



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München

Az. 651pä/005-2019#030
Datum: 23.05.2024

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

**zur 7. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
vom 24.08.2009, Az.: 61134-611pps/001-2300#001,
Planfeststellungsabschnitt 2 der 2. S-Bahn-Stammstrecke**

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

**„7. Planänderung im PFA 2 der 2.S-Bahn-Stammstrecke
(Erkundungs- und Rettungsstollen)“**

in der Landeshauptstadt München

Bahn-km 105,996 bis 106,714

**der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring
Bft**

Vorhabenträgerin:

DB InfraGO AG und DB Energie GmbH

Vertreten durch die DB InfraGO AG, Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke

Arnulfstraße 27

80335 München

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Konzentrationswirkung	8
A.4	Nebenbestimmungen	9
A.4.1	Abweichungen vom Regelwerk	9
A.4.2	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	9
A.4.3	Brand- und Katastrophenschutz	10
A.4.4	Tunnelbau	11
A.4.5	Betriebsbedingte Schallimmissionen	13
A.4.6	Münchner Stadtentwässerung (MSE)	13
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	13
A.5.1	Landeshauptstadt München	13
A.5.2	Wasserwirtschaftsamt München	13
A.5.3	Stadtwerke München GmbH, Resort Mobilität, Verkehrsinfrastruktur	14
A.5.4	SG 50 Technischer Umweltschutz, Regierung von Oberbayern	15
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	16
A.7	Sofortige Vollziehung	16
A.8	Gebühr und Auslagen	16
A.9	Hinweise	16
B.	Begründung	17
B.1	Sachverhalt	17
B.1.1	Gegenstand der Planänderung	17
B.1.2	Einleitung des Planänderungsverfahrens	18
B.1.3	Anhörungsverfahren	18
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	20
B.2.1	Rechtsgrundlage	20
B.2.2	Zuständigkeit	20
B.3	Umweltverträglichkeit	20
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens	21
B.4.1	Planrechtfertigung	21
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	21
B.4.3	Wasserhaushalt	21
B.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	22
B.4.5	Immissionsschutz	24
B.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	26
B.4.7	Denkmalschutz	27
B.4.8	Brandschutz	27

B.4.9	Tunnelbau, Bergamt Süd	37
B.4.10	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	38
B.4.11	Straßen, Wege und Zufahrten	39
B.4.12	Ingenieurbau	39
B.4.13	Kampfmittel	40
B.4.14	Inanspruchnahme von Grundeigentum	41
B.5	Gesamtabwägung	42
B.6	Sofortige Vollziehung	42
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	42
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	44

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

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „7. Planänderung im PFA 2 der 2.S-Bahn-Stammstrecke (Erkundungs- und Rettungstollen)“ in der Landeshauptstadt München, Bahn-km 105,996 bis 106,714 der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring Bf, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen/Nebenbestimmungen festgestellt.

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

Gegenstand der Planänderung ist im Wesentlichen:

- Neubau Erkundungs- und Rettungstollen mit fünf Verbindungsbauwerken (Querschläge QS 6 bis QS 10)
- Entfall Rettungsschacht 5 (RS 5)
- Entfall Rettungsschacht 6 (RS 6)
- Anpassung der Geschwindigkeit von 80 auf 100km/h im Abschnitt Hauptbahnhof - Marienhof
- Verschiebung der Gleisachsen um ca. 40 cm in Richtung Süden
- Änderung Regelquerschnitt RQ Verkehrstunnel mit vergrößertem Innen- und Außendurchmesser um 20 cm im Streckenabschnitt Marienhof

- Anpassung der Gradienten in Form der Anhebung der Längsneigung von 5,5 ‰ auf 10,9 ‰ im rechten Streckengleis sowie Reduzierung der Längsneigung von 35 ‰ auf 10,9 ‰ im linken Streckengleis.

A.2 Planunterlagen

Folgende Planunterlagen werden festgestellt und ersetzen bzw. ergänzen die mit
Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 festgestellten Planunterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht zur 7. Planänderung Planungsstand 17.05.2022, 37 Seiten	ergänzt Unterlage 1, festgestellt
2	Bauwerksverzeichnis zur 7. Planänderung Planungsstand 26.04.2022, 9 Seiten	ergänzt Unterlage 2, festgestellt
3.3.1B	Übersichtslageplan Bau-km 105,9+96 – 107,8+53 Planungsstand: 01.04.2021, Maßstab 1 : 5000	ersetzt Unterlage 3.3.1A, nur zur Information
3.4.1D	Übersichtshöhenplan Bau-km 105,9+96 107,8+53 Planungsstand: 25.03.2022, Maßstab 1 : 5000/500	ersetzt Unterlage 3.4.1C, nur zur Information
3.4.2	Übersichtshöhenplan Erkundungs- und Rettungsstollen Planungsstand: 12.04.2021, Maßstab 1 : 5000/500	ergänzt Unterlage 3.4, nur zur Information
3.4.3	Übersichtshöhenplan Gleis 200 Planungsstand: 21.03.2022, Maßstab 1 : 5000/500	ergänzt Unterlage 3.4, nur zur Information
4.1A	Lageplan Bau-km 105,9+96 – 106,5+82 Planungsstand: 01.04.2022, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Unterlage 4.1, festgestellt
4.2B	Lageplan Bau-km 106,5+82 – 107,2+70 Planungsstand: 01.04.2022, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Unterlage 4.2A, festgestellt
4.3B	Lageplan Bau-km 107,2+70 – 107,8+51 Planungsstand: 17.03.2022, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Unterlage 4.3A, festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1.1D	Bautechnischer Längsschnitt Bau-km 105,9+96 – 107,8+53 Planungsstand: 25.03.2022, Maßstab 1 : 5000/500	ersetzt Unterlage 7.1.1C, festgestellt
7.2.1.1B	Regelquerschnitt maschineller Vortrieb Anfang PFA 2 bis Hp Marienhof Planungsstand: 08.04.2021, Maßstab 1 : 50	ersetzt Unterlage 7.2.1.1A, festgestellt
7.2.1.3	Regelquerschnitt maschineller Vortrieb Rettungsstollen Planungsstand: 24.03.2021, Maßstab 1 : 50	ergänzt Unterlage 7.2.1, festgestellt
7.2.1.4	Regelquerschnitt maschineller Vortrieb Hp Marienhof bis Ende PFA 2 Planungsstand: 08.04.2021, Maßstab 1 : 50	ergänzt Unterlage 7.2.1, festgestellt
7.2.2.1B	Querschnitt Bau-km 106,0+57/+84 Unterquerung Bahnhof Karlsplatz Planungsstand: 24.03.2021, Maßstab 1 : 200	ersetzt Unterlage 7.2.2.1A, festgestellt
7.2.2.2B	Querschnitt Bau-km 106,2+05 Vorbeifahrt Gebäude Maxburgstraße 4 Planungsstand: 24.03.2021, Maßstab 1 : 200	ersetzt Unterlage 7.2.2.2A, festgestellt
7.2.2.3B	Querschnitt Bau-km 106,6+56 Vorbeifahrt Frauenkirche Planungsstand: 24.03.2021, Maßstab 1 : 50	ersetzt Unterlage 7.2.2.3A, festgestellt
7.2.2.4B	Querschnitt Bau-km 107,2+94 Unterquerung Maximilianstrasse Planungsstand: 24.03.2021, Maßstab 1 : 50	ersetzt Unterlage 7.2.2.4A, festgestellt
7.3.1C	Systemplan Fluchtwege Planungsstand: 08.04.2021, ohne Maßstab	ersetzt Unterlage 7.3.1B, festgestellt
7.3.4	Verbindungsbauwerk Regelquerschnitt Planungsstand: 04.03.2022, Maßstab 1 : 200	ergänzt Unterlage 7.3, festgestellt
9.1.3D	Hp Marienhof, Grundriss Verteilerebene Bau-km 106,7+14 – 106,9+25 Planungsstand: 16.03.2021, Maßstab 1 : 500	ersetzt Unterlage 9.1.3C, festgestellt
9.1.4D	Hp Marienhof, Grundriss Bahnsteigebene Bau-km 106,7+14 – 106,9+25 Planungsstand: 16.03.2021, Maßstab 1 : 500	ersetzt Unterlage

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
		9.1.4C, festgestellt
9.1.5D	Hp Marienhof, Längsschnitt Bau-km 106,7+14 – 106,9+25 Planungsstand: 16.03.2021, Maßstab 1 : 250	ersetzt Unterlage 9.1.5C, festgestellt
9.1.9A	Hp Marienhof, Grundriss Ballastebene Bau-km 106,7+14 – 106,9+25 Planungsstand: 19.05.2022, Maßstab 1 : 500	ersetzt Unterlage 9.1.9, festgestellt
9.1.10A	Hp Marienhof, Grundriss Entrauchungsebene Bau-km 106,7+14 – 106,9+25 Planungsstand: 16.03.2021, Maßstab 1 : 500	ersetzt Unterlage 9.1.10, festgestellt
11.2.1A	Sparten Bestand und Projekt Bau-km 106,0+49 – 106,3+60 Planungsstand: 17.03.2022, Maßstab 1 : 500	ersetzt Unterlage 11.2.1, festgestellt
11.2.3B	Sparten Bestand und Projekt Bau-km 107,3+66 – 107,6+59 Planungsstand: 17.03.2022, Maßstab 1 : 500	ersetzt Unterlage 11.2.3A, festgestellt
12.1A	Erläuterungsbericht Hydrotechnische Berechnungen Planungsstand: 12.04.2021, 16 Seiten	ersetzt Unterlage 12.1, zur Information
13.1C	Erläuterungsbericht Entsorgung von Aushub- und Abbruchmassen Planungsstand: 12.04.2021, 26 Seiten	ersetzt Unterlage 13.1B, zur Information
15.1	Grunderwerbsverzeichnis zur 7. Planänderung Planungsstand: 16.05.2022, 20 Seiten	ergänzt Unterlage 15.1, festgestellt
15.2.1A	Grunderwerbsplan Bau-km 105,9+96 – 106,5+82 Planungsstand: 19.05.2022, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Unterlage 15.2.1, festgestellt
15.2.2F	Grunderwerbsplan Bau-km 106,5+82 – 107,2+70 Planungsstand: 19.05.2022, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Unterlage 15.2.2E, festgestellt
15.2.3B	Grunderwerbsplan Bau-km 107,2+70 – 107,8+53 Planungsstand: 19.05.2022, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Unterlage 15.2.3A, festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.2.1B	Konfliktplan Bau-km 105,9+96 – 106,9+15 Planungsstand: 24.03.2021, Maßstab 1 : 2500	ersetzt Unterlage 16.2.1A, festgestellt
16.2.2A	Konfliktplan Bau-km 106,9+15 – 107,8+53 Planungsstand: 24.03.2021, Maßstab 1 : 2500	ersetzt Unterlage 16.2.2, festgestellt
16.3.1A	Maßnahmenplan Bau-km 105,9+96 – 106,5+82 Planungsstand: 24.03.2021, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Unterlage 16.3.1, festgestellt
16.3.3A	Maßnahmenplan Bau-km 107,2+70 – 107,8+53 Planungsstand: 24.03.2021, Maßstab 1 : 1000	ersetzt Unterlage 16.3.3, festgestellt
17.1B	Ganzheitliches Brandschutzkonzept für die uPva MMHO Planungsstand: 18.02.2022, 92 Seiten nebst Anhang 1-2	ersetzt Unterlage 17.1A, zur Information
17.3D	Sicherheitskonzept Streckentunnel Planungsstand: 25.06.2021, 76 Seiten	ersetzt Unterlage 17.3C, zur Information
18.1A	Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft Planungsstand: 12.04.2021, 3 Seiten	ergänzt Unterlage 18.1, zur Information
19.1C	Erläuterungsbericht Schalltechnische Untersuchung Planungsstand: 27.01.2021, 32 Seiten nebst Anhang 1	ersetzt Unterlage 19.1B, zur Information
20.1	Erläuterungsbericht Erschütterungstechnische Untersuchung zur 7. Planänderung Planungsstand: 27.01.2021, 12 Seiten	ergänzt Unterlage 20.1, zur Information

A.3 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen,

Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen
nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Abweichungen vom Regelwerk

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

- ZiE zur Länge und Befahrbarkeit des Erkundungs- und Rettungsstollen der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az.: 2180-217iretr/068-1100#005 vom 15.09.2022)
- ZiE zum Verzicht auf Zufahrten für Straßenfahrzeuge an den Tunnelportalen der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az.: 2180-217iretr/068-1100#004 vom 15.09.2022)
- ZiE zum Verzicht auf Elektranten an beiden Tunnelseiten der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az.: 2140-21izbit/008-2107#011)
- ZiE zum Verzicht auf Einspeisestellen zur Löschwasserversorgung an den Tunnelportalen der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az.: 2180-217iretr/068-1100#002 vom 12.04.2022)
- ZiE zur Abweichung der Tunnelquerschnitte der 2. S-Bahn-Stammstrecke München von den Richtzeichnung in Ril 853.9001 (Az.: 213.9-213izbit/004-2101#011-(138/21) vom 25.05.2022)
- ZiE zur Höhe der Fluchtwege (Bestandteil der ZiE zu den Regelquerschnitten in den Tunneln, Az. 21.41 lbzb (118/06) vom 04.07.2007)
- ZiE zur Schleusenlänge (Az. 2180-217iretr/075-2107#005 vom 05.09.2023)
- ZiE zu Bodenverbesserungsmaßnahmen (Az. 213.9.214izbit/004-2101#010-(137/21) vom 29.06.2022).

A.4.2 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

a) Über den Beginn der Bauarbeiten ist das Referat für Klima- und Umweltschutz,
Sachgebiet Abfallrecht vorab zu informieren (abfallrecht.rku@muenchen.de).

b) Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten.

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

c) Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu deren Beseitigung gem. Art. 10 Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz (BayAbfG) der Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH (GSB) zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige Körperschaft (Landeshauptstadt München) ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.

d) Gefährliche Abfälle im Sinne der Abfallverzeichnisverordnung (AVV) sind in dichten Behältern so zur Abholung bereitzustellen, dass sie unbefugten Personen nicht zugänglich sind und Gefährdungen für Menschen bzw. Umwelt (z.B. Gewässerverschmutzung) ausgeschlossen sind (Art. 7 Abs. 2 Nr. 3 des Landesstraß- und Verordnungsgesetzes LstVG).

A.4.3 Brand- und Katastrophenschutz

- a) Die Notausgänge nach den 1. Schleusentüren sind feuerbeständig auszuführen.
- b) Die im Tunnel-Sicherheitskonzept „vorgeschlagene“ Fluchtwegkennzeichnung ist umzusetzen.
- c) Die Lage der Bedienstellen der Oberleitungsspannungsprüfeinrichtungen (OLSP) ist in der Ausführungsplanung mit der Branddirektion abzustimmen.
- d) Die Vorhabenträgerin hat den Löschwassernachweis für das Brandschutzkonzept zu aktualisieren und mit den Anforderungen des Brandschutzkonzepts abzugleichen.
- e) Die Vorhabenträgerin hat alle Schieber zwischen den Einspeisestellen zur Abtrennung der Löschwasserabschnitte vor Manipulation abzusichern.
- f) Die Schieber sind grundsätzlich etwa mittig zwischen zwei Zugangsbauwerken (uPva, Rettungsschacht oder Portal) und ebenso mittig zwischen den jeweils angrenzenden Verbindungsbauwerken anzuordnen. Dadurch können sich

Änderungen an den in Tabelle 4 Unterlage 17.3D angegebenen Abschnittslängen ergeben.

- g) Im Erkundungs- und Rettungsstollen ist ein durchgehender, einseitiger Handlauf einzubauen.
- h) Entlang der Fahrtunnel ist ca. alle 6 m eine Stufe als Aufstiegshilfe anzuordnen. Zumindest die Ausführungsplanung und sonst weitere Planungen zur Unterlage 7.2 sind entsprechend anzupassen.
- i) Die zweiten Schleusentüren nach Unterlage 7.3.4 sind feuerhemmend auszuführen. Zumindest die Ausführungsplanung und sonst weitere Planungen zu Unterlage 7.3.4 sind entsprechend anzupassen.
- j) Die Vorgaben der vorliegenden Brandschutz- und Rettungskonzepte und Abstimmungen hierzu mit Branddirektion, Bergamt Südbayern und BG Bau hinsichtlich der Sicherheit auf den Untertagebaustellen sind zu beachten und bei Bedarf in Abstimmung mit der Branddirektion fortzuschreiben.
- k) Gemäß Ziffer 2.2 EBA-Richtlinie Tunnel i. V. m. EITB 2022/1 sind die Fluchtwege mindestens 1,20 m breit, eben und hindernisfrei zu erstellen.
- l) In der uPva Marlenhof sind bei Treppe 04 in Ebene 1 die Türen feuerhemmend auszuführen.
- m) Die Vorhabenträgerin hat im Zuge des Planungsfortschritts die Branddirektion weiter zu beteiligen.

A.4.4 Tunnelbau

- a) Geplante Arbeiten zum Zweck der Herstellung oder wesentlichen Veränderung von Hohlräumen, die in nichtoffener Bauweise unter Tage errichtet werden, sind durch die Vorhabenträgerin dem Bergamt rechtzeitig vor ihrer Aufnahme anzuzeigen.
- b) Gemäß § 2 Abs. 3 der Baustellenverordnung (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. I S. 1283) ist für Baustellen mit besonders gefährlichen Arbeiten (z.B. Tunnelbau und/oder Sprengarbeiten) vor der Einrichtung der Baustelle ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen. Der SiGe-Plan ist auf der Baustelle zum Baubeginn vorzuhalten.
- c) Gemäß § 4 ArbStättV ist von der Bauleitung ein Flucht- und Rettungsplan zu erstellen.

- d) Vor Beginn der Arbeiten ist dem Bergamt ein detaillierter Schichtenplan vorzulegen. Feststellungen nach § 13 Abs. 3 Nr. 1 Arbeitszeitgesetz -ArbZG- vom 06.06.94 (BGBl. I S. 1171) oder Ausnahmen (z.B. Arbeiten an Sonn- und Feiertagen, Arbeitszeitverlängerungen) nach dem Arbeitszeitgesetz sind beim Bergamt Südbayern gesondert zu beantragen.
- e) Für die Arbeiten ist elektrisch angetriebenen Arbeitsgeräten der Vorzug vor dieselbetriebenen Arbeitsgeräten zu geben. Wenn, nach eingehender Prüfung durch den Unternehmer, das vorgesehene Arbeitsverfahren nicht so gestaltet werden kann und Dieselmotoremissionen entstehen, ist der Einsatz von Partikelfiltern beim Betrieb von dieselgetriebenen Arbeitsgeräten oder -maschinen als Stand der Technik anzusehen. Beim Einsatz von selbstbetriebenen Arbeitsgeräten zur Erstellung der untertägigen Hohlraumbauten sind die Vorschriften der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) Nr. 554 „Abgabe von Dieselmotoren“ in der jeweils aktuell gültigen Fassung zu beachten und einzuhalten.
- f) Beim Umgang mit Gefahrstoffen (z.B. Erstarrungsbeschleuniger für Spritzbeton) sind die Vorschriften der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) zu beachten und einzuhalten.
- g) Für die Durchführung von Arbeiten unter Druckluft sind die Bestimmungen der Druckluftverordnung vom 4. Oktober 1972 (BGBl. I S. 1909) einzuhalten. Die Anzeige gemäß § 3 DruckLV ist dem Bergamt rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen. Schildvortriebe, bei denen nicht ständig Personen unter Druckluft arbeiten, unterliegen den Bestimmungen der Druckluftverordnung.
- h) Bezüglich eventuell durchzuführender, untertägiger Sprengarbeiten sind die entsprechenden Anzeigen gemäß Sprengstoffgesetz vor Beginn der Arbeiten rechtzeitig und unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen beim Bergamt Südbayern vorzulegen. Gegebenenfalls ist eine Planänderung gem. § 76 VwVfG erforderlich.

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

A.4.5 Betriebsbedingte Schallimmissionen

Die Lüftungsöffnungen im Bereich der Station Marienhof sind im Rahmen der Bauausführung so zu gestalten, als dass die Kriterien der TA Lärm zuverlässig eingehalten bzw. unterschritten werden. Die einschlägigen Ausführungsplanungen sind diesbezüglich ggf. anzupassen.

A.4.6 Münchner Stadtentwässerung (MSE)

Vorgesehene Einleitungen in deren Kanäle sind rechtzeitig vorab mit der Münchner Stadtentwässerung, MSE-Z-G, abzustimmen.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.5.1 Landeshauptstadt München

Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Bereich der Maßnahme im Bedarfsfall Schutzmaßnahmen für aktive und inaktive Grundwassermessstellen vorzusehen.

A.5.2 Wasserwirtschaftsamt München

- a) Die Vorhabenträgerin sagt zu, das abgepumpte Wasser vorab auf die Parameter des LfW-Merkblatts 4.5/15 bzw. der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (OGewV) zu untersuchen und zu bewerten. Ferner sagt die Vorhabenträgerin zu, die Ergebnisse dem Wasserwirtschaftsamt München zu übermitteln. Dabei beachtet die Vorhabenträgerin den Hinweis, dass mit der Einleitung erst begonnen werden darf, wenn eine Freigabe durch das Wasserwirtschaftsamt München erfolgt ist.
- b) Die Vorhabenträgerin beachtet den Hinweis, dass bei Überschreitung von 21,5°C Temperatur des einzuleitenden Wassers die Einleitung in den Stadtgrabenbach einzustellen ist.

A.5.3 Stadtwerke München GmbH, Resort Mobilität, Verkehrsinfrastruktur

- a) Die Festsetzungen der bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse gelten unverändert weiter, sofern sie nicht explizit durch die hier gegenständlichen Änderungen geändert werden. Insoweit wird die Forderung beachtet, dass zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Betrieb, Bauwerke und Anlagen der Stadtwerke München GmbH, Resort Mobilität, Verkehrsinfrastruktur (kurz: SWM Verkehr) die in den ursprünglichen Planfeststellungsbeschlüssen zu PFA 1 und PFA 2 genannten Nebenbestimmungen, Hinweise und Vorbehalte sinngemäß anzuwenden und einzuhalten sind.
- b) Im Hinblick auf die Vermeidung von Eingriffen in den ÖPNV wird die Vorhabenträgerin das Minderungsgebot beachten.
- c) Im Hinblick auf die Forderung

„Die Sicherheit der bestehenden U-Bahn-Anlagen mit dem darin stattfindenden Betrieb, sowie aller sich dort aufhaltenden Personen, in jeder Bauphase (einschließlich aller baulichen Zwischenzustände), [ist] durch statische, bodenmechanische, geologische und hydrologische Berechnungen bzw. Untersuchungen durch die von der Technischen Aufsichtsbehörde für U-Bahn und Straßenbahnen (TAB) bei der Regierung von Oberbayern bestellten und anerkannten Prüferingenieure bzw. Sachverständige nachzuweisen.“

gelten die diesbezüglichen Regelungen und Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses PFA 2 auch für die gegenständliche Planänderung.

- d) Im Hinblick auf die Forderung

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

werden die diesbezüglichen Auflagen und Nebenbestimmungen zur U-Bahn im Planfeststellungsbeschluss PFA 2 auch im gegenständlichen Planänderungsverfahren beachtet.

- e) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die "zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen U-Bahn" für die durch die vorliegende Planänderung gegenständliche Maßnahme bei noch nicht erfolgten Ausschreibungen zu berücksichtigen.

- f) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Funktionstüchtigkeit der Flächendrainage im Bereich der Bestandsbauwerke der SWM im Bau- und Endzustand aufrecht zu halten.
- g) Durch die mit der gegenständlichen Planänderung vorgesehenen Baumaßnahmen finden im Vergleich zur Planfeststellung bezogen auf Anlagen der SWM keine weiteren zusätzlichen Grundwasserhaltungen statt.
- h) Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die mit der gegenständlichen Planänderung vorgesehenen Maßnahmen keine Dükeranlagen der SWM betreffen.
- i) Für die gegenständliche Planänderung sind keine zusätzlichen Bauarbeiten von SWM Verkehr, die durch die Vorhabenträgerin ausgelöst werden, geplant.

A.5.4 SG 50 Technischer Umweltschutz, Regierung von Oberbayern

- a) Die Vorhabenträgerin sagt zu, den zusätzlichen Anfall von Tunnelausbruchsmassen aus der Herstellung des Erkundungs- und Rettungstollens (ERS) unterirdisch zur Startbaugrube West zu transportieren und über die auf der BE-Fläche West im Bereich der Donnersbergerbrücke geplanten Logistikgleise schienengebunden abzutransportieren. Das Tunnelausbruchmaterial und das Abbruchmaterial aus dem Erkundungs- und Rettungstollen östlich des Hp Marienhof wird unterirdisch zur Startbaugrube Ost transportiert und von dort schienengebunden abtransportiert. Der Abtransport des Tunnelausbruchmaterials aus dem ERS östlich des Marienhofes erfolgt unter Tage bis zur Startbaugrube Ost. Der Transport ab Ostbahnhof erfolgt zum Großteil schienengebunden.
- b) Die Vorhabenträgerin beachtet die Forderung, entsprechend der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der detaillierten Positionierung der Anlagen noch zusätzliche Schallschutzmaßnahmen zur Pegelminderung anzuordnen, um zumindest die Einhaltung der projektspezifischen Richtwerte zu gewährleisten. Nach Vorlage der Ausführungsplanung wird der Vorhabenträgerin die schalltechnischen Auswirkungen nach Vorgabe der AVV Baulärm nochmals überprüfen und ggf. Schutzmaßnahmen vorsehen.
- c) Ferner sagt die Vorhabenträgerin zu, die Lichtimmissionen während des Baus des Erkundungs- und Rettungstollens und der Verbindungsbauwerke auf das technisch erforderliche Maß zu minimieren.

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

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

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

A.9 Hinweise

Die Nebenbestimmungen und Hinweise des Ausgangsplanfeststellungsbeschlusses und der vorangegangenen Planänderungen bleiben durch diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss unberührt und beanspruchen grundsätzlich auch für den Gegenstand des Änderungsvorhabens Geltung.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand der Planänderung

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009, Az. 61134-611pps/001-2300#001, hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, die Planfeststellung für das Vorhaben „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2, München Mitte, Bereich Westseite Karlsplatz bis westliches Isarufer mit S-Bahnhof Marienhof“, Bahn-km 105,996 – 106,714 der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring Bf, in der Landeshauptstadt München erteilt. Dazu sind bislang folgenden Änderungen ergangen:

- 1. Planänderung vom 10.03.2014 (Az.: 611pps/006-2304#001)
- 2. Planänderung vom 12.02.2016 (Az.: 611pps/006-2304#002)
- 3. Planänderung vom 18.10.2017 (Az.: 651pä/003-2017#014)
- 4. Planänderung vom 18.11.2019 (Az.: 651pä/003-2017#016)
- 5. Planänderung vom 15.04.2019 (Az.: 651pä/004-2018#005)
- 6. Planänderung vom 24.06.2021 (Az.: 651pä/004-2018#016)
- 8. Planänderung vom 05.10.2021 (Az.: 651pä/007-2021#009)
- 9. Planänderung vom 25.10.2022 (Az.: 651pä/008-2022#019)

Gegenstand der vorliegenden 7. Planänderung ist

- Neubau Erkundungs- und Rettungstollen mit fünf Verbindungsbauwerken (Querschläge QS 6 bis QS 10)
- Entfall Rettungsschacht 5 (RS 5)
- Entfall Rettungsschacht 6 (RS 6)
- Anpassung der Geschwindigkeit von 80 auf 100km/h im Abschnitt Hauptbahnhof - Marienhof
- Verschiebung der Gleisachsen um ca. 40 cm in Richtung Süden

- Änderung Regelquerschnitt RQ Verkehrstunnel mit vergrößertem Innen- und Außendurchmesser um 20 cm im Streckenabschnitt Marienhof
- Anpassung der Gradienten in Form der Anhebung der Längsneigung von 5,5 ‰ auf 10,9 ‰ im rechten Streckengleis sowie Reduzierung der Längsneigung von 35 ‰ auf 10,9 ‰ im linken Streckengleis.

B.1.2 Einleitung des Planänderungsverfahrens

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

Mit Schreiben vom 17.02.2022 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 30.05.2022 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 03.06.2023 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Regierung von Oberbayern als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 01.02.2024, Az. 651pä/005-2019#030, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

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

Behörde, Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Einwände
Landeshauptstadt München	28.02/23.06.2023	Ja

Wasserwirtschaftsamt München	23.03.2023	Ja
Bayerisches Landesamt für Umwelt	10.03.2023	Ja
Stadtwerke München -Mobilität-	22.12.2023	Ja
Bayerische Eisenbahngesellschaft	06.02.2023	Nein
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	11.01.2021	Nein
Bayerische Schlösser- und Seenverwaltung	08.03.2023	Nein
Sachgebiet 10 der ROB	08.02.2023	Nein
Sachgebiet 26 der ROB	01.03.2023	Ja
Sachgebiet 31.2 der ROB	22.07.2023	Nein
Sachgebiet 50 der ROB	10.03.2023	Ja
Sachgebiet 52 der ROB	11.01.2023	Nein

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung, Erörterung

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

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

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Nr. 1 AEG a. F. in Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens auf einen Erörterungstermin verzichtet.

B.1.3.3 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 10.07.2023 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben grundsätzlich befürwortet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

Die Durchführung des Vorhabens ist noch nicht abgeschlossen. Da nunmehr vor Fertigstellung des Vorhabens der Plan geändert werden soll, ist ein Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG erforderlich.

Eine Planänderung im Sinne von § 76 VwVfG liegt vor, wenn das genehmigte, aber noch nicht fertiggestellte Vorhaben zwar hinsichtlich sachlich und räumlich abgrenzbarer Teilmaßnahmen geändert wird, die Identität des Vorhabens jedoch gewahrt bleibt. Die Planänderung erfasst grundsätzlich auch eine Erweiterung oder Reduzierung des Vorhabens.

Vornehmlich berührt der zusätzliche Erkundungs- und Rettungstollen nicht die Identität von PFA 2, weswegen es sich um eine Planänderung im Sinn des § 76 VwVfG handelt.

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.3 Umweltverträglichkeit

Für das ursprüngliche Vorhaben wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Das antragsgegenständliche Änderungsverfahren betrifft die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn im Sinn der Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 Abs. 1 UVPG

durchzuführen. Im Ergebnis der Vorprüfung ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Beschluss geänderte Vorhaben genügt weiterhin dem Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die dem Ausgangsbeschluss zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Beschluss zugelassenen Änderungen in Form der Trassierungs-, Gradienten- und Regelquerschnittsanpassungen sowie die Herstellung des Erkundungs- und Rettungstollens (ERS) schränken weder die Funktion noch die Kapazität des Gesamtvorhabens 2.SBSS ein und stellen keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar. Insbesondere die Herstellung des ERS ermöglicht durch Reduzierung der dauerhaften Inanspruchnahmen der Oberflächen eine Optimierung des Flucht- und Rettungskonzepts und dient gleichzeitig dem Erkenntnisgewinn über die geotechnische Baugrundbeschaffenheit für die späteren Verkehrstunnelröhren, was zu einer höheren Tunnelsicherheit und dem Wegfall der mit den Rettungsschächten 5 und 6 verbundenen Eingriffen führt. Durch den auf 475m vergrößerten Radius kann zudem die Entwurfsgeschwindigkeit auf 100 km/h erhöht werden. Die Planänderung ist somit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Die Beachtung der Auflagen und Hinweise aus den vorliegenden und ggf. einzuholenden Unternehmensinternen Genehmigungen (UiG) sowie Zustimmungen im Einzelfall (ZiE) ist in Ziffer A.4.1 festgeschrieben, vgl. auch Ziffer B.4.8.1 zu ZiE im Hinblick auf den Tunnelbrandschutz.

B.4.3 Wasserhaushalt

Das Änderungsvorhaben steht mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes im Einklang. Die sich im Zuge der Anpassung des Flucht- und Rettungskonzepts und der damit verbundenen Herstellung des Erkundungs- und Rettungstollens sowie der Verbindungsbauwerke ergebenden bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffe in das Grundwasser sind durch das bestehende Wasserecht

aus dem Planfeststellungsbeschluss bzw. den ergangenen
Planänderungsbeschlüssen im Planfeststellungsabschnitt 2 abgedeckt, eine
Betroffenheit der Oberflächenwasserkörper wird durch die vorliegende 7.
Planänderung nicht ausgelöst.

Die Wasserhaltungsmaßnahmen am ehemaligen Rettungsschacht 5 bleiben nach Art
und Umfang (max. Förderrate 26 l/s, 11 Monate Laufzeit) bestehen. Entsprechende
Bauwässer werden in den zur BE-Fläche benachbarten westlichen Stadtgrabenbach
abgeleitet. Die Wasserhaltungsmaßnahmen am ehemaligen Rettungsschacht 6
reduzieren sich zeitlich gegenüber der planfestgestellten Lösung auf 6 Monate und
bleiben im Rahmen der bereits der ursprünglichen Planfeststellung
zugrundeliegenden Gesamtförderwassermenge von rd. 400.000 m³. Diese Wässer
werden zum Schutz des quartären Grundwasserstockwerks in der uPva Marienhof
(MMHO) gesammelt und in den entsprechenden planfestgestellten Vorfluter
eingeleitet. Die Verwendung zementbasierter Baugrundinjektionen verhindert dabei
Grundwasserbelastungen. Auswirkungen auf den quartären Grundwasserkörper sind
somit nicht gegeben. Außerdem reduzieren sich durch den Entfall der
Rettungsschächte RS 5 und RS 6 in den jeweiligen Bereichen die Leckagewässer.
Ferner entfällt die im Zusammenhang mit RS 5 und RS 6 planfestgestellte
Oberflächenversiegelung, was zu positiven Auswirkungen auf die
Grundwasserneubildung führt. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen somit keine
Bedenken.

B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Das Änderungsvorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der
Landschaftspflege vereinbar.

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

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

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

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

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

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

Das gegenständliche Änderungsvorhaben verursacht keinen zusätzlichen – über das planfestgestellte Maß hinausgehenden – Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG, weil v.a. keine zusätzlichen oberirdischen Eingriffe im Vergleich zur ursprünglich Planung vorgesehen sind und der zusätzliche, weiträumig verteilte, unterirdische Tunnelausbruch als unerheblich insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Boden - aber auch für das Schutzgut Wasser im Hinblick auf Stauwirkungen bzw. Versickerungsbeeinträchtigungen – durch den Erkundungs- und Rettungstollen anzusehen ist. Dagegen können nunmehr Bäume, die auf den BE-Flächen stehen, zum Teil bauzeitlich geschützt und erhalten werden. Die Auswirkungen des Änderungsvorhabens werden, wenn auch in geringem Maße, als positiv eingestuft. Aus naturschutzrechtlicher Sicht bestehen somit keine Bedenken.

B.4.5 Immissionsschutz

Belange des Immissionsschutzes stehen der 7. Planänderung nicht entgegen:

B.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Die 7. Planänderung hat die Verbesserung des Flucht- und Rettungskonzepts zum Gegenstand in Form eines mittig zwischen den Verkehrstunnelröhren gelegenen Erkundungs- und Rettungstollens. Die Anpassung des Flucht- und Rettungskonzepts führt damit zum Entfall der festgestellten Rettungsschächte 5 und 6 im PFA 2. Die hierfür vorgesehenen Flächen werden aber weiterhin für Brunnenbohrungen und die Wasserhaltung benötigt, was ebenso Baulärm verursacht, jedoch zu keiner Verschlechterung im Vergleich zum planfestgestellten Zustand führt.

Korrekt ist, soweit SG 50 Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberbayern auf die grundsätzliche Fortgeltung der unter Ziffern A.4.2.1.1 bis A.4.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 24.08.2009 festgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen hingewiesen hat. Dies umfasst auch für alle Baustellenbereiche die Anwendung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschemissionen–“ (AVV-Baulärm) nebst ggf. notwendigen Maßnahmen zur Lärminderung. Die allgemeingültigen Vorgaben z.B. der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch Richtlinie 2005/88/EG, 32. BImSchV, sind ohnehin einzuhalten und bedürfen keiner Beauftragung.

Im Hinblick auf den zusätzlichen Anfall von Tunnelausbruchmassen und damit verbundenem Baulärm sagt die Vorhabenträgerin zu, dass die Aushubmassen des ERS unterirdisch transportiert und überwiegend schienengebunden entsorgt werden. Hinsichtlich zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der weiteren Detaillierungen erfüllt die Vorhabenträgerin die Forderung von SG 50 Technischer Umweltschutz, siehe A.5.4.

Insgesamt liegt damit ein ausreichender Schutz vor Baulärm vor.

B.4.5.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Maßgeblich zur Beurteilung der durch die 7. Planänderung bedingten betriebsbedingten Schallimmissionen sind die Anlagengeräusche der Be-/Entlüftung des ERS, sodass die TA-Lärm einschlägig ist. Die Geräusche der unterirdischen Lüftungsaggregate verbreiten sich über die Lüftungskanäle und treten im Bereich der Station Marienhof an die Oberfläche. Aufgrund einschlägiger Erfahrungswerte sagt

die Vorhabenträgerin zu, die Lüftungsöffnungen im Rahmen der Bauausführung so zu gestalten, als dass die Kriterien der TA Lärm zuverlässig eingehalten bzw. unterschritten werden (siehe auch A.4.5). Anlass für Zweifel an der Einhaltung besteht nicht. Sonstige betriebsbedingte Schallimmissionen ergeben sich aus dem Erkundungs- und Rettungsschacht nicht. Daher bedarf es hinsichtlich des aus der 7. Planänderung resultierenden Betriebslärms neben A.4.5 keiner weiteren Schutzmaßnahmen.

B.4.5.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat mit gutachterlichen Äußerungen (Ziff.4.1 Unterl. 20.1) glaubhaft gemacht, dass hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen aus dem Tunnelbau aufgrund des geringeren ERS-Durchmessers und der Mittellage nicht mit höheren Belastungen zu rechnen ist als durch die bereits planfestgestellten Tunnelröhren. Im Hinblick auf die Querschläge ist das Entfernen der Magerbetonfüllung per Abbruchmeißel am erschütterungsintensivsten. Angesichts eines Abstands von mindestens 25 m zwischen Oberkante des ERS und Unterkante des Fundaments der schutzrelevanten Bebauung unterschreiten aber auch diese Abbrucharbeiten die Fühlbarkeitsschwelle von 1 mm/s.

B.4.5.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Der ERS selbst weist keine betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen auf. Nach Ziffer 4.2 Unterlage 20.1 ist glaubhaft, dass auch die baulichen Verbindungen zu den beiden Streckentunneln keine negativen Auswirkungen auf das Abstrahl- oder Ausbreitungsvermögen des dortigen Bahnverkehrs hat, weil der ERS in Mittellage im gleichen Untergrund liegt und daher tendenziell zu einer massebedingten Dämpfung führt.

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

B.4.5.5 Immissionen durch elektromagnetische Felder

Ziffer 7.2.1.5 Unterlage 1 plausibilisiert die elektromagnetische Umweltverträglichkeit der 7. Planänderung. Danach kann eine Überschreitung der Grenzwerte der 26.

BlmSchV durch die elektromagnetischen Felder des geplanten 10 kV-

Drehstromkabels ausgeschlossen werden und auch der radiale Abstand des

Einwirkbereichs nach 26. BImSchVVwV für Erdkabel unter 50 kV wird zuverlässig eingehalten.

B.4.5.6 Stoffliche Immissionen

Durch die unterirdische Bauweise des Erkundungs- und Rettungsstollens und den damit einhergehenden Entfall der Rettungsschächte 5 und 6 reduzieren sich die Staubemissionen an der Oberfläche. Die Tunnelausbruchmassen werden unterirdisch abtransportiert und weitgehend schienengebunden entsorgt. Durch den Entfall der Rettungsschächte 5 und 6 entfallen zudem die damit verbundenen bauzeitlichen LKW-Transportfahrten zur Andienung und Abfuhr. Damit ist für die genannten Areale RS 5 und RS 6 die Luftschadstoffbelastung nicht mehr vorhanden. Schädliche Umwelteinwirkungen sind durch stoffliche Immissionen demnach nicht zu besorgen.

B.4.5.7 Lichtimmissionen

Soweit SG 50 Technischer Umweltschutz die Beachtung der LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) forderte, ist die Zusage der Vorhabenträgerin ausreichend, die Lichtimmissionen auf das technisch erforderliche Maß zu minimieren (Ziffer A.5.4.3).

B.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Das Änderungsvorhaben ist mit den Belangen von Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz vereinbar.

Die zusätzlichen durch die Herstellung des ERS bedingten Aushub- und Tunnelausbruchmassen von insgesamt ca. 36.500 m³ – ebenso wie bei den beiden Fahrtunnelröhren aus natürlich anstehenden Bodenschichten des Quartärs und Tertiärs bestehend - werden gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und untergesetzlichen Regelungen verwertet. Massenströme und Nachweise einer ordnungsgemäßen Entsorgung werden über das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV) dokumentiert und nach Abschluss der Arbeiten bei den zuständigen Fachbehörden in einem Bericht vorgelegt (Ziff. 2.7, 7.2.3 Unterl.1, Unterl.13.1C). Abgesichert wird die ordnungsgemäße Abfallverwertung und -entsorgung durch die von der Landeshauptstadt München geforderten und von SG 50 Technischer Umweltschutz unterstützten, zweckmäßigen Nebenbestimmungen A.4.2. Dabei steht die Pflicht nach Buchst. a, das Referat für Klima- und Umweltschutz über den Baubeginn zu informieren, nicht der Vollzugskontrolle und Bauaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt entgegen. Buchst. b wurde um den aktuellen Hinweis des

Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) auf die neue Mantelverordnung nebst BBodSchV-Novelle ergänzt.

B.4.7 Denkmalschutz

Besondere Betroffenheiten von insbesondere Bodendenkmälern durch die 7. Planänderung sind nicht ersichtlich. Die allgemeinen Schutzvorschriften gemäß Ziffer A.IV.6 Planfeststellungsbeschluss PFA 2 vom 24.08.2009 gelten fort.

B.4.8 Brandschutz

B.4.8.1 Streckentunnel einschließlich Erkundungs- und Rettungsstollen

Für die gesamte Tunnelstrecke der 2. S-Bahn-Stammstrecke München hat die Vorhabenträgerin ein grundsätzlich ausreichendes Sicherheitskonzept erstellt, Unterlage 17.3D. Die der vorliegenden Planung zugrundeliegende Konzeption mit ERS beruht zusammenfassend auf längeren fußläufig zurückzulegenden Wegen für die Selbst- und Fremdreitung bis ins Freie („endgültig sicherer Ort“ nach TSI SRT, Ziffer 2.4131)), die durch kürzere Wege aus den Fahrtunneln bis in einen sicheren Bereich (TSI SRT, Ziffer 2.4 b)) sowie weitere Maßnahmen kompensiert werden. Da dieses jedoch in mehreren Punkten nicht vollständig den anerkannten Regeln der Technik entspricht, wurden auf der Basis von Unternehmensinternen Genehmigungen (UiG) auf Antrag der Vorhabenträgerin Zustimmungen im Einzelfall (ZiE) durch das Referat 21, SG 213 und SG 217 der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes erteilt:

- Zustimmung im Einzelfall zum Verzicht auf Zufahrten für Straßenfahrzeuge an den Tunnelportalen der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az. 2180-217iretr/068-1100#004 vom 15.09.2022)
- Zustimmung im Einzelfall zum Entfall von Einspeisestellen zur Löschwasserversorgung an den Tunnelportalen der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az. 2180-217iretr/068-1100#002 vom 12.04.2022)
- Zustimmung im Einzelfall zur Länge und Befahrbarkeit des Erkundungs- und Rettungsstollens der 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Az. 2180-217iretr/068-1100#005 vom 15.09.2022)
- Zustimmung im Einzelfall zur Höhe der Fluchtwege (Bestandteil der ZiE zu den Regelquerschnitten in den Tunneln, Az. 21.41 lbzb (118/06) vom 04.07.2007)

- Zustimmung im Einzelfall zur Schleusenlänge (Az. 2180-217iretr/075-2107#005 vom 05.09.2023)
- Zustimmung im Einzelfall für Verzicht auf Elektranten an beiden Tunnelseiten ist erteilt Gz. 2140-21izbit/008-2107#011)

Die Landeshauptstadt München erhob mit Ziffer VI. ihrer Stellungnahme vom 28.02.2023 dann Einwendungen, wie folgt:

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

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

Die Planfeststellungsbehörde hat dies in Ziffer A.4.3.1 festgehalten.

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

Die im Sicherheitskonzept „vorgeschlagene“ Fluchtwegkennzeichnung ist aus brandschutztechnischer Sicht umzusetzen, wegen der hier vorliegenden Kombination aus dichtem Takt und unterirdischen Stationen (bei einem Brand in einer uPva (Regelfall) ist für Personen in einem dahinterstehenden Zug der kürzeste Weg nicht geeignet) sowie wegen der im Sicherheitskonzept beschriebenen Räumungsvariante über zwei benachbarte Verbindungsbauwerke.“

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

Die Planfeststellungsbehörde hat dies in Ziffer A.4.3.2 festgehalten.

Die Abstimmung zur Lage der OLSP-Bedienstellen (Ziff.16 Unterlage 17.3D) erfolgt gemäß Ziffer A.4.3.3, wie gefordert.

Einwendung zu Ziffer 18 Unterlage 17.3D: „Alle Schieber, nicht nur die auf Seite 49 genannten zusätzlichen Schieber, sind in noch abzustimmender Weise physisch gegen Manipulation zu sichern, damit einsatztaktisch grundsätzlich ähnlich wie bei den in München bestehenden Schienenverkehrstunneln vorgegangen werden kann (ohne Betätigung von Schiebern) und unbemerkte Änderungen bei Wartungsarbeiten o.ä. verhindert werden. Die Angaben zu den Grundstellungen aus dem Sicherheitskonzept sind dabei zwingend vorrangig vor DB-Ril 853.1001, Ziffer 5 (22), 7. Absatz zu beachten. Um entsprechende Zusagen oder Auflagen wird gebeten.“

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

Die Planfeststellungsbehörde hat dies in Ziffer A.4.3.5 entsprechend festgehalten.

Einwendung zu Ziffer 18 Unterlage 17.3D: „Die Zonentrennungen in Bild 31 entsprechen nicht den Abstimmungen zwischen DB Netz AG und Branddirektion im Jahr 2021. Damit einsatztaktisch grundsätzlich ähnlich wie bei den in München bestehenden Schienenverkehrstunneln vorgegangen werden kann und die Systematik für Einsatzkräfte einheitlich nachvollziehbar bleibt, sind die Schieber grundsätzlich etwa mittig zwischen zwei Zugangsbauwerken (uPva, Rettungsschacht oder Portal) anzuordnen und auch mittig zwischen den jeweils angrenzenden Verbindungsbauwerken. Dabei können sich auch Änderungen an den in Tabelle 4 angegebenen Abschnittslängen ergeben. Um eine Zusage oder Auflage zur einvernehmlichen Abstimmung der Abschnitte von Löschwasserleitungen bzw. zur Beachtung der zwischenzeitlichen Abstimmungen wird gebeten.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Bei Bild 31 handelt es sich lediglich um ein Schema. Der Vorhabenträger sagt die Beachtung der getroffenen Abstimmungen zu.“

Für etwaige Anpassungserfordernisse im Planungsfortschritt wird eine Abstimmung zugesagt.“

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

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

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

beschaffen können. Bei der heute praktizierten telefonischen Übermittlung durch die DB-Notfalleitstelle wären erfahrungsgemäß keine konkreteren Angaben als beispielsweise „Zug steht zwischen Station A und Station B“ zu erwarten.“

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

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

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

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

zur Praxis in der Stellungnahme der Landeshauptstadt München vom 28.02.2023).

Die in der Erwiderung behauptete Ableitung der Forderung aus einem Vergleich mit dem U-Bahn-Netz ist unzutreffend (siehe Stellungnahme Landeshauptstadt München vom 28.02.2023). Das System der U-Bahn wurde lediglich als Beispiel für eine einfache und einheitliche Benutzerdarstellung genannt. Die Hintergründe bei der U-Bahn haben keinen Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Die Behauptung in der Erwiderung, dass das System bei der U-Bahn eine Forderung der Technischen Aufsichtsbehörde und der Branddirektion sei, ist unzutreffend.“

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

„Gemäß Ei A 2.2.1/1 der EITB darf der Laufweg innerhalb eines S-Bahn-Tunnels bis zum Erreichen eines Sicheren Bereichs maximal 300m betragen. Daran anschließend ist ein Rettungsstollen, der zu einem Rettungsschacht führt zulässig und erforderlich. Dieser darf gemäß EBA-Ril-Tunnel eine maximale Länge von 150m haben.

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

Auf Basis der oben zusammengefassten Argumentation fordert die Branddirektion München, dass ein entsprechendes Ortungssystem der Feuerwehr zur Verfügung gestellt wird, um den Schadensort möglichst kurzfristig ermitteln zu können. Vorgeschlagen wird ein webbasiertes System, da dieses mit vermutlich vergleichsweise geringem Aufwand

eingeführt werden kann und die Einsatzkräfte zeitnahe und genaue Informationen zur Ortung erhalten.

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

Aufgrund der uns bekannten Feuerwehr-Einsatztaktiken bei der Erkundung ist davon auszugehen, dass ohnehin alle Notausgänge etc. von der Feuerwehr angefahren und überprüft werden. Außerdem ist davon auszugehen, dass im Ereignisfall Personen, die sich in der Selbstrettung befinden, Auskunft geben können, wo der Ort des Ereignisses ist. Durch die bessere Erreichbarkeit und den längeren Aufenthalt im sicheren Bereich sehen wir den Nachweis der gleichen Sicherheit als erbracht an und erachten daher das geforderte webbasierte Ortungssystem als zusätzliche Maßnahme als nicht erforderlich.

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

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Sichtweise der EBA-internen Fachstelle und auch der Vorhabenträgerin an. Die Laufwege zum Erreichen

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

Einwendung zu Unterlage 17.3D: „Wegen der weiten im ERS fußläufig

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

Ausführliche Begründung: Unter Abschnitt 2.3 enthält die EBA-Tunnelrichtlinie folgende funktionale Anforderung: „Bei der Gestaltung von Rettungsschächten und Rettungstollen ist die begrenzte körperliche Leistungsfähigkeit von gebrechlichen oder mobilitätsbehinderten Personen angemessen zu berücksichtigen.“ Für Rettungstollen wird diese Anforderung mit Ausnahme der Längsneigung in der Richtlinie nicht weiter präzisiert. Jedoch begrenzt die Tunnelrichtlinie die Länge von nicht befahrbaren Rettungstollen auf 150 m bei Rettungstollen, die zu Rettungsschächten führen (analog 2. Stammstrecke), und auf 300 m bei direkt ins Freie führenden Rettungstollen. Längere, mit Kraftfahrzeugen befahrbare Rettungstollen sind hier nicht relevant, da die Option eines Transports mit Bussen o.ä. bei der 2. Stammstrecke nicht besteht und auch nicht sinnvoll umsetzbar wäre. Von dieser Regelwerksanforderung wird hier abgewichen. Der maximale Laufweg im ERS beträgt rund 600 m statt der im Regelwerk vorgesehenen höchstens 150 m. Ein Handlauf kann die Selbstrettung von gebrechlichen oder mobilitätseingeschränkten Personen erleichtern und unterstützen. Bei diesem Personenkreis ist nicht von einer hohen körperlichen Leistungsfähigkeit auszugehen, die das Gehen größerer Strecken in gleicher Weise wie bei kurzen Wegen ermöglicht. Daher sollte nach unserer fachlichen Einschätzung

als ergänzende Kompensation der Regelwerksabweichung und zur Erfüllung der funktionalen Anforderung aus der Tunnelrichtlinie ein Handlauf im ERS installiert werden. Da die Mehrzahl der Personen diesen Handlauf nicht zwingend benötigt, genügt die Installation auf einer Seite.

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

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

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Branddirektion an und sieht einen Handlauf im Erkundungs- und Rettungstollen als notwendig an zum Nachweis gleicher Sicherheit im Hinblick auf längere Wege für gebrechlichere Personen im Rettungstollen. Entsprechendes regelt Nebenbestimmung A.4.3.7.

Einwendung zum Brandverhalten: „Zum Brandverhalten und der Feuerwiderstandsdauer der Befestigung von Einbauten in den Fahrtunneln sind die Anforderungen der DB-Ril 853.5001 zu beachten.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Vorgaben der DB Richtlinie werden eingehalten.“

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig, weil die Änderungsplanung die Vorgaben einhält.

Einwendung zu Unterlage 7.2.1.4: „In Anlage 7.2.1.1B wurde die Trittstufe zwischen Fluchtweg und Fahrweg gestrichen; in Anlage 7.2.1.4 ist diese Trittstufe nicht dargestellt. Es wird davon ausgegangen, dass Trittstufen gemäß dem beiliegenden Sicherheitskonzept Anlage 17.3.D vorgesehen sind, die einen leichten Wechsel zwischen Fluchtweg und Fahrweg ermöglichen. Sollte dies nicht der Fall sein, ist dazu eine Abstimmung mit der Branddirektion erforderlich.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die durchgehend entlang der Fahrtunnel angeordnete Stufe entfällt. Wie in Anlage 17.3D Kapitel 11 angeführt, ist entlang der Fahrtunnel im Regelquerschnitt alle ca. 6 m eine Stufe als Aufstiegshilfe angeordnet, damit Personen den höher gelegenen Rettungsweg leicht vom festen Gleisbett aus erreichen können. Die Antragsunterlage wird entsprechend angepasst.“

Die Anordnung zur Ausführung einer alle ca. 6 m entlang der Fahrtunnel verlaufenden Aufstiegshilfe in Form einer Stufe erfolgt gemäß Ziffer A.4.3.8.

Die feuerhemmende Ausführung der zweiten Schleusentüren (Unterl.7.3.4 und Ziff.8.4, Bild 8/9 Unterlage 17.3D) erfolgt gemäß Ziffer A.4.3.9, wie gefordert.

Die Beachtung und Abstimmungen der Brandschutz- und Rettungskonzepte erfolgen gemäß Ziffer A.4.3.10, wie gefordert.

B.4.8.2 uPva Marienhof

Für die unterirdische Personenverkehrsanlage (uPva) Marienhof hat die Vorhabenträgerin ein grundsätzlich ausreichendes Brandschutzkonzept vorgelegt, Unterlage 17.1B.

Die Landeshauptstadt München erhob mit Ziffer VI. ihrer Stellungnahme vom 28.02.2023 verschiedene Einwendungen im Hinblick auf den bei der uPva Marienhof erforderlichen Brandschutz, zu denen folgendes gilt:

Einwendung zu: „Bei Treppe 04 in Ebene -1 sind neue Revisionsräume geplant, die nach Ziffer 7.4.2 und 8.4.5 im BSK mit rauchdichten und selbstschließenden Türen abgetrennt werden und brandlastfrei gehalten werden sollen. Um die Brandlastfreiheit dauerhaft sicherzustellen, sind geeignete betriebliche Maßnahmen zu treffen oder alternativ die Türen zusätzlich feuerhemmend auszuführen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Der Hinweis wird beachtet.“

Die feuerhemmende Ausführung der Türen erfolgt gemäß Ziffer A.4.3.12, wie gefordert.

Einwendung: „Zu dem neu beigefügten Entwurf für eine grobe Brandfallsteuermatrix wird hier nicht Stellung genommen, da es sich um einen Entwurf handelt, der Detaillierungsgrad deutlich über das in Planrechtsverfahren übliche Maß hinausgehen würde und zum derzeitigen Planungs- und Ausführungsstand Änderungen erfahrungsgemäß sehr wahrscheinlich sind. Zur zu einem späteren Zeitpunkt noch erforderlichen Abstimmung der Brandfallsteuermatrix wird daher auf Ziffer 12.2, letzter Absatz im BSK verwiesen. Dies ist jedoch vermutlich erst nach Vorliegen des übergeordneten BSK zu allen Baumaßnahmen im Bereich Hauptbahnhof sinnvoll (vgl. Zusage A.5.20.1 aus dem Planfeststellungsbeschluss zur 5. Planänderung).“

Die Vorhabenträgerin erwiderte, im Zuge des Planungsfortschrittes die Branddirektion mit zu beteiligen. Entsprechendes regelt Nebenbestimmung A.4.3.15.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet nach Hinzuziehung ihrer internen Fachstellen bei EBA-Referat 21 Bauaufsicht, Zulassung und Überwachung über Ingenieurbau-, Oberbau- und Hochbauanlagen (SG 217 Brandschutz, SG 213 Tunnelbau) weitere Nebenbestimmungen für erforderlich, Ziffern A.4.3.13 und A.4.3.14. Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde dann unter Berücksichtigung insbesondere auch der Stellungnahme der Branddirektion der Landeshauptstadt München zu dem Ergebnis, dass mit der 7. Planänderung nebst Erstellung des Erkundungs- und Rettungsstollens bei Beachtung der Nebenbestimmungen gemäß Ziffer A.4.3 die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes ausreichend gewahrt werden.

B.4.9 Tunnelbau, Bergamt Süd

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

B.4.10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

B.4.10.1 SWM Verkehr

Den Forderungen der Stadtwerke München GmbH, Resort Mobilität, Verkehrsinfrastruktur (kurz: SWM Verkehr) ist die Vorhabenträgerin mit ihren Zusagen (Ziff. A.5.3) überwiegend nachgekommen.

Soweit SWM Verkehr forderte

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

erwiderte die Vorhabenträgerin wie folgt:

„Durch die mit der gegenständlichen Planänderung vorgesehenen Baumaßnahmen finden im Vergleich zur Planfeststellung bezogen auf Anlagen der SWM keine weiteren zusätzlichen Grundwasserhaltungen statt. Vielmehr wird der Umfang der Grundwasserhaltungsmaßnahmen durch insbesondere den Entfall des Rettungsschachts 5 verringert. Durch die schon planfestgestellte Grundwasserhaltung am RS 5 sind Schäden durch Setzungen nicht zu erwarten. Grundwasserabsenkungsmaßnahmen sind lediglich in den tertiären Grundwasserstockwerken vorgesehen. Nach den vielfältig vorliegenden Erfahrungen werden sie im Tertiär zwar weitreichende Absenktrichter bewirken, allerdings sehr geringe Setzungsdifferenzen. Da für Gebäudeschäden nicht die Maximalsetzung, sondern lediglich die Setzungsdifferenzen verantwortlich sind, ergibt sich aus den geplanten Wasserhaltungsmaßnahmen lediglich ein äußerst geringes Schadenspotential.“

Grundlegend schließt sich die Planfeststellungsbehörde dieser Beurteilung an. Zwar bleiben – anders als von der Vorhabenträgerin dargelegt – Wasserhaltungsmaßnahmen am ehemaligen Rettungsschacht 5 bestehen und es werden auch weiterhin Bauwässer in den zur BE-Fläche benachbarten westlichen Stadtgrabenbach abgeleitet. Die gegenständliche Planänderung bedingt aber keine – über das bereits planfestgestellte Maß hinaus – weiteren Grundwasserhaltungen. Eine Nachweisführung ist folglich nicht geboten, weil keine durch die 7. Planänderung bedingten Setzungsgefahren ersichtlich sind.

B.4.10.2 Münchner Stadtentwässerung (MSE)

Die Münchner Stadtentwässerung (MSE) hat gegen die 7. Planänderung grundsätzlich keine Einwände, gab jedoch „nachrichtlich“ folgenden Hinweis:

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

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

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

Zweckmäßig erscheint jedoch eine weitere Abstimmung mit der MSE (im Sinne von: rechtzeitig vorab eine Stellungnahme einholen, diese angemessen berücksichtigen und nur abweichen, soweit dies aus überwiegenden, sachlichen Gründen gerechtfertigt erscheint). Dies ist daher mit Ziffer A.4.6 bestimmt. Ohne dass es sich um ein Genehmigungsverfahren handelt, wird die Vorhabenträgerin dabei auch die allgemeinen Einleitungsbestimmungen einschließlich Gebührenpflicht/ Entwässerungssatzung zu beachten haben.

Insgesamt wahrt die 7. Planänderung damit ausreichend die Belange der Münchener Stadtentwässerung MSE.

B.4.11 Straßen, Wege und Zufahrten

Besondere Beeinträchtigungen durch die 7. Planänderung sind nicht ersichtlich. Die bisher planfestgestellten Regelungen gelten fort.

B.4.12 Ingenieurbau

Die Landeshauptstadt München erhob mit Ihrer Stellungnahme vom 28.02.2023 folgenden Einwand:

Einwendung: „Im Bereich der geplanten Maßnahme verläuft das ehemalige Bachgerinne des Hofgrabenbachs, auch bekannt als Färbengrabenbach (Gew.-Nr.: 10/57). Das Gerinne wurde um ca. 1900 aufgelassen. Außerdem verlaufen im Bereich der vorgesehenen Maßnahme die ehemaligen Bachgerinne des Pfisterbachs (Gew.-Nr.: 10/29), des Apothekerbächls (Gew.-Nr.: 10/61) und des Hofgrabenbachs (Gew.-Nr.: 10/57), welche 1968, 1927 und 1900 aufgelassen wurden. Über Art und Umfang der Verfüllung sowie mögliche Hohlräume im Untergrund liegen der Landeshauptstadt München, Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau keine Informationen vor. Dies ist bei der Errichtung der Bauwerke zu beachten. Vor Baubeginn muss im Rahmen einer Baubesprechung eine Einweisung vor Ort durch das Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau erfolgen (Kontakt: bauhof-j3.bau@muenchen.de). Die Inhalte dieser Einweisung sind in einem Protokoll zu dokumentieren. Der Baubeginn sowie die Arbeiten im Bereich der Bauwerke sind der Abteilung Wasserbau und Bauwerksunterhalt rechtzeitig anzuzeigen. Zur Anzeige des Baubeginns und bei Rückfragen wird gebeten, das Baureferat Wasserbau unter der E-Mail-Adresse wasserbaubauwerksunterhalt.bau@muenchen.de zu kontaktieren.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Eine Einflussnahme der in 40 m Tiefe liegenden plangegenständlichen Maßnahme auf die in der Einwendung genannten (aufgelassenen) Gewässer ist nicht erkennbar. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Beurteilung an, eine Regelung hierzu ist nicht geboten.

B.4.13 Kampfmittel

Laut den Erläuterungen der Vorhabenträgerin im Zusammenhang mit der 6. Planänderung im PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke (Erkundungs- und Rettungsstollen), Az. 651pā/005-2019#029, ergeben sich für den Verlauf des ERS zwischen den Verkehrstunnelröhren keine zusätzlichen kampfmittelrelevanten Bereiche. Dabei legt die Vorhabenträgerin dar, dass prinzipiell mit Kampfmitteln nur bis zu einer Tiefe von 5 m unter der Geländeoberfläche von 1945 zu rechnen ist. Weswegen aufgrund der Tiefenlage für den Bau des ERS nur im Anfahrbereich sich kampfmittelrelevante Arbeiten ergeben, wofür ein Schutzkonzept bereits erstellt wurde. Die Planfeststellungsbehörde hat deswegen keinen Zweifel daran, dass die

Vorhabenträgerin den ordnungsgemäßen Umgang mit etwaigen Kampfmitteln im Rahmen der ERS-Herstellung hinreichend gewährleistet.

B.4.14 Inanspruchnahme von Grundeigentum

Im Übrigen stehen der 7. Planänderung auch private Belange nicht entgegen. Solche Belange sind vor allem durch die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen betroffen, wie im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 15.1) und den Grunderwerbsplänen (Unterlagen 15.2) dargestellt. Zusätzlicher Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Im Rahmen der vorübergehenden Inanspruchnahme sind im Bereich des ehemaligen RS 6 - nun QS 9 - für die erforderlichen bauzeitlichen Wasserhaltungsmaßnahmen zusätzlich ca. 730 m² mehr städtischer Flächen erforderlich.

Im Bereich des RS 5 sind für die notwendigen bauzeitlichen Wasserhaltungsmaßnahmen zusätzliche vorübergehende Inanspruchnahmen von überwiegend im Eigentum der Landeshauptstadt oder des Freistaates stehenden Flächen von ca. 452 m² erforderlich. Der leitende Gedanke ist hierbei die Reduktion der Umweltauswirkungen durch die Ausweitung möglicher Flächen für die Brunnenstandorte. Dies ist beim Erstellen und Rückbau mit nur einem kurzfristigen Eingriff verbunden. Die Brunnen- und Pegelstandorte werden so gewählt, dass möglichst kein Eingriff in den Baumbestand bzw. ein Verlegen von Leitungen notwendig wird, was mit einer größeren baulichen Maßnahme verbunden wäre. Die Vergrößerung der Fläche dient also der Verringerung von Eingriffen, indem für die Erstellung der Brunnen die Standorte in der größeren Fläche optimiert werden können. Somit ist die vergrößerte, vorübergehende Inanspruchnahme gerechtfertigt.

Aufgrund der 7. Planänderung entfallen dingliche Belastungen im Umfang von ca. 777 m². Der Erkundungs- und Rettungsstollen liegt durchgängig auf 72 Flurstücken, die bereits mit dinglicher Sicherung planfestgestellt und für welche durch die hier gegenständlichen Änderungen keine zusätzlichen Inanspruchnahmen erforderlich sind.

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

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

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

B.5 Gesamtabwägung

Am Gesamtvorhaben in Gestalt der antragsgegenständlichen Änderung besteht ein hohes öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Danach werden fremde Belange durch die 7. Planänderung nur in eher geringem Umfang beeinträchtigt. Insgesamt überwiegt daher zugunsten der Vorhabenträgerin das Interesse an der vorliegenden Zulassung der mit der 7. Planänderung verbundenen Optimierungen, vgl. Ziffer B.4.1.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes

Änderungsplanfeststellungsbeschluss gemäß § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 1 VwVfG
für das Vorhaben „7. Planänderung im PFA 2 der 2.S-Bahn-Stammstrecke (Erkundungs- und Rettungsstollen)“, Bahn-km
105,996 bis 106,714 der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring Bf, Az. 651pā/005-2019#030, vom
23.05.2024

(Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die
Höhe ergehen gesonderte Bescheide.



C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Ludwigstraße 23

80539 München

erhoben werden. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Ludwigstraße 23

80539 München

gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle München
München, den 23.05.2024
Az. 651pa/005-2019#030
VMS-Nr. 3430982

Im Auftrag


Losseev

