



Planfeststellungsbeschluss

2. S-Bahn-Stammstrecke
Planfeststellungsabschnitt 3 A

München Ost (S-Bahn) /
München Leuchtenbergring

INHALTSVERZEICHNIS

A.	Verfügender Teil	1
I.	Feststellung des Planes.....	1
II.	Planunterlagen	1
III.	Planänderungen und Planergänzungen.....	5
1.	Planfestgestellte Änderungen und Ergänzungen.....	5
2.	Kennzeichnung der Änderungen und Ergänzungen	6
IV.	Wasserrechtliche Entscheidungen.....	6
1.	Beschränkte Erlaubnis gemäß Art. 17 BayWG.....	6
2.	Gehobene Erlaubnisse gemäß Art. 16 BayWG	7
V.	Nebenbestimmungen und Hinweise	8
1.	Unterrichtungspflichten	8
2.	Immissionsschutz.....	8
2.1	Passiver Schallschutz.....	8
2.2	Baubedingte Immissionen	8
3.	Naturschutz und Landschaftspflege	10
4.	Gewässerschutz	11
5.	Bodenschutz und Abfallrecht.....	14
6.	Denkmal- und Bodendenkmalpflege	16
7.	Straßen, Wege und Zufahrten.....	16
8.	Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter	17
9.	Grundinanspruchnahme.....	19
VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge, Forderungen, Bedenken und Hinweise; Zusagen des Vorhabensträgers	20
VII.	Bauausführungsplanung.....	20
1.	Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes.....	20
2.	Anlagen Dritter	20
VIII.	Kostenentscheidung	21
B.	Sachverhalt.....	21
I.	Beschreibung des Vorhabens	21
1.	Allgemeines	21
2.	Beschreibung des heutigen Zustandes im Planfeststellungsabschnitt.....	21
3.	Beschreibung des künftigen Zustandes im Planfeststellungsabschnitt	22
4.	Korrespondierende Planungen.....	23
4.1.	Planungen der DB AG.....	23
4.2.	Planungen Dritter	23
II.	Vorgängige Planungsstufen.....	24
III.	Verfahrensablauf	24
1.	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	24
2.	Anhörungsverfahren.....	24
2.1	Beteiligung der Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange.....	24
2.2	Öffentliche Planauslegung.....	25
2.3	Erörterung	25
2.4	Niederschrift über den Erörterungstermin und abschließende Stellungnahme der Regierung von Oberbayern.....	26
C.	Begründung	27
I.	Verfahrensrechtliche Bewertung	27
1.	Rechtsgrundlagen.....	27
2.	Zuständigkeit.....	27
3.	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	28

II.	Umweltverträglichkeitsprüfung (§§ 11 und 12 UVPG)	28
1.	Untersuchungsraum.....	28
1.1	Abgrenzung des Untersuchungsraumes.....	28
1.2	Beschreibung des Untersuchungsraumes	29
2.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	30
2.1	Auswirkungen auf den Menschen.....	30
2.2	Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen	32
2.3	Auswirkungen auf den Boden.....	36
2.4	Auswirkungen auf das Wasser	37
2.5	Auswirkungen auf Luft und Klima	37
2.6	Auswirkungen auf Landschaftsbild und Erholung	38
2.7	Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter	38
2.8	Wechselwirkungen	38
3.	Bewertung der Umweltauswirkungen	40
III.	Materiell-rechtliche Würdigung einschließlich der Entscheidung über Einwendungen, Forderungen und Anträge; Abwägung öffentlicher und privater Belange	42
1.	Planrechtfertigung.....	42
2.	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	43
3.	Abschnittsbildung.....	43
4.	Städtebauliche Belange	45
5.	Immissionsschutz.....	45
5.1	Schall	46
5.2	Erschütterung und sekundärer Luftschall, elektromagnetische Felder	48
5.3	Baubetrieb.....	48
5.4	Entscheidungen über Einwendungen	48
6.	Naturschutz und Landschaftspflege	49
6.1	Rechtsgrundlage	49
6.2	Sachverhalt	50
6.3	Entscheidungen über Einwendungen	50
6.4	Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie	51
7.	Gewässerschutz	51
7.1	Belange der Wasserwirtschaft.....	51
7.2	Wasserrechtliche Erlaubnisse	52
8.	Bodenschutz	53
9.	Abfallwirtschaft.....	53
10.	Denkmal- und Bodendenkmalpflege	55
11.	Baulogistik	55
11.1	Baustellenerschließung	55
11.2	Baufeld und Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen	56
11.3	Verkehrsanbindungen und -beziehungen	57
11.4	Besondere Maßnahmen	57
11.5	Entscheidung über Einwendungen	57
12.	Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter	58
13.	Brand- und Katastrophenschutz	59
IV.	Bauausführungsplanung	59
1.	Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes.....	59
2.	Anlagen Dritter	60
V.	Gesamtabwägung.....	61
VI.	Kostenentscheidung	61
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	62

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABS	Ausbaustrecke
ABSP	Arten- und Biotopschutzprogramm
AEГ	Allgemeines Eisenbahngesetz
ATV-DVWK- Regelwerk A138	Abwassertechnische Vereinigung - Planung, Bau und Betrieb von Anlage zur Versickerung von Niederschlagswasser -
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BauGB	Baugesetzbuch
BayAbfG	Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (Bayerisches Naturschutzgesetz)
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BEVVG	Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung 24. BImSchV – Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung 26. BImSchV – Verordnung über elektromagnetische Felder
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BSchWAG	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht

BW-Nr.	Bauwerksnummer
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
dB(A)	Dezibel, (A-bewertet)
DIN	Deutsches Institut für Normung DIN VDE
DN 300 / 500	Durchmesser 300 mm / 500 mm
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung
FFH	Fauna-Flora-Habitat
Fl.-Nr.	Flurstück-Nummer
FNP	Flächennutzungsplan
GG	Grundgesetz
GOK	Geländeoberkante
HGW	Höchster Grundwasserstand
LAP	Landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LHM	Landeshauptstadt München
mNN	Meter über Normal Null (Meereshöhe)
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PflSchG	Pflanzenschutzgesetz
RGU	Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshaupt München
Ril	Richtlinie
ROB	Regierung von Oberbayern
SWM	Stadtwerke München GmbH

TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VAWs	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung)
VDE	Verein der Elektrotechnik
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBI	Verkehrsblatt
VLärmSchR	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VVAwS	Verwaltungsvorschrift zum Vollzug der Anlagenverordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz)

Auf Antrag der DB ProjektBau GmbH vom 23. September 2004 erlässt das Eisenbahn-Bundesamt aufgrund von § 18 Abs. 1 AEG den folgenden

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Planes

Der Plan für den Neubau der 2. S-Bahn-Stammstrecke, PFA 3 A im Bereich München Ost – München Leuchtenbergring, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus diesem Planfeststellungsbeschluss sowie zwei Bänden Planunterlagen, bei denen es sich im Einzelnen um folgende Unterlagen handelt:

Anlage	Planbezeichnung	Maßstab	Datum	Bemerkung
0	Anlagenverzeichnis			geändert / ergänzt
1	Erläuterungsbericht		02.12.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005
2	Bauwerksverzeichnis		24.09.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005
3	Übersichten			
3.1.0	Legende	o. M.		geändert / ergänzt am 22.11.2005
3.1.1	Übersichtslageplan	1 : 5000	23.09.2004	geändert / ergänzt am 22.11.2005
3.2.0	Legende	o. M.		
3.2.1	Übersichtshöhenplan	1 : 5000/500	23.09.2004	
4	Lagepläne			
4.0	Legende	o. M.		geändert / ergänzt am 22.11.2005
4.1	Lageplan Bau-km 0,7+00 - 1,7+00	1 : 1000	23.09.2004	geändert / ergänzt am 22.11.2005

Anlage	Planbezeichnung	Maßstab	Datum	Bemerkung
4.2	Lageplan ESTW	1 : 1000	23.09.2004	
4.3	Lageplan Bereitstellungsfläche „ehem. Bekohlungsfläche“	1 : 1000	23.09.2004	
4.4	Lageplan Bauweichenverbin- dung Bw 901/903/904, Verschiebung der Weiche 60	1 : 1000	02.12.2005	neue Anlage
6	Charakteristische Querschnitte			
6.1	Querschnitt Bau-km 0,8+30		23.09.2004	
6.2	Querschnitt Bau-km 0,9+20		23.09.2004	geändert / ergänzt am 22.11.2005
6.3	Querschnitt Bau-km 1,0+00		23.09.2004	geändert / ergänzt am 30.09.2005
6.4	Querschnitt Bau-km 1,2+65		23.09.2004	geändert / ergänzt am 30.09.2005
6.5	Querschnitt Bau-km 1,4+85		23.09.2004	geändert / ergänzt am 30.09.2005
8	Ingenieurbauwerke			
8.1	Trogbauwerk Gleis 5n, Stützbauwerk Gleis 6n			
8.1.0	Legende	o. M.		
8.1.1	Trogbauwerk, Lageplan	1 : 500	23.09.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005
8.1.2	Trogbauwerk, Schnitt Portal	1 : 100	23.09.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005
8.1.3	Trogbauwerk, Schnitt Tiefpunkt Gleis 6n	1 : 100	23.09.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005
8.1.4	Baustraße und Hilfsbrücken	1 : 500	23.09.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005
8.1.5	Regelquerschnitt Signalausleger über 2 Gleise	1 : 100	23.09.2004	
9	Anlagen DB Station & Service			
9.1	Bahnhof Leuchtenbergring			
9.1.1	Bahnsteig C, Brücken Bau-km 1,0+40 - 1,2+70	1 : 100	23.09.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005

Anlage	Planbezeichnung	Maßstab	Datum	Bemerkung
9.1.2	Detailplan Bahnsteig Leuchten- bergring Bau-km 1,0+05 - 1,2+71	1 : 250	23.09.2004	geändert / ergänzt am 22.11.2005
10	Hochbauten			
10.1	ESTW			
10.1.1	Lageplan	1 : 250	23.09.2004	
10.1.2	Grundrisse	1 : 100	23.09.2004	
10.1.3	Ansichten, Schnitte	1 : 100	23.09.2004	
11	Anlagen Dritter			
11.2	Ver- und Entsorgungsleitungen (Sparten)			
11.2.1	Lageplan Sparten Dritter, Be- stand und Projekt	1 : 500	23.09.2004	
12	Entwässerung			
12.1a	Erläuterungsbericht Entwässe- rung		16.12.2005	ersetzt Anl. 12.1 vom 24.09.2004
13	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmassen			
13.1	Erläuterungsbericht Aushub- und Abbruchmassen		02.12.2004	
13.2	Übersichtslageplan Bereitstel- lungsfläche	1 : 10000	02.12.2004	
14	Baulegistikkonzept und Zwi- schenlagerflächen			
14.1	Übersichtslageplan - Baulegistik			
14.1.0	Legende	o. M.		
14.1.1	Übersichtslageplan - Baulegistik	1 : 2500	23.09.2005	geändert / ergänzt am 22.11.2005
15	Grunderwerb			
15.1	Grundstücksverzeichnis			geändert / ergänzt am 22.11.2005
15.2	Grunderwerbsplan			
15.2.0	Legende	o. M.		
15.2.1	Grunderwerbsplan Bau-km 0,7+00 -1,7+00	1 : 1000	10.11.2004	geändert / ergänzt am 22.11.2005

Anlage	Planbezeichnung	Maßstab	Datum	Bemerkung
15.2.2	Grunderwerbsplan Bau-km 0,1+29	1 : 1000	10.11.2004	geändert / ergänzt am 22.11.2005
16	Umweltverträglichkeitsstudie			
16.1	Erläuterungsbericht		02.12.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005
16.2	Bestands- und Konfliktplan Bau-km 0,7+00 - 1,7+00	1 : 2000	02.12.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005
16.3	Maßnahmenplan Bau-km 0,7+00 - 1,7+00			- entfällt -
16.4	Bestands- und Konfliktplan Bau-km 1,9+35 - 2,4+35	1 : 2000	02.12.2004	
16.5	Maßnahmenplan Bau-km 1,9+35 - 2,4+35			- entfällt -
17	Brandschutz			
17.1	Maßgebende Eckdaten und Grundsatzanforderungen Bahnhof München Leuchten- bergring			
18	Ingenieurgeologie, Hydrogeolo- gie und Wasserwirtschaft			
18.1	Erläuterungsbericht		24.09.2004	
18.3.0	Legende	o. M.		
18.3.1	Lageplan Baugrunduntersu- chung Bau-km 0,7+00 - 1,6+98	1 : 1000	24.09.2004	
18.3.2	Lageplan Baugrunduntersu- chung Bohransatzpunkte ESTW	1 : 1000	24.09.2004	
18.4.0	Legende	o. M.	24.09.2004	
18.4.1	Ing.-geologischer Schnitt Bau-km 0,7+00 - 1,6+98	1 : 1000/100	24.09.2004	
18.4.2	Ing.-geologischer Schnitt Bau-km 0,0+00 - 1,4+11	1 : 1000/100	24.09.2004	
19	Schalltechnische Untersuchungen			
19.1a	Erläuterungsbericht		10.06.2005	ersetzt Anl. 19.1 vom 02.12.2004

Anlage	Planbezeichnung	Maßstab	Datum	Bemerkung
19.2	Lageplan Schall mit Immissionsarten	1 : 2500	02.12.2004	geändert / ergänzt am 16.12.2005
20	Erschütterungstechnische Untersuchungen			
20.1	Erläuterungsbericht			
21	Umwelt- und Landschaftsplanung			
21.1	Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan		05.09.2005	neue Anlage
21.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan: Bestands- und Konfliktplan Bau-km 0,7+00 - 1,7+00	1 : 2500	02.12.2005	neue Anlage
21.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan / Maßnahmenplan: Bau-km 0,7+00 - 1,7+00	1 : 2500	02.12.2005	neue Anlage
21.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan: Bestands- und Konfliktplan Bereitstellungsfläche	1 : 1000	02.12.2005	neue Anlage
21.5	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan: Bereitstellungsfläche	1 : 1000	02.12.2005	neue Anlage

III. Planänderungen und Planergänzungen

1. Planfestgestellte Änderungen und Ergänzungen

Im Wesentlichen wurden folgende Änderungen und Ergänzungen vorgenommen:

- Trassierungsänderung der Gleise 61 und 62 sowie Ergänzung der temporären Bauweichenverbindung,
- Neusituierung des Schalthauses (BW-Nr. 0.6),
- Baustellenzufahrt ESTW-Modul: wahlweise über Rosenheimer Straße/Friedenstraße bzw. Gammelsdorfer Straße realisiert,
- Baustellenzufahrt Haidenauplatz,
- Bahnentwässerung,
- Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung,
- Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans.

2. Kennzeichnung der Änderungen und Ergänzungen

Die Änderungen und Ergänzungen der Planung, die sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in den planfestgestellten Unterlagen wie folgt gekennzeichnet:

geändert / ergänzt

DB Projektbau GmbH, (Datum)

bzw.

neue Anlage:

DB Projektbau GmbH, (Datum)

IV. Wasserrechtliche Entscheidungen

Im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses nach § 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG gelten die Erlaubnisse und Genehmigungen nach §§ 2, 3, 7, 14 und 31 WHG in Verbindung mit dem BayWG für die Benutzung bzw. den Aus- oder Umbau von bzw. an Gewässern für die in den planfestgestellten Unterlagen dargestellten wasserrechtlichen Sachverhalte im erforderlichen Umfang als erteilt.

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bayerischen Wassergesetzes mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Dem Vorhabensträger werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der folgenden Einzelbestimmungen erteilt. Wasserrechtliche Tatbestände, die sich erst im Laufe der Ausführungsplanung, sowie für die Bauausführung ergeben, sind nach den Vorgaben der zuständigen Fachbehörden zu regeln.

1. Beschränkte Erlaubnis gemäß Art. 17 BayWG

Diese Erlaubnis dient dem Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser sowie dem örtlichen Absenken, Zutagefördern und Ableiten des anfallenden Grund- und Tagwassers während der Bauzeit. Diese Gewässerbenutzung dient der temporären Einbindung von Stützwänden und Verbauten in den Grundwasserstand.

2. Gehobene Erlaubnisse gemäß Art. 16 BayWG

2.1 Gehobene Erlaubnis gemäß Art. 16 BayWG in Verbindung mit §§ 2, 3 und 7 WHG für die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser aus den Entwässerungsanlagen der Bahnkörper folgender Bereiche:

Bereich / Bauwerk	geplanter Zustand
Gleis nach Berg-am-Laim und Gleis Rosenheim – München: km 0,716 – km 0,795	Versickerung vor Ort zwischen den Gleisen mittels Versickerschächten verbunden durch Rohr-Rigolen zur Zwischenspeicherung; Versickerung in quartäre Kiese
Gleis Rosenheim - München (südlich Verbau): km 0,795 – km 1,048	Tiefenentwässerung entlang der Verbauwand mit Versickerung über die Versickerungsanlagen am West- und Ostende des Verbaus
Gleis nach Berg-am-Laim Gleis Rosenheim – München: km 1,048 – km 1,100	Versickerung vor Ort zwischen den Gleisen mittels Versickerschächten verbunden durch Rohr-Rigolen zur Zwischenspeicherung; Versickerung in quartäre Kiese
Gleise von und nach Steinhausen: Km 0,884 – km 1,100	Versickerung vor Ort zwischen den Gleisen mittels Versickerschächten verbunden durch Rohr-Rigolen zur Zwischenspeicherung; Versickerung in quartäre Kiese
Weichenverbindung W 901 - W 902: km 0,960 – 1,054 (Bahnsteiganfang Bahnsteig C)	Versickerung vor Ort zwischen den Gleisen mittels Versickerschächten verbunden durch Rohr-Rigolen zur Zwischenspeicherung; Versickerung in quartäre Kiese
Gleis nach Daglfing (nördlich Bahnsteig C): km 1,054 – km 1,100	Versickerung vor Ort zwischen den Gleisen mittels Versickerschächten, verbunden durch Rohr-Rigolen zur Zwischenspeicherung; Versickerung in quartäre Kiese

2.2 Gehobene Erlaubnis gemäß Art. 16 BayWG in Verbindung mit §§ 2, 3 und 7 WHG für die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser aus Bahnsteig C (nicht überdachter Bereich und Bahnsteigdach).

Ableitung des Niederschlagswassers mittels Rinnen, Einlaufschächten (bzw. über Fallrohre vom Bahnsteigdach) und Sammelleitungen im Bahnsteigbereich mit Anschluss an die Bahnkörperentwässerung (Versickerschächte mit Rohr-Rigolen) und Vorschaltung von Absetzschächten.

2.3 Gehobene Erlaubnis gemäß Art. 16 BayWG in Verbindung mit §§ 2, 3 und 7 WHG für die verbleibende Einbindung von Stützwänden und Verbauten in den Grundwasserstand. Zum Neubau des Trogbauwerkes und des Stützbauwerkes wird zur Sicherung der Baugrube und aus statischen Gründen ein bleibender Verbau durch Bohrpfehlwände auf einer Länge von insgesamt ca. 145 m eingebracht. Durch die im Boden verbleibenden Bohrpfehlwände, die ins Grundwasser eintauchen, entsteht auf einer Länge von ca. 70 m ein Grundwasser-

raufstau. Da die Bohrfahlwände in den darunter liegenden quartären Kiesen unterströmt werden können, ist der Grundwasseraufstau gering.

Anmerkung:

Die aus wasserwirtschaftlicher Sicht erforderlichen Nebenbestimmungen und Hinweise sind im nachfolgenden Abschnitt V, Ziffer 4 enthalten.

V. Nebenbestimmungen und Hinweise

Über die in den Planunterlagen dargestellten Vorkehrungen und Schutzanlagen hinaus werden zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer die folgenden Nebenbestimmungen und Vorbehalte angeordnet und besondere Hinweise gegeben.

1. Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Behörden und Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München,
- der Landeshauptstadt München,
- dem Wasserwirtschaftsamt München und
- den Stadtwerken München GmbH.

2. Immissionsschutz

2.1 Passiver Schallschutz

Der Vorhabensträger hat den Erstattungsberechtigten der grundsätzlich anspruchsberechtigten Wohneinheit - Neumarkterstraße 2, 5. Obergeschoss - die notwendigen Kosten für die nach § 42 BImSchG i.V.m. der 24. BImSchV erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster, ggf. Schalldämm-Lüfter, ggf. Dachdämmungen) auf Antrag zu erstatten.

2.2 Baubedingte Immissionen

2.2.1 Hinsichtlich der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten wird auf die Pflicht zur Einhaltung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen -“ (AVV-Baulärm) verwiesen.

2.2.2 Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, ist eine konkrete Baubetriebsplanung einschließlich einer immissionsschutzrechtlichen Betrachtung vorzulegen. Soweit sich daraus ergibt, dass die für Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften nicht eingehalten werden können, ist dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig eine Planunterlage vorzulegen, in welcher die beabsichtigten Schutzmaßnahmen darlegt werden bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet wird. Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich insoweit eine abschließende Entscheidung vor.

2.2.3 Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen hat der Vorhabensträger durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.

2.2.4 Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zur Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs zu beschränken und ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben.

2.2.5 Dem Eisenbahn-Bundesamt sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten:

- Bauort (km-Angabe „von ... bis ...“),
- Dauer der Arbeiten,
- Art der Arbeiten,
- zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte,
- Bauleiter mit Telefonnummer sowie
- die geplanten Maßnahmen zum Schutz der Anwohner.

2.2.6 Die Notwendigkeit der Nacht- bzw. Sonn- und Feiertagsarbeit ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

2.2.8 Die Versorgung der Baustellen durch Baufahrzeuge ist vorwiegend über Hauptstraßen vorzunehmen. Die Zufahrt der Baufahrzeuge über ruhige Anliegerstraßen darf nur in unumgänglichen Ausnahmefällen und nur tagsüber erfolgen.

3. Naturschutz und Landschaftspflege

3.1 Die konkreten Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit den zuständigen Naturschutzbehörden abzustimmen. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist anschließend der abgestimmte Landschaftspflegerische Ausführungsplan vorzulegen.

3.2 Beginn und Abschluss der Umsetzung von landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, anzuzeigen.

3.3 Bei der Baudurchführung sind die einschlägigen technischen Regelwerke (z.B. DIN 18 920 – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu beachten.

3.4 Soweit möglich, ist mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen bereits mit Beginn des Baus zu beginnen. Sie sollen aber spätestens innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung der neuen Anlage umgesetzt sein.

3.5 Während der Baudurchführung hat der Vorhabensträger eine ökologische Bauüberwachung sicherzustellen. Hierzu sind auch eine exakte Einweisung des Baupersonals und eine ständige Kontrolle bei der Bauausführung erforderlich. Die zuständigen Vertreter sind der Unteren Naturschutzbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, zu benennen.

3.6 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass sich bei der Durchführung von Baumaßnahmen im Bereich besonders sensibler und naturschutzfachlich wertvoller Bestände ein Vertreter der ökologischen Bauleitung ständig vor Ort befindet.

3.7 Mit Baubeginn und danach halbjährlich ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, ein Bericht vorzulegen, der den aktuellen Stand der Umsetzung der Maßnahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung dokumentiert. Der Bericht hat Angaben zur Sicherung der Maßnahmenflächen, zur Durchführung vor Ort und zur Regelung der erforderlichen Pflegemaßnahmen zu enthalten.

3.8 Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist anhand von Bestandsplänen und mit einem Soll-/Ist-Vergleich der Stand der Umsetzungen des planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplans gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde aufzuzeigen.

3.9 Zur dauernden Bestandssicherung der auf den Kompensationsflächen durchgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat der Vorhabensträger die Eintragung einer dinglichen Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzflächen – wenn von den Naturschutzbehörden gewünscht zu Gunsten des Freistaates Bayern (Höhere Naturschutzbehörde) oder der Unteren Naturschutzbehörde – zu erwirken.

3.10 Nach Abschluss der landschaftspflegerischen Arbeiten ist der Planfeststellungsbehörde ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

4. Gewässerschutz

4.1 Die Baumaßnahmen sind plangemäß und fachgerecht nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst von qualifizierten Unternehmen durchzuführen.

4.2 Vertretern des Wasserwirtschaftsamtes muss jederzeit der Zugang zur Baustelle ermöglicht werden.

4.3 Das zuständige Wasserwirtschaftsamt ist über sämtliche wasserwirtschaftlich bedeutsamen Maßnahmen frühzeitig zu informieren und über den Baufortschritt auf dem Laufenden zu halten.

4.4 Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind dem Wasserwirtschaftsamt aktuelle Bestandspläne sämtlicher vorhandener Entwässerungseinrichtungen zu überlassen.

4.5 Die Baustelle ist so zu unterhalten, dass nachteilige Auswirkungen auf die Rechte Beteiligter nicht zu besorgen sind.

4.6 Während des gesamten Baubetriebs, beim Lagern von Baumaterialien und Aushub ist darauf zu achten, dass Abschwemmungen etc. nicht zu besorgen sind, welche die Gewässer nachteilig beeinflussen.

4.7 Wassergefährdende Stoffe, die zur Baudurchführung unabdingbar notwendig sind, sind fachgerecht zu lagern. Die Anwendung dieser Stoffe hat mit besonderer Sorgfalt zu erfolgen. Sofern im Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen errichtet und betrieben werden müssen, sind die einschlägigen Vorschriften des WHG mit der aufgrund des Art. 37 Abs. 1 Satz 4 und Abs. 4 BayWG erlassenen Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VAwS) mit VVAwS zu beachten. Im Einzelfall über diesen Planfeststellungsbeschluss hinausgehende erforderlich werdende Genehmigungen sind noch gesondert zu beantragen.

4.8 Beim wiedererwartenden Austreten wassergefährdender Stoffe hat der Vorhabens-träger unverzüglich die zuständigen Stellen (Kreisverwaltungsbehörde, Wasserwirt-schaftsamt, Feuerwehr, Polizei) zu verständigen.

4.9 Die im Bereich der Baustellenunterkünfte anfallenden Abwässer sind entsprechend dem aktuellen Stand der Technik aufzufangen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

4.10 Um Veränderungen des Grundwasserstandes und Auswirkungen der Bauwasserhal-tung (Absenken, Aufstauen) frühzeitig erkennen zu können wird empfohlen, den Grundwas-serstand vor Baubeginn und während der Bauausführung in nahe gelegenen Grundwasser-messstellen zu beobachten. Grundwassermessstellen bzw. Entnahmebrunnen, die stauende Bodenschichten durchstoßen, sind so auszubauen, dass alle Trennschichten zwischen den einzelnen Grundwasserstockwerken dauerhaft erhalten bleiben. Werden sie wieder aufge-lassen, sind sie, wie auch Bohrungen, so zu verfüllen, dass die Funktion aller Trennschichten erhalten bleibt. Die ordnungsgemäße Herstellung bzw. Verfüllung ist durch fachkundiges Personal zu überwachen und zu bescheinigen.

4.11 Durch die Bohrungen dürfen keine Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden. Das Bohrgerät muss entsprechend beschaffen und sauber sein.

4.12 Beim Baugrubenaushub ist sorgfältig darauf zu achten, ob verunreinigtes Erdreich aus früheren Auffüllungen angetroffen wird. In diesem Fall ist das RGU unverzüglich zu ver-ständigen. Verunreinigtes Aushubmaterial ist gewässerunschädlich zu entsorgen oder zu verwerten. Weitere Auflagen hierzu bleiben vorbehalten.

4.13 Anfallende Abbruch- und Rückbaumaterialien (aus Brücken, Gleisanlagen, Straßen und Wegen etc.) sind den Materialeigenschaften entsprechend ordnungsgemäß zu entsor-gen. Für den Ausbau von Gleisschotter ist ein Untersuchungs- und Verwertungskonzept (Entsorgung oder Widereinbau) mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

4.14 Die Einzelheiten einer eventuell notwendigen Zwischenlagerung von abgetragendem Schotterbett vor Ort sind vorher mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

4.15 Bekannte oder im Laufe der Bauarbeiten erkannte Altlastenflächen bzw. sonstige schädliche Bodenverunreinigungen sind in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt zu erkunden.

4.16 Die vorhandenen Bodendeckschichten mit ihrer wichtigen Schutzfunktion für den quartären Grundwasserleiter sind soweit wie möglich zu belassen, unumgängliche Beein-

trüchtigungen der Bodendeckschichten sind örtlich und zeitlich auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Sämtliche Abtragsflächen sind bis zum Ende der Bauarbeiten so zu gestalten, dass wieder eine geschlossene, schützende Deckschicht mit ausreichender Filterwirkung über dem Grundwasserleiter entsteht, die aber gleichzeitig die Grundwasserneubildung nicht beeinträchtigt.

4.17 Die Versiegelung der Bodenoberfläche z.B. im Bereich neuer Straßen und Wege ist auf das planungsbedingt notwendige Maß (Mindestquerschnitte) zu beschränken.

4.18 Soweit in neu überplanten Bahnflächen, in denen beim früheren Betrieb mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wurde, Entwässerungseinrichtungen vorgesehen werden (z.B. Versickerung), ist vorab gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt nachzuweisen, dass die vorgesehenen Flächen schadstofffrei sind (Sohlbehebungen).

4.19 Bei Bodenverbesserungsmaßnahmen dürfen ohne Zustimmung des Wasserwirtschaftsamts keine wassergefährdenden Stoffe verwendet werden. Solche Maßnahmen sind vor Baubeginn mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

4.20 Die Bauwerke sind bis zum höchsten Grundwasserstand wasserdicht und auftriebssicher auszuführen.

4.21 Für Schäden, die Dritten im Zusammenhang mit der Baumaßnahme entstehen, haftet grundsätzlich der Verursacher.

4.22 Eingriffe in den Untergrund und in das Grundwasser sind – soweit technisch möglich – zu minimieren. Die Grundwasserverhältnisse dürfen (z.B. aufgrund der Bohrpfahlgründungen, auch durch Versickerung) nicht nachhaltig zu Ungunsten Dritter verändert werden.

4.23 Vor Baubeginn ist der Umfang und das Konzept der notwendigen Grundwasserhaltungen mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen. Sollten entgegen dem derzeitigen Planungsstand weitere Grundwassereingriffe und Bauwasserhaltungen notwendig werden, sind entsprechend weitere wasserrechtliche Erlaubnisse zu beantragen.

4.24 Das bei den Baumaßnahmen geförderte oder gesammelte Grundwasser darf nicht verunreinigt werden und ist vor Ort möglichst flächig wieder in den Untergrund zu versickern.

4.25 Alle Stahlspundwände, Stahlprofile, Verbauträger und Bohlen der Baugrubenumschließung sind, sofern dies technisch möglich ist, nach Beendigung der Baumaßnahme zu entfernen.

4.26 Arbeitsräume im quartären Bereich sind mit stark durchlässigem Kies zu verfüllen.

4.27 Für die konstruktive Gestaltung aller Entwässerungseinrichtungen sind dem Wasserwirtschaftsamt München im Rahmen der Ausführungsplanung detaillierte Planunterlagen vorzulegen.

4.28 Bahngräben sind naturnah und versickerungsfähig auszubilden.

4.29 Die Anlagen zur Regenwasserbeseitigung sind entsprechend den Regeln der Technik (z.B. ATV-DVWK-Regelwerk A138) auszuführen.

4.30 In die Anlagen darf nur nicht verunreinigtes Niederschlagswasser eingeleitet werden. Eine Einleitung von Abwässern (z.B. Reinigungswässer) ist nicht zulässig.

4.31 Durch verunreinigte Bodenzonen darf nicht versickert werden. Ggf. ist verunreinigtes Material vor Herstellung von Versickerungsanlagen zu beseitigen oder auszutauschen.

4.32 Die durchzuführenden Arbeiten sind fachgerecht nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik von qualifizierten Unternehmen durchzuführen.

4.33 Die Leitungsgräben von zu verlegenden oder zu sichernden Fernmelde- und Stromkabeln sind mit dem gewonnenen Erdmaterial wieder zu verfüllen, um eine evtl. Drainwirkung der wiederverfüllten Kabelgräben soweit wie möglich zu unterbinden.

4.34 Vor Bauausführung hat sich der Antragsteller über vorhandene Sparten (Strom, Gas, Wasser, Abwasser, Fernwärme, Telekom usw.) und sonstige Anlagen (Brunnen, Sickerschächte, Tunnels usw.) rechtzeitig zu informieren. Für evtl. Schäden haftet der Antragsteller.

5. Bodenschutz und Abfallrecht

5.1 Auszubauende Baumaterialien und technische Anlagen sind ordnungsgemäß entsprechend der gesetzlichen Regelungen zu entsorgen. Bei der Zwischenlagerung von auszubauendem Material ist sicherzustellen, dass die Zwischenlagerung entsprechend der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke, insbesondere zum Schutz des Wassers und des Bodens, durchgeführt wird. Die Entsorgung bzw. Zwischenlagerung ist zu überwachen und zu dokumentieren.

5.2 Wenn bei den Bauarbeiten Altlasten oder altlastenverdächtig Material vorgefunden wird, hat der Vorhabensträger dies unverzüglich der zuständigen Behörde anzuzeigen für die ordnungsgemäße Sanierung Sorge zu tragen.

5.3 Das Referat für Gesundheit und Umwelt [Sachgebiet Altlasten - UW 31] ist mindestens drei Arbeitstage vorher schriftlich über den genauen Beginn der Aushubarbeiten zu informieren. Aus der Bauleitung ist ein verantwortlicher Ansprechpartner zu benennen.

5.4 Auszuhebender Gleisschotter ist entsprechend dem Merkblatt „Entsorgung von Gleisschotter“ des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz zu untersuchen und zu entsorgen. Die Untersuchungsergebnisse sind dem Referat für Gesundheit und Umwelt unverzüglich vorzulegen.

5.5 Wird das Erdreich unter dem Gleisschotter ausgehoben, ist dieses in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt im Vorfeld oder aushubbegleitend schadstofftechnisch zu untersuchen, um einen schadlosen Entsorgungsweg festlegen zu können.

5.6 Für überwachungsbedürftiges und besonders überwachungsbedürftiges Aushubmaterial sind Nachweise entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz in Verbindung mit der Nachweisverordnung zu führen. Die erfolgte Verwertung ist mit Hilfe von Begleitscheinen bzw. Übernahmescheinen zu dokumentieren.

5.7 Die Aushubarbeiten in kontaminationsverdächtigen Bereichen müssen vor Ort von einem fachkundigen Gutachter überwacht werden, der vor dem Hintergrund der Abfallminimierung eine sensorische Trennung der unterschiedlich belasteten Fraktionen vornimmt. Der Separationserfolg ist vor dem Abtransport zu den einzelnen Entsorgungseinrichtungen mit Hilfe aushubbegleitender Analytik zu verifizieren. Art und Umfang der Analytik sind entsprechend den Vorgaben des Referates für Gesundheit und Umwelt und der angefahrenen Entsorgungseinrichtungen festzulegen. Das zu untersuchende Parameterspektrum ist auch der sensorischen Einstufung anzupassen.

5.8 Die Zwischenlagerung von verunreinigten Materialien vor Ort ist so zu gestalten, dass keine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser zu befürchten ist (erforderlichenfalls Befeuchten, Abdecken der Halden mit Planen). Material, das sensorisch als erheblich belastet eingestuft wird, ist ausschließlich auf der versiegelten Fläche zwischenzulagern.

5.9 Wenn Bodenmaterial im Zuge der Bauarbeiten zwischengelagert werden muss, hat dies unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke (DIN-Normen o.ä.) zu geschehen. Soweit Mutterboden von den Baumaßnahmen betroffen ist, ist dieser unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke (DIN-Normen o.ä.) ordnungsgemäß zwischenzulagern.

5.10 Bei der Verwendung von Baumaschinen sowie bei der Lagerung von Baumaterialien ist sicherzustellen, dass Gefährdungen des Bodens vermieden werden. Der Vorhabensträger hat die beauftragten Firmen hierauf besonders hinzuweisen.

5.11 Auf der Bereitstellungsfläche „ehemalige Bekohlungsanlage“ dürfen nur Abfälle gelagert werden, die im Zuge der Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 3 A anfallen.

5.12 Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von besonders überwachungsbedürftigen Abfällen und überwachungsbedürftigen Abfällen zur Verwertung ist die Nachweisverordnung zu beachten.

5.13 Besonders überwachungsbedürftige Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu deren Beseitigung gemäß Art. 10 BayAbfG der Gesellschaft zur Beseitigung von Sondermüll in Bayern GmbH zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige Körperschaft (Landeshauptstadt München) ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.

6. Denkmal- und Bodendenkmalpflege

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass Bodendenkmäler oder archäologische Bodenfunde, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, der Meldepflicht nach Art. 8 DSchG unterliegen und unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen sind.

7. Straßen, Wege und Zufahrten

7.1 Die Zufahrten sowie die Befahrbarkeit der von den Baumaßnahmen betroffenen innerörtlichen Straßen- und Wegeverbindungen während der Bauzeit sind sicherzustellen. Mit Baubeginn des PFA 3 sind die im entsprechenden Planfeststellungsbeschluss festgestellten Regelungen der Baustellenzufahrt zur BE-Fläche nördlich der Bahnanlagen, Anschluss Haidenauplatz, zu beachten. Der MVG ist in Bezug auf die Änderungen der Verkehrsführung zu beteiligen.

7.2 Unvermeidliche Straßensperrungen sind mit den jeweils zuständigen Behörden abzustimmen. Die Verkehrssicherungspflicht und die Unterhaltungspflicht für Behelfsumfahrungen sind in einer gesonderten Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und den jeweils zuständigen Behörden zu regeln.

7.3 Vor Baubeginn ist durch den Vorhabensträger und dem Straßenbaulastträger eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen. Die Kosten für Schäden, die durch die Bauarbeiten an den öffentlichen Verkehrsflächen verursacht werden, hat der Vorhabensträger zu tragen. Die Landeshauptstadt München - Baureferat - führt die Reparaturarbeiten durch und stellt die Kosten der DB AG in Rechnung.

7.4 Die Versorgung der Baustellen durch Baufahrzeuge ist über Hauptstraßen vorzunehmen. Die Benutzung von ruhigen Anliegerstraßen darf nur in Ausnahmefällen erfolgen.

7.5 Die durch die Baumaßnahme verschmutzten Straßen, Wege und Zufahrten sind vom Vorhabensträger oder dessen Beauftragten unverzüglich zu reinigen.

7.6 Soweit im Zuge der Baumaßnahmen eine vorübergehende Änderung oder Verlegung von Grundstückszufahrten während der Bauzeit erforderlich wird, hat der Vorhabensträger diese nach Beendigung der Bauarbeiten entsprechend dem Bestand zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses wiederherzustellen.

7.7 Der Fahrverkehr auf dem Leuchtenbergring muss jederzeit gesichert aufrechterhalten werden. Sollte die Sperrung einzelner Fahrspuren erforderlich werden, kann dies nur für die Nachtstunden in Aussicht gestellt werden. Ebenfalls muss der Fußgänger- und Radverkehr in beiden Fuß- und Radwegunterführungen jederzeit gesichert aufrechterhalten werden. Eine enge Abstimmung ist diesbezüglich zwischen Vorhabensträger und der Landeshauptstadt München erforderlich.

8. Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter

8.1 Allgemein

Die zuständigen Leitungs- und Anlagenträger sind rechtzeitig über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der die Leitungen und Anlagen betreffenden Bauarbeiten zu informieren. Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern (Spartenträgern) und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Entsprechendes gilt für Änderungen und Neuverlegungen von Infrastrukturleitungen.

8.2 Deutsche Telekom AG

Der für die Verlegung und die Sicherung von Fernmeldeanlagen zuständigen Deutschen Telekom AG ist der Baubeginn mindestens 6 Monate vorher mitzuteilen. In den Ausschreibungsunterlagen ist darauf hinzuweisen, dass bei der Bauausführung im Rahmen von auftretenden Kreuzungen und Näherungen von Bahnanlagen mit den Anlagen der Deutschen Te-

lekom AG die geltenden Schutzbestimmungen der DIN VDE und die der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen der Deutschen Bahn AG, der Deutschen Telekom AG und der Vereinigung Deutscher Elektrizitätswerke einzuhalten sind.

8.3 Stadtwerke München GmbH

8.3.1 Allgemeines

Die vorhandene Überdeckung der Versorgungsanlagen der SWM darf sich durch bauliche Maßnahmen sowie Geländemodellierungen nicht verändern.

Die geplanten Baumaßnahmen dürfen im Bereich der Versorgungsanlagen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch die Arbeitsgruppe Aufgrabungskontrolle begonnen werden.

8.3.2 Eisenbahnüberführung Leuchtenbergring

Erdgas

Im westlichen Seitentunnel der EÜ Leuchtenbergunterführung befinden sich im Radweg Erdgasversorgungsleitungen DN 300 und DN 350 (Anlagen Nr. 9.1.1 und 9.1.2 orange sowie im Bestandsplanauszug Erdgas grün eingezeichnet).

Strom

Im westlichen Seitentunnel der Leuchtenbergunterführung liegen im Gehweg 110-kV-Hochspannungskabel und Niederspannungskabel sowie im östlichen Seitentunnel bzw. im Gehweg Lichtwellenleiterkabel sowie Nieder- und Hochspannungskabel (Anlagen Nr. 9.1.1 und 9.1.2 sowie im Bestandsplanauszug Strom braun eingezeichnet).

Wasser

Im östlichen und westlichen Seitentunnel der Leuchtenbergunterführung befinden sich im Radweg Wasserversorgungsleitungen DN 300 (Anlagen Nr. 9.1.1 und 9.1.2 sowie im beiliegenden Bestandsplanauszug Wasser blau eingezeichnet).

Bei Rückbau der beiden bestehenden Treppenaufgänge vom Leuchtenbergtunnel zum bestehenden Bahnsteig und Errichtung des neuen Zugangs auf der Ost- und Westseite des EÜ Leuchtenbergring (Fußgängertunnel) mit Treppen ist auf die vorhandenen, vorgenannten Versorgungsanlagen (Erdgas, Strom und Wasser) entsprechend Rücksicht zu nehmen.

Die Versorgungsanlagen dürfen durch die Baumaßnahmen nicht beschädigt werden.

Hauptwasserleitung HW 6:

Unter dem westlichen neuen Treppenaufgang zu Bahnsteig C verläuft die Hauptwasserleitung (HW 6) DN 900 im Schutzkanal (begehbarer Tunnel), die in den Anlagen Nr. 9.1.1 und 9.1.2 sowie im Bestandsplanauszug Wasser hellblau eingezeichnet ist. Nach Ziffer 2.9 des

Erläuterungsberichtes soll der Verbau direkt über der Hauptwasserleitung (bzw. dem begehbaren Tunnel) enden. Vor Einbringen des Verbaus ist deshalb die genaue Lage der Hauptwasserleitung bzw. des begehbaren Tunnels vor Ort festzustellen.

Die geplanten Baumaßnahmen müssen so durchgeführt werden, dass der Schutzkanal mit der Hauptwasserleitung nicht beschädigt wird.

Ebenfalls ist auf die vorhandenen Beleuchtungskabel auf der West- und Ostseite der Leuchtenbergunterführung (Eigentum des Baureferates Abt. Straßenbeleuchtung) Rücksicht zu nehmen.

8.3.3 ESTW München Ostbahnhof

Bei Errichtung der Toreinfahrt muss auf die vorhandenen Stromversorgungsanlagen auf der Nordwestseite der Friedenstraße entsprechend Rücksicht genommen werden.

8.3.4 Bereitstellungsflächen etc.

Sofern sich im Bereich der geplanten Bereitstellungsflächen, Baustraßen, Baustelleneinrichtungen usw. Versorgungsanlagen der SWM (Erdgas, Fernwärme, Strom und Wasser) befinden, müssen diese entsprechend berücksichtigt werden. Vorhandene Armaturen müssen völlig freigehalten werden und jederzeit zugänglich sein.

9. Grundinanspruchnahme

9.1 Der Vorhabensträger hat im Rahmen des § 22 AEG i.V.m. dem BayEG die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundinanspruchnahme sowie der erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

9.2 Der Vorhabensträger hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in diese Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden und der ursprüngliche Zustand so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird.

9.3 Während der Bauzeit hat der Vorhabensträger sicherzustellen, dass bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken angefahren werden können. Sofern dies in Ausnahmefällen zeitweise nicht möglich sein sollte, sind die Betroffenen rechtzeitig zu unterrichten. Etwaige vorhabensbedingt erforderliche Änderungen oder Verlegungen von Grundstückszufahrten sind den Betroffenen frühzeitig mitzuteilen.

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge, Forderungen, Bedenken und Hinweise; Zusagen des Vorhabensträgers

Einwendungen und Anträge Betroffener bzw. sonstiger Einwender sowie von Behörden und Stellen geäußerte Forderungen, Bedenken und Hinweise werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

Soweit der Vorhabensträger im Verlaufe des Anhörungsverfahrens Zusagen gemacht bzw. Absprachen getroffen hat, um damit Forderungen und Einwendungen Rechnung zu tragen, stehen diese im Regelfall unter dem Vorbehalt der abschließenden Prüfung der Planfeststellungsbehörde sowohl auf ihre Zulässigkeit als auch auf ihre Verträglichkeit mit dem Gesamtvorhaben. Diese Zusagen werden von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Sie sind insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder sie im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert sind.

VII. Bauausführungsplanung

1. Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes

Der Vorhabensträger hat die detaillierten technischen Bauausführungsunterlagen für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erstellen und rechtzeitig vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung vorzulegen. Mit der Ausführung der Bauarbeiten darf erst nach der Freigabe dieser Unterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt begonnen werden. Baubeginn und Fertigstellung einzelner Bauabschnitte und Bauwerke sind dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen.

2. Anlagen Dritter

Der Vorhabensträger hat die Ausführungsunterlagen für Anlagen Dritter in Anwendung der jeweiligen Fachgesetze und Verwaltungsvorschriften den zuständigen Fachbehörden zur Prüfung vorzulegen. Baubeginn und Fertigstellung der Maßnahmen sind der zuständigen Fachbehörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen.

VIII. Kostenentscheidung

Die Kosten (Gebühren und Auslagen) dieses Planfeststellungsbeschlusses hat der Vorhabensträger zu tragen. Der Kostenfestsetzungsbescheid ergeht gesondert.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

1. Allgemeines

Ziel des Freistaates Bayern als Besteller von Nahverkehrsleistungen ist eine Verbesserung des Zugangebotes im S-Bahnnetz München. Dieses soll erreicht werden durch eine Verdichtung des Taktangebotes in der Hauptverkehrszeit. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 1998 zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG ein Vertrag abgeschlossen. Für die Durchführung des mit dem Freistaat Bayern vereinbarten 10-Minuten-S-Bahn-Taktes sind umfangreichen Umbaumaßnahmen im Ostbahnhof erforderlich. Diese Umbauten wurden im so genannten „Spurplanumbau Ostbahnhof“ geplant. Vom Eisenbahn-Bundesamt München wurde hierzu gemäß § 18 Abs. 2 AEG ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt und am 29. April 2003 unter dem Az. 61120 Pap (München Ost Pbf) ein entsprechender Beschluss erlassen.

Die Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke wurden zwischenzeitlich weiter konkretisiert. Es wurde festgestellt, dass im Abschnitt Ostbahnhof - Leuchtenbergring Umbaumaßnahmen im großen Umfang und insbesondere an erst kurz vorher neu errichteten Anlagen durchzuführen sind. Um diese verlorenen Investitionen zu vermeiden, wurden alle für die Einführung des 10-Minuten-Taktes dringend erforderlichen Maßnahmen ermittelt und unter planerischer Berücksichtigung des Platzbedarfes einer 2. S-Bahn-Stammstrecke zum Planfeststellungsabschnitt PFA 3 A zusammengeführt.

2. Beschreibung des heutigen Zustandes im Planfeststellungsabschnitt

Die heutige S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof ist mit rund 1000 Fahrten täglich das Herzstück und gleichzeitig eine Engstelle im gesamten Münchener S-Bahnnetz. Durch die Bündelung der S-Bahnlinien auf der Stammstrecke können sich Störungen im Betrieb auf das gesamte S-Bahnnetz auswirken.

Mit dem Ausbau des S-Bahnnetzes zur Realisierung eines 10-Minuten-Taktes auf bestimmten Linien wird auch die Leistungsfähigkeit der S-Bahn-Stammstrecke von 24 auf max. 30 Züge je Stunde und Richtung erhöht. Ebenso wird im Ostbahnhof ein weiteres Gleis mit Bahnsteigkante (Gleis 5) künftig als S-Bahngleis genutzt werden.

3. Beschreibung des künftigen Zustandes im Planfeststellungsabschnitt

Um weitere Linien mit Taktverdichtungen fahren zu können, sind über die zur Zeit geplanten und in der Umsetzung befindlichen Ausbaumaßnahmen hinaus zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Abschnittes Ostbahnhof – Leuchtenbergring zu gewährleisten bzw. zu erhöhen. Im Zuge der Ertüchtigung für den 10-Minuten-Takt sind Gleisbaumaßnahmen (Neubau von Weichenverbindungen) im Bereich Ostbahnhof – Leuchtenbergring zur Ergänzung der eisenbahnbetrieblichen Möglichkeiten notwendig. Diese Anlagen würden im Zuge der 2. S-Bahn-Stammstrecke erneut überplant. Um verlorene Investitionen soweit als möglich zu vermeiden, ist es vorgesehen, durch Vorziehen von Teilbaumaßnahmen der 2. S-Bahn-Stammstrecke die notwendigen Baumaßnahmen so zu realisieren, dass ein erneuter Umbau nicht mehr notwendig wird.

Zur Einhaltung der zeitlichen Rahmenbedingungen wird der Neubau des ESTW Ostbahnhof bereits im Rahmen des PFA 3 A erforderlich. Da sich die geplanten Gleis-, Weichen- und Signalumbaumaßnahmen voraussichtlich ab 2007 nicht mehr mit der vorhandenen Stellwerkstechnik durchführen lassen.

Folgende Baumaßnahmen sind im PFA 3 A „Leuchtenbergring“ zusammengefasst:

- Neubau des Bahnsteiges C mit den Bahnsteiggleisen 5neu und 6neu, Schaffung eines barrierefreien Zuganges,
- Abbruch des bestehenden Bahnsteiges B (Gleis 3 und 4),
- Einbau mehrerer Weichenverbindungen am Ostkopf des Bft Leuchtenbergring,
- Neubau des Gleises 6 neu westlich des Leuchtenbergring mit teilweiser abgesenkter Gradienten und der notwendigen Stützbauwerke,
- Trogbauwerk des Gleises Abzweig Max-Weber-Platz - Leuchtenbergring ab Tunnelportal,
- Neubau Gl. 61n/62n als Zuführungsgleise für Gleisanschließer,
- Neubau des ESTW.

4. Korrespondierende Planungen

Infolge der Lage der 2. S-Bahn-Stammstrecke im Kern des Knoten München kommt es zu einer Reihe von Abhängigkeiten zu anderen geplanten oder derzeit in Umsetzung befindlichen Maßnahmen.

4.1. Planungen der DB AG

4.1.1 Barrierefreier Ausbau von S-Bahnhöfen in München

Zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG wurde ein Programm vereinbart, das den barrierefreien und komfortgerechten Ausbau einer Reihe von S-Bahnhöfen in München vorsieht. Im Rahmen dieses Programms ist auch der Ausbau des Bf Leuchtenbergring enthalten. Im Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke sollen die Bahnsteiganlagen vollständig umgestaltet und erweitert werden. Die bisher vorgesehenen Maßnahmen werden in der Planung zur 2. S-Bahn-Stammstrecke berücksichtigt.

4.1.2 EÜ Berg-am-Laim

Zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen vor allem für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Berg am Laim / Truderinger Straße ist die Errichtung der EÜ Berg-am-Laim (Geh- und Radwegunterführung) als neue Nord-Süd-Verbindung unter den bestehenden Gleisanlagen in Bahn-km 2,4+27 geplant. Das neue Bauwerk liegt im Abstand von ca. 25 m östlich parallel zu der bestehenden Straßenunterführung Truderinger Straße. Für das Bauvorhaben EÜ Berg-am-Laim wurde mit Schreiben vom 27. Mai 2004 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt. In der geplanten Bauzeit von ca. 15 bis 16 Monaten kann es zu Wechselwirkungen bei der Bereitstellungsfläche „ehemalige Bekohlungsanlage“ mit der gegenständlichen Planfeststellung kommen.

4.2 Planungen Dritter

Zur Verbindung von neuen, nördlich und südlich der Bahn gelegenen Baugebieten und zur Anbindung des Bft Leuchtenbergring wird der Neubau eines Fußgängersteges vom Vorhabensträger geplant. Der Steg soll die gesamten Gleisanlagen bei ca. Bau-km 1,0+45 kreuzen. Der Zugang vom Steg zu den neuen Bahnsteigen A, B und C erfolgt an den westlichen Bahnsteigenden.

Die vorliegende Planung ermöglicht die nachträgliche Erstellung des Fußgängersteges mit Aufzug. Bei Realisierung des Fußgängersteges wird die vorliegende Planung (barrierefreie Erschließung von der EÜ Leuchtenbergring) durch die Planungen des PFA 3 tektiert. Durch

die Landeshauptstadt München wird für den Bereich nördlich der Bahnanlagen ein Bauungskonzept entworfen. Sollte die Realisierung des Fußgängersteiges nicht erfolgen, ist die barrierefreie Erschließung am westlichen Treppenaufgang der EÜ Leuchtenbergring möglich.

II. Vorgängige Planungsstufen

Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde hat das Vorhaben auf Antrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie entsprechend den Antragsunterlagen vom Juli 2003 auf seine Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung in Form einer Offensichtlichkeitsprüfung überprüft.

Mit Schreiben vom 15. September 2003 (Az. 801-8257-4/02) erfolgte die landesplanerische Stellungnahme der Regierung von Oberbayern mit folgendem Ergebnis:

1. Der geplante Neubau der 2. S-Bahn-Stammstrecke entspricht grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung.
2. Für die noch festzulegenden Standorte zur Ablagerung des Ausbruchmaterials behält sich die Regierung eine gesonderte landesplanerische Überprüfung vor.

Die Verwertung des Ausbruchmaterials wurde im Rahmen der Planung untersucht. Näheres ist der Anlage 13 zu entnehmen.

III. Verfahrensablauf

1. Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Für das o. g. Verfahren hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und die Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 16. Dezember 2004 gebeten, das Anhörungsverfahren durchzuführen.

2. Anhörungsverfahren

2.1 Beteiligung der Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 22. Februar 2005 hat die Regierung von Oberbayern das Anhörungsverfahren eingeleitet und gemäß Art. 73 Abs. 3 Satz 1 BayVwVfG die Landeshauptstadt München gebeten, die verfahrensgegenständlichen Planunterlagen einen Monat zur öffentlichen Einsicht auszulegen. Darüber hinaus wurden folgende Träger öffentlicher Belange und Verbände gebeten, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen:

- Landeshauptstadt München,

- Bundeseisenbahnvermögen,
- Wasserwirtschaftsamt München,
- Wehrbereichsverwaltung Süd,
- Stadtwerke München,
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH,
- Bayerisches Landesamt für Umwelt (-schutz),
- Bayerische Eisenbahngesellschaft,
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.,
- Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V.,
- Club Behinderter und ihrer Freunde e.V.,
- Sachgebiet 840 der Regierung von Oberbayern,
- Sachgebiet 201 der Regierung von Oberbayern,
- Sachgebiet 431 der Regierung von Oberbayern.

Die Träger öffentlicher Belange wurden gebeten ihre jeweiligen Stellungnahmen bis zum 28. April 2005 abzugeben.

2.2 Öffentliche Planauslegung

Der Plan wurde von der Stadt München vom 14. März 2005 bis 14. April 2005 zur Einsichtnahme während der gesamten Dienstzeit öffentlich ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt ortsüblich bekannt gemacht. Die Bekanntmachung und die Auslegung wurden seitens der Stadt schriftlich bescheinigt.

2.3 Erörterung

Zu dem Plan sind Stellungnahmen und Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange abgegeben worden. Es war daher ein Erörterungstermin durchzuführen. Der Erörterungstermin wurde für den 29. Juli 2005 festgesetzt.

Dies wurde den beteiligten Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 29. Juni 2005 (Landeshauptstadt München am 24. Juni 2005) unter Beigabe einer Antwort der DB Projektbau GmbH auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt. Die Stadt München hat die Durchführung des Erörterungstermins rechtzeitig ortsüblich bekannt gemacht.

Zu der verfahrensgegenständlichen Planung gingen Stellungnahmen von verschiedenen Verfahrensbeteiligten ein.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen, Empfehlungen oder Hinweise:

Schreiben

- des Bundeseisenbahnvermögens vom 7. April 2005,
- der Wehrbereichsverwaltung Süd vom 4. April 2005.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen, Empfehlungen oder Hinweise:

Schreiben

- der Landeshauptstadt München vom 25. April 2005
- des Wasserwirtschaftsamtes München vom 18. Juli 2005
- der Stadtwerke München Infrastruktur GmbH vom 21. April 2005
- der Stadtwerke München GmbH (Unternehmensbereich Verkehr) vom 25. April 2005
- des Bayerisches Landesamt für Umwelt (-schutz) vom 7. April 2005
- der Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH vom 2. Mai 2005
- des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. Eingang ROB am 15. April 2005
- des Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. vom 15. April 2005
- des Club Behinderter und ihrer Freunde e.V. vom 20. April 2005
- des Sachgebiet 840 der Regierung von Oberbayern vom 19. April 2005
- des Sachgebiet 201 der Regierung von Oberbayern vom 28. April 2005 und
- der Stadtwerke München GmbH - MVG vom 25. April 2005.

Die Regierung von Oberbayern hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 29. Juli 2005 ab 9:00 Uhr im Großen Sitzungssaal der Regierung von Oberbayern erörtert.

Über die Erörterung hat die Regierung von Oberbayern eine Niederschrift erstellt.

2.4 Niederschrift über den Erörterungstermin und abschließende Stellungnahme der Regierung von Oberbayern

Zu dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens hat die Regierung von Oberbayern unter dem 7. Februar 2006 eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt (Az. 31.2-3532.1-541) und der Planfeststellungsbehörde mit den Verfahrensunterlagen und der Niederschrift des Erörterungstermins zugeleitet.

Mit den Ausbaumaßnahmen besteht seitens der Regierung von Oberbayern Einverständnis, wenn die schriftlichen sowie die im Erörterungstermin abgegebenen Zusagen des Vorhabensträgers eingehalten werden und die abschließende Stellungnahme der Regierung von Oberbayern in die Abwägung einbezogen und in angemessener Weise berücksichtigt wird.

C. Begründung

I. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses ist § 18 Abs. 1 AEG. Das Planfeststellungsverfahren richtete sich nach § 20 AEG, im Übrigen nach den §§ 72 ff. VwVfG.

Neben Betriebsanlagen der Eisenbahn wurden auch Maßnahmen an Straßen und Wegen sowie anderen Anlagen planfestgestellt, soweit sie als notwendige Folgemaßnahmen der Ausbaumaßnahme nach § 75 Abs. 1 VwVfG einzustufen waren. 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 und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (so genannte Gestaltungswirkung). Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung macht alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen für Maßnahmen zur Bewältigung von Folgen, die sich aus der zu ändernden Betriebsanlage ergeben entbehrlich (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG - so genannte Konzentrationswirkung).

Gemäß § 14 WHG wurde im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss auch über die Erteilung von wasserrechtlichen Erlaubnissen WHG und dem BayWG entschieden.

2. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, als Planfeststellungsbehörde für diesen Beschluss ergibt sich aus § 3 Abs. 1 Ziffer 1 BEVVG. Zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren (§ 3 Abs. 2 Satz 1 BEVVG) ist die Regierung von Oberbayern.

3. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das gegenständliche Vorhaben ist nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG in Verbindung mit §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG und den Nummern 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Prüfung zur Umweltverträglichkeit umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter:

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Der Vorhabensträger legte die gemäß §§ 73 Abs. 1 VwVfG, §§ 6 Abs. 3 und Abs. 4 UVPG erforderlichen Unterlagen vor. Sie bestehen neben der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 16.1) auch aus der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlagen 19 und 20) sowie der geologischen, hydrogeologischen und wasserwirtschaftlichen Untersuchung (Anlagen 18).

Eine allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 Abs. 3 Satz 2 UVPG findet sich in der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 16.1) der Planunterlagen.

Die Beteiligung der Behörden und Verbände und die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

II. Umweltverträglichkeitsprüfung (§§ 11 und 12 UVPG)

1. Untersuchungsraum

1.1 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Der PFA 3 A ist gekennzeichnet durch die Gleisanlagen zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring. Nördlich und südlich der Gleisanlagen befindet sich innerstädtische Bebauung,

die im Norden durch das Straßenbahndepot der Münchner Verkehrsbetriebe sowie das HVB-Gelände geprägt ist. Im Süden schließt mehrgeschossige Büro- und Wohnbebauung an.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich in West-Ost-Richtung von der Unterführung Berg-am-Laim-Straße - Haidenauplatz bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes bei Bau-km 1,7+00, etwa in Höhe des Abzweiges der Bahnstrecken Richtung Berg am Laim und Steinhausen.

Die südliche Grenze des Untersuchungsraumes umfasst die erste Bebauungsreihe am südlichen Rand des Bahngeländes, die nördliche Grenze wird von der nächstgelegenen Bebauung nördlich des Bahngeländes gebildet.

1.2 Beschreibung des Untersuchungsraumes

Das Untersuchungsgebiet liegt im Naturraum der Münchener Schotterebene, der durch stark wasserdurchlässige Schottermassen aus dem Quartär geprägt wird. Aus klimatischer Sicht ist der Bereich als mäßig feucht und mäßig kühl zu bezeichnen. Während die mittleren Jahrestemperaturen bei 7,5°C liegen, liegt die durchschnittliche Niederschlagsmenge bei ca. 900 mm im Jahr. Der Wind weht hauptsächlich aus Süd-West und West.

Der Untersuchungsraum ist wesentlich geprägt von den Gleisanlagen. Nördlich der Bahnstrecke befinden sich im Wesentlichen Gewerbegebiete in unterschiedlicher Ausprägung. Erst in einem Abstand von ca. 100 m vom südlichen Gleisfeld (Neumarkter Straße) bzw. ca. 200 m vom nördlichen Gleisfeld (Einsteinstraße) ist Wohnbebauung anzutreffen. Dabei handelt es sich meist um Blockrandbebauung mit bis zu fünf Obergeschossen.

Im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München sind die südlich der Bahn gelegenen Flächen östlich des Leuchtenbergrings als Verwaltungsflächen sowie Gewerbeflächen ausgewiesen. Südlich der genannten Verwaltungsfläche schließt entlang des Leuchtenbergrings ein allgemeines Wohngebiet an. Auf der anderen Seite des Leuchtenbergrings ist ein Misch-Kerngebiet enthalten. Nördlich der Bahn schließt westlich des Leuchtenbergrings ein Gewerbegebiet an. Östlich ist ein Sondergebiet für gewerblichen Gemeinbedarf ausgewiesen. In dieser Fläche befindet sich in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen eine Ver- und Entsorgungsfläche.

Im gesamten nördlichen Bereich sollen lt. Flächennutzungsplan vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung getroffen werden. Nahezu der gesamte Bereich nördlich der Bahn im Bereich östlich des Leuchtenbergrings ist dem Flächennutzungsplan zufolge als

Fläche mit Bodenbelastung vermerkt. Die Bahnanlagen sollen als übergeordnete Grünbeziehung entwickelt werden.

Die als Zwischenlagerfläche vorgesehene ehemalige Bekohlungsanlage an der Baumkirchner Straße liegt innerhalb eines Gehölzbereichs, der die Lagerflächen quasi einrahmt. Sie wird im Norden von den Gleisanlagen der DB und im Süden von weiteren Lagerflächen begrenzt. Die Gehölze sind teilweise in der Biotopkartierung aufgenommen. Die Fläche ist im ABSP München als wertvoller Bereich für Heuschreckenfauna benannt.

2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Im Folgenden werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG zusammenfassend dargestellt.

2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingte Auswirkungen auf den Menschen können bei dem Vorhaben durch die Bautätigkeit und den Materialtransport in Form von Lärm, Erschütterungen, Abgasen, Staubentwicklung und Verkehrsbehinderungen entstehen.

Die Zwischenlagerfläche für Aushubmassen liegt unmittelbar an der Baumkirchner Straße südlich der Gleisanlagen der DB und ist im Süden und Westen von Gewerbebetrieben, im Norden von den Gleisanlagen der DB begrenzt. Die östliche Grenze bildet die Baumkirchner Straße. Die Zufahrt zu den Baufeldern erfolgt laut Planung des Vorhabensträgers über vorhandene öffentliche Straßen und Wege sowie über seitlich der Bahntrasse anzulegende Baustraßen.

Aus dem Baustellenbereich sind aufgrund der Entfernung zur nächstgelegenen (Wohn-) Bebauung keine Auswirkungen durch Schallimmissionen oder Staubentwicklungen zu erwarten. Auswirkungen durch den Lkw-Verkehr auf der Baustraße sind ebenfalls aufgrund der Entfernung zur nächstgelegenen (Wohn-) Bebauung nicht in erheblichem Umfang zu erwarten, da die Baustraße in unmittelbarer Nähe der Gleisanlagen verläuft. Aufgrund der hohen Vorbelastung des umgebenden Straßennetzes durch Kfz-Verkehr stellen die dort abgewickelten Massentransporte keine signifikante Erhöhung der Verkehrsbelastung dar. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut sind daher nicht in erheblichem Umfang zu erwarten.

Betriebsbedingte Schallimmissionen

Für die nächstgelegene Bebauung nördlich und südlich des S-Bahnhofs Leuchtenbergring wurde geprüft, ob das Kriterium der wesentlichen Änderung der 16. BImSchV erfüllt ist (siehe Anlage 19.1). Durch die Änderung der Gleislage und der Gradienten der S-Bahn-Gleise werden Immissionspegel aus allen Bahnstrecken in Teilbereichen tags und nachts geringfügig um 0,1 dB(A) erhöht. Südlich des Bahnhofs Leuchtenbergring ist bei einem Anwesen das Kriterium der wesentlichen Änderung erfüllt. Für die weiter entfernten Wohngebiete ist eine Pegelerhöhung durch den erheblichen baulichen Eingriff auszuschließen.

Die Gesamtlärmbelastung aus dem Schienenverkehr beträgt in beiden Bereichen weniger als 60 dB(A) nachts. Unter Berücksichtigung der geringen Schallanteile der S-Bahn ändert sich die Gesamtlärmbelastung aus dem Schienenverkehr in beiden Bereichen nicht.

Aufgrund von Erfahrungswerten an vergleichbaren Netzersatzanlagen sind die Schallemissionen, die von dem ESTW ausgehen, vernachlässigbar. Das eingesetzte Netzersatzaggregat, welches nur im Notfall benutzt wird, liegt unter den Grenzwerten der TA-Luft. Die Abgase werden über einen Schalldämpfer ins Freie geleitet. Die Zu- und Abluft wird über je einen Schalldämpfer angesaugt bzw. ausgeblasen.

Die Vorbelastung durch Straßenverkehrsgeräusche ist deutlich höher als die bestehenden Schienenverkehrsgeräusche. Der Straßenverkehr im Bereich Neumarkter und Einsteinstraße führt bei den Wohngebäuden im Nahbereich dieser Straßen zu Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts.

Am Leuchtenbergring verkehren im Jahr 2020 ca. 96.000 Fahrzeuge. Bei dieser Verkehrsbelastung ergeben sich Emissionspegel von ca. 75 dB(A) am Tag und ca. 64 dB(A) in den Nachtstunden. Die schalltechnische Situation wird vom Straßenverkehrslärm dominiert, der ohne Berücksichtigung der erhöhten Schallemissionen am südlichen Tunnelportal um ca. 20 dB(A) über dem Mittelungspegel des S-Bahn-Verkehrs und um ca. 3 dB(A) über dem Mittelungspegel des gesamten Bahnverkehrs liegt. Eine Summenbetrachtung aus Straßen- und Eisenbahnlärm ergibt praktisch keine Erhöhung der Gesamtgeräuschbelastung infolge des Bauvorhabens. Erhebliche Auswirkungen durch Schallimmissionen sind damit nicht gegeben.

Betriebsbedingte Erschütterungen aus dem Schienenverkehr

Durch die nach Süden verlegten Gleise werden die Erschütterungen nördlich der Bahn abnehmen. Südlich des neuen Bahnsteigs ist zwar eine Erhöhung der Erschütterungswerte zu erwarten, die Erschütterungen werden jedoch aufgrund der Vorbelastung durch den beste-

henden Güterverkehr nicht außerhalb des Gleisfeldes spürbar. Damit sind erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut nicht zu erwarten.

Sekundärer Luftschall

Als Maßstab zur Einhaltung von Grenzwerten für den sekundären Luftschall werden die aus den Vorgaben der 24. BImSchV ableitbaren Innenraumpegel herangezogen. Die Pegel des sekundären Luftschalls während der Vorbeifahrten liegen mit weniger als 30 dB(A) im Bereich der Grundgeräuschpegel innerhalb ruhiger Aufenthaltsräume.

Elektromagnetische Felder

Eine Veränderung der Bestandssituation ist nicht zu erwarten, da im Betriebszustand keine Annäherung der Emissionsquellen an bebaute Bereiche stattfindet. Die Auswirkungen der mit dem Betrieb einer Oberleitung auftretenden elektromagnetischen Felder auf das Schutzgut Mensch sind sehr gering. Die auftretenden Feldstärken, die mit zunehmendem Abstand rasch an Intensität verlieren, liegen weit unter den in der 26. BImSchV und in der DIN / VDE 0848 Teil 4 „Sicherheit bei elektromagnetischen Feldern“ festgelegten zulässigen Grenzwerten. Nach heutigem Stand der Wissenschaft sind durch den elektrischen Bahnbetrieb keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten.

Zusammenfassung

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind insgesamt aufgrund der vorgesehenen Schutzmaßnahmen von geringer (Betriebsphase) und mittlerer Intensität (Bauphase).

2.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen

Die Inanspruchnahme und Veränderung von Flächen durch die Herstellung des Bahnsteigs und der neuen Gleisanlagen (bau- und anlagenbedingt) kann zu einer unmittelbaren Veränderung von Biotopflächen in der Regel mit Lebensraum- und Funktionsverlust durch Neubeanspruchung (Versiegelung, Verdichtung, Überbauung u. ä.) von bisher nicht überbauten Flächen sowie den Verlust des Biotopwertes infolge Verkleinerung führen.

In Hinblick auf die Herstellung der Baustraße und die Baustelleneinrichtungsflächen nördlich des Gleisfeldes sind erhebliche bau- und anlagebedingte Wirkungen nicht zu erwarten, da nur durch Sukzession entstandene Ruderalflächen mit geringem Funktionalem Wert in Anspruch genommen werden. Eine dauerhafte Versiegelung findet mit Ausnahme der Fläche, die durch den Bahnsteigneubau in Anspruch genommen wird, nicht statt.

Auf dem Parkplatz vor dem Siemens-Gebäude am Haidenauplatz werden baubedingt 12 neu gepflanzte, ca. 4 m hohe Eschen entfernt. Aufgrund des geringen Funktionalen Wertes der

Bäume und der Möglichkeit, die Bäume in andere, benachbarte Bereiche zu versetzen, wird der Verlust insgesamt als geringer Beeinträchtigungsgrad gewertet.

Im Gleisfeld wird ein Teil der dort vorhandenen Magerrasenbereiche, die für mehrere Tierarten (v. a. Heuschrecken) wertvolle Lebensräume darstellen, zerstört. Eine vollständige Unterbrechung des Magerrasenverbundes mit Folgen für die Fauna ist aufgrund der Breite des Gleisfeldes in diesem Bereich und den damit verbundenen Ausweichmöglichkeiten für Insekten, Kleintiere etc. nicht zu erwarten. Der Grad der Beeinträchtigung für die Magerrasenstrukturen wird als gering angesehen.

Zwischen Bahn-km 0,8 und Bahn-km 1,3 hat sich zwischen den Gleisen der Fernbahn und der S-Bahn ein durchschnittlich 3 m breiter wärme liebender Ruderalsaum ausgebildet. Aufgrund der Vorbelastung durch die bestehenden Verkehrswege und den zur Gleisfreihaltung praktizierten Herbizideinsatz ist die Bedeutung in der Summe als mittel (siehe hierzu auch unten) einzustufen. Die Ruderalflächen östlich und unmittelbar nördlich des bestehenden Bahnsteigs unterliegen den Freihaltemaßnahmen der DB AG. Ihre Bedeutung ist als gering anzusehen. Die Bedeutung der nördlich des Gleisfeldes vorhandenen schütterten Ruderalflächen wird ebenfalls als gering beurteilt, da diese Flächen einer gewissen Umnutzung unterworfen sind.

Als Ersatz für den Wegfall der Gleise 61 und 62 findet südlich des Wertstoffhofes Truderinger Straße ein Neubau der Gleise 61neu und 62neu statt. Hierbei wird der Gleisneubau im Bereich der bestehenden, rückzubauenden Gleise realisiert. Da es hier zu keiner Versiegelung der Flächen kommt, sich die Seitenflächen der Gleise wieder als Ruderalflächen bzw. Magerrasen ausbilden können und der Magerrasenverbund gewährleistet bleibt, wird der Grad der Beeinträchtigung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere hier als gering angesehen. Zudem unterliegt auch dieser Bereich bereits heute ständigen Veränderungen durch Gleisverlegungen, Herbizideinsatz und Gehölzrückschnitten.

Die Zwischenlagerfläche für Aushubmassen an der Baumkirchner Straße wird im Süden und Osten von zum Teil hochwertigen Gehölzreihen und -gruppen eingesäumt, die teilweise in der Stadtbiotopkartierung München erfasst sind. Die Lagerfläche selbst ist nahezu vollständig vegetationslos. Während der Funktionale Wert der älteren Gehölze als hoch anzusehen ist, kann den nicht bestockten Flächen ein geringer Funktionaler Wert zugewiesen werden. Die Zwischenlagerfläche für Aushubmassen an der Baumkirchner Straße ist zwar im ABSP als wertvolle Fläche für Heuschrecken ausgewiesen, jedoch sind die auf der Lagerfläche anzutreffenden Bedingungen für Heuschrecken ungünstig da sich diese vor allem auf der südlich angrenzenden Fläche aufhalten, die durch eine Mauer von der Lagerfläche getrennt ist. Insgesamt stellt die Fläche aufgrund der Vorbelastung durch die bestehende Nutzung als

Lagerfläche keinen attraktiven Lebensraum für Tiere dar. Der Funktionale Wert der Fläche für Tiere kann daher als gering beurteilt werden.

Betriebsbedingte Wirkungen, die wesentlich über die heute bestehenden hinausgehen, sind aufgrund der hohen Vorbelastung durch den Schienenverkehr in diesem Abschnitt nicht zu erwarten.

In der Summe ist der Beeinträchtigungsgrad für das Schutzgut Pflanzen trotz des zum Teil hohen Funktionalen Wertes als gering anzusehen, da nur Teillebensräume temporär betroffen sind. Es ist zu erwarten, dass sich die derzeitigen Verhältnisse in ähnlichem Umfang in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder von selbst einstellen.

Die Bereiche im Umfeld des Bahnhofs Leuchtenbergring können insgesamt als günstiges Habitat für Insekten, Reptilien, und z.T. auch für kleine Säuger angesehen werden. Unter den verschiedenen Insekten können auch die Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke vertreten sein. Der Funktionale Wert des Planungsgebietes wurde vom Vorhabenträger aus faunistischer Sicht in der Summe als mittel eingestuft.

Im Anhörungsverfahren hat die Unter Naturschutzbehörde die Einstufung der betroffenen Flächen in die Kategorie „Hoher Funktionaler Wert“ gefordert.

Dagegen wurde vom Vorhabenträger (Schreiben vom 12. Oktober 2005) vorgebracht, dass eine Einstufung in die Kategorie „hoch“ den durch den Betrieb mit all seinen Nebenwirkungen belasteten Bereichen die gleiche Qualität zugewiesen würde, wie ungestörten Bereichen. Die Vorbelastung sei in jedem Falle zu berücksichtigen. Die Tatsache, dass sich bestimmte Arten an einen durch Verkehr belasteten Raum gewöhnt haben, rechtfertigt nicht automatisch eine hohe Einwertung dieses Raumes. Auch sei zu differenzieren zwischen nicht oder nur gelegentlich genutzten Gleisanlagen mit keinem oder nur sehr geringen Pflegeaufwand und stark befahrenen Abschnitten mit regelmäßigen Freihaltemaßnahmen und / oder Spritzmitteleinsatz, letzteres trifft auf den hier angesprochenen Bereich zu. Selbst wenn durch das geplante Vorhaben der Lebensraum der Heuschreckenarten beeinträchtigt würde, wäre dies nur als ein temporärer Eingriff zu werten. Der Vorhabenträger führt weiter aus, dass der beurteilte Bereich im Kontext des Gesamtvorhabens „2. S-Bahn-Stammstrecke“ zu sehen ist. Der Bereich westlich des Hauptbahnhofes wurde in der UVS und dem LBP ein Hoher Funktionaler Wert zugeordnet. Dies resultiere aus der wesentlich besseren Ausprägung der Flächen westlich des Hauptbahnhofes im Vergleich zum Bereich Ostbahnhof.

Die LHM bekräftigt in der auf das o. g. Schreiben folgenden Stellungnahme (Schreiben vom 28. Dezember 2005 bzw. 14. Dezember 2005) die Forderung einer Einstufung in die Katego-

rie „Hoher Funktionaler Wert“. Mit einer Bewertung als „mittel“ würde die artenschutzfachliche Bedeutung in einer unzulässigen Weise negiert, zumal es sich bei den vorkommenden Arten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke um nach Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Arten handelt.

Der Vorhabenträger verkennt nicht, dass die Magerrasengesellschaften mit ihrer Pioniervegetation im genannten Abschnitt eine wichtige Lebensgrundlage und Vernetzungsfunktion für die Fauna darstellen (siehe auch oben). Mit der vorgenommenen Bewertung als „mittel“ wird nicht die artenschutzfachliche Bedeutung in einer unzulässigen Weise negiert. Die Bereiche im Umfeld des Bahnhofs Leuchtenbergring werden vom Vorhabenträger insgesamt als günstiges Habitat für Insekten, Reptilien, und z. T. auch für kleine Säuger angesprochen. Explizit genannt wurden die Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke. Dennoch wurde die Bedeutung des Planungsgebietes aus faunistischer Sicht im Durchschnitt als mittel eingestuft. Der Vorhabenträger argumentiert letztlich dahingehend, dass die Vorbelastung des betroffenen Bereiches insgesamt eine Einstufung in die Kategorie „Mittel“ rechtfertigt. Eine vollständige Unterbrechung des Magerrasenverbundes mit Folgen für die Fauna ist aufgrund der räumlich eng begrenzten Baumaßnahme, der Breite des Gleisfeldes in diesem Bereich und den damit verbundenen Ausweichmöglichkeiten für Insekten, Kleintiere etc. nicht zu erwarten. Zudem unterliegt das Gleisfeld bereits heute immer wieder Veränderungen durch Gleisverlegungen, Herbizideinsatz und Unterhaltungsmaßnahmen.

Der in den o. g. Schreiben mehrfach erwähnte Umwelleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes gibt zu den so genannten „Bahnbiotopen“ folgende Hinweise: „Die Beeinträchtigung von sog. „Bahnbiotopen“ (Bahnbrachen, Bahndämme, Randflächen) ist insoweit von der Ausgleichspflicht ausgenommen, als die beeinträchtigende Tätigkeit auch im Rahmen der Unterhaltung und Instandhaltung hätte vorgenommen werden können (insbes. Gehölzrückschnitte im sicherheitsrelevanten Raum, Vegetationsbekämpfung auf dem Oberbau, nicht aber Versiegelung o. ä.). Der ökologische Wert und damit der Kompensationsfaktor schwanken erheblich. Im Regelfall dürften „Bahnbiotope“ durch die ständigen Störwirkungen (Herbizide, Zug, Müll, Vegetationsrückschnitt, Unfall, Verlärmung etc.) sowie den hohen Anteil an florenfremden Elementen nur geringe bis mittlere Wertigkeiten erreichen. In Einzelfällen können jedoch wertvolle Lebensräume, insbesondere für Reptilien, Wildbienen / Wespen und einzelne Heuschreckenarten, darunter auch streng geschützte Arten, betroffen sein.“

Im Regelfall kann somit von einer geringen bis mittleren Wertigkeit ausgegangen werden. Wie bereits dargelegt, bewertet der Vorhabenträger den entsprechenden Bereich u. a. aufgrund der Bedeutung als „wichtige Lebensgrundlage und Vernetzungsfunktion für die Fauna“

als „mittel“, obwohl es sich bei dem Bereich „Leuchtenbergring“ um einen stark befahrenen Abschnitt mit regelmäßigen Freihaltemaßnahmen und Spritzmitteleinsatz handelt.

Im Ergebnis kann somit festgehalten werden, dass es im Hinblick auf die UVU im Ergebnis auf die Einwertung in die Kategorie „hoch“ oder „mittel“ im Sinne einer entscheidungserheblichen Auswirkung nicht ankommt. Die UVS sowie die hier vorgenommene UVP berücksichtigen die Bedeutung der Flächen als wertvolle Lebensräume für mehrere Tierarten. Die Bedeutung dieser Flächen wurde letztlich - gleichgültig, ob „mittel“ oder „hoch“ - nicht verkannt. Auch im Hinblick auf die Ermittlung des naturschutzfachlichen Ausgleich (s. u.) besteht kein Dissens (siehe Schreiben der LHM vom 28. Dezember 2005 / 14. Dezember 2005), so dass letztendlich die Entscheidung „hoch“ oder „mittel“ im Ergebnis an dieser Stelle dahin stehen kann.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind je nach individueller Kompensation insgesamt von geringer bis mittlerer Intensität.

2.3 Auswirkungen auf den Boden

Bei den baubedingten Auswirkungen sind bauzeitliche Beeinträchtigungen und Verluste von Bodenfunktionen zu erwarten, die im Zuge von Umlagerungen, Vermischungen und Verdichtungen von Böden (z. B. durch Oberbodenabtrag, Befahren, Erdarbeiten) verursacht werden können. Generell sind bei den baubedingten Auswirkungen zu erwarten durch:

- die eigentlichen Baustelleneinrichtungsflächen und
- der bauzeitlichen Zufahrten und Baustraßen.

Da die in der Bauphase durch Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommenen stark gestörten und verdichteten Böden eine wassergebundene Tragschicht erhalten, sind die Auswirkungen nur gering. Aufgrund des geringen Funktionalen Werts der in Anspruch genommenen Flächen und dem vorgesehenen Rückbau der Bauflächen ergibt sich ein geringer Beeinträchtigungsgrad für das Schutzgut. Gleiches gilt für die Zwischenlagerfläche auf der ehemaligen Bekohlungsanlage, da hier vorbelastete Böden (verdichtet und umgelagert) nur temporär durch Aufschüttungen in Anspruch genommen werden und die vorgesehene Versiegelung von 500 m² wieder zurückgebaut wird.

Durch die Anlage des neuen S-Bahn-Bahnsteigs ergeben sich keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen auf das Schutzgut. Im Zuge des Neubaus der Gleise 61neu und 62neu werden Gleiskörper neu verlegt, was mit Bodenaustausch bzw. -überdeckung verbunden ist; eine Versiegelung findet nicht statt. Da es sich um anthropogen stark gestörte Böden handelt, ergeben sich keine entscheidungserheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut.

Betriebsbedingte Auswirkungen für das Schutzgut Boden aufgrund von Emissionen sind nicht zu erwarten, da gasförmige Schadstoffe durch das emissionsfrei arbeitende Antriebssystem der S-Bahn im Bereich der Trasse nicht auftreten.

Insgesamt sind die Eingriffe in das Schutzgut Boden als gering einzustufen.

2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Da im Bereich Leuchtenbergring weder bauzeitliche Eingriffe in den Grundwasserkörper stattfinden noch eine Erhöhung des Versiegelungsgrades mit Folgen für die Grundwasserneubildungsrate vorgesehen ist, sind für diesen Bereich keine bau- oder anlagenbedingten Wirkungen durch das Vorhaben zu erwarten. Auch betriebsbedingte Auswirkungen treten aufgrund der vorgesehenen Elektrotraktion nicht auf.

Über das fachgerechte Ausbringen von Pflanzenschutzmitteln wird grundsätzlich im Rahmen einer gesondert von der DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragenden Genehmigung nach § 6 Abs. 3 PflSchG befunden. Durch die in diesem Bescheid festgesetzten Nebenbestimmungen wird gewährleistet, dass weitgehende Belastungen des Grundwassers vermieden werden.

Auch auf dem Gelände der ehemaligen Bekohlungsanlage sind erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut nicht zu erwarten, da die zeitlich beschränkte Versiegelung einer Fläche von 500 m² keinen Einfluss auf die Grundwasserneubildung hat und die auf dieser Fläche anfallenden belasteten Wässer schadlos abgeleitet werden.

Das Eindringen von wassergefährdenden Flüssigkeiten (z.B. Mineralöl, Batteriesäure) vom ESTW wird durch die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen verhindert.

Weder durch die Anlagen selbst noch durch die Baumaßnahmen sind Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Gleiches gilt für die Betriebsphase.

2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Die bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen im Bereich Leuchtenbergring haben keine klimawirksamen Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand zur Folge, da sich durch die Baumaßnahmen innerhalb des Gleisfeldes in der Summe keine klimatisch wirksame Veränderung der Oberflächenstruktur ergibt. Auch durch die Nutzung der ehemaligen Bekohlungsanlage an der Baumkirchner Straße ergeben sich keine Wirkungen auf das Schutzgut, da die Fläche bereits heute als Lagerfläche verwendet wird und im Zuge der geplanten Nutzung keine klimatisch bedeutsamen Grünstrukturen beseitigt werden.

Aufgrund der Elektrotraktion auf den vorgesehenen Gleisen sind Luftschadstoffimmissionen nicht zu erwarten. Die Immissionen aus dem Bauverkehr gehen in der bestehenden Vorbelastung des Raumes durch den Verkehr auf dem Leuchtenbergring und den umliegenden Straßen unter.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Luft sind damit nicht zu erwarten.

2.6 Auswirkungen auf Landschaftsbild und Erholung

Durch den neuen Bahnsteig am Leuchtenbergring wird sich die Stadtbildsituation im Untersuchungsraum kaum verändern, da keine neuen baulichen Elemente hinzukommen. Die Veränderung der Gleisanlage ist optisch so gut wie nicht wahrnehmbar. Die Auswirkungen können daher als nicht erheblich angesehen werden. Auch durch die Nutzung der ehemaligen Bekohlungsanlage an der Baumkirchner Straße ergeben sich keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umgebung, da die Fläche von außen nicht einsehbar ist und die Maßnahmen sich auf den inneren Bereich der Fläche beschränken.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und Erholung sind insgesamt als gering einzustufen.

2.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Kulturelle Güter sind von den Baumaßnahmen im PFA 3A nicht betroffen. Baudenkmäler sind im Planungsbereich nicht bekannt.

Die Inanspruchnahme von Privatgrund für den Bau von Betriebsanlagen wird auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. Die Eingriffe in Sachgüter durch die Beanspruchung privater Grün- bzw. Freiflächen sind von geringer Erheblichkeit.

2.8 Wechselwirkungen

Bei der Ermittlung, Beschreibung und Beurteilung der Umweltwirkungen sind auch die Wechselwirkungen einzubeziehen. Diese werden hinsichtlich ihrer Beeinträchtigungen untersucht. Wechselwirkungen sind alle denkbaren funktionalen und strukturellen Beziehungen zwischen Schutzgütern sowie zwischen und innerhalb von landschaftlichen Ökosystemen, soweit sie aufgrund einer zu erwartenden Betroffenheit durch Projektwirkungen von entscheidungserheblicher Bedeutung sind.

Im Folgenden sind planungsrelevante Beispiele für ökosystemare Wechselwirkungen dargestellt:

Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern, z.B.

- gegenseitige Abhängigkeiten der Vegetation von den abiotischen Standortverhältnissen (Klima, Nährstoff-, Wasser- und Lufthaushalt von Böden),
- gegenseitige Abhängigkeiten zwischen Tier- und Pflanzengemeinschaften im Ökosystem.

Wechselwirkungen zwischen Landschaftsstruktur und Landschaftsfunktionen, z.B. die Beziehungen zwischen Vegetationsstruktur und dem Stadtbild.

Eine Sonderrolle nimmt innerhalb der Wechselwirkungen der Mensch ein, da er nicht unmittelbar in das ökosystemare Wirkungsgefüge integriert ist.

Schutzgut Mensch

Wohn- / Wohnumfeldfunktion und die Erholungsfunktion sind nicht in ökosystemare Zusammenhänge eingebunden. Im Wesentlichen sind hier anthropogene Vorbelastungen von Biotopen, Boden, Grundwasser, Luftqualität, des Stadtbildes (die bereits bei den jeweiligen Wirkungskapiteln abgehandelt wurden) zu nennen.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Hier bestehen grundsätzlich Abhängigkeiten von den biotischen und abiotischen Standorteigenschaften (im wesentlichen Boden, Kleinklima, Grundwasser). Aufgrund der starken anthropogenen Vorbelastung des Raumes (Schallimmissionen, fehlende naturnahe Strukturelemente u.a.) sowie der Tatsache, dass es sich bei den wenigen betroffenen Strukturen um innerstädtische Grünflächen auf stark gestörten Böden und mit relativ naturferner Bestockung handelt, sind diese Wechselwirkungen hier von untergeordneter Bedeutung.

Schutzgut Boden

Bodenverluste durch Versiegelung führen direkt zum Verlust von Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Da es sich aber bei den Böden um stark gestörte und verdichtete Böden handelt (Auftragsböden mit Immissionsbelastung), haben sie nur eine geringe bis untergeordnete Lebensraumfunktion für Pflanzen und Tiere.

Eine Verringerung des Grundwasserdargebots infolge Überbauung bzw. Verdichtung von Boden spielt aufgrund der geringen bis fehlenden Bedeutung der betroffenen Flächen für die Grundwasserneubildung eine untergeordnete Rolle. Zudem werden Flächen im Bereich des alten Bahnsteigs entsiegelt.

Versiegelung bzw. Teilversiegelung von Boden bedeutet dem Grunde nach auch eine Änderung des Kleinklimas. Da sich die Versiegelung (Bahnsteig) innerhalb des Gleisfeldes befindet und durch den Rückbau des alten Bahnsteiges Flächen in ähnlichem Umfang wieder entsiegelt werden, heben sich positive und negative Effekte auf das vom Gleisfeld dominierte Kleinklima weitgehend auf.

Schutzgut Wasser

Aufgrund der Tiefenlage des Grundwasserleiters von mehr als 5 m unter GOK ergeben sich keine Wechselwirkungen zu den anderen Schutzgütern.

Schutzgüter Luft und Klima

Die Auswirkungen auf das Kleinklima mit entsprechenden Wirkungen auf Pflanzen und Tiere sind aufgrund der klimatischen Dominanz des Gleisfeldes an sich nur minimal.

In der Summe sind negative Auswirkungen auf Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern aufgrund der geringen Auswirkungen des Vorhabens sowie aufgrund der hohen Vorbelastung des betrachteten Bereiches (hohe Schallimmissionen, gestörte Bodenverhältnisse) von untergeordneter Bedeutung.

3. Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 2 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nichtumweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen. Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens (Baufelder, Baustraßen etc.) beschränken sich auf das Gleisfeld und den unmittelbar nördlich anschließenden Bereich. Dabei werden im Bereich nördlich des Gleisfeldes keine im naturschutzfachlichen Sinne bedeutsamen Vegetationsstrukturen oder Böden in Anspruch genommen. Innerhalb des Gleisfeldes wird der Magerrasenverbund zwischen Ostbahnhof und Berg am Laim zwar beeinträchtigt, jedoch nicht unterbrochen. Da das Gleisfeld ständigen Veränderungen durch Baumaßnahmen unterliegt, und auf den neu entstehenden Flächen durch Sukzession in relativ kurzer Zeit wieder neue Vegetation entsteht, wird dies aus Sicht der Umweltverträglichkeitsuntersuchung als geringer Beeinträchtigungsgrad für das Schutzgut Tiere und Pflanzen gewertet.

Das Schutzgut Wasser ist aufgrund der Lage des Grundwasserleiters unter GOK nicht betroffen.

Die Schutzgüter Luft und Klima, Stadtbild und Menschen werden auch aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch Straßen- und Schienenverkehr nicht im Sinne des UVPG erheblich beeinträchtigt. Für das Schutzgut Boden stellen die Baumaßnahmen eine geringe Beeinträchtigung dar.

Die Nutzung der ehemalige Bekohlungsanlage an der Baumkirchner Straße als Zwischenlagerfläche ist nicht mit Auswirkungen auf die Schutzgüter verbunden, da die Fläche bereits heute als Lagerplatz genutzt wird und im Zuge der neuen Ablagerungen dafür Sorge getragen wird, dass die angrenzenden Gehölzflächen vor Befahren geschützt werden. Auf der temporär versiegelten Fläche (500 m²) anfallende belastete Wässer werden umweltgerecht entsorgt.

Anlagenbedingte Wirkungen durch Gleis- und Weichenbau, Neubau des Bahnsteigs und Rückbau des alten Bahnsteigs sowie Neubau der Gleise 61neu und 62neu beschränken sich auf das Gleisfeld. Für keines der Schutzgüter ergeben sich im Sinne des UVPG erhebliche Auswirkungen.

Gleiches gilt für die betriebsbedingten Auswirkungen, da sich betriebliche Änderungen auf das Gleisfeld beschränken und die Vorbelastung im Raum relativ hoch ist.

Vermeidungs- / Verminderungsmaßnahmen sind in für den Bauablauf durch die Abzäunung der Baustelleneinrichtungsflächen und der Lagerflächen auf der ehemaligen Bekohlungsanlage an der Baumkirchner Straße zu benachbarten Grünbereichen vorgesehen. Hinsichtlich der Baustelleneinrichtungsfläche am Leuchtenbergring kann ein versehentliches Befahren der benachbarten Grünstrukturen durch die Aufstellung eines massiven Bauzaunes vermieden werden. Hinsichtlich der anlagenbedingten Wirkungen ist eine Minderung durch Magerrasenansaat auf den neuen Gleisnebenflächen vorgesehen. In Hinblick auf eine potentielle Entwicklung der Fläche der ehemaligen Bekohlungsanlage an der Baumkirchner Straße als Lebensraum für Heuschrecken ist eine Kiesüberdeckung der Fläche vorgesehen.

Insgesamt ergeben sich durch die Maßnahme keine Auswirkungen, die einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens entgegenstehen würden.

III. Materiell-rechtliche Würdigung einschließlich der Entscheidung über Einwendungen, Forderungen und Anträge; Abwägung öffentlicher und privater Belange

1. Planrechtfertigung

Der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig.

Mit dem PFA 3 A werden Umbaumaßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen planrechtlich gesichert, die zeitlich in der Ausführung vor Beginn der Aus- und Umbaumaßnahmen der 2. S-Bahn-Stammstrecke beginnen sollen.

Ziel des Freistaates Bayern als Besteller von Nahverkehrsleistungen ist eine Verbesserung des Zugangebotes im S-Bahnnetz München. Dieses soll erreicht werden durch eine Verdichtung des Taktangebotes in der Hauptverkehrszeit. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 1998 zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG ein Vertrag abgeschlossen. Für die Durchführung des mit dem Freistaat Bayern vereinbarten 10-Minuten-S-Bahn-Taktes sind umfangreiche Umbaumaßnahmen im Ostbahnhof erforderlich. Diese Umbauten wurden im sog. „Spurplanumbau Ostbahnhof“ geplant, vom Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, gem. § 18 Abs. 2 AEG ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt und am 29. April 2003 unter dem mit Az. 61120 Pap (München Ost Pbf) ein entsprechender Beschluss erlassen.

Die Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke wurden zwischenzeitlich weiter konkretisiert. Es wurde festgestellt, dass im Abschnitt Ostbahnhof - Leuchtenbergring Umbaumaßnahmen im großen Umfang und insbesondere an erst kurz vorher neu errichteten Anlagen durchzuführen sind. Um diese verlorenen Investitionen zu vermeiden, wurden alle für die Einführung des 10-Minuten-Taktes dringend erforderlichen Maßnahmen ermittelt und unter planerischer Berücksichtigung des Platzbedarfes einer 2. S-Bahn-Stammstrecke zum Planfeststellungsabschnitt PFA 3 A zusammengeführt.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

2. Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Planvorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung gemäß Art. 2 BayLplG und den Zielen gemäß Landesentwicklungsprogramm (LEP), denen zufolge zum einen Verkehrsanlagen und Verkehrsbedienungen so geplant werden sollen, dass sie leistungsfähige Verbindungen gewährleisten und zum anderen die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen zu verbessern sind, insbesondere im Hinblick auf die Massenverkehrsmittel.

Die Landesplanerische Stellungnahme vom 15. September 2003 kommt zu dem Ergebnis, dass unter Beachtung der dort im einzelnen aufgeführten Maßgaben hinsichtlich Verkehr, Naturschutz, Immissionsschutz sowie der Wasserwirtschaft, der geplante Neubau der 2. S-Bahn-Stammstrecke grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Die für den PFA 3 A relevanten Maßgaben sind hier berücksichtigt.

3. Abschnittsbildung

Für das insgesamt ca. 10 km lange Projekt wurden vier Planfeststellungsabschnitte gebildet:

- PFA 1 München West Bau-km 100,6+00 bis 105,9+96:
Bereich Bf Laim bis Westseite des Karlsplatzes (Einmündung Prielmayerstraße),
- PFA 2 München Mitte Bau-km 105,9+96 bis 107,8+53:
Bereich Westseite des Karlsplatzes (Einmündung Prielmayerstraße) bis westliches Isarufer,
- PFA 3 München Ost Bau-km 107,8+53 bis 110,1+65:
Bereich westliches Isarufer bis Ostbahnhof / Bau-km 300,0+00 – 302,1+75: Bereich Maximilianeum bis Bf Leuchtenbergring / Bau-km 0,1+50 – 1,6+10: Bereich Ostbahnhof bis östlich Bf Leuchtenbergring,
- PFA 3A München-Leuchtenbergring km 0,6+80 bis 1,7+35:
Bereich Berg-am-Laim-Straße bis östlich Bf Leuchtenbergring.

Der westliche PFA 1 umfasst im Wesentlichen Maßnahmen auf Bahngrund. Neben dem oberirdisch verlaufenden Abschnitt zwischen Laim und Donnersberger Brücke mit den sich daraus ergebenden Konfliktpotentialen Schall, Umwelt und Eisenbahnbetrieb, ist er vor allem geprägt durch den weiteren unterirdischen Verlauf. Da im Bereich Hauptbahnhof alle neu geplanten Zugänge mitbetrachtet werden müssen, so auch derjenige zur Schützenstraße, wurde die östliche Abschnittsgrenze auf die nahe Gemarkungsgrenze am Karlsplatz gelegt.

Der östliche Streckenbereich ist gekennzeichnet durch die Verzweigung der 2. S-Bahn-Stammstrecke in einen Haupt- und einen Nebenast am Max-Weber-Platz. Beide Streckenäste sind räumlich und baulich stark miteinander verflochten und werden daher in einem gemeinsamen PFA 3 behandelt. In diesem werden auch die oberirdischen Maßnahmen zwischen dem Ostbahnhof und dem Leuchtenbergring behandelt, da diese in unmittelbarem Zusammenhang mit den beiden Tunnelästen der 2. S-Bahn-Stammstrecke stehen. Die westliche Abschnittsgrenze ist identisch mit der bestehenden Gemarkungsgrenze an der Isar, die in geringem Abstand zum Verzweigungsbauwerk am Max-Weber-Platz liegt.

Der mittlere PFA 2 liegt zwischen dem Karlsplatz und der Isar und ist gekennzeichnet durch die Unterfahrung des dicht bebauten Stadtzentrums mit dem zentralen Haltepunkt Marienhof.

Der hier gegenständliche PFA 3A umfasst Maßnahmen im Bereich des Leuchtenbergringes, die im engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen mit den Maßnahmen zur Ertüchtigung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke. Um diese Maßnahmen zeitnah realisieren zu können, wurde ein gesonderter Planfeststellungsabschnitt gebildet.

Die Abschnittsbildung orientiert sich neben Praktikabilitätsabwägungen auch daran spezifische Teilprobleme abzuschichten, um so durch Bildung überschaubarer Planungsbereiche zur Übersichtlichkeit der Gesamtmaßnahme beizutragen.

Die Abschnittsbildung lässt sich inhaltlich rechtfertigen und ist das Ergebnis planerischer Abwägung. Die Bildung von Unterabschnitten ist für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung bei Neubaustrecken sachgerecht, damit der Planungsvorgang mit einer Berücksichtigung einer Vielzahl von Belangen praktikabel und effektiv gestaltet werden kann. Im Eisenbahnrecht muss im Gegensatz zum Straßenrecht nicht jedem Planfeststellungsabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion zukommen.

Die Abschnittsbildung orientiert sich an den Problemschwerpunkten und den unterschiedlichen Konfliktpunkten. Überschneidungen lassen sich dabei im Einzelfall und in einzelnen Konfliktbereichen nicht gänzlich vermeiden. Diese Punkte müssen dann in allen Abschnitten gleichartig behandelt werden. Durch die geplante unmittelbare zeitliche Folge der einzelnen Planfeststellungsabschnitte ist eine Gesamtbeurteilung des komplexen Vorhabens gewährleistet und der Zusammenhang gewahrt. Dem Grundsatz der umfassenden Problembewältigung kann Rechnung getragen werden.

4. Städtebauliche Belange

Das planfestgestellte Vorhaben hat allenfalls geringe Auswirkungen auf die städtebaulichen Belange der Landeshauptstadt München. Ihre Planungshoheit ist nicht beeinträchtigt, denn das Vorhaben betrifft eine bereits seit langem bestehende Eisenbahnstrecke, auf welche die Landeshauptstadt München bei der Ausübung ihrer Planungshoheit bereits in der Vergangenheit Rücksicht nehmen musste.

Die Maßnahmen nehmen vergleichsweise wenig Flächen zusätzlich in Anspruch, so dass eine Beeinträchtigung der Planungshoheit mit Blick auf die Gestaltung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung nicht angenommen werden kann.

Die von der Eisenbahnstrecke ausgehenden Wirkungen haben auch nicht ein solches Gewicht, dass die Bauleitplanung der Gemeinde ausgeschlossen oder wesentlich beeinträchtigt wird (vgl. auch unten). Schließlich hat das Vorhaben keinen so großen Einfluss auf die örtlichen Verhältnisse, als dass das Recht der Gemeinde zur Gestaltung des Ortes bzw. Ortsbildes verletzt wäre.

Die Baudurchführung selbst hat keinen Einfluss auf die Planungshoheit der Kommune, zumal jene nur vorübergehender Natur ist. Im Übrigen ist die Landeshauptstadt München zur Wahrung ihrer Rechte im Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Ihre Anregungen und Forderungen sind in die Abwägung eingeflossen und konnten weitgehend berücksichtigt werden.

5. Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses vereinbar.

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

§ 50 BImSchG sieht vor, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Das Vorhaben ist nach Maßgabe der in den nachstehenden Abschnitten erläuterten Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz mit den Anforderungen des § 50 BImSchG vereinbar.

5.1 Schall

Für den Schienenwegebau bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 bis 43 BImSchG sowie die 16. BImSchV und die 24. BImSchV den (weiteren) gesetzlichen Rahmen zur Wahrung der Belange des Schallschutzes. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Die Planfeststellungsbehörde hat die Planung des Vorhabenträgers, deren Grundlagen und sämtliches darauf bezogenes Vorbringen zur Kenntnis genommen und in ihre Entscheidungsfindung einbezogen.

§ 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet den Vorhabenträger, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Die Berechnungsgrundlagen ergeben sich aus §§ 2, 3 der 16. BImSchV sowie der Anlage 2 zu dieser Vorschrift: Die Zuordnung der Immissionsgrenzwerte für benachbarte Anlagen und Gebiete (vgl. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV) ergeben sich aus den Festsetzungen der Bebauungspläne (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Übrige Bereiche – auch solche ohne Festsetzungen – sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit in die Gebietstypen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV einzuordnen. § 3 der 16. BImSchV legt fest, dass die Beurteilungspegel für Schienenwege nach Anlage 2 der Verordnung zu berechnen sind. Die Berechnung der Schallimmissionen (Beurteilungspegel) aus Schienenverkehr erfolgt gemäß Anlage 2 der 16. BImSchV bzw. nach der Richtlinie Schall 03 über Mittelungspegel getrennt für den Tag- und den Nachtzeitraum. Die Schall 03 ist anerkannte Regel der Technik und als solche im Rahmen der 16. BImSchV anzuwenden.

Der Schienenbonus in Höhe von 5 dB ist ein Abzug zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs. Er ist in der Anlage 2 zur 16. BImSchV normativ festgeschrieben und darüber hinaus in § 3 Satz 2 dieser Verordnung erwähnt. Die 16. BImSchV stützt sich auf die Ermächtigung des § 43 Abs. 1 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Auch die Schall 03 sieht als anerkannte Regel der Technik einen Schienenbonus von 5 dB vor. Die Anwendung des Schienenbonus rechtfertigt sich grundsätzlich bereits aus der oben beschriebenen normativen Verankerung des Schienenbonus.

Der Vorhabenträger hat hierzu eine schalltechnische Untersuchung anfertigen lassen. Bei dieser schalltechnischen Untersuchung handelt es sich um eine gutachterliche Äußerung, die der Vorhabenträger zur Grundlage seiner Entwurfsplanung gemacht hat und den Planunterlagen zur allgemeinen Information beigefügt hat.

Im Anhörungsverfahren wurden Einwände gegen die der Entwurfsplanung zugrunde liegende schalltechnische Untersuchung erhoben, aus denen Forderungen und Hinweise abgeleitet wurden. So wurde aufgrund des Einwandes des Landesamtes für Umweltschutz gemäß dem Urteil des BVerwG vom 10. November 2004 die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Dabei ergab sich, dass bei einem Gebäude in der Neumarkter Straße im 5. Obergeschoss dem Grunde nach ein Schallschutzanspruch bei Realisierung der gegenständlichen Maßnahme besteht. Die Betroffenen wurden diesbezüglich informiert und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben.

Die Forderung der Betroffenen, auch im Dachgeschoss (6. Obergeschoss) ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten, wird zurückgewiesen. Aufgrund der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung besteht dort kein Anspruch.

Für die lediglich drei Wohneinheiten mit Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen werden aktive Maßnahmen z. B. in Form von Schallschutzwänden als unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG angesehen. In diesem Planfeststellungsbeschluss werden deshalb entsprechende Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG im Verfügenden Teil dem Grunde nach festgelegt.

Der Eigentümer des betroffenen Anwesens hat gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um – entsprechend dem Zeitraum ihrer vorwiegenden Nutzung – tatsächlich schutzbedürftige Räume (Kinderzimmer, Schlaf- und Wohnräume) vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Zu diesen sog. passiven Schallschutzmaßnahmen gehören z.B. Schallschutzfenster und ggf. Schalldämm-Lüfter bzw. Dachdämmungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) beurteilt sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

§ 42 BImSchG trifft eine Entschädigungsregelung, wobei hier der Entschädigungsanspruch erst fällig wird, wenn die Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen auch erbracht worden sind (§ 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG). Dabei handelt es sich um eine mit Artikel 14 GG vereinbare Vorleistungspflicht des Betroffenen.

Für einen zeitlich angemessenen Anstoß des Procedere zur Umsetzung des Einbaus von passiven Schallschutzmaßnahmen und deren Entschädigung sind die betroffenen Erstattungsberechtigten vom Vorhabensträger mit Beginn der zugehörigen Baumaßnahmen noch einmal nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung unter Beigabe eines entsprechenden Antragsformulars hinzuweisen. Dabei ist ebenfalls der praktische Ablauf zur Bestimmung der tatsächlichen Entschädigungsansprüche entsprechend der in den Planfeststellungsunterla-

gen aufgeführten Voraussetzungskriterien darzustellen sowie die Adresse eines aktuellen Ansprechpartners für die Antragstellung beim Vorhabensträger bzw. Projektverantwortlichen anzugeben. Der Vorhabensträger wird dann auf Antrag die tatsächliche Schutzbedürftigkeit gutachterlich prüfen lassen und mit den letztlich erstattungsberechtigten Antragstellern eine Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen abschließen.

Diese Vorgehensweise ist erforderlich, weil im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss und den planfestgestellten Unterlagen zwar die grundsätzlich anspruchsberechtigten Anwesen ausgewiesen sind, eine objektbezogene Ermittlung der schutzbedürftigen Räume und der Umfassungsbauteile als Voraussetzung für die Bemessung des passiven Schallschutzes im Einzelnen aber noch zu erfolgen hat.

5.2 Erschütterung und sekundärer Luftschall, elektromagnetische Felder

Die betroffenen Gleise sind zur nächsten Wohnbebauung mehr als 130 m entfernt. Erschütterungsimmissionen und sekundärer Luftschall, die über den entsprechenden Anhaltswerten bzw. Grenzwerten liegen, sind deshalb nicht zu erwarten. Eine wesentliche Beeinträchtigung der benachbarten Wohnbevölkerung durch das Vorhaben kann damit ausgeschlossen werden.

Da bei den Stromversorgungsanlagen der Bahn die Grenzwerte der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BImSchV) bereits innerhalb des Sicherheitsprofils der Bahntrasse eingehalten werden, ergeben sich auch keine Bedenken bei den elektromagnetischen Feldern.

5.3 Baubetrieb

Zur Minderung der baubedingten Immissionen während der Bauzeit wurden dem Vorhabensträger im Verfügenden Teil A unter Ziffer V.2.2 dieses Beschlusses einschlägige Nebenbestimmungen auferlegt, um unzumutbare Beeinträchtigungen der Allgemeinheit und der Nachbarschaft infolge des Baubetriebes zu vermeiden.

5.4 Entscheidungen über Einwendungen

In der Einwendung der LHM wird aufgrund des Aufstellungsbeschlusses vom 28. Juli 2004 für ein Gebiet nördlich der Bahnanlagen ein Anspruch auf Lärmvorsorge, Erschütterungsschutz und Elektromagnetische Verträglichkeit abgeleitet.

Im Erörterungstermin wurde vom Vorhabensträger erwidert, dass es sich bei dem angesprochenen noch völlig unkonkretisierten Bebauungsplanentwurf nicht um eine hinreichend konkretisierte Planung handelt. Es bestünde deshalb kein Anspruch auf Lärmvorsorge, Erschütterungsschutz sowie elektromagnetische Verträglichkeit.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Es entspricht der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass, wenn Fachplanung und Bauleitplanung konkurrieren, diejenige Planung grundsätzlich Rücksicht auf die andere zu nehmen hat, die den zeitlichen Vorrang genießt. Entscheidend ist danach, welche Planung - das Fachplanungsvorhaben oder die gemeindliche Bauleitplanung - zuerst einen hinreichenden Grad der Konkretisierung und Verfestigung erreicht hat. Für die Fachplanung tritt eine solche Verfestigung in der Regel mit der Auslegung der Planunterlagen im Anhörungsverfahren ein. Diese fand für den PFA 3 A im Zeitraum 14. März 2005 bis 14. April 2005 statt. Entsprechendes gilt im Grundsatz für die Konkretisierung gemeindlicher Planungsvorstellungen. So ist etwa in der Rechtsprechung geklärt, dass ein hinreichender Grad der Konkretisierung bereits dann erreicht ist, wenn ein Bebauungsplan zwar noch nicht als Satzung beschlossen worden ist, aber bereits ein Anhörungsverfahren stattgefunden hat.

Da vorliegend für das Gebiet nördlich der Bahnanlagen lediglich ein Aufstellungsbeschlusses durch LHM gefasst wurde, handelt es sich hierbei nicht um eine hinreichend konkretisierte Planung. Der Einwand der LHM war somit zurück zu weisen.

6. Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege einschließlich der europarechtlichen Regelungen vereinbar. Durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen wird eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes vermieden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet.

6.1 Rechtsgrundlage

Zum Schutz von Natur und Landschaft wurden das Bundesnaturschutzgesetz und das Bayerische Naturschutzgesetz erlassen. Das Bundesnaturschutzgesetz enthält Rahmenvorschriften für die Landesgesetzgebung, einige Vorschriften gelten unmittelbar (vgl. § 11 Satz 1 BNatSchG). Die Gesetze definieren den Tatbestand des Eingriffs in Natur und Landschaft (§ 18 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG) und die Folgen aus diesem Tatbestand. Gemäß § 19 Abs. 1 und 2 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie
- unvermeidbare Beeinträchtigungen zeitgleich mit der Realisierung des Vorhabens durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Nach § 19 Abs. 3 BNatSchG, Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist der Eingriff zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen.

Der Vorhabensträger hat gemäß § 20 Abs. 4 BNatSchG, Art. 6b Abs. 4 BayNatSchG bei einem Eingriff in Natur und Landschaft, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplanes vorgenommen werden soll, die zur Vermeidung, zum Ausgleich und zur Kompensation in sonstiger Weise nach § 19 BNatSchG erforderlichen Maßnahmen im Fachplan oder in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte als Bestandteil des Fachplanes darzustellen.

6.2 Sachverhalt

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne des § 18 Abs. 1 BNatSchG und des Art. 6 BayNatSchG verbunden.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan zur vorliegenden Planung wurden die durch die Baumaßnahmen zu erwartenden Belastungen und Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, bezogen auf die Umweltpotentiale Klima/Luft, Boden, Wasser, Landschaftsbild/Erholung und Biotope, Pflanzen, Tiere hinsichtlich der beeinträchtigten Funktionen und der betroffenen Eingriffsflächen erfasst und die notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung dieser Eingriffe sowie zu deren Kompensation dargestellt. Auf den entsprechenden Erläuterungsbericht nebst Plänen wird verwiesen.

6.3 Entscheidungen über Einwendungen

In der Einwendung der LHM vom 25. April 2005 und mit Schreiben vom 12. September 2005 wurde u. a. die Einwertung der vom Vorhaben betroffenen lückigen Ruderalfluren im Bereich zwischen den stark befahrenen Bahngleisen als zu gering kritisiert und in die Kategorie „Hoher funktionaler Wert“ gefordert. Mit Schreiben vom 14. September 2005 wurde vom Vorhabensträger begründet, warum an der vorgenommenen Einwertung festgehalten wird. Dieses

wurde in der Nachbesprechung des Erörterungstermins am 28. September 2005 diskutiert und das Ergebnis im diesbezüglichen Vermerk festgehalten. Daraufhin wurden mit E-Mail vom 7. Oktober 2005 sowie mit Schreiben vom 12. Oktober 2005 vom Vorhabensträger zu diesem Problem ergänzende Ausführungen festgehalten. Die Antworten darauf kamen mit Schreiben der LHM vom 12. Dezember 2005 sowie der Unteren Naturschutzbehörde vom 28. Dezember 2005.

Mit diesen Besprechungen bzw. Schriftwechseln verbleibt als Dissenspunkt die fachliche Einwertung der Gleisflächen. Die LHM hat in ihrem Schreiben vom 28. Dezember 2005 bzw. vom 14. Dezember 2005 darauf hingewiesen, dass die fachliche Einwertung im konkreten Fall jedoch keine Auswirkungen auf das Ausgleichserfordernis hat.

6.4 Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie

Im Auswirkungsbereich des PFA 3A sind keine FFH- und/oder Vogelschutzgebiete betroffen. Das Vorhaben ist somit mit den Vorgaben des europarechtlich geregelten Naturschutzes vereinbar.

7. Gewässerschutz

7.1 Belange der Wasserwirtschaft

Die eingereichte Planung der Bahnentwässerung basiert auf Vorabangaben des Bodengutachters aus dem Jahr 2004. Durch die angetroffene Bodenschichtung mussten vorwiegend punktuelle Versickerungsanlagen für die überplanten Gleisanlagen geplant werden. Das abschließende Bodengutachten (04/2005) erlaubte aufgrund teilweise differierender Aussagen zum Vorabexemplar in Teilbereichen eine Umplanung in flächige Versickerung.

Trotz deutlicher Reduzierung der Anzahl von Versickerungsschächten wurde vom Wasserwirtschaftsamt der grundlegende Einwand in Form eines Ausschlusses punktueller Versickerungsanlagen mit Einsatz von Pflanzenschutzmitteln aufrechterhalten und in der Einwendung des Wasserwirtschaftsamt vom 11. April 2005 schriftlich dokumentiert. In der Erwiderung des Vorhabenträgers (Schreiben vom 23. Juni 2005) zur Einwendung wird dargelegt, dass aufgrund der geologischen Schichtdicken aus wirtschaftlichen und bautechnischen Gründen nicht vollständig auf punktuelle Versickerungsanlagen verzichtet werden kann. Weiterhin wurde der durch das Wasserwirtschaftsamt angeregte Einsatz von Filtern (z.B. Aktivkohle) untersucht und aus Gründen der Dauerhaftigkeit der Filterleistung sowie unverhältnismäßig hoher Kontroll- und Wartungsarbeiten als nicht realisierbar eingeschätzt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Das Eisenbahn-Bundesamt hält die Auflagenvorschläge des Wasserwirtschaftsamtes zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf das Grundwasser und Rechte Dritter grundsätzlich für gerechtfertigt. Dem Vorhabensträger sind entsprechende Nebenbestimmungen zur Wahrung der Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes im Verfügenden Teil A, Abschnitt V, Ziffer 4 auferlegt.

Bezüglich der in der Einwendung des Wasserwirtschaftsamtes München aufgeführten Voraussetzungen für die Genehmigungsfähigkeit einer Schachtversickerung schließt sich das Eisenbahn-Bundesamt der Argumentation des Vorhabenträgers an, wonach sich der Einsatz von Filtern als nicht realisierbar darstellt.

Durch die Zusage des Vorhabensträgers, dass der fachgerechte Einsatz von Pflanzenschutzmittel, wenn erforderlich, nur mit in Wasserschutzgebieten zugelassenen Mitteln und erst nach Einzelgenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt wird, kann auf eine diesbezügliche Nebenbestimmung im Verfügenden Teil A, verzichtet werden. Durch die Bescheidung des Eisenbahn-Bundesamtes und Einhaltung der darin festgelegten Nebenbestimmungen wird eine fachgerechte Vegetationskontrolle garantiert.

Das Ausbringen von Pflanzenschutzmitteln ist allerdings nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 AEG; darüber wird grundsätzlich wie vor erwähnt, im Rahmen einer gesondert von der DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragenden Genehmigung nach § 6 Abs. 3 PflSchG befunden.

7.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Durch das Vorhaben werden wasserrechtliche Tatbestände erfüllt, die der behördlichen Erlaubnis bedürfen (§ 2 Abs. 1 WHG). Im Verfügenden Teil werden die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse ausgesprochen. Die zuständige Wasserrechtsbehörde wurde gemäß § 14 Abs. 3 WHG im Rahmen ihrer Beteiligung am Verfahren gehört.

Die Erlaubnisse nach Maßgabe der Planunterlagen zu nachfolgend beschriebenen wasserrechtlichen Tatbeständen können erteilt werden, da aufgrund der geplanten Anlagen in Verbindung mit den im Plan bereits vorgesehenen und mit den im Verfügenden Teil A aufgeführten Vorkehrungen eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist (§§ 6 und 7 WHG). Nachteilige Auswirkungen auf Rechte oder rechtlich geschützte Interessen Dritter sind ebenfalls nicht zu befürchten.

8. Bodenschutz

Das geplante Vorhaben hat gleichwohl zur Folge, dass Boden in Anspruch genommen werden muss. Die Inanspruchnahme wird allerdings auf das unvermeidliche Mindestmaß beschränkt.

Da die in der Bauphase durch Baustraße und BE-Flächen in Anspruch genommenen stark gestörten und verdichteten Böden eine wassergebundene Tragschicht erhalten, sind die Auswirkungen nur gering. Aufgrund des geringen Funktionalen Werts der in Anspruch genommenen Flächen und dem vorgesehenen Rückbau der Bauflächen ergibt sich ein geringer Beeinträchtigungsgrad für das Schutzgut. Gleiches gilt für die Zwischenlagerfläche auf der ehemaligen Bekohlungsanlage, da hier vorbelastete Böden (verdichtet und umgelagert) nur temporär durch Aufschüttungen in Anspruch genommen werden und die vorgesehene Versiegelung von 500 m² wieder zurückgebaut wird.

Durch die Anlage des neuen S-Bahn-Bahnsteigs ergeben sich keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen auf das Schutzgut, da die Maßnahmen vollständig innerhalb des Gleisfeldes liegen. Durch den Rückbau des alten Bahnsteigs findet zudem wieder eine Entsiegelung von Flächen statt. Im Zuge des Neubaus der Gleise 61neu und 62neu werden Gleiskörper neu verlegt, was mit Bodenaustausch bzw. -überdeckung verbunden ist; eine Versiegelung findet nicht statt. Da es sich um anthropogen stark gestörte Böden handelt, ergeben sich keine entscheidungserheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut.

Die Baudurchführung selbst ist mit einer vergleichsweise geringen Beeinflussung des Bodens verbunden, zumal jene nur vorübergehender Natur ist. Im Anschluss an die Beendigung der Bauarbeiten wird der Boden weitestgehend in seinen ursprünglichen Zustand wieder versetzt. Wenn Bodenmaterial im Zuge der Bauarbeiten zwischengelagert werden muss, geschieht das unter Beachtung der einschlägigen DIN-Normen. Soweit Mutterboden von den Baumaßnahmen betroffen sein sollte, wird unter Beachtung der einschlägigen DIN-Normen der Mutterboden ordnungsgemäß zwischengelagert. Die bauausführenden Firmen haben im Übrigen bei der Verwendung ihrer Baumaschinen sowie bei der Lagerung von Baumaterialien sicherzustellen, dass Gefährdungen des Bodens vermieden werden.

9. Abfallwirtschaft

Im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 3A fallen Aushubmassen (Auffüllung, geogenes Material), Abbruchmassen (Bauschutt) und Oberbaumaterialien (Schotter, Schiene, Schwelle) an.

Die Verwertung der Aushub- und Abbruchmassen wird vorrangig, unter Berücksichtigung der bauleistungs- und bautechnischen Anforderungen, im Planfeststellungsabschnitt 3A angestrebt. Für Massen, die nicht vor Ort verwertet werden können, ist die Verwertung in anderen Baumaßnahmen der Deutschen Bahn AG vorgesehen. Die Beseitigung von Massen, die für den Wiedereinbau bautechnisch ungeeignet sind oder für die keine bahninterne Verwertungsmöglichkeit besteht, erfolgt über genehmigte Entsorgungseinrichtungen. Anfallendes anthropogen belastetes Auffüllungsmaterial, das den LAGA-Werten Z 0 bis einschließlich größer Z 2 entspricht, wird auf einer planfestzustellenden Bereitstellungsfläche separat gelagert, repräsentativ beprobt und anschließend zum Wiedereinbau oder zur Entsorgung verbracht. Die ausgebauten Oberbaumaterialien (Schotter, Schiene, Schwelle) werden über die *rail center Nürnberg GmbH & Co.KG* sowie die DB Netz AG - Instandhaltung Verkehrsbauleistungen im Materialkreislauf der Deutschen Bahn AG behalten. Hier werden die Materialien aufbereitet und der Wiederverwertung zugeführt oder über Rahmenvertragspartner einer fachgerechten Entsorgung zugeleitet.

Für den Zeitraum der Baumaßnahme im PFA 3 A ist für die Zwischenlagerung von Aushubmaterial (Z 0 bis größer Z 2) und für Oberbaumaterialien (Schotter, Schiene, Schwelle) die Einrichtung einer Bereitstellungsfläche erforderlich. Bei der Vorauswahl geeigneter Flächen wurden Kriterien wie Baustellennähe, Anbindung an das Straßen- und Schienennetz, Vermeidung angrenzender sensibler Nutzung und Naturschutz berücksichtigt. Aus den grundsätzlich möglichen Bereitstellungsflächen wurde die Fläche „ehemalige Bekohlungsanlage“ ausgewählt, da sie zum Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen im PFA 3 A verfügbar ist und einen Gleisanschluss besitzt (siehe auch Anlage 13.1, Kapitel 2.3.1). Die Lage der Bereitstellungsfläche ist den Anlagen 14.1.1 bzw. 4.3 zu entnehmen. Für die Nutzung und den Betrieb der Bereitstellungsfläche sind besondere Anforderungen hinsichtlich des Boden- und Grundwasserschutzes sowie des Naturschutzes (ca. 30 % Biotopfläche) erforderlich, die hauptsächlich die Eluierung durch Sickerwässer aus schadstoffhaltigen Haufwerken (LAGA Z 2 und größer Z 2) und die Zerstörung der Biotopflächen verhindern.

Unter Bezugnahme auf die Maßgaben vom Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München zur ca. 200 m nordöstlich bestehenden Bereitstellungsfläche der Maßnahme ABS 38, km 2,4+70, EÜ Berg am Laim, werden für die Bereitstellungsfläche „ehemalige Bekohlungsanlage“ die analogen Vorgaben berücksichtigt (siehe auch Anlage 13.1, Kapitel 2.3.2). Die Haldenhöhe im Bereich der „ehemaligen Bekohlungsanlage“ beträgt ca. 4 m.

Der Transport der Ausbaustoffe, von der Baustelle bis zur Bereitstellungsfläche, wird hauptsächlich per Bahn erfolgen, um die zusätzliche Belastung des Verkehrsweges durch LKW möglichst gering zu halten. Gleiches gilt für den Transport von der Bereitstellungsfläche zur

Entsorgungseinrichtung. Bei unumgänglichen Transporten per LKW ist die Verkehrsführung von der Baumkirchner Straße zur Kreillerstraße bzw. Berg-am-Laim-Straße zum Mittleren Ring mit Anbindung an die A 94 geplant. Bei der Konzeption des Verkehrsweges wurde eine Streckenführung ausgewählt, die nicht unmittelbar durch sensible Wohnbebauung führt. Die zusätzliche Verkehrsbelastung durch den Betrieb der Bereitstellungsfläche ist aufgrund der Intensität und beschränkten Zeitdauer von geringer Bedeutung.

Die Nutzung der Bereitstellungsfläche erfolgt ganzjährig, jedoch mit unterschiedlicher Intensität. Es ist geplant, den Großteil der Materialien innerhalb von sieben Monaten auszubauen und zu entsorgen. Der Transport soll in erster Linie per Schiene realisiert werden, deshalb kann das LKW Aufkommen mit durchschnittlich ca. vier Fahrten pro Tag gering gehalten werden.

Für den Fall, dass bei den Baumaßnahmen Altlasten oder altlastenverdächtiges Material vorgefunden werden, ist dies dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich anzuzeigen sowie unter Einschaltung und Beteiligung der zuständigen Behörden für die ordnungsgemäße Sanierung Sorge zu tragen.

Entsprechende Nebenbestimmungen sind im Verfügenden Teil aufgenommen.

10. Denkmal- und Bodendenkmalpflege

Das Vorhaben steht im Einklang mit dem Denkmalschutzgesetz.

Die bauausführenden Firmen sind gemäß Art. 8 DSchG verpflichtet, ggf. auftretende vor- und frühgeschichtliche Funde unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Bodendenkmalpflege anzuzeigen. Dies ist bereits eine gesetzliche Vorgabe, ein dementsprechender Hinweis ist jedoch im Verfügenden Teil aufgenommen.

11. Baulogistik

11.1 Baustellenerschließung

Für die Baustellenzufahrt unter den S-Bahngleisen ist der Einbau von insgesamt drei Hilfsbrücken vorgesehen. Dazu werden vorab zwischen den Gleisen Verbauten eingebracht. Nach Fertigstellung werden die Hilfsbrücken in Sperrpausen eingebaut. Die Verbauwand wird im Zuge des Aushubes unter dem Gleis sukzessive hergestellt. Die Zufahrt wird mit einer Lichten Höhe von ca. 4 m hergestellt. Durch Höhenkontrollmaßnahmen wird sichergestellt, dass kein Straßenfahrzeug die Sicherheit des Bahnbetriebes durch Anprall an

die Hilfsbrücken gefährdet. Ein Wenden größerer Baufahrzeuge im Baufeld ist nicht möglich. Die Ausfahrt erfolgt in diesem Fall rückwärts, wofür ein Wendehammer nördlich der Gleise vorgesehen ist. Maßgebende Festlegung für die Achse der Baustellenstraße ist die rechtwinklige Kreuzung mit den Bestandsgleisen und die Lage der Hilfsbrücke im Bestandsgleis 2 a zwischen den Weichen W 62 und W 63.

Im Bereich der Unterquerung der Gleise werden die Überbrückung von unterschiedlichen Sparten wie diversen Kabeltrassen, Telekomleitungen und Entwässerungsleitungen vorgenommen.

Zum Erreichen des Baubereiches auf der EÜ Leuchtenbergring ist eine höhengleiche Kreuzung (temporäre Gleisüberfahrt) zwischen der Baustraße und der Bauweichenverbindung 901 / 902 erforderlich. Eine gegenseitige Beeinflussung des Verkehrs ist verträglich. Die Weichenverbindung ist durch Züge gering frequentiert, da sie nicht für reguläre Fahrten vorgesehen ist. Sie dient in der Bauphase der Zufahrt in die Wendeanlage nach einer Zugschwächung auf Gleis 6.

Zum Ausschluss von Gefährdungen wird zur straßenseitigen Benutzung der temporären Gleisüberfahrt das Gleis entsprechend gesperrt. Bei nicht gesperrtem Gleis wird die temporäre Gleisüberfahrt durch eine Schrankenanlage gesichert.

11.2 Baufeld und Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen

Das Baufeld für die Erstellung der neu- und umzubauenden Bahnanlagen erstreckt sich von Bau-km 0,7+00 bis Bau-km 1,7+00 zwischen dem Gleis Rosenheim-München (Strecke 5510) und Gleis 2a (Gleis München-Steinhausen – München Ost (S-Bahn)). Das Baufeld zur Errichtung des ESTW befindet sich von Bau-km 0,1+10 bis Bau-km 0,1+35. Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen umfassen alle zusätzlich zum Baufeld zum Betreiben der Baustelle erforderlichen Flächen. Innerhalb dieser Flächen erfolgt das Aufstellen der Baucontainer, Baumaschinenabstellung sowie die Zwischenlagerung von Bau- und Abbruchmaterialien. Die Haldenhöhe beträgt entsprechend der zur Verfügung stehenden Grundfläche ca. 4 bis 6 m. Im Zuge des Baufortschrittes wird die Aufteilung der jeweiligen Flächen zur Nutzung z.B. mit Baucontainern und Zwischenlagern entsprechend den Erfordernissen in Abstimmung mit dem Bauherrn optimiert. Baustelleneinrichtungsflächen sind auf der Nordseite der Bahn mit unmittelbarem Anschluss an die Baustellenzufahrt vorgesehen.

Für die Errichtung des ESTW wird eine Baustelleneinrichtungsfläche auf der Südseite der Bahnanlagen von Bau-km 0,5+20 bis Bau-km 0,6+00 genutzt.

Im Übrigen wird auf Anlage 14.1.1 und die Zusammenstellung der Bauleistungen vom 5. Oktober 2005 verwiesen.

11.3 Verkehrsanbindungen und -beziehungen

Die Bedienung der Baustelle erfolgt vorrangig über die Baustraße mit Anbindung an den Haidenauplatz. Die Befestigung der Baustraße erfolgt mit einer hydraulisch gebundenen Deckschicht. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 5,5 m. Die Trassenführung der Baustraße folgt dem Verlauf der derzeit vorhandenen Trambahntrasse, die zum Zeitpunkt des Baubeginnes wieder aufgelassen wird. Im Übrigen wird auf Anlage 8.1.4 und die Zusammenstellung der Bauleistungen vom 5. Oktober 2005 verwiesen.

Die Zufahrt für Baufahrzeuge zur Versorgung der Baustelle wird über Berg-am-Laim-Straße – Haidenauplatz realisiert. Die Entsorgungsfahrten der Baustelle werden über Haidenauplatz – Grillparzerstraße – Einsteinstraße realisiert.

Sofern betrieblich in den Fahrplan integrierbar, wird die Nutzung von betrieblich ungenutzten, noch vorhandenen Gleisanlagen für die wagenweise Andienung der Baustelle vorgesehen.

Die Andienung der ESTW-Baustelle erfolgt über die Friedenstraße.

11.4 Besondere Maßnahmen

Für die Abbruch- und Umbaumaßnahmen an der EÜ Leuchtenbergring sind entsprechende Sicherheitsvorkehrungen für den Straßenverkehr wie auch für den Bahnbetrieb erforderlich. Bauzeitlichen Verkehrsphasen auf dem Mittleren Ring werden in enger Abstimmung mit der LHM geplant.

11.5 Entscheidung über Einwendungen

Die eingereichte Planung berücksichtigte die künftige Lage der Tunnelbaustelle im Bereich Haidenauplatz und wäre ohne nachträgliche Anpassung sowohl für den PFA 3 als auch für den PFA 3 A nutzbar gewesen. Nachteilig wirkten sich die enge Lage am BENQ-Gebäude (ehem. SIEMENS) sowie die Überbauung des Firmenparkplatzes aus.

Die eingegangenen Einwendungen der LHM, SWM sowie des Grundeigentümers führten zu mehreren Abstimmungsgesprächen:

- Am 18. März 2005 mit dem Grundeigentümer zur Vorbereitung des Erörterungstermins.
- Am 28. September 2005 mit LHM zur Nachbereitung des Erörterungstermins. Im Ergebnis dieses Gespräches wurden der LHM mit Schreiben vom 12. Oktober 2005 sowie der

SWM am 25. Oktober 2005 weitere Unterlagen übersandt. Die Rückäußerung der LHM erfolgte mit Schreiben vom 12. Dezember 2005.

- In dieser Angelegenheit weiterer Schriftverkehr mit Schreiben an die SWM vom 12. Dezember 2005 sowie deren Rückäußerung mit Schreiben vom 19. Dezember 2005.
- Besprechungen am 14. Oktober 2005 sowie am 16. November 2005 mit der LHM und dem Grundeigentümer, in denen der Flächenbedarf für die 2. S-Bahn-Stammstrecke auf dem HVB-Gelände erläutert und abgestimmt wurde.

Einvernehmlich mit der Landeshauptstadt München und dem Grundeigentümer wurde für den PFA 3 A eine Lösung zur Abrückung vom o.g. Gebäude sowie Verbleib des Firmenparkplatzes bis zum Beginn der Baumaßnahmen zum PFA 3 der 2. S-Bahn-Stammstrecke gefunden. Diese Lösung sieht die Nutzung der ca. bis Mitte 2006 erforderlichen Trambahntrasse nach Rückbau des Gleisoberbaues als Baustraße vor.

Ein Dissens bleibt nur mehr mit der SWM (abschließendes Schreiben vom 19. Dezember 2005).

Die SWM und MVG lehnen eine Anbindung der Baustellenfläche nördlich der Bahnanlagen mit einer Zufahrt im direkten Bereich des Knotens Haidenauplatz weiterhin ab und schlagen eine Gebäudeumfahrung Grillparzerstraße 1-9 (Zufahrt im Bereich Haidhauser Straße, Ausfahrt im Bereich Haidenauplatz) vor. Als maßgebliche Begründung wird die räumliche und zeitliche Überlagerung des PFA 3 mit dem PFA 3A angeführt, was aber laut Zusicherung des Vorhabensträgers nicht zutreffen würde, da beim PFA 3 das geänderte Konzept mit vorgenannter Zu- und Abfahrtsmöglichkeit nördlich des Siemensgebäudes vorgesehen ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Auf die Zusammenstellung der Baulogistik PFA 3 A vom 05. Oktober 2005 wird verwiesen. Aufgrund der über die geplante Bauzeit des PFA 3A von 22 Monaten durchschnittlich ermittelten, verhältnismäßig geringen LKW-Umlaufzahl von 2 LKW pro Tag (während des ca. 2 Monaten dauernden Rückbaues des Bahnsteig „B“ von 4 LKW pro Tag) wird der Einwand der SWM zurückgewiesen. Gleichwohl wird der Vorhabensträger im Verf. Teil A, Abschnitt V, Ziffer 7.1 angehalten, mit Baubeginn des PFA 3 die im entsprechenden Planfeststellungsbeschluss festgestellten Regelungen der Baustellenzufahrt zu beachten.

12. Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter

Durch die Baumaßnahmen müssen Leitungen, Kabel oder Anlagen Dritter gesichert, verlegt oder angepasst werden. Die betroffenen Leitungen, Kabel und Anlagen sind im Einzelnen in

den Leitungslageplänen aufgezeigt. Im Verfügenden Teil A, Abschnitt V, Ziffer 8 wurden dem Vorhabensträger entsprechende Auflagen und Hinweise auferlegt.

13. Brand- und Katastrophenschutz

Entsprechend dem „Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes und der Magnetschnellbahn“, Ziffer 1.4 sind in Anlage 17.1 die wesentlichen Eckdaten und Grundsatzanforderungen zum Brandschutz für den Bahnhof Leuchtenbergring zusammengefasst. Im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens wird lediglich ein neuer Bahnsteig betrachtet (Bahnsteig C). Die Evakuierung der Fahrgäste erfolgt im Brandfall über die beiden Treppenanlagen zur Straßenunterführung Leuchtenbergring. Zu den Einzelheiten wird im Übrigen auf Anlage 17.1 verwiesen

IV. Bauausführungsplanung

1. Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes

Im Verfügenden Teil ist dem Vorhabensträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die detaillierten technischen Bauausführungsunterlagen nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erstellen und diese dem Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung – auch im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit diesem Planfeststellungsbeschluss – und Baufreigabe vorzulegen.

Es ist vertretbar und sachgerecht, nicht bereits die detaillierten Bauausführungsunterlagen zum Gegenstand der Planfeststellung zu machen, sondern die Bauausführung von einer gesonderten Entscheidung durch das Eisenbahn-Bundesamt abhängig zu machen. Dies gebietet der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Es wäre unverhältnismäßig, wenn der Vorhabensträger bereits zur Planfeststellung detaillierte Bauausführungsunterlagen ausarbeiten und vorlegen müsste, denn der Vorhabensträger kann im Rahmen der Planfeststellung noch nicht hinreichend sicher abschätzen, ob sein Vorhaben überhaupt oder verändert planfestgestellt werden wird. Die Erstellung der Bauausführungsunterlagen ist mit hohen Kosten verbunden, die dem Vorhabensträger nicht zugemutet werden können, solange der Inhalt der Planfeststellung noch nicht verbindlich feststeht.

Die Beachtung des Abwägungsgebotes wird durch die Planfeststellungsunterlagen ermöglicht. Sie gewährleisten, dass sich das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde ausreichende Klarheit über die durch das Vorhaben bedingte Konflikte verschaffen und diese bewältigen konnte. Die Planfeststellungsunterlagen zeigen, dass die durch das Vorhaben

aufgeworfene tatsächliche Problematik bei der Ausführung des Planfeststellungsbeschlusses beherrschbar ist. Als Grundlage für die Bauausführung sind die Planfeststellungsunterlagen nur bedingt geeignet, denn sie haben nicht die Detailschärfe, die für eine Bauausführung erforderlich ist. Erst aus den detaillierten Bauausführungsunterlagen kann hinreichend sicher entnommen werden, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht. Im Rahmen der Prüfung der Bauausführungsunterlagen wird nur darüber befunden, ob sie den Planfeststellungsunterlagen entsprechen, d.h. aus ihnen entwickelt worden sind, und ob das planfestgestellte Vorhaben in der Form, die es durch die Bauausführungsunterlagen erhalten hat, den technischen Regelwerken entspricht. Ist das der Fall, ergeht eine Freigabe der Bauausführungsplanung, wobei das Eisenbahn-Bundesamt nach Lage der Dinge im Einzelfall zur Vermeidung einer Versagung der Baufreigabe Änderungen an den Unterlagen selbst vornehmen oder im Freigabebescheid Auflagen und Hinweise beifügen kann.

Auf die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange hat die Freigabe der Ausführungsplanung keinen Einfluss, diese wird durch die Planfeststellung abgeschlossen.

2. Anlagen Dritter

Freigaben der Ausführungsunterlagen, Bauaufsicht und Abnahmen von anderen Anlagen richten sich nach den jeweiligen Fachgesetzen.

Zuständig für die Einhaltung der im Planfeststellungsbeschluss ergangenen Auflagen ist das Eisenbahn-Bundesamt als erlassende Behörde. Die fachtechnische Prüfung und Freigabe der Ausführungsunterlagen erfolgt jedoch durch die sonst zuständige Fachbehörde. Deswegen ist in jedem Fall die sonst zuständige Behörde durch den Vorhabenträger zu beteiligen.

Dem Vorhabensträger war daher aufzuerlegen, dass die von den jeweils zuständigen Fachbehörden geprüften Ausführungsunterlagen von Nicht-Eisenbahnbetriebsanlagen (außer den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen) dem Eisenbahn-Bundesamt zur Einsichtnahme vorzulegen sind. Dies gilt auch für die Verpflichtung auf Anzeige des Baubeginns, der Fertigstellung und der Erforderlichkeit einer gesonderten Abnahme.

V. Gesamtabwägung

Die Fachplanung unterliegt dem Abwägungsgebot (§ 18 Abs. 1 Satz 2 AEG). Danach sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen

Die Planfeststellungsbehörde hat die verschiedenen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, die Umweltverträglichkeit der Planung geprüft und alle Belange in die Abwägung eingestellt sowie gegeneinander und untereinander abgewogen. Sie hat hierbei nicht nur die Abwägung jedes einzelnen öffentlichen und privaten Belanges gegenüber dem öffentliche Interesse an dem gegenständlichen Ausbauvorhaben, sondern auch eine Gesamtabwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange gegen dieses öffentliche Interesse vorgenommen. Denn selbst wenn jeder einzelne Belang für sich das öffentliche Interesse an der Maßnahme nicht überwiegen sollte, so könnte es doch eventuell deren Gesamtheit.

Wie in der Begründung der Entscheidung ausgeführt, konnten die gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange gegenüber dem mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interesse nicht überwiegen. Dabei kam es für die von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmende Abwägung der einzustellenden Belange darauf an, Eingriffe in Rechte Dritter nach Möglichkeit zu vermeiden und entsprechende Nebenbestimmungen zu treffen.

Durch eine auf das Ziel einer Minimierung unvermeidbarer Eingriffe ausgerichtete Planung sowie die dem Vorhabenträger im Beschluss auferlegten Nebenbestimmungen kann sichergestellt werden, dass auch die Belange i. S. der §§ 1 und 2 Abs. 1 Satz 2 und 4 UVPG im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt werden.

Die dem Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange überwiegen auch in ihrer Gesamtheit nicht das öffentliche Interesse an der Realisierung dieses Vorhabens.

VI. Kostenentscheidung

Rechtsgrundlage für die Kostenfestsetzung für Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes ist § 3 Abs. 4 Satz 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23 in 80539 München erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung im Verwaltungsverfahren er sich beschwert fühlt, anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Im Auftrag

Knerr