva bereits ausgeführt.

Der Vorhabenträger hat dazu ein Risikomanagementverfahren durchgeführt und bereits abgeschlossen. Außerdem liegt eine UiG zu dieser Thematik vor.

Mit Email vom 22.06.2021 hat der Vorhabenträger bestätigt, dass er im Rahmen der VV Bau und EiGV eine ZiE zum geeigneten Zeitpunkt verfahrensgerecht beantragen wird. Er begründet dies damit, dass eine ZiE ohnehin erst dann erteilt werden kann, wenn das Brandschutzkonzept durch einen EBA-anerkannten Prüfer freigegeben wurde (siehe auch Anhang 9 VV Bau). Die notwendige Planungssicherheit wäre bereits durch das positiv

abgeschlossene Risikomanagementverfahren sowie die Erteilung einer UiG erlangt worden. Der Vorhabenträger sieht daher kein begründetes Risiko, welches aus der Abweichung der Anordnung der Steuermelder resultiert.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügenden Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

- Zu 16.1 (3), Treppenträume ohne unmittelbaren Ausgang ins Freie (Art. 33 Abs. 3 BayBO i. V. m. EBA Leitfaden Brandschutz, Ziffer 1.2):

Die Treppenträume 01, 04, 05b, 09b und 14 enden in Ebene -1 und haben damit keinen unmittelbaren Ausgang ins Freie. Die Treppenträume 04, 09b und 14 enden in einem Rauchabschnitt der Ebene -1, in dem keine Nebennutzungen wie Verkaufseinheiten o. ä. vorgesehen sind. Die Rauchabschnitte von Fluren im Betriebsraumbereich, die als Ausgänge aus Treppenträumen dienen, werden baulich wie Treppenträume gestaltet. Damit bestehen hier keine Einwände zu der Abweichung. Die Treppenträume 01 und 05b enden in einem Rauchabschnitt mit Nebennutzungen. Mit der im BSK beschriebenen Sprinklerung der Läden, der Kaltentrauchung aus den Läden, der unter 8.5 (4) c im BSK beschriebenen selektiven Abschaltung von Rettungszeichen mit Aktivierung von Sperrzeichen, der gemäß 15.1 im BSK noch abzustimmenden Anforderungen an die Nutzung der Aktionsflächen sowie bei Beachtung von Ziffer 2.11 dieses Schreibens wird die Abweichung auch für die Treppenträume und 05b ausreichend kompensiert.

Die Hinweise wurden durch den Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Ferner weist der Vorhabenträger darauf hin, dass gemäß Abstimmung mit der Branddirektion München am 14. August 2020 die Nebennutzungen (Läden) im Ereignisfall feuerhemmend vom Sperrgeschoss abgetrennt werden und deshalb auch die Treppenträume 01 und 05b in einem Rauchabschnitt enden.

Weitergehende Regelungen durch die Planfeststellungsbehörde sind nicht erforderlich.

- Hinweis zu weiteren Abweichungen von der BayBO:

Weitere Abweichungen von der BayBO (z. B. Rettungsweglängen, Brandabschnitte) resultieren aus den eisenbahnspezifischen Belangen einer uPva und sind damit konform zum EBA-Leitfaden Brandschutz. Die Einhaltung der Schutzziele wird bei einer Verkehrsanlage auf andere Weise nachgewiesen.

Regelungen durch die Planfeststellungsbehörde sind nicht erforderlich.

B.4.6.3 Einwendungen der ROB – Technische Aufsichtsbehörde Schienen- und Seilbahnen (TAB)

In der Stellungnahme vom 13.06.2020, erklärte die TAB, dass ihre Belange in Bezug auf den Brandschutz in einem Punkt berührt werden und stellte die folgenden Forderungen: Bei der brandschutztechnischen Trennung der beiden Verkehrsbauwerke im Brandfall seine gemäß Brandschutzkonzept weitere Abstimmungen mit der SWM erforderlich. Das Ergebnis der Abstimmung sei vor einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde der TAB zur Prüfung vorzulegen.

Der Vorhabenträger erwiderte, die von der TAB angesprochenen brandschutztechnischen Abstimmungen betreffen keine planfeststellungsrelevanten Sachverhalte, sondern lediglich noch Themen der Ausführungsplanung. Daher bedarf es nicht der Vorlage derartiger Abstimmungsergebnisse vor Planfeststellung. Sie erfolgt in der Ausführungsplanung.

Im Zuge einer weiteren Abstimmung per E-Mail vom 19.11.2020 erklärte sich die TAB mit dieser Erwidern des Vorhabenträgers nicht einverstanden und erklärte: Aus den geforderten Abstimmungen könnten sich Auswirkungen sowohl auf die Lage von Brandschutztüren, technischen Einrichtungen als auch der Rettungswegführung ergeben. Diese können planänderungsrechtliche Auswirkungen haben. Es werde daher um Aufnahme einer Auflage gebeten, dass aus brandschutztechnischen Gründen notwendige Änderungen zwingend in der weiteren Planung zur Berücksichtigung seien und ggf. weitere Planänderungen einzureichen seien.

Nach telefonischer Abstimmung bestätigte der Vorhabenträger mit E-Mail vom 24.11.2020, dass die aus brandschutztechnischen Gründen notwendigen Änderungen in der weiteren Planung berücksichtigt und ggf. im Zuge weiterer Planänderungen eingereicht werden. Das Brandschutzkonzept wird gemäß den Vorgaben der Träger öffentlicher Belange (SWM, Branddirektion der Landeshauptstadt München etc.), die sich im Zuge der laufenden Ausführungsplanung ergeben, fortgeschrieben (STUVAtec /Bahn) und die Einhaltung der Vorgaben aus brandschutztechnischer Sicht für die uPva Marienhof sichergestellt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu im verfügbaren Teil dieses Beschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen.

B.4.6.4 Einwendungen des Münchner Forum Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Der Einwender wendet sich in seiner Funktion als Fürsprecher für die Allgemeinheit gegen die Planänderung. Der Einwender trägt in seiner Stellungnahme vom 11.08.2020 folgende Probleme vor, die allein durch die gegenständliche Planänderung verursacht sein sollten.

- Die Menge der zu evakuierenden Personen wurde um 12 % erhöht.
- Die Selbstrettung wurde von ca. 24 auf 18 Minuten verkürzt, indem die ausgeschalteten Rolltreppen auch als Fluchtwege genutzt werden, zusätzlich zu den Fluchtwegen. Bislang wurden nur die reinen Fluchtwege genutzt. Die bisherige Redundanz fällt somit weg.
- Selbst- und Fremdrettung geschieht jetzt nicht mehr gleichzeitig, sondern hintereinander. Die Fremdrettung läuft jetzt bis zur 35. Minute, wenn der Bemessungsbrand schon seine volle Entwicklung hat. Wie dann die Fluchtwege immer noch rauchfrei /-arm sein sollen, erscheint zumindest zweifelhaft.
- Eine realistische Berechnung, die auch körperlich gebrechliche und nicht rational handelnde Menschen einschließt, würde zu deutlich längeren Räumungszeiten führen.

Für detaillierte Begründungen bzw. für weitere Einzelheiten zum Einwand gegen das Brandschutzkonzept verweist der Einwender auf den Anhang der Stellungnahme vom 11.08.2020.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen. Wie die Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme zutreffend dargelegt hat, fehlt es schon an der Einwendungsbefugnis, da der Einwender sich nicht auf eine eigene Betroffenheit beruft, sondern lediglich auf die Rechte der Bürger und Benutzer des öffentlichen Personennahverkehrs im Allgemeinen und eine Einwendung gegen das Brandschutzkonzept als solches auch kein Berufen auf eigene Rechte und Belange sein kann, da es sich um ein Konzept für die Allgemeinheit handelt. Zudem stellt das Brandschutzkonzept der gegenständlichen Planänderung eine Verbesserung zum planfestgestellten Zustand dar, so dass es auch an der Einwendungsberechtigung fehlt. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung plausibel dargelegt, dass die stehenden Fahrtreppen bei der Räumungsberechnung auch bei den vorherigen Berech-

nungen schon angesetzt worden seien und nicht neu hinzugekommen sind. An dieser Vorgehensweise sei nichts geändert worden. Vielmehr sei die Reduzierung der Räumungszeit darauf zurückzuführen, dass die festen Treppenanlagen vom südlichen Seitenbahnsteig nun direkt ins Freie führten und nicht mehr zum Sperrengeschoss. Deshalb müssten diese Personen das Sperrengeschoss auf dem Weg ins Freie nicht mehr passieren. Ferner könnten die Personen vom Mittelbahnsteig nun eigene feste Treppenanlagen bis ins Sperrengeschoss nutzen und seien nicht mehr auf dieselben Treppenräume zusammen mit den Personen vom nördlichen Seitenbahnsteig angewiesen. Die Fremdrettungsphase beginne unabhängig von der Selbstrettungsphase, wenn die Feuerwehr vor Ort eintreffe und werde in Abstimmung mit der Branddirektion unverändert bis zur 35. Minute nach Brandbeginn betrachtet. An dieser Vorgehensweise sei nichts geändert worden.

B.4.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Die gegenständliche Planänderung berührt Belange der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG.

In ihrer Stellungnahme vom 30.07.2020 bat die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG bezüglich der Stromversorgungsanlagen im Planungs- und Änderungsbereich um Abstimmung. Eine entsprechende Auflage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Zur Spartenkoordination bei der Bauausführung wies die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG darauf hin, dass die bestehenden Versorgungsanlagen den neuen Gegebenheiten anzupassen und im Zusammenhang mit der Gesamtbaumaßnahme zu koordinieren seien. Dabei könnten nachträgliche und im Rahmen der Planänderung nicht behandelte Sparten-sicherungen und Spartenverlegungen bauablaufbedingt nicht ausgeschlossen werden. Diesbezüglich wurden Auflagen erbeten und Hinweise erteilt. Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechende Regelungen und Zusagen des Vorhabenträgers in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Soweit die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG in ihrer Stellungnahme vom 30.07.2020 forderte, in den Ab- und Zufahrten sei bei Schwerlastverkehr besonders auf die Sparten in den übergehenden Straßen zu achten, diese seien hier gegebenenfalls zu sichern und mit Schutzrohren zu versehen und Kranstandorte seien mit Absprache der Aufgrabungskontrolle und nicht über Versorgungsanlagen der SWM festzulegen, führte der Vorhabenträger

überzeugend aus, dass die gegenständliche Planänderung keine Änderungen der vorgesehenen Zu- und Abfahrten für den Schwerlastverkehr beinhalte. Unabhängig davon würden Ab- und Zufahrten für den Schwerlastverkehr im Zuge der jeweiligen Bauvorbereitung durch den Vorhabenträger mit dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt. Die Kranstandorte befänden sich ausschließlich innerhalb des Baufelds und somit nicht im Bereich von im Betrieb befindlichen Anlagen der SWM. Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage des Vorhabenträgers zur Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen. Weitere Regelungen waren nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

B.4.8 Verkehrliche Belange

B.4.8.1 U-Bahn-Sperrengeschosse

Zu den Aufgängen (Wein- und Dienerstraße) des U-Bahn-Sperrengeschosses erklärte die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität, mit Schreiben vom 31.07.2020, dass diese im Rahmen der Bauarbeiten nicht gleichzeitig geschlossen werden dürften.

Die Planfeststellungsbehörde hat eine entsprechende Auflage in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Weiterhin forderte die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität, bei dem geplanten Anschluss zur neuen DB Station Marienhof im Sperrengeschoss der SWM seien die gemäß Richtlinien erforderlichen Stauflächen zwischen dem Brandschutztor und den Fahrtreppen zu berücksichtigen, so dass keine weiteren Einschränkungen im Bereich des SWM Sperrengeschosses stattfänden.

Diesbezüglich legte der Vorhabenträger dar, dass die Einschränkung der Stauflächen beim Schließen des Brandschutztores in der derzeitigen Planung entsprechend der EN 115 berücksichtigt sei. Die Vorschrift EN 115 sehe hierbei einen Schalter vor, der beim Schließen des Brandschutztores die Fahrtreppe kontrolliert stillsetze. Zudem sei nach EN 115 ein zusätzlicher Zugschalter, der 2 bis 3 m vor der Kammschnittlinie angeordnet sei, vorgesehen.

Da die Forderung somit - wie der Vorhabenträger überzeugend dargelegt hat - schon in der Planung berücksichtigt ist, sind diesbezüglich keine weiteren Regelungen erforderlich.

B.4.8.2 Geplanter Fahrtreppen-Raum

Die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität äußerte in ihrer Stellungnahme vom 31.07.2020, es sollte ein Zugang zum neu geplanten Fahrtreppen-Raum (FT-Raum) vom SWM Sperrengeschoss möglich sein, auch bei geschlossenem Brandschutz-Rolltor.

Der Vorhabenträger erklärte diesbezüglich, dass zwei getrennte Räume existierten: ein Technikraum für das Rolltor und ein FT-Raum für die Steuerung der Fahrtreppe. Der Fahrtreppenraum sei auf das Zwischenpodest verlegt worden und sei von dort aus zugänglich. Der Betrieb der Fahrtreppen erfolge durch die DB Station & Services, insofern sei der Zugang zu dem FT-Raum durch SWM-Wartungspersonal nicht erforderlich. Der Technikraum für das Rolltor sei sowohl vom Bereich der 2. S-Bahn-Stammstrecke als auch von der SWM-Seite zugänglich - auch bei geschlossenem Brandschutztor.

Die Anhörungsbehörde äußerte in der abschließenden Stellungnahme, dass nicht zweifelsfrei sei, welcher FT-Raum gemeint ist. Es sind auf der Unterlage drei Räume mit FT-Raum ausgewiesen, sowie ein Raum mit „Technik FT“. Dies müsste gegebenenfalls noch klargestellt werden. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde zwischenzeitlich einen Plan vorgelegt, aus dem der betroffene Raum ersichtlich ist.

Weiter erklärte die Anhörungsbehörde, dass nach ihrer Auffassung der Auflage dann zu entsprechen ist, wenn im Ereignisfall besser reagiert werden kann, um einen Brand zu bekämpfen. Das müsste bei allen FT-Räumen, FT-Technik-Räumen der Fall sein, die an den SWM-Bereich angrenzen. Lediglich auf Wartungsarbeiten abzustellen, greift aus Sicht der Anhörungsbehörde zu kurz.

Der Vorhabenträger hat mit Email vom 23.06.2021 bestätigt, dass die Brandbekämpfung für alle Räume mit der Branddirektion München abgestimmt und im Brandschutzkonzept für die uPva MMHO (siehe Unterlage 17.1.A) verbindlich geregelt ist. Der Technikraum 0478 liegt danach im Verantwortungsbereich der SWM, der Fahrtreppenraum 0472 liegt in der Verantwortung der DB S&S.

Weitere Regelungen sind nach Auffassung der Plangenehmigungsbehörde demnach nicht erforderlich. Sie schließt sich dem unter den Fachleuten abgestimmten Brandschutzkonzept an.

B.4.8.3 Luftschwallschacht

Hinsichtlich des Luftschwallschachtes (Bauwerksnummer 106.9) forderte die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität, in ihrer Stellungnahme vom 31.07.2020, dass dieser nach der geometrischen Anpassung im Endzustand mindestens dieselbe Öffnungsfläche wie vor der Anpassung aufweisen müsse.

Der Vorhabenträger erklärte diesbezüglich, dass der bestehende Luftschwallschacht abgebrochen worden sei und sich momentan in einem Bauzwischenzustand befinde. Nach dem Abschluss der Arbeiten werde der Luftschwallschacht im Bauendzustand (Bauwerksnummer 106.9) die geforderte Öffnungsfläche haben. Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Zur Forderung des Sachgebietes 31.2 der Regierung von Oberbayern in seiner Stellungnahme vom 13.06.2020, dass, sofern sich der Querschnitt des Luftschwallschachtes ändern sollte, ein Nachweis zu erbringen sei, dass ggf. geänderte Strömungsverhältnisse auf die Entrauchung des U-Bahnhofes Marienplatz keinen Einfluss hätten, erklärte der Vorhabenträger: Der Querschnitt der Abströmfläche des Luftschwallschachtes ändere sich durch die gegenständliche Planänderung nicht, so dass keine geänderten Strömungsverhältnisse aufträten.

Da sich diese Aussage, wie vom Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern zutreffend dargelegt, aus den vorgelegten Planunterlagen nicht ableiten lässt und die Wirkung der freien Abströmung nicht untersucht worden sei, hat die Planfeststellungsbehörde verfügt, dass der Vorhabenträger die Erhaltung des Durchströmquerschnittes des Luftschwallschachtes (vorher = nachher) rechtzeitig vor Erreichen des Bauendzustandes dem Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern gegenüber nachzuweisen habe.

B.4.8.4 Bestandstunnelröhren der U3/U6

Die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität, forderte in ihrer Stellungnahme vom 31.07.2020, die bereits erhobene Auflage 11.1.3 a) (Seite 14 des Erläuterungsberichtes) solle wie folgt erweitert werden: "Der Vorhabenträger hat eine Nachrechnung der Bestandstunnelröhren der U3/U6 für sämtliche Zwischenbauzustände während der Vortriebsarbeiten und den Endzustand sowie unter Berücksichtigung etwa vorgesehener geotechnischer Zusatzmaßnahmen vor Ausführungen der Tunnelvortriebe zu erstellen, in denen die erwarteten Setzungen prognostiziert werden. Die Nachrechnung soll auch die Einflüsse von der Baugrube berücksichtigen."

Der Vorhabenträger führte diesbezüglich aus, dass die Nachrechnung durch den Vorhabenträger aufgrund der Bestandspläne und ergänzender Materialprüfungen durch das Ingenieurbüro Schießl (Eingangsparameter für die Nachrechnung) erfolgte. Einflüsse aus der Herstellung der Baugrube inklusive Aushub und deren Beeinflussung auf die Bestandstunnelröhren U3/U6 würden durch den Vorhabenträger untersucht. Auf Basis dieser Ergebnisse erfolge die Bewertung der Gebrauchs- und Tragfähigkeit der Tunnelröhren U3/U6. Die Auflage zu den Vortriebsarbeiten werde unverändert davon erfüllt.

Wie die Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme zutreffend darlegt, ist Teil 1 der geforderten Auflage schon Teil der Planfeststellungsunterlagen, so dass diesbezüglich nichts zu veranlassen ist.

Hinsichtlich des neu hinzu gekommenen Satzes hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Auflage verfügt.

Das Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern erklärte mit Stellungnahme vom 13.06.2020, bei der Unterfahrung der Bestandstunnel der U3/U6 würden geringere Abstände zu dem Tunnelbauwerk der S-Bahn angestrebt. Dazu sei vor der Ausführung der Arbeiten der Nachweis der Rückwirkungsfreiheit auf die BOStrab-Betriebsanlage vorzulegen. Die bisherigen Auflagen behielten ihre Gültigkeit.

Der Vorhabenträger entgegnete diesbezüglich, dass die aus der geringfügigen Verringerung des Unterfahrungsabstandes resultierenden Auswirkungen auf die Bestandstunnel unter Punkt 1.7.2 im Erläuterungsbericht beschrieben seien. Die bisherigen diesbezüglichen Auflagen des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses würden vollumfänglich auch für die geänderte Tunnelgeometrie umgesetzt. Unter anderem würden entsprechende Nachrechnungen und Nachweise der ausreichenden Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bestandsbauwerke für alle Bauzustände und den Endzustand durchgeführt. Soweit dies mit dem "Nachweis der Rückwirkungsfreiheit auf die BOStrab-Betriebsanlage" gemeint ist, werde der Forderung nach Vorlage vor Ausführungsbeginn zugestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit den Ausführungen der Regierung von Oberbayern in ihrer abschließenden Stellungnahme an, dass durch die Zusicherung des Vorhabenträgers in Kombination mit den Ausführungen der Nachweis der Rückwirkungsfreiheit erbracht ist, sodass diesbezüglich keine weitere Entscheidung erforderlich ist.

B.4.8.5 Zustimmungsverfahren nach BOStrab

Das Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern erklärte mit Stellungnahme vom 13.06.2020, dass für sämtliche Änderungen an der BOStrab-Betriebsanlage ein Zustimmungsverfahren gem. § 60 BOStrab erforderlich sei und bat daher im Rahmen der Planfeststellung rein vorsorglich folgende Nebenbestimmungen aufzunehmen:

- Die Regierung von Oberbayern, SG 31.2 überwacht als technische Aufsichtsbehörde (TAB) nach § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG die Einhaltung der Vorschriften der BOStrab. Sie führt in Erfüllung dieser Aufgaben auch die erforderlichen Prüfungen, Zustimmungsverfahren, die Aufsicht und Inbetriebnahmen (§§ 60, 61, 62 BOStrab) durch und trifft die notwendigen Anordnungen.
- Der TAB sind die erforderlichen Bauunterlagen mindestens 12 Wochen vor Beginn der Bauausführung zur Prüfung vorzulegen.
- Die TAB bedient sich bei der Ausübung der technischen Aufsicht anderer sachkundiger Personen gem. § 5 Abs. 2 BOStrab.
- Die Bauausführung darf nur auf Grund von Unterlagen erfolgen, denen die TAB zugestimmt hat.
- Die geprüften und freigegebenen Bauunterlagen, Prüfberichte, Abnahmeprotokolle und Baustellenbegehungen müssen bei der Baustelle zur Einsicht für die TAB und deren Sachkundigen gem. § 5 Abs. 2 BOStrab vorliegen.
- Der Baubeginn ist der TAB anzuzeigen.

Soweit es sich bei den Ausführungen nicht lediglich um Hinweise zur bestehenden Rechtslage handelt, hat die Planfeststellungsbehörde entsprechende Nebenbestimmungen verfügt.

B.4.9 Belange der Landeshauptstadt München

B.4.9.1 Ingenieurbau

Die Landeshauptstadt München wies in ihrer Stellungnahme vom 10.08.2020 darauf hin, dass im Bereich der geplanten Maßnahme das ehemalige Bachgerinne des Hofgrabenbaches, auch bekannt als Färbergrabenbach (Gew.-Nr.:10/57), verlaufen solle. Das Gerinne sei um ca. 1900 aufgelassen worden. Vor Baubeginn solle eine Abstimmung dazu erfolgen

bzw. seien der Baubeginn sowie die Arbeiten im Bereich der Bauwerke der Abteilung Wasserbau und Bauwerksunterhalt rechtzeitig anzuzeigen.

Der Vorhabenträger erwiderte diesbezüglich plausibel, dass die gegenständliche Planänderung den in der Stellungnahme angesprochenen Bereich Färbergrabenbach nicht berühre. Weitere Abstimmungen bedürfe es davon abgesehen im Übrigen nicht, weil diese bereits im Zuge der Vorabmaßnahmen stattgefunden hätten. Auch berühre die gegenständliche Planänderung die genannten Bauwerke der Abteilung Wasserbau und Bauwerksunterhalt nicht. Soweit aber im Gesamtkontext Abstimmungen erforderlich seien, setze der Vorhabenträger diesen Hinweis um.

Aufgrund dieser Ausführungen des Vorhabenträgers waren keine Regelungen durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich.

B.4.9.2 Gartenbau

Die Landeshauptstadt München (LHM) erbat in ihrer Stellungnahme vom 10.08.2020 folgende Auflagen:

- Zur besseren Prüfbarkeit der Pläne seien die geplanten Baumstandorte und sonstige Flächenveränderungen an der Oberfläche im Plan inkl. Bemaßung darzustellen. Dies sei bereits im Schreiben der Landeshauptstadt München vom 01.08.2018 an die DB Netz AG zur Abstimmung der 4. Planänderung des PFA 2, Bauwasserableitung Marienhof unter Punkt 2 „Baumstandorte und Flächenveränderungen“ gefordert worden.
- Die geplanten Einbringöffnungen an der Oberfläche seien wie zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt München bisher abgestimmt, weiterhin bodenbündig auszuführen. Die Ausbildung der Oberfläche der Einbringöffnungen sei im weiteren Planungsverlauf zwischen dem Vorhabenträger und der Landeshauptstadt München eng abzustimmen.
- Die geplanten Notausgänge an der Oberfläche seien, wie zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt München, bisher abgestimmt, weiterhin bodenbündig auszuführen. Die Ausbildung an der Absicherung der Notausgänge seien im weiteren Planungsverlauf zwischen dem Vorhabenträger und der Landeshauptstadt München eng abzustimmen.

- Die Gestaltung der "Außenhaut" der Aufzüge sowie die an die Aufzüge angegliederte Zu- und Abluft sind im weiteren Planungsverlauf zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt München eng abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat diesbezüglich zugesichert, die finale Oberflächengestaltung, die Gestaltung der Einbringöffnungen, die Oberflächengestaltung hinsichtlich der Notausgänge und die Gestaltung der aufgehenden Elemente mit der LHM (bbz Landschaftsarchitekten) abzustimmen.

Aufgrund dieser umfassende Zusicherung, die in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen wurde, waren weitere Regelungen entbehrlich.

B.4.10 Belange des Bergamtes Südbayern

Das Bergamt Südbayern hat in seiner Stellungnahme vom 29.06.2020 mitgeteilt, dass grundsätzlich keine Einwände gegen die gegenständliche Planänderung bestehen. Zur Forderung, geplante Arbeiten zum Zwecke der Herstellung oder wesentlichen Veränderung von Hohlräumen, die in nicht offener Bauweise unter Tage errichtet werden, dem Bergamt Südbayern rechtzeitig vor ihrer Aufnahme anzuzeigen, hat der Vorhabenträger eine entsprechende Zusage abgegeben, die in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen wurde.

Hinsichtlich der Forderungen nach Erstellung eines Sicherheit- und Gesundheitsschutzplanes sowie eines Flucht- und Rettungsplanes hat der Vorhabenträger plausibel dargelegt, dass den rechtlichen Vorgaben entsprechende Pläne bereits erstellt und den Baufirmen vertraglich auferlegt worden sind. Diese Pläne finden auf die gegenständliche Planänderung Anwendung und werden seit Beginn der Bauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 2 auf der Baustelle vorgehalten.

Hinsichtlich der übrigen Hinweise des Bergamtes Südbayern hat der Vorhabenträger die Umsetzung und Beachtung vollumfänglich zugesichert und erklärt, dass Sprengarbeiten nicht vorgesehen seien. Auch diese Zusicherung wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Änderungen im Grunderwerb im Verhältnis zur Ursprungsplanung sind in den Anlagen 15.1 (Grunderwerbsverzeichnis zur Planänderung) und 15.2 (Grunderwerbspläne) dargestellt.

Bei der Bewertung der von einem Eisenbahnbauprojekt betroffenen Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken - seien sie bebaut oder unbebaut - grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt.

Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber 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.

Die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken wurde so gering wie möglich gehalten.

Eine anwaltlich vertretene Eigentümerin des Grundstücks mit der Flurstücksnummer 1888 (laufende Nr. 78 des Grunderwerbsverzeichnisses) wendet sich dagegen, dass mit der gegenständlichen Planänderung immer noch eine Inanspruchnahme des Grundstücks, wenn auch zu einem kleineren Teil, als in der Ursprungsplanung vorgesehen, erforderlich ist. Es wird insoweit vorgetragen, die geplante Ausdehnung der dauerhaften Dienstbarkeit zur Grundinanspruchnahme erstrecke sich über den Rettungstunnel hinaus in einem Umfang von ca. 3 bis 3,5 m zu Lasten des Grundstückes. Eine technische Notwendigkeit dieser zusätzlichen Inanspruchnahme sei dabei nicht ersichtlich.

In seiner schriftlichen Erwiderung hat der Vorhabenträger die technische Notwendigkeit der Grundinanspruchnahme wie folgt dargelegt: Die individuell ausgebildeten Rettungswege werden in der gegenständlichen Planänderung mit dem bisher 3-schiffigen Tunnelquerschnitt der Bahnsteige zu einem 5-schiffigen Gesamtquerschnitt zusammengeführt. Dies führt im Grundriss zu einer reduzierten Gesamtausdehnung der bergmännischen Tunnelvortriebe und damit zu einer erheblichen Verringerung der Betroffenheit des Grundstückes der Einwenderin. Eine weitere Reduktion der diesbezüglichen Dienstbarkeit ist aus technischer Sicht nicht möglich. Der vorgesehene Abstand der Grenze der Dienstbarkeit zum 5-

schiffigen Querschnitt von ca. 3,0 m bis 3,5 m stellt einen Mindestabstand dar, der z.B. durch Tiefgründungselemente einer möglichen zukünftigen Bebauung nicht unterschritten werden darf. Auf die Eintragung einer diesbezüglichen Dienstbarkeit des Grundstücks im dargestellten Ausmaß kann daher nicht verzichtet werden.

Aufgrund dieser plausiblen Darlegung des Vorhabenträgers ist die Einwendung zurückzuweisen.

Zur weiteren Bebaubarkeit des Grundstückes verweist die Einwenderin darauf, dass im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss festgehalten worden sei, dass je nach zu erwartender zukünftiger unterirdischer Bebauung ein oder zwei Untergeschosse angesetzt worden seien. Hierzu sei darauf hinzuweisen, dass vergleichbar zum Baukörper des unmittelbar angrenzenden Nachbargrundstücks bebaut mit dem „Palais an der Oper“ auch für das Grundstück der Einwenderin zukünftig eine Bebauung mit mindestens zwei Untergeschossen sowie Tiefgarage bautechnisch nicht ausgeschlossen sei. In der näheren Vergangenheit sei hierbei schon einmal die Verbindung beider Gebäude über alle Ebenen geprüft worden.

Die Einwendung in Bezug auf die Bebaubarkeit ist zurückzuweisen. Art. 14 GG schützt nur konkret subjektive Rechtspositionen, die einem Rechtsträger bereits zustehen, nicht dagegen Chancen und Aussichten, auf deren Verwirklichung kein rechtlich gesicherter Anspruch besteht. Bleibt die bauliche Nutzung eines Grundstücks erhalten und wird sie nur hinsichtlich der Art und des Maßes einer zukünftigen, bisher nicht realisierten Bebaubarkeit eingeschränkt, so tangiert das nicht die privatnützige Verwendbarkeit des Grundeigentums an sich. Nur im Falle einer sogenannten „eigentumskräftig verfestigten Anspruchsposition“ greift der Schutz des Art. 14 GG bereits dann, wenn es zwar an einer Verwirklichung der Nutzung fehlt, jedoch die Legalität dieser Nutzung selbst schon Eigentumsschutz genießt. Eine konkrete und verfestigte Bauplanung wurde von der Einwenderin gerade nicht vorgebracht. Dass etwas "bautechnisch nicht ausgeschlossen" ist und "in der näheren Vergangenheit schon einmal eine Verbindung beider Gebäude über alle Ebenen geprüft" worden sei, bedeutet gerade, dass noch keine Baugenehmigung beantragt wurde. Es besteht damit keine gesteigerte Pflicht zur Rücksichtnahme auf etwaige Bauabsichten der Einwender (vgl. BayVGH, Urt. v. 12.12.2016 - 22 A 15.40038, Rn. 31 f. (juris)).

B.4.12 Sonstige Einwendungen Bedenken und Forderungen

Soweit sich ein eingetragener Verein (Münchner Forum Diskussionsforum für Entwicklungsfragen) in seiner Funktion als Fürsprecher für die Allgemeinheit mit Schreiben vom 11.08.2020 gegen die Planänderung vor allem hinsichtlich der Themen Brandschutz, Baulogistik und verkehrliche Konzepte inklusive des Betriebskonzeptes wendet, fehlt es bereits an der Einwendungsbefugnis. Zur Erhebung von Einwendungen ist nach § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur berechtigt, wer durch das Vorhaben in Gestalt der Planänderung in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen berührt wird bzw. berührt werden kann. Nicht einwendungsberechtigt ist damit, wer nur Interessen der Allgemeinheit oder dritter Personen geltend macht (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.11.2006 - 4 A 2001/06, Rn. 20); ebenso nicht Gemeinden, soweit sie lediglich Rechte oder Interessen ihrer Bürger geltend machen oder Verbände, soweit sie sich auf Belange ihrer Mitglieder stützen (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 73 Rn. 71, 18. Auflage, 2017). Eine Populärbeteiligung sieht das Gesetz nicht vor. Tatsächlich beruft sich der Einwender nicht auf eine eigene Betroffenheit als juristische Person, sondern auf die Rechte der Bürger und der Benutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs im Allgemeinen. Er ist auch kein anerkannter Umweltverband. In der Folge fehlt mangels Berufen auf eine eigene Betroffenheit die Einwendungsbefugnis. Im Übrigen sind die erhobenen Einwendungen auch inhaltlich aus den folgenden Gründen zurückzuweisen:

Der Einwender rügt, dass die in der Süddeutschen Zeitung vom 19.06.2020 unter Nr. 139 veröffentlichte amtliche Bekanntmachung die Anstoßfunktion nicht erfülle. Die Formatierung sei so klein gewesen, dass Text nur mit Hilfe einer Lupe gelesen werden konnte. Damit liege in Bezug auf die erheblich reduzierte "Anstoßwirkung" ein wesentlicher Verfahrensfehler vor, der nur durch Wiederholung der Amtlichen Bekanntmachung in lesbarer Formatierung geheilt werden könne. Es werde auf die BVerwG Entscheidung vom 06.06.2019 BVerwG 4CN 7.18 verwiesen.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen, da die Bekanntmachung fehlerfrei erfolgte. Die Anstoßfunktion ist - auch gegenüber dem Einwendungsführer - gewahrt. Denn er hat die Bekanntmachung gerade zum Anlass genommen, Einwendungen gegen das Vorhaben zu erheben (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.11.2006 - 4 A 2001/06, Rn. 22 (juris); Urt. v. 24.11.2011 - 9 A 24/10, Rn. 14 (juris)). Dies zeigt, dass die Bekanntmachung im dargestellten Format lesbar war und ihre Anstoßfunktion erfüllte. Das Urteil, auf das der Einwendungsführer verweist, beschäftigt sich zudem vorwiegend mit der Darstellung von Umweltinformationen in Bekanntmachungen. Es stellt klar, dass die Bekanntmachung eine Anstoßfunktion erfüllt,

was keinen weiteren Erkenntnisgewinn bietet. In welcher Form die Bekanntmachung in Zeitungen abgedruckt werden muss, so sie denn abgedruckt wird, behandelt das Urteil BVerwG Entscheidung vom 06.06.2019 BVerwG 4CN 7.18 nicht.

Die Einwendungen zum Brandschutz werden in Kapitel 4.6 dieses Beschlusses abgehandelt.

Zu den Themen Baugestaltung und Verkehrsbelastung trägt der Einwender vor, dass sich die Baugrube erheblich vergrößere und sich damit die Beeinträchtigungen für Anwohner und Passanten, Umwelt und Stadtklima in erheblichem Maße verschärfen. Die Zahl der Fahrten werde sich um ca. 19.000 auf mindestens 96.000 erhöhen. Es sollte ein neues Bauablauf- und Entsorgungskonzept zum Schutz der Bevölkerung erarbeitet werden. Es werde ein Transport der Aushubmassen über den Streckentunnel als Transporttunnel favorisiert. Dadurch könnte der Abtransport von 650.000 Tonnen Aushubmaterial ersetzt werden. Die Lösung des unterirdischen Abtransports wäre auch mindestens 20 Millionen Euro günstiger.

Diesbezüglich hat der Vorhabenträger inhaltlich erwidert, dass es zwar zutreffend sei, dass sich die Aushubmassen erhöhten (geänderte Geometrie der Baugrube), gleichzeitig sei aber auch das Bauablauf- und Entsorgungskonzept entsprechend angepasst worden. Auch werde die Dimensionierung der Baugrube im Erläuterungsbericht nachvollziehbar erläutert. Auch werde im angepassten Entsorgungskonzept der Aushub zur Bereitstellungsfläche "Strasser-Gelände" (München-Langwied) transportiert. Die Schwierigkeiten des innerstädtischen Abtransports der Aushubmassen seien dem Vorhabenträger sehr wohl bewusst. Es seien alle möglichen Alternativen in die Abwägung mit einbezogen worden. Bis zur Verwendung des Streckentunnels als Transporttunnel seien mindestens 3 Jahre reine Bauzeit und ein entsprechender Vorlauf für Planung und Arbeitsvorbereitung anzusetzen. Die vom Einwender beschriebene Vorgehensweise („unterirdischer Abtransport der Aushubmassen“) sei im Projekt intensiv betrachtet, wäre aber erheblich komplexer als das beschriebene „einfache Neuordnen der Lose“ und führe in der beschriebenen Version insgesamt zu einer deutlichen Verlängerung der Gesamtdauer der Bauzeit. Auch wären Wechselwirkungen, Abhängigkeiten und Unterbrechungen der Herstellung der Stationen Marienhof und Hauptbahnhof und der Streckentunnel zu erwarten, würden die Aushubmassen unterirdisch abtransportiert werden. Das unterirdische Konzept würde aufgrund der Wechselwirkungen und der Bauzeitverzögerungen auch zu wirtschaftlich nicht kompensierbaren

Aufwendungen führen. Durch die gegenständliche Planänderung werde der planfestgestellte Zustand nicht verschlechtert. Die beantragte Variante reduziere unter anderem den LKW-Verkehr und die damit verbundenen Immissionen um ca. 8%.

Aufgrund dieser überzeugenden Erwiderng des Vorhabenträgers ist der Einwand zurückzuweisen.

Soweit sich der Einwender gegen das Betriebskonzept insgesamt wendet und u.a. eine signifikante Erhöhung der S-Bahn-Kapazitäten perspektivisch im 10-Minuten-Takt fordert, ist diese Einwendung zurückzuweisen, weil sie sich nicht auf den Gegenstand dieser Planänderung bezieht.

B.5 Gesamt abwägung

Am Gesamtvorhaben in Gestalt der antragsgegenständlichen Änderung besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Durch die Vorhabensplanung und die Regelungen im verfügbaren Teil dieses Beschlusses konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange und Rechte in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt wurden. Die gegenständliche Planänderung ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München
erhoben werden.

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

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle München
München, den 24.06.2021
Az.: 65113-651pä/004-2018#016

Im Auftrag

(Dienstsiegel)