



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg
Az: 651ppe/008-2021#011
Datum: 18.01.2022

Plangenehmigung

gemäß § 18 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG

für das Vorhaben

„Neubau eines Schalthauses auf dem Hausbahnsteig

im Bahnhof (Bf) Ingolstadt Hbf

auf der Strecke 5501 München – Treuchtlingen“

**Vorhabenträgerin:
DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim**

Auf Antrag der DB Station&Service AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG folgende

Plangenehmigung:

A. Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Neubau eines Schalthauses auf dem Hausbahnsteig im Bahnhof (Bf) Ingolstadt Hbf auf der Strecke 5501 München – Treuchtlingen“ wird genehmigt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 14.09.2021 (18 Seiten inkl. Deckblatt)	
2.1	Übersichtslageplan vom 14.09.2021, Maßstab 1:5.000	Nur zur Info
2.2	Übersichtslageplan vom 14.09.2021, Maßstab 1:25.000	Nur zur Info
2.3	Übersichtslageplan vom 14.09.2021, Maßstab 1:100.000	Nur zur Info
3.1	Lageplan vom 06.09.2021, Maßstab 1:200	
4.1	Bauwerksverzeichnis vom 14.09.2021 (2 Seiten inkl. Deckblatt)	
7.1	Bauwerksplan (Grundriss/Draufsicht) vom 14.09.2021, Maßstab 1:50	
7.2	Bauwerksplan (Querschnitte & Ansichten) vom 14.09.2021, Maßstab 1:50	
9.1	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.09.2021, Maßstab 1:250	Nur zur Info
10.1	Geotechnischer Bericht vom 20.02.2002 (zum barrierefreien Umbau des Bf Ingolstadt Hbf)	Nur zur Info
11.1	Fachtechnische Stellungnahme zum Brandschutz vom 04.08.2021 (23 Seiten)	Nur zur Info
11.2	Flimas-Plan vom 03.09.2021, Maßstab 1:1.000	Nur zur Info
11.3	Kampfmittelvorerkundung vom 17.06.2019 / 09.08.2019	Nur zur Info

A.3 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

- A.4.1 Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Regelungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2, zu beachten.
- A.4.2 Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen sind durch geeignete Baumaßnahmen zu vermeiden. Versorgungsleitungen sind soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, in Absprache mit den Leitungseigentümern und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Die bestehenden vertraglichen Regelungen zwischen den Leitungseigentümern und der Deutschen Bahn AG sind zu beachten.
- A.4.3 Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme anfallender Abfall ist mit Beginn der Baumaßnahme sukzessiv zur Verwertung oder ordnungsgemäßen Entsorgung schnellstmöglich zu beseitigen. Eine Zwischenlagerung des Abfalls, die über die nach Ziff. 8.12 im Anhang der 4. Bundesimmissionsschutzverordnung genehmigungsfreie Lagerung auf dem Gelände der Entstehung bis zum Einsammeln hinausgeht, darf nicht erfolgen.
- A.4.4 Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind in der aktuellen Fassung zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.4.5 Baubeginn und Fertigstellung des plangenehmigten Vorhabens sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Dazu sind die vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Vordrucke zu verwenden. Mit der Fertigstellungsanzeige ist vom Vorhabenträger zu erklären, dass dieser die mit der Plangenehmigung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat.

A.5 Zusagen

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese einzuhalten. Sie sind nur insoweit Gegenstand dieses Bescheides, als sie ihren Niederschlag in den genehmigten Planunterlagen gefunden haben oder in der Plangenehmigung nachfolgend dokumentiert sind.

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

Die Plangenehmigung ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Kosten dieses Bescheides trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Die verfahrensgegenständliche Planung hat den Neubau eines Schalthauses auf dem Hausbahnsteig im Bf Ingolstadt Hbf auf der Strecke 5501 München – Treuchtlingen zum Gegenstand.

Das geplante Schalthaus soll auf dem Hausbahnsteig (Bahnsteig A) am Gleis 1 unter dem vorhandenen Bahnsteigdach errichtet werden.

Das Gebäude ist mit einer Grundfläche von 45 m² und den Abmessungen 5,60 m x 8,20 m x 2,64 m (l x b x h) konzipiert. Es wird in konventioneller Bauweise aus Ort beton und Mauerwerk hergestellt. Das Schalthaus ist flachgegründet, wobei die Bodenplatte als Kabelboden dienen soll.

Das Dach besteht aus einer Betondecke (auf der die Außeneinheiten der Kälteanlagen montiert werden), die ein Gefälle von 2 % in Richtung Norden aufweist. Die Entwässerung erfolgt über eine an der Nordseite angebrachte Rinne, die über ein Fallrohr in die vorhandene Bahnsteigentwässerung mündet.

Das eingeschossige Bauwerk verfügt über insgesamt 5 fensterlose Räume, die von außen jeweils separat über eine Stahltür erreichbar sind. Zwischen den Räumen besteht – mit Ausnahme von Kabelöffnungen im Fuß- und Kopfbereich – keine Verbindung. In den Räumen soll die bahnrelevante Technik (elektrotechnische Anlagen, ITK-Anlagen, etc.) untergebracht werden, die sich bislang noch im Untergeschoss des vorhandenen Empfangsgebäudes befindet.

Die entsprechenden Elektrizitäts- und Kommunikationskabel werden durch Öffnungen an der Außenwand unter GOK eingeführt. Ferner wird ein Kondensatanschluss für die notwendigen Kälteanlagen hergestellt, der als Grundleitung bis zum nächstgelegenen Regenwasserschacht geführt wird (in diesen werden keine Schmutzwässer eingeleitet). Ein Trinkwasseranschluss ist nicht geplant.

Für den Bau des Schalthauses müssen drei Informationstafeln abgebaut werden, die anschließend an den gefliesten Außenwänden des Schalthauses angebracht werden sollen.

Bezüglich der näheren Details und weiteren Maßnahmen wird im Übrigen auf den Erläuterungsbericht vom 14.09.2021 – plangenehmigte Unterlage 1 – und die weiteren genehmigten Unterlagen verwiesen.

B.1.2 Verfahren

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 01.09.2021, Az. I.SP-S-ROS, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Neubau eines Schalthauses auf dem Hausbahnsteig im Bf Ingolstadt Hbf auf der Strecke 5501 München – Treuchtlingen“ beantragt. Der Antrag ist am 17.09.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, eingegangen.

Nachdem die Antragsunterlagen seitens der Vorhabenträgerin partiell überarbeitet und vervollständigt worden waren, beteiligte die Plangenehmigungsbehörde mit Schreiben vom jeweils 29.10.2021, Az. 65134-651ppe/008-2021#011, die in ihrem jeweiligen Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange.

Folgende Stellungnahmen wurden abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Ingolstadt Stellungnahme vom 24.11.2021, ohne Az.
2.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) Stellungnahme vom 01.12.2021, ohne Az.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). 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.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 Satz 1 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG).

Zu den Betriebsanlagen i.S.d. § 18 AEG gehören die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, soweit sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind.

Hiernach ist das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Plangenehmigungsbehörde für den Neubau eines Schalthauses auf dem Hausbahnsteig im Bf Ingolstadt Hbf, da dieses der Aufnahme von elektro-, informations- und telekommunikationstechnischen Anlagen dienen soll, die sowohl von der DB Station&Service AG als auch der DB Netz AG (= jeweils Eisenbahnen des Bundes) zur ordnungsgemäßen und sicheren Abwicklung des Reise- bzw. Schienenverkehrs benötigt werden.

B.3 Umweltverträglichkeit

Im Hinblick auf den geplanten Neubau des Schalthauses auf dem vorhandenen Hausbahnsteig im Bf Ingolstadt Hbf sind die Nr. 14.8.3.1 und 14.8.3.2 der Anlage 1

zum UVPG zu beachten, aus denen sich ableiten lässt, dass für den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2000 m² – soweit dieser nicht Teil des Baus eines Schienenwegs nach Nummer 14.7 oder einer Bahnstromfernleitung nach Nummer 19.13 ist – keine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist.

B.4 Materieell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben liegt vor.

Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben lässt sich immer dann bejahen, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist. Sie ist nur dann nicht gegeben, wenn es sich bei dem Vorhaben um einen einigermaßen offensichtlichen planerischen Missgriff handelt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Az. 5 S 591/04). Die Planrechtfertigung ist dabei nicht Teil der behördlichen Abwägungsentscheidung, sondern dieser vorgelagert (siehe BVerwG, Az. 11 A 30/00). Sie ist keine Frage des Planungsermessens, sondern eine Rechtsfrage (BayVGH, Az. 22 A 09.40034). Die Planrechtfertigung wird insbesondere nicht dadurch in Frage gestellt, dass es Planungsalternativen gibt, die je nach Sicht des Beurteilenden ebenso gut oder besser sein mögen; diese sind erst im Zusammenhang mit der vorzunehmenden Abwägung von rechtlicher Bedeutung (siehe dazu BayVGH, Az. 22 A 03.40033 sowie OVG Nordrhein-Westfalen, Az. 20 D 28/09.AK; hinsichtlich der im vorliegenden Fall in Betracht kommenden Varianten wird dementsprechend auf die Entscheidung zu B.4.2.2 zum diesbezüglichen Vorbringen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH verwiesen).

Der Neubau eines Schalthauses auf dem Hausbahnsteig im Bf Ingolstadt Hbf auf der Strecke 5501 München – Treuchtlingen ist vernünftigerweise geboten.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrem Erläuterungsbericht vom 14.09.2021 – plangenehmigte Unterlage 1 – nachvollziehbar ausgeführt, dass in diesem die elektro-, informations- und telekommunikationstechnischen Anlagen untergebracht werden sollen, die sich derzeit noch im Untergeschoss des vorhandenen Empfangsgebäudes im Bf Ingolstadt Hbf befinden. Dieses soll vollständig abgerissen und durch ein

Mehrzweckgebäude ersetzt werden, das die Vorhabenträgerin aktuell in Zusammenarbeit mit einem nicht dem DB-Konzern angehörenden Investor plant.

Damit nun die Versorgung der zur ordnungsgemäßen und sicheren Abwicklung des Bahnverkehrs erforderlichen Betriebsanlagen der DB Station&Service AG sowie der DB Netz AG auch während der Umsetzung dieses Bauvorhabens gewährleistet ist, muss das geplante Schalthaus zuvor fertiggestellt und in Betrieb genommen worden sein.

Zugleich soll vom neuen Schalthaus aus die technische Versorgung der bauzeitlich auf dem Hausbahnsteig ausgelagerten und provisorisch in Containern untergebrachten Geschäfte und Einrichtungen zur Deckung des Reisendenbedarfs bzw. zur Reisendeninformation erfolgen (siehe zu alledem auch a.a.O.: Seite 2 f.).

B.4.2 Stellungnahmen der Behörden und Stellen nebst dazugehöriger Entscheidung der Plangenehmigungsbehörde

1. Stadt Ingolstadt

Mit E-Mail-Schreiben vom 24.11.2021 wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Wie bereits telefonisch besprochen erklären wir hiermit unser Einvernehmen zu dem geplanten o.a. Bauvorhaben.

Entscheidung:

Die Aussage der Stadt Ingolstadt wird zur Kenntnis genommen.

2. Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)

Mit E-Mail-Schreiben vom 01.12.2021 wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Vielen Dank für die Übersendung der Genehmigungsplanung des Vorhabens „Neubau Schalthaus Bf Ingolstadt Hbf“. Als Besteller der Schienenpersonenverkehrsleistungen in Bayern nehmen wir zu den Planungen gerne Stellung.

Das Schalthaus ist etwa in der Mitte des Hausbahnsteigs Gleis 1 vorgesehen. Der geplante Standort dient heute als Verkehrsfläche und wettergeschützte Aufenthaltsfläche. Aufgrund der geplanten Größe und Lage des Schalthauses würde der Neubau zu einer nicht unerheblichen Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Nutzung des Bahnsteigs führen. Vor allem folgende Beeinträchtigungen wären damit verbunden:

- *Reduzierung der nutzbaren Bahnsteigbreite von heute ca. 13,8 m auf ca. 2,10 m zwischen Schalthaus und Gleis und ca. 3,40 m zwischen Schalthaus und Empfangsgebäude (EG). Dadurch werden wichtige Verkehrswege der Station beeinträchtigt:*
 - o *Übergang zwischen den beiden Bahnsteigabschnitten Gleis 1 Nord und Süd,*
 - o *Weg vom Bahnsteig zum Bahnsteigzugang zwischen Parkhaus und EG,*
 - o *Weg vom Bahnsteig zum Parkhaus mit den dort befindlichen Park+Ride-Plätzen und dem öffentlichen WC.*

- *Optisches Hindernis, das die Einsehbarkeit des Bahnsteigs und der oben genannten Wegebeziehungen stark behindert. Dadurch werden die Orientierung und das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste auf dem Hausbahnsteig beeinträchtigt.*

- *Reduzierung der wettergeschützten Wartefläche unter dem Bahnsteigdach. Die zum Warten geeignete Bahnsteigdachlänge wird durch das Schalthaus um ca. 10 % reduziert, ohne dass hierfür ein Ausgleich auf dem Bahnsteig vorgesehen ist.*

Wir können der vorgelegten Planung daher nicht zustimmen und bitten, das Schalthaus an anderer Stelle – möglichst außerhalb der Verkehrsflächen der Verkehrsstation – zu situieren.

Entscheidung:

Der Forderung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH kann nicht entsprochen werden.

Ihr ist dabei darin beizupflichten, dass der Neubau des Schalthauses auf der Nutzfläche des Hausbahnsteigs keine Ideallösung darstellt. Es wäre unzweifelhaft vorzugswürdig, dieses auf einer abseits gelegenen Fläche unterzubringen, die nicht von den Bahnreisenden frequentiert wird. Dies wurde der Vorhabenträgerin seitens der Plangenehmigungsbehörde auch bereits im Rahmen der Antragstellung so kommuniziert und dieser – als Konsequenz hieraus – die Notwendigkeit einer ausführlichen und detaillierten Variantenprüfung vor Augen geführt. In der Folge hat die Vorhabenträgerin in ihrem Erläuterungsbericht vom 14.09.2021 – plangenehmigte Unterlage 1 – eingehend dargelegt, weshalb die von ihr beantragte Variante einer dauerhaften Unterbringungen der technischen Anlagen in einem Schalthaus auf dem Hausbahnsteig als vorzugswürdig einzustufen ist.

Sie hat hierbei im Rahmen einer zweigegliederten Variantenprüfung zunächst in schlüssiger Art und Weise die Vorzüge des von ihr präferierten Standorts dargestellt und die Argumente vorgetragen, die gegen eine „Rückverlagerung“ der technischen Anlagen in das neue Bahnhofs- bzw. Mehrzweckgebäude sprechen. Zudem hat sie nachvollziehbar dargelegt, dass die Verhältnisse am vorgesehenen Standort trotz etwaiger Nachteile dafür sprechen, das Schalthaus – wie beantragt – auf dem südlichen Abschnitt des Hausbahnsteigs zu errichten (siehe zu den vorgenannten Punkten a.a.O.: Seite 4).

Daran anschließend hat sie den von ihr zum Gegenstand des Planrechtsantrags gemachten Standort 3 („Hausbahnsteig Süd“) noch einmal vertieft den vier anderen potentiell in Betracht kommenden Standorten 1 („Gesonderter Raum in der bestehenden Personenunterführung“), 2 („Unterbringung im vorhandenen Basagebäude“), 4 („Hausbahnsteig Nord“) und 5 („Fahrradabstellanlage“) gegenübergestellt. Hierbei ist sie in ebenfalls nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis gelangt, dass die von ihr gewählte Vorzugsvariante als die geeignetste zu erachten ist (siehe dazu a.a.O.: Seite 5 f.).

Auf die gegenständliche Stellungnahme der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH hin wurde die Vorhabenträgerin seitens der Plangenehmigungsbehörde mit E-Mail-Schreiben vom 02.12.2021 zu einer diesbezüglichen Rückäußerung aufgefordert. Diese Aufforderung war mit dem Hinweis verbunden, dass – anknüpfend an die Ausführungen bzw. die Argumentation der Bayerischen Eisen-

bahngesellschaft mbH – noch einmal eingehend auf die Frage des Standorts eingegangen werden sollte.

In ihrer Rückäußerung vom 21.12.2021, Az. I.SP-S-IS2, nahm die Vorhabenträgerin daraufhin noch einmal ausführlich zu dem Vorhaben Stellung. Hierbei erläuterte sie abermals ihre Auswahlentscheidung und vertiefte die bereits zuvor vorgetragene Begründung.

Aus Sicht der Plangenehmigungsbehörde sind hierbei – was den geplanten Standort anbelangt – zwei Argumente von ganz wesentlicher Bedeutung: Zum einen werden die Vorgaben der Ril 813 hinsichtlich der Mindestbahnsteigbreiten auch zukünftig – also auch nach der Realisierung des Schalthauses – eingehalten. In diesem Zusammenhang sei auch auf den nachfolgenden Auszug aus der genannten Rückäußerung verwiesen:

„(...) Die Vorhabenträgerin plant, das Schalthaus in der Flucht der vorhandenen Treppenanlage der Personenunterführung von dem Bahnsteig A zu den Bahnsteigen B, C und D von Ingolstadt Hauptbahnhof sowie dem Ein- und Ausgang von Ingolstadt Hauptbahnhof an der Martin-Hemm-Straße anzuordnen. Der Bahnsteig A von Ingolstadt Hauptbahnhof weist in dem Abschnitt von der Treppenanlage der Personenunterführung bis zu dem Standort des geplanten Schalthauses eine Breite von 14,47 m auf.

Die Treppenanlage zu der Personenunterführung weist eine Außenbreite von 6,94 m auf. Die Breite des Bahnsteigs A von Ingolstadt Hauptbahnhof zwischen der Außenseite der Brüstung der Treppenanlage der Personenunterführung und der Bahnsteigkante beträgt 3,03 m. Die Breite des Bahnsteigs A von Ingolstadt Hauptbahnhof zwischen der Außenseite der Brüstung der Treppenanlage der Personenunterführung und der Außenwand des Empfangsgebäudes von Ingolstadt Hauptbahnhof beträgt 4,46 m.

Das geplante Schalthaus wird eine Außenbreite von 8,17 m aufweisen. Die Breite des Bahnsteigs A von Ingolstadt Hauptbahnhof zwischen der Außenseite des geplanten Schalthauses und der Bahnsteigkante wird 2,86 m betragen. Die Breite des Bahnsteigs A von Ingolstadt Hauptbahnhof zwischen der Außenseite des geplanten Schalthauses und der Außenwand des Empfangsgebäudes von Ingolstadt Hauptbahnhof wird 3,46 m betragen. Nach der Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ (Modul 0201) der Vorhabenträgerin beträgt die Mindestbreite eines Bahnsteigs 2,06 m. Die Planung genügt deshalb den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung im Sinne des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 2 Absatz 1 Satz 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Die Breite des Bahnsteigs A von Ingolstadt Hauptbahnhof zwischen der Außenseite des geplanten Schalthauses und der Bahnsteigkante wird die Breite des Bahnsteigs A von Ingolstadt Hauptbahnhof zwischen der Außenseite der Brüstung der Treppenanlage der Personenunterführung und der Bahnsteigkante nur um 0,17 m unterschreiten. Eine Beeinträchtigung „wichtige(r) Verkehrswege der Station“ ist deshalb bereits vom Ansatz her ausgeschlossen.

Die Breite des Bahnsteigs A von Ingolstadt Hauptbahnhof zwischen der Außenseite des geplanten Schalthauses und der Außenwand des Empfangsgebäudes von Ingolstadt Hauptbahnhof wird die Breite des Bahnsteigs A von Ingolstadt Hauptbahnhof zwischen der Außenseite der Brüstung der Treppenanlage der Personenunterführung und der Außenwand des Empfangsgebäudes von Ingolstadt Hauptbahnhof um 1,00 m unterschreiten. Eine Beeinträchtigung „wichtige(r) Verkehrswege der Station“ ist trotzdem nicht zu erwarten. Der weit überwiegende Teil der Fahrgäste der Eisenbahnverkehrsunternehmen bewegt sich zwischen dem Empfangsgebäude und der Treppenanlage der Personenunterführung. Der Teil der Fahrgäste der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der sich in der Längsrichtung auf dem Bahnsteig A von Ingolstadt Hauptbahnhof bewegt, ist weitaus geringer. Die Vorhabenträgerin beobachtet keine wiederkehrenden Stauungen von Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen in dem Bereich der Treppenanlage der Personenunterführung auf dem Bahnsteig A von Ingolstadt Hauptbahnhof. Sie erwartet nach der Errichtung des geplanten Schalthauses deshalb auch keine Stauungen von Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen in dem Bereich des geplanten Schalthauses auf dem Bahnsteig A von Ingolstadt Hauptbahnhof (...).“

Zum anderen sind auch keine erheblichen Auswirkungen auf den Reisendenkomfort zu erwarten. Was die Reisendenströme und deren Fortkommen anbelangt, kann hierbei ebenfalls auf den voranstehenden Auszug aus der Rückäußerung vom 02.12.2021 verwiesen werden. Zudem hat die Vorhabenträgerin glaubhaft dargelegt, dass die für das Schalthaus beanspruchte Fläche insgesamt 1,94 % der Grundfläche des Hausbahnsteigs und zugleich 3,79 % der unterhalb des Bahnsteigdaches gelegenen Fläche ausmacht. Sie gelangt auf Basis dieser Zahlen zu dem durchaus plausiblen Schluss, dass die Realisierung des Schalthauses auch insoweit zu keinen relevanten nachteiligen Auswirkungen für die Reisenden führt.

Abschließend bleibt daher - wie bereits eingangs festgestellt – festzuhalten, dass eine alternative Lage des Schalthauses außerhalb der Verkehrsfläche des Hausbahnsteigs ohne Zweifel wünschenswert wäre. Aufgrund des Fehlens einer gleichermaßen oder gar besser geeigneten Alternative stellt sich die Planung

der Vorhabenträgerin – sowohl was die Lage des Schalthauses auf dem Hausbahnsteig an sich als auch was dessen konkrete Positionierung anbelangt – unter Abwägung aller Gesichtspunkte als die angemessenste Lösung dar, um den mit dem Vorhaben verbundenen Zweck erreichen zu können.

B.4.3 Einwendungen der Betroffenen und sonstigen Einwender

Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche Drittbetroffenheiten vor.

Insbesondere wird für die Umsetzung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens weder temporär noch dauerhaft Fremdgrund in Anspruch genommen.

Ferner hat die Vorhabenträgerin in ihrem Erläuterungsbericht vom 14.09.2021 – plangenehmigte Unterlage 1 – bestätigt, dass das Vorhaben konzernintern abgestimmt ist (siehe a.a.O.: Seite 14).

B.5 Gesamtabwägung

B.5.1 Am gegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Plangenehmigungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

B.5.2 Unter B.3 wurde ausgeführt, dass für den Neubau eines Schalthauses auf dem Hausbahnsteig im Bf Ingolstadt Hbf keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

B.5.3 Die am Verfahren beteiligte Stadt Ingolstadt hat ihr Einvernehmen zu dem geplanten Neubauvorhaben erklärt.

Soweit die ebenfalls beteiligte Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH der vorgelegten Planung nicht zugestimmt und darum gebeten hat, das Schalthaus an eine andere Stelle zu verlegen, wurde unter B.4.2.2 ausführlich dargestellt, dass dieser Forderung in Ermangelung einer gleichermaßen oder gar besser geeigneten Alternative nicht entsprochen werden kann. Entgegen deren Auffassung ist vielmehr da-

von auszugehen, dass die verfahrensgegenständliche Planung der Vorhabenträgerin unter Abwägung aller Gesichtspunkte die angemessenste Lösung darstellt, um den mit dem Vorhaben verbundenen Zweck zu erreichen.

Im Hinblick auf die Belange der Spartenträger wird die Vorhabenträgerin noch einmal ausdrücklich auf die festgesetzte Nebenbestimmung A.4.2 aufmerksam gemacht, die dem Interessenschutz der betroffenen Versorgungsträger dient.

Ferner hat diese die festgesetzte Nebenbestimmung A.4.3 zu beachten, die eine ordnungsgemäße Verwertung bzw. Entsorgung des im Zusammenhang mit der Baumaßnahme anfallenden Abfalls sicherstellen soll.

Hinsichtlich der Anforderungen des Brandschutzleitfadens für Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes hat die Vorhabenträgerin in ihrem Erläuterungsbericht vom 14.09.2021 – plangenehmigte Unterlage 1 – nachvollziehbar ausgeführt, dass gemäß der IVE-Studie auch nach dem Neubau des Schalthauses weiterhin Fluchtmöglichkeiten in ausreichender Breite vorhanden sind (siehe dazu a.a.O.: Seite 14 sowie die beiden Bauwerkspläne vom jeweils 14.09.2021 – plangenehmigte Unterlagen 7.1 und 7.2).

Andere öffentliche Belange, die durch das Vorhaben berührt sein könnten, sind nicht erkennbar.

B.5.4 Es ergeben sich keine Anhaltspunkte für irgendwelche Drittbetroffenheiten.

Für die Realisierung des geplanten Vorhabens wird weder temporär noch dauerhaft Fremdgrund beansprucht.

Die Vorhabenträgerin wird durch die festgesetzte Nebenbestimmung A.4.1 nochmals explizit auf ihre Pflicht zur Einhaltung der Regelungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2, hingewiesen.

Die konzerninterne Abstimmung ist nach Aussage der Vorhabenträgerin erfolgt.

B.5.5 Insgesamt ist daher festzustellen, dass das plangenehmigte Vorhaben mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar ist. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Plangenehmigung gemäß § 74 Abs. 6 Satz 1 VwVfG liegen somit vor.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Kostenentscheidung

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23, 80539 München**

erhoben werden.

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

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Nürnberg, den 18.01.2022
Az. 651ppe/008-2021#011**