



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München
Az: 65113-651pä/004-2018#002
Datum: 06.11.2019

Planfeststellungsbeschluss

**zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015, Az.
61134-611pps/001-2300#003,**

gemäß §§ 18, 18d AEG i.V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG

**für das Vorhaben „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München,
Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 München West, Bereich Laim bis
Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof“**

in der Landeshauptstadt München

hier

„2. Planänderung“

**Unterirdische Verkehrsstation Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz ein-
schließlich zentrales Zugangsbauwerk**

**Bahn-km 104,606 - 105,996 der Strecke 5547 Bf München Laim – Mün-
chen Leuchtenberggring Bft**

Vorhabenträger:

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

Auf Antrag der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH (im Folgenden Vorhabenträger genannt), diese vertreten durch die DB Netz AG, Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18, 18d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 München West, Bereich Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof“ in der Landeshauptstadt München, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen und Schutzanlagen festgestellt.

Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt. Die Regelungen des festgestellten Planes gelten insoweit auch für einen durch die gegenständliche Planänderung erweiterten Planungsgegenstand.

Gegenstand dieser Planänderung ist im Wesentlichen die Änderung der unterirdischen Verkehrsstation Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz einschließlich des zentralen Zugangsbauwerks.

A.2 Planunterlagen

Folgende Planunterlagen werden festgestellt und ändern bzw. ergänzen die mit Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 festgestellten Planunterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0	Anlagenverzeichnis	Nur zur Information
1	Erläuterungsbericht zur Planänderung Stand: 30.08.2019	
2	Bauwerksverzeichnis zur Planänderung Stand: 30.08.2019	
4	Lagepläne	
4.0	Legende zu Lageplänen M 1:1000	Nur zur Information
4.8.C	Lageplan Bau-km 105,4+24 - 105,6+34 Stand: 14.12.2018, Maßstab 1:1000	
9	Anlagen DB Station&Service AG	
9.2.1.C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Dachaufsicht Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:500	
9.2.2.C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene +1 (1. Obergeschoss) Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:500	
9.2.3.C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene 0 (Erdgeschoss) Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:500	
9.2.4.C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -1 (Sperrgeschoss) Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:500	
9.2.5C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -3 (Übergang zur U1/U2) Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 28.09.2018, Maßstab 1:500	
9.2.6C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -4 Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 28.09.2018, Maßstab 1:500	
9.2.7C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -5 Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:500	
9.2.8.C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -6 (Bahnsteigebene)	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:500	
9.2.9.C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Längsschnitt A-A Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:250	
9.2.10C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Querschnitte B-B / C-C Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:250	
9.2.11C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Querschnitte D-D / E-E Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:250	
9.2.12C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Regelquerschnitte Zugangsstollen Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 28.09.2018, Maßstab 1:200	
9.2.13C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Abfangmaßnahmen Unterquerung U1/U2 Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 28.09.2018, Maßstab 1:500/200	
9.2.14.C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Regelquerschnitte Bahnsteig Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 28.09.2018, Maßstab 1:200	
9.2.15	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Grundriss Ebene -2 Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 28.09.2018, Maßstab 1:500	
9.2.16	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Querschnitt G-G, Notausgang Bayerstraße Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 28.09.2018, Maßstab 1:200	
9.2.17	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Temporärer Zugang Lager Stadtwerke München (SWM) Bau-km 105,4+24 - 105,6+34 Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:500	
11	Anlagen Dritter	
11.2.6C	Sparten Bestand und Projekt Bau-km 105,4+39 -105,7+02 Stand: 28.09.2018, Maßstab 1: 500	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
14	Bauleistungskonzept und Verkehrsführung in der Bauphase	
14.1.3C	Übersichtslageplan Bauleistungs Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 30.08.2019, Maßstab 1:2500	
14.2.2.C	Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz Konzept BE-Flächen mit Verkehrsführung Stand: 30.08.2019, Maßstab 1:500	
14.2.3B	BE-Flächen, Station Bf Hauptbahnhof Anbindung an U1/U2 Stand 28.09.2018, Maßstab 1:250	
15	Grunderwerb	
15.1	Grunderwerbsverzeichnis zur Planänderung Stand: 09.04.2019	
15.2.0	Legende zu Grunderwerbsplänen	Nur zur Information
15.2.8C	Grunderwerbsplan Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 09.04.2019, Maßstab 1:000	
16	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
16.0	Legendenheft Landschaftspflegerischer Begleitplan Stand: 28.09.2018	Nur zur Information
16.2.4D	Konfliktplan Bau-km 105,4+24 - 105,6+34, Stand: 28.09. 2018, Maßstab 1:2500	
16.3.8D	Maßnahmeplan Bau-km 105,0+09 - 105,9+96 Stand: 28.09.2018, Maßstab 1:1000	
17	Brandschutz- und Rettungskonzept	Nur zur Information
17.2.1C	Brandschutzkonzept uPva München Hbf (3) mit Zentralem Ausgang – Variante 1 Stand 14.12.2018 (nebst Anhängen 1-6)	
17.3 C	Sicherheitskonzept Streckentunnel Planfeststellungsabschnitte 1 bis 3neu Stand 20.09.2017	
19	Schalltechnische Untersuchungen	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.5.1B	Ergänzende Schalltechnische Untersuchung zum Bau- lärm, Stand 28.09.2018 mit Anhang	
19.5.4	Ergänzende Untersuchungen zu den baubedingten Schallimmissionen des Abbruchs des Zugangs des Lager der SWM (Tiefgaragenabfahrt) sowie Öffnung der Emp- fangshalle des Hauptbahnhofs, Stand 11.04.2019	

Die durch diesen Beschluss festgestellten Änderungen an Planunterlagen des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 sind im Erläuterungsbericht zur Planänderung beschrieben und in den weiteren Planunterlagen grundsätzlich in orangener Farbe gekennzeichnet.

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in der Farbe Aquamarin kenntlich gemacht.

Folgender mit Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 festgestellter Plan entfällt durch diese Planänderung:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
11.2.7A	Sparten Bestand und Projekt Bau-km 105,7+09 - 105,9+60 Stand:18.05.2010, Maßstab 1:500	

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 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Abweichungen vom Regelwerk

Hinsichtlich geplanter Abweichungen von anerkannten Regeln der Technik (Kapitel 16.1 der Anlage 17.2.1 C) sind mit den zuständigen Fachbeauftragten Brandschutz der DB Station & Service AG Abstimmungen zu treffen, so dass notwendige Zustimmungen im Einzelfall rechtzeitig vor Baubeginn beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt werden.

A.4.2 Immissionsschutz

A.4.2.1 Baubedingte Immissionen

A.4.2.1.1 Baubedingter Lärmschutz im Bereich der Baustellen „Hauptbahnhof und Schützenstraße“

- a) Die Nebenbestimmung A.4.2.1.2.2 a) des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 wird aufgehoben und durch folgende Nebenbestimmung ersetzt: Der Vorhabenträger hat für die gesamte Zeit des Betriebs der Baustellen Hauptbahnhof-Arnulfstraße und Hauptbahnhof-Bayerstraße anstelle von – die Baustellenbereiche umgrenzenden bzw. abgrenzenden – Bauzäunen die in den Planunterlagen vorgesehenen, baustellenseitig absorbierenden Schallschutzwände mit einer Höhe von 3 m über Gelände zu errichten. Für die Baustelle Hauptbahnhof-Bahnhofplatz hat der Vorhabenträger für die gesamte Zeit des Betriebs dieser Baustelle die in der Planunterlage 14.2.2C der Planänderungsunterlagen vorgesehene Schallschutzwand mit einer Höhe von 4 m über Gelände zu errichten.
- b) Das Großdrehbohrgerät an der Baustelle Hauptbahnhof-Bahnhofvorplatz darf nur zur Tagzeit (7 bis 20 Uhr) betrieben werden.
- c) Der Abbruch der Tiefgaragenabfahrt (Rampe) am Bahnhofplatz zur Tiefgarage der Stadtwerke München GmbH hat mit einer Seilsäge zu erfolgen. Im Falle einer zeitlichen Überschneidung der Abbruchtätigkeiten für die Rampe mit den übrigen vorgesehenen Baumaßnahmen im Bereich PFA 1 im Bereich Hauptbahnhof ist

eine Schallschutzwand mit einer effektiven Höhe von 4 m um das Baufeld der Abbruchtätigkeiten gemäß Abbildung 4 der Anlage 19.5.4 zu errichten.

A.4.2.1.2 Baubedingte Erschütterungen

- a) Stationäre und quasi-stationäre Anlagen (Pumpen, Misch- und Separieranlagen) sind schwingungs isoliert zu installieren und zu betreiben.
- b) Abbrucharbeiten sind hauptsächlich mit Longfront und Abrisszange durchzuführen und Abrissmeißel dürfen nur unterstützend zum Einsatz kommen.
- c) Der letzte Satz der Nebenbestimmung A.4.2.1.3 a) des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 wird aufgehoben und durch folgenden Satz ersetzt:
Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen gelten im vorliegenden Fall die in Tabelle 1 der DIN 4150-2 (Ausgabe 6/99) angegebenen Werte.

A.5 Zusagen des Vorhabenträgers

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

A.5.1 Zusagen gegenüber der Landeshauptstadt München (LHM)

A.5.1.1 Zusagen zur Stadtentwicklungsplanung

- a) Zu Anlage 9.2.17 der Planänderungsunterlagen: Im Rahmen der weiteren Planungsphasen werden die laufenden Abstimmungen mit der Landeshauptstadt München (darunter auch der Branddirektion) zur Gestaltung des Feuerwehraufzuges und des Bahnhofplatzes weiter intensiviert, um eine gesamthafte Lösung zur Nutzungsverteilung auf dem Bahnhofplatz unter Beachtung der Personenströme, der Sichtachse zur Schützenstraße wie auch der Zugänglichkeit im Ereignisfall für die Feuerwehr zu erarbeiten.

- b) Bei der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes kann nach Vorliegen eines Gestaltungskonzeptes des Bahnhofplatzes eine Abstimmung im Rahmen der konstruktiven Rahmenbedingungen erfolgen.

A.5.1.2 Zusagen in Bezug auf verkehrliche Belange

- a) Wird im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung die Forderung der Fahrradroute in Nord-Süd-Richtung aufrechterhalten, so ist dies aus Sicht der Vorhabenträger im Rahmen der östlichen Fahrspur der westlichen Fahrbahn möglich.
- b) Im Rahmen der weiteren Planungen erfolgen entsprechende Abstimmungen mit der Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Sicherstellung der Wegebeziehungen, so dass den durch den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 beschlossenen Auflagen nachgekommen wird.

A.5.1.3 Zusagen zur Münchner Stadtentwässerung

- a) Hinsichtlich der Ausführung der Baustelleneinrichtung sowie notwendiger Änderungen der Straßenentwässerungseinrichtungen stimmt sich der Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Planungsphasen mit dem genannten Kontakt der Münchner Stadtentwässerung, Abteilung MSE-313, ab.
- b) Hinsichtlich der notwendigen Verlegung bzw. des notwendigen Rückbaus eines Steinzeugrohrkanals (Bauwerksverzeichnis Nr. 105.701) stimmt sich der Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Planungsphasen mit der Münchner Stadtentwässerung, Abteilung MSE-1/12, Kanalbau ab. Im Rahmen des Prüflaufs erfolgt die Freigabe der entsprechenden Ausführungsplanung durch Vorlage bei der Technischen Aufsichtsbehörde als Genehmigungsbehörde der Stadtwerke München.
- c) Die genaue Lage sämtlicher Leitungen wird im Rahmen der weiteren Planungsphasen, insbesondere der Ausführungsplanung, gemäß den gültigen Normen und Regelwerken in Höhe und Lage festgestellt und mit der zuständigen Abtei-

lung der Landeshauptstadt München abgestimmt. Die notwendigen Leitungs-kreuzungsvereinbarungen erfolgen gemäß Regelprozess im Nachgang der Ausführung auf der Grundlage der gültigen Bestandspläne.

A.5.1.4 Zusagen zur Entsorgung

Bei ungeplanten kurzfristigen Abweichungen von den folgenden Vorgaben wird der Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM) informiert und gegebenenfalls weitere Abstimmungen geführt:

- Die Einmündungsbereiche zu den umliegenden Straßen dürfen nicht durch parkende Fahrzeuge, Baufahrzeuge, Container oder ähnliches verstellt sein.
- In Sackgassen muss eine Wendemöglichkeit für ein dreiachsiges Mülleinsammelfahrzeug vorhanden sein. Das Mülleinsammelfahrzeug hat eine Länge von bis zu 11,50 Meter und eine Breite von 2,55 Meter zuzüglich Spiegel.
- Die Durchfahrtsbreite muss 3,05 Meter betragen. Dies ist insbesondere bei der Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen und Aufstellung von Kränen u. ä. zu beachten.
- Die Traglast, der mit dem Einsammelfahrzeug zu befahrenden Wege inkl. Gullydeckel etc. muss für mindestens 28 Tonnen ausgelegt sein.
- Eine Rückwärtsfahrt muss vermieden werden.
- Müllbehälterstandplätze dürfen nicht mehr als 15 Meter von der nächsten mit dem Einsammelfahrzeug zu befahrenden Möglichkeit entfernt sein; zur Straße hin muss eine Randsteinabsenkung vorhanden sein.
- Die Standplätze der Mülltonnen müssen für das Personal des AWM auf gut begehbaren Wegen erreichbar sein.

A.5.1.5 Zusagen zum Brandschutz

- a) Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planung werden die Planungen Neubau Empfangsgebäude Hbf sowie Sanierung Gleishalle berücksichtigt und hierzu entsprechende Abstimmungen mit der Branddirektion im Hinblick auf das Brandschutzkonzept geführt.
- b) Die Aktivierung der Brandfallsteuerung der beiden mittig liegenden Aufzüge auch bei einem Brandalarm in der DB Lounge (Ebene -5) wird bei der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes ergänzt.
- c) Um einen Rauchübertritt im Brandfall (RDA funktionsfähig) zu verhindern, ist nach der mit dem TÜV Süd abgestimmten Grundlage zu gewährleisten, dass zu jeder Zeit Außenluft durch die geöffnete Schleusentüre und durch die Druckentlastungsklappe gleichzeitig strömt und hierdurch die Strömung von Brandgasen bis zur Entlastungsklappe verhindert wird. Auf dieser mit dem TÜV Süd abgestimmten Grundlage wird in den weiteren vertieften Planungsphasen die Druckentlastungsklappe so eingeplant und eingestellt, dass diese Forderung erfüllt wird.
- d) Die weiteren Einzelheiten zur Entrauchungsanlage Bahnsteigebene werden in den weiteren vertiefenden Planungsphasen mit der Branddirektion abgestimmt.
- e) Im Rahmen der weiteren vertieften Planungsphasen werden die Notwendigkeit und Lage der Wandhydranten in Ebene -1 mit der Branddirektion abgestimmt.
- f) Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungsphasen wird die Auflage A.5.1.6 m) des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2019 dahingehend umgesetzt, dass der Mittelhandlauf auf den Treppenläufen angebracht und dies mit der Branddirektion abgestimmt wird.
- g) Hinsichtlich der Räume in Ebene -1, deren Nutzung mit ZBV angegeben wird, wird der Vorhabenträger entsprechende Brandschutzanforderungen in der weiteren Planung nach Festlegung der Nutzung der Räume aufstellen und dies mit der Branddirektion abstimmen.

- h) Sämtliche Änderungen, die Einfluss auf das Brandschutzkonzept der 2. S-Bahn-Stammstrecke haben, werden der Branddirektion mitgeteilt und mit dieser abgestimmt. Dies betrifft insbesondere Anlagenteile wie die Entrauchungs- und Lüftungsanlage, aber natürlich auch Änderungen an dem Rettungskonzept.
- i) In Bezug auf sicherheitstechnische Anlagen wird die Branddirektion weiterhin informiert und es werden gegebenenfalls weitere Abstimmungen geführt. Die einschlägigen Regeln der Technik der jeweiligen sicherheitstechnischen Anlagen werden eingehalten, die Prüfung der Unterlagen erfolgt in enger Abstimmung mit der Branddirektion.
- j) Im Rahmen der weiteren vertieften Planungsphasen des Gesamtbauloses Hauptbahnhof und Tunnel West wird das gesamtheitliche Brandschutzkonzept mit der Branddirektion abgestimmt.
- k) Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungsphasen wird das Brandschutzkonzept für die jeweiligen Bauzustände in Abstimmung mit der Branddirektion aktualisiert.
- l) Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungsphasen werden die Auswirkungen der Baumaßnahmen am U-Bahn-Bauwerk mit der Branddirektion abgestimmt.
- m) Das Brandschutz- und Rettungskonzept für die Baustelle wird in Abstimmung mit Bergamt, BG Bau und Branddirektion im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungsphasen an die geänderte Planung angepasst.
- n) Es erfolgen weitere Abstimmungen mit der Branddirektion bei den zukünftigen Fortschreibungen und Präzisierungen der Brandschutzplanung gemäß den beschriebenen Abstimmungsvorgängen des der 2. Planänderung beiliegenden Brandschutzkonzeptes.
- o) In Anlehnung an die bisher erfolgten Abstimmungen mit der Branddirektion werden auch im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungsphasen entsprechende Abstimmungen fortgeführt und die Branddirektion wird in den Entscheidungsvorgang eingebunden.

- p) Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungsphasen werden korrespondierende Projekte bei ausreichendem Planungsstand berücksichtigt und die dafür erforderlichen Abstimmungen geführt.
- q) Die Situation am Übergang zu den Treppen 07/08 der Zwischenebene -2 sowie im Fluchtstollen West zu Treppe 9 wird rechtzeitig (mindestens vor Beginn der Rohbauarbeiten des benannten Flures) bewertet, dokumentiert und mit der Branddirektion abgestimmt.
- r) Eine Brandfallmatrix wird für alle sicherheitstechnischen Anlagen und Einrichtungen erarbeitet, nicht nur für die Aufzüge.
- s) Eine Bewertung des Raucheintrags in die Tunnelstrecke wird vor Baubeginn des Rohbaus der unterirdischen Personenverkehrsanlage erstellt und der Branddirektion zur Stellungnahme vorgelegt.
- t) Zum erweiterten Abriss des Empfangsgebäudes zwischen Achse 15 und 18: Das bauzeitliche Brandschutzkonzept wird sinngemäß angewendet. Die Erreichbarkeit der Außentreppe (Tr 16) für die Obergeschosse wird in Abstimmung mit der Branddirektion sichergestellt.

A.5.2 Zusagen gegenüber der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG

- a) Im Rahmen der weiteren Planung werden die laufenden Abstimmungen wie auch neue Abstimmungen bzgl. der zu sichernden oder zu verlegenden Sparten geführt.
- b) Den im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 festgeschriebenen Auflagen zu Abstimmungen und Vorlegen der Planunterlagen gemäß Prüfprozess wird auch für die bisher unbekannten, im Konfliktplan beschriebenen Erdgas- und Wasserleitungen nachgekommen.
- c) Vor Baubeginn wird ein Spartenkoordinierungsverfahren durchgeführt.

A.5.3 Zusagen gegenüber dem Sachgebiet 10 der Regierung von Oberbayern

Hinsichtlich der notwendigen Maßnahmen für den Brandschutz im Planfeststellungsabschnitt 1 werden diese im Zuge der Ausführungsplanung mit der Branddirektion der Landeshauptstadt München abgestimmt, so dass einvernehmliche Detailregelungen im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der Bauausführung in Abstimmung mit der Branddirektion getroffen werden.

A.5.4 Zusagen gegenüber dem Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern

Falls dieselbetriebene Arbeitsgeräte zum Einsatz kommen, sind diese mit Partikelfiltern ausgestattet. Die bauausführenden Firmen werden hieran vertraglich gebunden.

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

- a) Die Fahrgeschwindigkeit auf den Fahrwegen innerhalb der Baustelle und im unmittelbaren Zu- und Abfahrtsbereich überschreitet 30 km/h nicht.
- b) Die zum jeweiligen Einsatzzeitpunkt für die Transportfahrzeuge geltende Richtlinien- und Gesetzeslage wird eingehalten.
- c) Die Regelungen der 32. BImSchV sind in den laufenden Ausschreibungen und Vergaben beinhaltet und deren Vorgaben werden im Rahmen der Ausführung somit beachtet und umgesetzt.
- d) Die Zu- und Abluftöffnungen werden so situiert, dass keine unzulässige Luftschadstoffbelastung auftritt.

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

Die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.7 Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

A.9 Hinweis

Die Anforderungen der 26. BImSchV und der 26. BImSchVVwV sind einzuhalten.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand der Planänderung

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015, Az.: 61134-611pps/001-2300#003, hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, die Planfeststellung für das Bauvorhaben „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 München West, Bereich Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof“ erteilt.

In einem ersten Planänderungsverfahren wurde ein zusätzlicher Vergrämnungszeitpunkt für Reptilien zur Baufeldfreimachung festgelegt. Das Planänderungsverfahren ist bereits bestandkräftig abgeschlossen.

Gegenstand der vorliegenden sogenannten zweiten Planänderung ist insbesondere eine Änderung der bisher geplanten unterirdischen Verkehrsstation Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz einschließlich des zentralen Zugangsbauwerkes von Bau-km 105,4+24 bis Bau-km 105,7+14 der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring Bft.

Im Einzelnen betreffen die Änderungen folgende Maßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs:

- Verbindung des Schachtes des Zentralen Aufgangs im Bereich des Empfangsgebäudes und des Startschachtes S1 am Bahnhofplatz zu einem größeren gemeinsamen Zugangsbauwerk.
- Vergrößerung des Umgriffs der abzubrechenden Gebäudeteile des bestehenden Empfangsgebäudes, insbesondere im Bereich des Ostbaus am Bahnhofplatz.
- Verschiebung der Bahnsteigebene der Station um rund 80 m in westliche Richtung; das östliche Bahnsteigende liegt künftig westlich des Stationsbauwerkes der U1/U2.
- Entfall des Aufgangs Schützenstraße zusammen mit den verbundenen baulichen Maßnahmen (u.a. Spartenverlegung / Baugrube Schützenstraße / Stollen).
- Bauliche Anpassung des Notausgangs West. Die bisherigen schrägen Treppentollen am westlichen Bahnsteigende werden durch drei Treppenhaus-schächte ersetzt. Diese führen zu einem Rettungsquerstollen, der die Verbindung mit dem Notausgang West im Startschacht S2 herstellt.
- Verlegung des Aufgangs Bahnhofplatz vom Sperrengeschoss des U-Bahnhofs U1/U2 um 8,0 m nach Norden.

Einzelheiten zu Anlass und Umfang des Vorhabens ergeben sich überdies aus dem Erläuterungsbericht und den sonstigen Unterlagen zur Planänderung. Hierauf wird im Einzelnen verwiesen.

B.1.2 Durchführung des Planänderungsverfahrens

Ein Antrag der DB Netz AG vom 21.12.2017 auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens nach §§ 18, 18d AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG ging am selben Tage beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, ein.

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

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 18.12.2018 hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Da Bemühungen des Vorhabenträgers Zustimmungserklärungen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange einzuholen, scheiterten, hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 18.01.2019 die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange am Planänderungsverfahren beteiligt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Landeshauptstadt München
2	Stadtwerke München GmbH / SWM Infrastruktur GmbH & Co KG
3	Wasserwirtschaftsamt München
4	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
5	Regierung von Oberbayern
6	Bayerisches Landesamt für Umwelt
7	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

Folgende Behörden oder sonstigen Träger öffentlicher Belange haben keine Stellungnahmen abgegeben oder in ihren Stellungnahmen keine Bedenken, Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen vorgetragen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
4	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
6	Bayerisches Landesamt für Umwelt, Schreiben vom 20.02.2019, Az. 11-3535-1605/2019)

Folgende Behörden oder sonstigen Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen Bedenken, Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen vorgetragen:

1	Landeshauptstadt München, Stellungnahme vom 11.03.2019, Az.: PLAN HAI-11-1
2	Stadtwerke München GmbH / SWM Infrastruktur GmbH & Co KG, Stellungnahmen vom 06.03.2019, Az.: MI-VB-P

3	Wasserwirtschaftsamt München, Stellungnahme vom 22.01.2019, Az.:1.1-3532-M-28059/2018
5	Regierung von Oberbayern, Stellungnahmen vom 19.02.2019 und 11.03.2019 , Az.: 31. 2-3532.1.729
7	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 28.01.2019, Az.; P_2010-2236-18_S2

Zudem wurde das Bundesamt für Gewässerkunde vom Eisenbahn-Bundesamt beteiligt und hat unter dem 25.09.2018 eine fachtechnische Stellungnahme abgegeben.

Die eingegangenen Schreiben der Träger öffentlicher Belange und die fachtechnische Stellungnahme des Bundesamtes für Gewässerkunde wurden dem Vorhabenträger zur Kenntnis und mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. Mit am 11.01.2019 eingegangenem Schreiben äußerte sich der Vorhabenträger zur fachtechnischen Stellungnahme des Bundesamtes für Gewässerkunde.

Ebenfalls zur Kenntnis und mit der Bitte um Stellungnahme wurde dem Vorhabenträger eine Untersuchung der Vieregg-Rössler GmbH vom 25.06.2018 mit dem Titel „Konsequenzen der erforderlichen Umplanung am Hauptbahnhof für das Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ in München“, die das EBA in anderem Zusammenhang erhalten hatte, übersandt. Auch die Landeshauptstadt München, die Regierung von Oberbayern und die Stadtwerke München GmbH wurden diesbezüglich um Stellungnahme gebeten. Der Vorhabenträger äußerte sich mit E-Mail vom 05.04.2019, die Landeshauptstadt München mit E-Mail vom 29.04.2019, die Regierung von Oberbayern mit E-Mail vom 02.05.2019 und die Stadtwerke München GmbH mit E-Mail vom 23.04.2019.

Mit Schreiben vom 03.07.2019, eingegangen beim EBA am 04.07.2019, übermittelte der Vorhabenträger seine Erwidernungen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und erklärte, dass eine Erwiderung auf die Stellungnahme der Stadtwerke München GmbH aufgrund einer Vereinbarung entbehrlich sei.

Außerdem legte der Vorhabenträger mit diesem Schreiben geänderte Planunterlagen vor, da sich im Rahmen der Prüfung der TÖB-Stellungnahmen die Tekturbedürftigkeit der Planunterlagen in Bezug auf die folgenden Punkte herausgestellt habe:

- am Bahnhofplatz sei keine Sperrung der östlichen Fahrspur der westlichen Fahrbahn vorgesehen
- am Stationsgebäude sei zwischen den Achsen 15 und 18 ein zusätzlicher Abbruch notwendig
- als korrespondierende Planung Dritter sei die Planung der Stadtwerke München für den Bau eines dritten Trambahngleises am Bahnhofsvorplatz aufzunehmen
- aufgrund des zwischenzeitlich aktualisierten Brandschutzkonzeptes seien Anpassungen der Darstellung in einigen Plänen erforderlich.

Die Erwiderungen des Vorhabenträgers wurden der Landeshauptstadt München, und der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 16.07.2019 mit der Bitte übermittelt, dem EBA mitzuteilen, ob die in den Stellungnahmen erhobenen Einwendungen ausgeräumt werden konnten bzw. welche Einwendungen nach wie vor aufrechterhalten werden.

Nachdem der Vorhabenträger vom EBA mit E-Mail vom 24.07.2019 auf das Fehlen der Erwiderung auf die Stellungnahme der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG hingewiesen worden war, legte er diese mit Schreiben vom 07.08.2019 vor.

Mit am 08.08.2019 beim EBA eingegangenen Schreiben zog die Stadtwerke München GmbH ihre mit Schreiben vom 06.03.2019 erhobenen Einwendungen aufgrund einer Vereinbarung mit dem Vorhabenträger zurück. Weiterhin erklärte sie in diesem Schreiben, dass sich die Einwendungen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG (Anlage 2 des Schreibens vom 06.03.2019) nicht erledigt haben und daher aufrechterhalten werden.

Die Regierung von Oberbayern teilte mit E-Mail vom 08.08.2019 und die Landeshauptstadt München mit Schreiben vom 16.08.2019 mit, welche Einwendungen nach Vorlage der Erwiderungen des Vorhabenträgers noch aufrechterhalten werden.

Mit Schreiben vom 09.09.2019 wurden die Landeshauptstadt München und die Stadtwerke München GmbH zu dem erweiterten Abriss des Empfangsgebäudes zwischen Achse 15 und 18 beteiligt. Die Landeshauptstadt München äußerte sich diesbezüglich mit Schreiben vom 27.09.2019 und die Stadtwerke München GmbH erklärte mit Schreiben vom 30.09.2019, dass keine Einwendungen erhoben würden. Mit am 04.10.2019 beim EBA eingegangenem Schreiben erwiderte der Vorhabenträger auf die Stellungnahme der Landeshauptstadt München vom 27.09.2019.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung sind die §§ 18, 18d AEG i.V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahnen 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.

Ein Planänderungsverfahren nach § 76 Abs. 2 VwVfG, wie ursprünglich vom Vorhabenträger beantragt, kam nicht in Betracht, da die Bemühungen des Vorhabenträgers Zustimmungserklärungen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange einzuholen, erfolglos blieben.

Das Planänderungsverfahren konnte im vorliegenden Fall jedoch nach § 76 Abs. 3 VwVfG durchgeführt werden, da es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt und es sich bei dieser Änderung nicht um eine Änderung handelt, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Unwesentlich ist eine Änderung insbesondere dann, wenn sie Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist, also Umfang, Zweck und Auswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleich bleiben und nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile geändert werden sollen. Gemessen am Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 in Gestalt des 1. Planänderungsbeschlusses vom 25.09.2017 ist die gegenständliche 2. Planänderung aus den folgenden Gründen unwesentlich: Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt 1 ist ein rund 5,3 km langer, abschnittsweiser Neubau einer zweigleisigen S-Bahnstrecke mit einem einzigen unterirdischen Stationsbauwerk am Hauptbahnhof. Die gegenständliche Planänderung ändert dieses Vorhaben lediglich punktuell im Bereich des Hauptbahnhofs ab. Der Gegenstand der 2. Planänderung bezieht sich auf den Bereich des Hauptbahnhofs und ist damit eng begrenzt. Die Änderungen am Stationsbauwerk und am Zugangsbauwerk sind untergeordnet. Die Lage der Streckengleise und ihre Anzahl bleiben unverändert. Das Stationsbauwerk behält seinen Aufbau mit sechs Hauptebenen und auch seine funktionalen Verknüpfungen mit bestehenden unterirdischen Bauwerken der U-Bahn und der S-Bahn bleiben bestehen. Die Änderungen bezüglich des Zugangsbauwerkes betreffen im Wesentlichen bloße Änderungen in der Bauausführung des Stationsbauwerkes. Durch die Planänderung werden weder Umfang noch Zweck des planfestgestellten Vorhabens, dem Neubau einer 2-gleisigen, überwiegend unterirdisch in zwei Eisenbahntunneln geführten S-Bahnstrecke von Laim bis Stachus mit Haltepunkt unter dem Münchner Hauptbahnhof als Verknüpfungspunkt mit dem öffentlichen Personennahverkehr berührt. Auch wesentlich andere Auswirkungen sind mit der Planänderung nicht verbunden.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG

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

B.3 Umweltverträglichkeit

Für das ursprüngliche Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das antragsgegenständliche Änderungsverfahren betrifft die Änderung von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne der Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 9 Abs. 1 UVPG durchzuführen. Im Ergebnis der Vorprüfung ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Beschluss geänderte Vorhaben genügt dem in der Rechtsprechung entwickelten Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Beschluss zugelassene Änderung der unterirdischen Verkehrsstation Hp Bahnhofplatz einschließlich des zentralen Zugangsbauwerks schränkt weder deren Funktion noch deren Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

Die mit dieser Planänderung genehmigten Änderungen sind vielmehr aus den folgenden Gründen vernünftigerweise geboten:

Durch die Verschiebung der bergmännischen Bahnsteigröhren und der Bahnsteigebene E -6 um rund 80 m in westliche Richtung aus dem Einflussbereich der U1/U2 werden mögliche bauzeitliche Auswirkungen auf das U-Bahn-Bauwerk reduziert. Es können bisher vorgesehene bauliche Maßnahmen innerhalb des U-Bahn-Bauwerkes (u.a. Herstellung Aussteifungsscheibe in der Bahnsteigebene) entfallen. Damit entfallen auch die hiermit verbundenen Einschränkungen des Bahnbetriebes.

Durch die Zusammenlegung des Schachtes des Zentralen Aufgangs mit dem Startschacht S1 am Bahnhofplatz zu einem zentralen Zugangsbauwerk werden die Bauabläufe zur Herstellung optimiert und die Nutzbarkeit des sich daraus ergebenden Bauwerksvolumens verbessert. So kann insgesamt die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Erschließungsanlagen zur Schaffung einer ausreichenden Kapazitätsreserve erweitert werden. Für den Übergang zur U1/U2, der von rund 50 % der Fahrgäste genutzt werden wird, wird eine direktere und leistungsfähige Verbindung mit kürzeren Laufwegen geschaffen.

Die räumliche Trennung der offenen Bauweise und der bergmännischen Bauweise und die damit verbundene Aufteilung der Andienungen der jeweiligen Baustelleneinrichtungsflächen führen zu einer optimierten Baustellenlogistik und damit einer höheren Wirtschaftlichkeit des Bauablaufs.

Das durch die Zusammenlegung vergrößerte zentrale Zugangsbauwerk erlaubt eine optimierte Anordnung der Räume für die technische Ausrüstung. Das Einbringen und der Austausch von großen Anlagenteilen (z.B. Fahrtreppen) über eine separate Einbringöffnung können künftig mit einer deutlich geringeren Beeinträchtigung im laufenden Betrieb erfolgen, so dass eine höhere Wirtschaftlichkeit im Betrieb erreicht wird.

Durch das vergrößerte Schachtbauwerk ist eine Integration der bisher außerhalb gelegenen und unter Druckluft herzustellenden Entrauchungskanäle in die offene Bauweise möglich. Dies führt zu einer wirtschaftlicheren Bauweise.

Durch die bauliche Anpassung des Notausganges West werden die bisherigen schrägen Treppenstollen am westlichen Bahnsteigende durch drei Treppenhaus-schächte ersetzt. Diese führen zu einem Rettungsquerstollen, der die Verbindung mit dem Notausgang West im Startschacht 2 herstellt. Auch dies führt zu einer wirtschaftlicheren Bauweise.

Mit dem Entfall des Aufgangs Schützenstraße können die baulichen Maßnahmen sowie bauzeitliche Auswirkungen auf Dritte im Nahbereich des Aufgangs (Spartenverlegung/Bau eines Stollens Schützenstraße) reduziert werden.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Soweit die Landeshauptstadt München in ihrer Stellungnahme vom 11.03.2019 auf Abweichungen vom Regelwerk hingewiesen hat, wird auf die Regelung unter A.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

B.4.3 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Die gegenständliche Planänderung steht mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes in Einklang. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit sowie nachteilige Auswirkungen auf Rechte Dritter oder rechtlich geschützte Interessen Dritter sind nicht zu erwarten.

Mit der Planänderung geht eine geringfügige Änderung der Gewässerbenutzungen einher, weil es einer Anpassung der bereits im ursprünglichen Plan vorgesehenen Grundwasserüberleitungsanlage im Bereich des Zentralen Zugangsbauwerks bedarf. Im Ergebnis führt dies zu keiner anderweitigen oder stärkeren Nutzung als bisher geplant, insbesondere wird ein Grundwasseraufstau ausgeschlossen. Dementsprechend können auch die mit der Planfeststellung erteilte wasserrechtliche Erlaubnis zur Grundwasserentnahme und Versickerung sowie der der Planfeststellung zugrundeliegende Wasseranfall, der auf Grundlage der Dauer der Wasserhaltungen und der durchschnittlichen Fördermenge abgeschätzt wurde, unverändert bestehen bleiben.

Die zuständigen Wasserbehörden (Regierung von Oberbayern, Landeshauptstadt München, Wasserwirtschaftsamt München) wurden im Rahmen ihrer Verfahrensbeeteiligung gehört (§ 19 Abs. 3 WHG).

Das Wasserwirtschaftsamt München hat sich mit Stellungnahme vom 22.11.2018 zum Vorhaben geäußert und begründet, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht Einverständnis mit den geplanten Änderungen besteht, da die im Vergleich zur Planfeststellung geänderten Maßnahmen bezüglich

- Grundwasserentnahme
 - Versickern/Einleiten von Grundwasser
 - Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser
- sich nicht nachteilig auf das Grundwasser auswirken.

Das Sachgebiet 52 der Regierung von Oberbayern erklärte mit Stellungnahme vom 19.02.2019, es schließe sich den Ausführungen der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München an.

Die vom Eisenbahn-Bundesamt beteiligte Bundesanstalt für Gewässerkunde hat mit Stellungnahme vom 25.09.2018 folgendes Fazit zur gegenständlichen Planänderung abgegeben: In vielen Punkten werde der Eingriff in das Grundwasser reduziert (bspw. Wegfall Aufgang Schützenstraße, Reduzierung der Menge der eingebrachten Stoffe) oder sei weitgehend neutral (bspw. Verschiebung des Notausgangs West innerhalb des Tertiärs). Aufgrund der geplanten Änderungen entstehende größere Auswirkungen könnten durch technische Anpassungen (Grundwasserüberleitung) im Rahmen der bereits planfestgestellten Nebenbestimmungen ausgeglichen werden. Nach Einschätzung der Bundesanstalt für Gewässerkunde seien die Auswirkungen der beantragten Änderungen von der wasserrechtlichen Erlaubnis abgedeckt, so dass eine neue wasserrechtliche Erlaubnis nicht erforderlich scheine. Es sollte juristisch geprüft werden, ob sich durch die neue ausgewiesene VB-Fläche Konsequenzen in Bezug auf die wasserrechtliche Erlaubnis ergäben. Derartige Konsequenzen werden seitens der Planfeststellungsbehörde nach erfolgter Prüfung nicht gesehen.

Zusagen des Vorhabenträgers in Bezug auf die Münchner Stadtentwässerung wurden in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Die gegenständliche Planänderung steht mit den Belangen von Natur und Landschaft und des Artenschutzes in Einklang. Es erfolgt kein Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 BNatSchG und der Artenschutz ist nicht betroffen, da die Änderungen an der Erdoberfläche im Bereich des Baustellenbereiches zur Zusammenlegung des Schachtes des Zentralen Aufgangs mit dem Startschacht S1 ausschließlich bereits versiegelte Bereiche betreffen, die keinen Lebensraum für Flora und Fauna darstellen. Im Bereich der Schützenstraße entfällt der planfestgestellte Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne der Fällung von 13 ausgewachsenen Bäumen.

Das Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern erklärte in der Stellungnahme der Regierung vom Oberbayern vom 19.02.2019, gegen die Änderungen bestünden keine grundsätzlichen Bedenken.

B.4.5 Immissionsschutz

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

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

B.4.5.1 Baubedingte Immissionen

B.4.5.1.1 Baubedingter Luftschall

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

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

Für die gegenständliche Planänderung wurde die der ursprünglichen Planfeststellung zugrundeliegende ergänzende Untersuchung zum Baulärm, die vertiefende Berechnungen für die einzelnen Baustellen enthält, angepasst. (Anlage 19.5.1 B der

Planänderungsunterlagen). Die angepasste Untersuchung kommt nunmehr zu folgenden Ergebnissen: Durch den Entfall des Aufgangs Schützenstraße entfällt insoweit die Baulärmthematik. An der Baustelle Hauptbahnhof-Bahnhofplatz führt die gegenständliche Planänderung unter Berücksichtigung einer 4 m hohen Lärmschutzwand an keinem Immissionsort zu einer erstmaligen oder stärkeren Überschreitung der Richtwerte nach AVV Baulärm. Die Planfeststellungsbehörde hat Nebenbestimmungen zur geänderten Baulärmsituation verfügt und ist dabei auch der Forderung des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern nachgekommen, die Lärmschutzwand im Bereich des Bahnhofplatzes explizit auf 4 m abzuändern.

Da durch die gegenständliche Planänderung auch ein Abbruch der Tiefgaragenabfahrt (Rampe) am Bahnhofplatz zur Tiefgarage der Stadtwerke München GmbH vorgesehen ist, hat der Vorhabenträger dem EBA zudem eine Stellungnahme der Firma Möhler+Partner Ingenieure vorgelegt, in der die Baulärmeinwirkungen im Zuge der Abbruchtätigkeiten rechnerisch prognostiziert und beurteilt wurden (Anlage 19.5.4 der Planänderungsunterlagen). Als Variante 1 wurden Abbrucharbeiten mit einem Kettenbagger mit Spitzmeißel untersucht und als Variante 2 Abbrucharbeiten mit einer Seilsäge. Bei Variante 1 überschreiten die Beurteilungspegel die Schutzniveau-Einstufungen aus der Planfeststellung im Tagzeitraum an den nächstgelegenen Immissionsorten, während diese bei der Variante 2 eingehalten werden. Weiterhin wurden für die Variante 2 die Wirkungen eines aktiven Schallschutzes in Form einer Schallschutzwand mit einer effektiven Höhe von 4 m um das Baufeld der Abbruchtätigkeiten untersucht. Nach dieser Untersuchung ist für den Abbruch der Rampe keine Lärmschutzwand erforderlich. Im Falle einer zeitlichen Überschneidung der Abbruchtätigkeiten für die Rampe mit den übrigen vorgesehenen Baumaßnahmen im Bereich PFA 1 im Bereich Hauptbahnhof wird jedoch die Errichtung einer Schallschutzwand zum Schutze empfohlen.

Entsprechend der Ergebnisse der Firma Möhler+Partner Ingenieure hat die Planfeststellungsbehörde zum Schutze der Nachbarschaft verfügt, dass der Abbruch der Tiefgaragenabfahrt (Rampe) am Bahnhofplatz zur Tiefgarage der Stadtwerke München GmbH mit einer Seilsäge zu erfolgen hat und im Falle einer zeitlichen Überschneidung der Abbruchtätigkeiten für die Rampe mit den übrigen vorgesehenen Baumaßnahmen im Bereich PFA 1 im Bereich Hauptbahnhof eine Schallschutzwand mit einer effektiven Höhe von 4 m um das Baufeld der Abbruchtätigkeiten zu

errichten ist und ist damit auch entsprechenden Forderungen des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern nachgekommen.

Soweit das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern in seiner Stellungnahme vom 19.02.2019 weiterhin erklärte, die für das bereits planfestgestellte Vorhaben im Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 unter Ziffer A.4.1 bis A.4.2.1.2.6 festgeschriebenen Vorgaben würden analog für das verfahrensgegenständliche Änderungsvorhaben gelten und seien im Änderungsbeschluss entsprechend zu beauftragen, wird auf die Ausführungen unter A.1 dieses Beschlusses verwiesen, wo es heißt: „Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt. Die Regelungen des festgestellten Planes gelten insoweit auch für einen durch die gegenständliche Planänderung erweiterten Planungsgegenstand.“ Einer nochmaligen Beauftragung von Vorgaben der ursprünglichen Planfeststellung bedurfte es daher nicht.

Weiter forderte das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern, die maximale Fahrgeschwindigkeit der LKW dürfe 50 km/h auf den Fahrwegen im Baustellenbereich nicht überschreiten. Die eingesetzten Lkw's müssten den Anforderungen des § 49 Abs. 3 Anhang XXI StVZO (Kriterien für lärmarme Kraftfahrzeuge) genügen. Diesbezüglich hat der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung insbesondere Folgendes ausgeführt: Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h entspreche der innerstädtischen Höchstgeschwindigkeit, es bedürfe daher bereits deshalb keiner gesonderten Festsetzung oder Zusage. Unabhängig von dem Vorstehenden sage der Vorhabenträger zu, dass die Fahrgeschwindigkeit auf den Fahrwegen innerhalb der Baustelle und im unmittelbaren Zu- und Abfahrtsbereich 30 km/h nicht überschreite. Infolge der sehr beengten Verhältnisse auf der Baustelle und den Zufahrtswegen sei eine entsprechende Begrenzung allein aus Gründen der Baustellensicherheit und -abwicklung erforderlich. Die Forderung nach einer generellen Verpflichtung zum Einsatz von "lärmarmen Kraftfahrzeugen" nach Anlage XXI der STVZO werde zurückgewiesen, weil die Regelung des Einsatzes von bestimmten LKWs kein zulässiger Gegenstand der (Bau-)Planfeststellung sein könne und darüber hinaus der zur Feststellung beantragte Plan der 2. Planänderung keine Änderung der voraussichtlich eingesetzten LKWs zum Gegenstand habe. Es würden mithin keine Konflikte erstmals durch die 2. Planänderung ausgelöst, die

einer Regelung zuzuführen wären. Eine solche explizite Verpflichtung ginge auch sowohl über die dem Lärmgutachten zugrunde gelegten Ansätze als auch über die bestehende Gesetzeslage hinaus. Die gegenständliche Planänderung berühre die (Lärm-)Eigenschaften der einzelnen LKW/Transportfahrzeuge nicht. Darüber hinaus führe eine solche zusätzliche, die gesetzlichen Regelungen überschneidende Verpflichtung zu Eingriffen in den Markt und zu Kostensteigerungen im Projekt, da solche Anforderungen in den bereits erfolgten Ausschreibungen und Vergaben nicht berücksichtigt seien. Unabhängig davon sicherte der Vorhabenträger zu, dass die zum jeweiligen Einsatzzeitpunkt für die Transportfahrzeuge geltende Richtlinien- und Gesetzeslage eingehalten werde. Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusagen des Vorhabenträgers in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen. Im Übrigen waren die Forderungen aufgrund der überzeugenden Darlegungen des Vorhabenträgers abzulehnen.

Weiterhin äußerte das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern, das Großbohrdrehgerät an der Baustelle Hauptbahnhof-Bahnhofsvorplatz dürfe nur zur Tagzeit (7 bis 20 Uhr) betrieben werden, ein Einsatz zur Nachtzeit (20 - 7 Uhr) sei nicht zulässig. Auf Seite 13 der Anlage 19.5.1B heißt es diesbezüglich „Im Nachtzeitraum nach AVV Baulärm ist das Großdrehbohrgerät für die Berechnung des Schalleistungspegels nicht mehr von Relevanz, weil es auf Grundlage der nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 fortgeschriebenen Ausführungsplanung und den auf Grundlage dieser Grundlage erfolgten Ausschreibungs- und Vergabeverfahren nur im Tagzeitraum zum Einsatz kommen wird. Diese zeitliche Einsatzbegrenzung wurde möglich, weil ein in der fortgeschriebenen Ausführungsplanung erstmals vorgelegter detaillierter Bauablaufplan die Erstellung der 40 Bohrpfähle in zehn Wochen bei einer täglichen Arbeitszeit von 7 bis 20 Uhr zugelassen hat. Mithin ist das Großdrehbohrgerät nicht mehr zeitkritisch und die Arbeiten können flexibel ausschließlich im Tagzeitraum der AVV Baulärm ausgeführt werden“. Im Erläuterungsbericht zur Planänderung findet sich auf Seite 42 zur Baustelle Hauptbahnhof-Bahnhofsvorplatz die Aussage. „Im Nachtzeitraum nach AVV Baulärm ist das Großdrehbohrgerät für die Berechnung des Schalleistungspegels nicht mehr von Relevanz“. Zur Klarstellung hat die Planfeststellungsbehörde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen, dass das Großdrehbohrgerät an der Baustelle Hauptbahnhof-Bahnhofsvorplatz nur zur Tagzeit (7 bis 20 Uhr) betrieben werden darf.

B.4.5.1.2 Baubedingte Erschütterungen

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

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

Aufgrund der Forderung des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern, dass für die gegenständliche Planänderung eine gutachterliche Stellungnahme zu den bau- und betriebsbedingten Erschütterungen des Vorhabens von einer nach § 29 b BImSchG bekannt gegebenen Stelle erforderlich ist, hat der Vorhabenträger im Laufe des Planänderungsverfahrens eine Stellungnahme der Firma Möhler+Partner Ingenieure vom 18.03.2019 vorgelegt. Diese Untersuchung kommt hinsichtlich der baubedingten Erschütterungen der gegenständlichen Planänderung zu folgenden Ergebnissen: Die bisher geplanten Auflagen aus der Planfeststellung zum Erschütterungsschutz (insbesondere Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten, Überwachungsmessungen etc.) sind geeignet, um auch bei etwaigen Unvorhersehbarkeiten den Belangen des Erschütterungsimmissionsschutzes Rechnung zu tragen. Insofern bestehen aus Sicht des Schutzes vor baubedingten Erschütterungen keine Bedenken.

Nach Vorlage der Stellungnahme der Firma Möhler+Partner Ingenieure vom 18.03.2019 und Zuleitung der Erwiderng des Vorhabenträgers wies das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern mit E-Mail vom 08.08.2019 darauf hin, dass der Gutachter bei seiner Betrachtung davon ausgehe, dass bestimmte Voraussetzungen (wie z. B. schwingungsisolierte Installation und Betrieb der Anlagen, Durchführung der Abbrucharbeiten hauptsächlich mit Longfront und Abrisszange, etc. - die ggf. noch ergänzend zu beauftragen wären - sowie Messüberwachung der Bautätigkeiten und Ergreifen von Maßnahmen bei Überschreitungen der Anforderungen der DIN 4150) eingehalten würden. Die Anforderung bezüglich einer gebäude- und anlagentechnischen Beweissicherung gelte aus fachlicher Sicht weiterhin, da sich aufgrund der 2. Planänderung die Größe der Baugrube/des Abbruchbereichs und

die Lage der Bautätigkeiten verändert habe und damit neue Betroffenheiten möglich seien. Auch der Gutachter empfehle auf S. 6 des o. g. erschütterungstechnischen Gutachtens, dass eine gebäudetechnische Beweissicherung durchzuführen sei.

Die Planfeststellungsbehörde hat daraufhin im verfügenden Teil dieses Beschlusses ergänzende Regelungen zu baubedingten Erschütterungen entsprechend der Annahmen in der Stellungnahme der Firma Möhler+Partner getroffen. Ergänzt durch die Regelungen zur gebäude- und anlagentechnischen Beweissicherung bedurfte es jedoch nicht. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter A.1 dieses Beschlusses verwiesen, wo es heißt: „Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt. Die Regelungen des festgestellten Planes gelten insoweit auch für einen durch die gegenständliche Planänderung erweiterten Planungsgegenstand.“

Aufgrund der Rechtsauffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes im Urteil von 11.07.2016 (22 A 15.40035) und inzwischen einheitlich eingeführter Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes hat die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus den letzten Satz der Nebenbestimmung A.4.2.1.3 a) des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 aufgehoben und durch folgenden Satz ersetzt: Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen gelten im vorliegenden Fall die in Tabelle 1 der DIN 4150-2 (Ausgabe 6/99) angegebenen Werte.

B.4.5.1.3 Bauzeitliche Beeinträchtigungen von Klima und Luft

Die bauzeitlichen Beeinträchtigungen der gegenständlichen Planänderung sind mit den Belangen von Klima und Luft vereinbar. Es ergeben sich zwar Mehrungen im Gebäudeabbruch, die während der entsprechenden Bauphase kurzfristig zu Staubemissionen führen. Durch die bereits in der ursprünglichen Planfeststellung verfügbaren Nebenbestimmungen kommt es jedoch nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen. Die Bilanz bezüglich Erdarbeiten ist neutral und die Baustellentransporte gehen im Verhältnis zur ursprünglichen Planfeststellung zurück. Die vorgesehenen Veränderungen verhalten sich damit letztlich bezüglich der Staubemissionen neutral. Weiterer Regelungen bedurfte es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

B.4.5.2 Betriebs- und anlagebedingte Immissionen

B.4.5.2.1.1 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung von Schienenverkehrsgeräuschen sind insbesondere das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. (16. BImSchV). Für die Beurteilungen der betriebsbedingten Lärmimmissionen gelten die Aussagen der ursprünglichen Planfeststellung uneingeschränkt fort, weil Änderungen an der Lage der baulichen Ausstattung der Tunnelröhren oder Schienenwege auf freier Strecke nicht erfolgen. Danach ist eine Beeinträchtigung durch Schallimmissionen von Schienenverkehr aus dem Tunnel ausgeschlossen.

B.4.5.2.1.2 Schallimmissionen aus der Gleishalle

Der Vorhabenträger hat im Laufe des Verfahrens eine gutachterliche Stellungnahme der Firma Möhler+Partner Ingenieure AG vorgelegt, die die während der Baumaßnahme durch die Öffnung der östlichen Wand des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs München auftretenden betriebsbedingten Schallimmissionen ermittelt und beurteilt (Anlage 19.5.4 der Planänderungsunterlagen). Diese Untersuchung, die von der Planfeststellungsbehörde für nachvollzogen und plausibel befunden wurde, kommt zu dem Ergebnis, dass die prognostizierten Beurteilungspegel die planfestgestellten Schutzniveau-Einstufungen im Tag- und Nachtzeitraum einhalten werden und daher keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.

B.4.5.2.1.3 Betriebsbedingte Erschütterungen

Aufgrund der Forderung des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern, dass für die gegenständliche Planänderung eine gutachterliche Stellungnahme zu den bau- und betriebsbedingten Erschütterungen des Vorhabens von einer nach § 29 b BImSchG bekannt gegebenen Stelle erforderlich ist, hat der Vorhabenträger im Laufe des Planänderungsverfahrens eine diesbezügliche Stellungnahme der Firma Möhler+Partner Ingenieure vom 18.03.2019 vorgelegt. Diese Untersuchung, die von der Planfeststellungsbehörde für nachvollzogen und plausibel befunden wurde, kommt hinsichtlich der betriebsbedingten Erschütterungen durch die gegenständli-

chen Planänderung zu folgenden Ergebnissen: Es davon auszugehen, dass die bisher geplanten Auflagen aus der Planfeststellung zum Erschütterungsschutz (insbesondere der messtechnische Nachweis bzw. Verifizierung der den Prognosen zugelegten Übertragungsfunktionen, Schutzmaßnahmen am Fahrbahnoberbau etc.) geeignet sind, um auch bei etwaigen Unvorhersehbarkeiten den Belangen des Erschütterungsschutzes Rechnung zu tragen.

Soweit das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern darüber hinaus eine Aussage zur Summenwirkung mit dem vorhandenen Schienenverkehr forderte, war diese Forderung mangels entsprechender Rechtsgrundlage abzulehnen.

B.4.5.2.1.4 Elektromagnetische Felder

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern (ROB) äußerte in der Stellungnahme der ROB vom 19.02.2019, in den Planfeststellungsunterlagen seien keine Aussagen zu elektromagnetischen Feldern enthalten. Es werde darauf hingewiesen, dass die Anforderungen der 26. BImSchV grundsätzlich einzuhalten seien. Soweit einschlägig, sei zudem eine Aussage zum Minimierungsgebot nach der 26. BImSchVVwV notwendig.

Auf die diesbezügliche Erwiderung des Vorhabenträgers, dass der zur Feststellung beantragte Plan der gegenständlichen Planänderung keine Anpassung der Art der elektromagnetischen Felder erzeugenden Anlagen zum Gegenstand habe, erklärte das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern mit E-Mail vom 08.08.2019, grundsätzlich seien die Anforderungen der 26. BImSchV und, soweit einschlägig, die 26. BImSchVVwV einzuhalten. Aufgrund der Änderung der Lage des Bahnhofs und der möglichen Betroffenheiten seien aus fachlicher Sicht die Forderungen aufrechtzuhalten, wobei die 26. BImSchV bereits kraft Gesetz gelte. Die Planfeststellungsbehörde hat einen entsprechenden Hinweis in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.5.2.1.5 Betriebliche Beeinträchtigungen von Klima und Luft

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern (ROB) erklärte in der Stellungnahme der ROB vom 19.02.2019, da von den elektrisch betriebenen S-Bahnen

keine relevanten Luftschadstoffemissionen ausgingen, sei bei den im Antrag beschriebenen Änderungen nicht zu erkennen, dass durch verkehrsbedingte Auswirkungen die Belange der Luftreinhaltung anlagebedingt oder im Betrieb tangiert würden. Zu- und Abluftöffnungen von Lüftungsanlagen seien so zu situieren, dass keine unzulässige Luftschadstoffbelastung auftrete.

Diesbezüglich bestätigte der Vorhabenträger, Zu- und Abluftöffnungen von Lüftungsanlagen so zu situieren, dass keine unzulässige Luftschadstoffbelastung auftritt. Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Belange des Bodenschutzes und des Abfallrechtes stehen der gegenständlichen Planänderung nicht entgegen und es erfolgt ein ordnungsgemäßer Umgang mit Altlasten.

Soweit das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern (ROB) auf Vorgaben hinwies, die bereits in der Planfeststellung vom 09.06.2015 verfügt wurden, wird insoweit auf A.1 dieses Beschlusses verwiesen, wo es heißt: „Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt. Die Regelungen des festgestellten Planes gelten insoweit auch für einen durch die gegenständliche Planänderung erweiterten Planungsgegenstand.“ Einer nochmaligen Beauftragung von Vorgaben der ursprünglichen Planfeststellung bedurfte es daher nicht.

Soweit das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern erklärte, zu Deponien in der Nachsorge sei vom Sachgebiet 55.1 eine gesonderte Stellungnahme einzuholen, hat der Vorhabenträger überzeugend dargelegt, dass von der gegenständlichen Planänderung keine Deponie in der Nachsorge betroffen sei

Die Landeshauptstadt München teilte in ihrer Stellungnahme vom 09.03.2019 mit, seitens des Abfallwirtschaftsbetriebes München (AMW) - Einsammeldienstes bestehe mit der Planfeststellung kein Einwand, wenn die Abfallentsorgung gewährleis-

tet sei. Hinsichtlich kurzfristiger Abweichungen von den u.g. Vorgaben werde gebeten, diese mit dem AWM abzustimmen. Ziel des Abfallwirtschaftsbetriebes München sei es, die Abfallentsorgung im Volls-service durchführen zu können. Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abfallentsorgung während der Bauphase müssten folgende Vorgaben beachtet werden:

- Die Einmündungsbereiche zu den umliegenden Straßen dürften nicht durch parkende Fahrzeuge, Baufahrzeuge, Container oder ähnliches verstellt sein.
- In Sackgassen müsste eine Wendemöglichkeit für ein dreiachsiges Mülleinsammelfahrzeug vorhanden sein. Das Mülleinsammelfahrzeug habe eine Länge von bis zu 11,50 Metern und eine Breite von 2,55 m zuzüglich Spiegel.
- Die Durchfahrtsbreite müsse 3,05 Meter betragen. Dies sei insbesondere bei der Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen und Aufstellung von Kränen u.ä. zu beachten.
- Die Traglast, der mit dem Einsammelfahrzeug zu befahrenden Wege inkl. Gullydecke etc. müsse für mindestens 28 Tonnen ausgelegt sein.
- Eine Rückwärtsfahrt müsse vermieden werden.
- Müllbehälterstandplätze dürften nicht mehr als 15 m von der nächsten mit dem Einsammelfahrzeug zu befahrenden Möglichkeit entfernt sein; zur Straße hin müsste eine Randsteinabsenkung vorhanden sein.
- Die Standplätze der Mülltonnen müssten für das Personal des AMW auf gut begehbaren Wegen erreichbar sein.

Zu diesen Forderungen erklärte der Vorhabenträger, es bestehe kein (erstmal) zu regelnder Konflikt, weil die gegenständliche Planänderung nicht zum Gegenstand habe, dass die Fahrtrouten oder Aufstellbereiche aufgehoben oder sonst geändert würden. Unabhängig von dem Vorstehenden gäben die Vorhabenträger überobligatorisch folgende Zusage ab. Bei ungeplanten kurzfristigen Abweichungen von den vorgenannten Vorgaben wird der AWM informiert und gegebenenfalls weitere Abstimmungen geführt. Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen. Weitere Regelungen waren nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

B.4.7 Denkmalschutz

Die gegenständliche Planänderung ist auch mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat sich mit Schreiben vom 28.01.2019 zum Vorhaben geäußert und folgende Hinweise gegeben: Wer Bodendenkmäler auffindet, ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Einer Aufnahme dieser Hinweise in den Planänderungsbeschluss bedurfte es nicht, da diese bereits Gegenstand des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 sind (vgl. insoweit auch die Ausführungen unter A.1 dieses Beschlusses).

B.4.8 Brand- und Katastrophenschutz

Durch die gegenständliche Planänderung haben sich geringfügige Änderungen hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes ergeben. Das Brandschutzkonzept für die unterirdische Personenverkehrsanlage (uPva) München Hbf und das Sicherheitskonzept Tunnel wurden entsprechend angepasst (Unterlagen 17.2.1 C und 17.3 der Planänderungsunterlagen).

Die Landeshauptstadt München (LHM) äußerte sich in ihrer Stellungnahme vom 11.03.2019 zum Brand- und Katastrophenschutz wie folgt: Die Brandschutzplanung der uPva Hauptbahnhof sei umfassend überarbeitet und aktualisiert worden. Sie entspreche grundsätzlich dem Stand der Technik und weise ein höheres Sicherheitsniveau auf als die ursprüngliche Planung. Bei Beachtung anschließend genannter brandschutztechnischer Anforderungen und Anmerkungen bestehe seitens

der Branddirektion Einverständnis. Der Vorhabenträger hat aufgrund der Anforderungen und Anmerkungen der LHM zahlreiche Zusagen abgeben, die in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommen wurden und damit verbindlicher Teil dieses Beschlusses sind. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes hiermit in ausreichendem Maße Rechnung getragen. Soweit die Landeshauptstadt München wegen der hohen Bedeutung für den Personenschutz Prüfungen in Bezug auf die Wirksamkeit und Betriebssicherheit wichtiger sicherheitstechnischer Anlagen, insbesondere der Entrauchungsanlage forderte, bedurfte es diesbezüglich keiner Regelungen in diesem Beschluss, da die notwendigen Prüfungen für die Baudurchführung in den anzuwendenden Vorschriften (EIGV und VV BAU) näher geregelt sind.

Zum erweiterten Abriss des Empfangsgebäudes zwischen Achse 15 und 18 forderte die Landeshauptstadt München mit Stellungnahme vom 27.09.2019, das bauzeitliche Brandschutzkonzept sinngemäß anzuwenden und die Sicherstellung einer anderweitigen Erreichbarkeit der Außentreppe (Tr 16) für die Obergeschosse. In seiner schriftlichen Erwiderung vom 04.10.2019 hat der Vorhabenträger entsprechende Zusagen abgegeben, die in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommen wurden.

Soweit eine dem EBA außerhalb dieses Verfahrens vorgelegte Untersuchung der Vieregg-Rössler GmbH vom 25.06.2019 mit dem Titel „Konsequenzen der erforderlichen Umplanung am Hauptbahnhof für das Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ in München“, versucht, darzulegen, dass die ursprüngliche Planfeststellung Mängel bezüglich des Brandschutzes aufweist und für die gegenständliche Planänderung weitere Untersuchungen fordert, hat die Branddirektion der Landeshauptstadt München mit Stellungnahme vom 17.04.2019 überzeugend dargelegt, dass die Aussagen von Vieregg-Rössler einer fachlichen Überprüfung nicht standhalten. Das Sachgebiet 10 der Regierung von Oberbayern stellte mit Schreiben vom 02.05.2019 übereinstimmend mit dem der ihm vorliegenden Stellungnahme der Branddirektion München insoweit fest, dass der Brandschutznachweis zur 2. Planänderung des Haltepunktes Hauptbahnhof der geplanten 2. S-Bahn-Stammstrecke inhaltlich plausibel und auch die angenommenen Brand- und Entfluchtungsszenarien ordnungsgemäß berechnet und beurteilt wurden.

B.4.9 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

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

Mit Schreiben vom 06.03.2019 erklärte die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG unter Vorlage von Spartenbestandsplänen, die Maßnahmen in den beigefügten Spartenplänen stimmten stellenweise nicht mit den aktuellen Lagen ihrer Versorgungsanlagen überein und seien im Bauwerksverzeichnis nicht korrekt beschrieben. Diesbezüglich hat der Vorhabenträger in einer E-Mail vom 14.08.2019 die Zusage abgegeben, dass ein Spartenkoordinierungsverfahren mit der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG vor Baubeginn durchgeführt werde und weiterhin ausgeführt, der betroffene Bereich sei bereits frei von Sparten und der Bereich Schützenstraße sei nicht mehr aktualisiert worden, da dort sämtliche Anlagen entfielen. Es werde keine Notwendigkeit gesehen, den Spartenbestand in den Planunterlagen zu korrigieren. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird den Belangen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG insoweit durch die Zusage des Vorhabenträgers, vor Baubeginn ein Spartenkoordinierungsverfahren durchzuführen, die in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen wurde, in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

Soweit die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG weiterhin Forderungen zu Abstimmungen im Rahmen der Ausführungsplanung und den damit verbundenen Leitungsumlegungen und Leitungssicherungen gestellt hat, wird diesen Forderungen bereits durch die Regelungen des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses in ausreichendem Maße Rechnung getragen (vgl. insoweit auch die Ausführungen unter A.1 dieses Beschlusses). Unabhängig davon hat der Vorhabenträger zugesichert, im Rahmen der weiteren Planung die laufenden Abstimmungen wie auch neue Abstimmungen bezüglich der zu sichernden oder zu verlegenden Sparten mit der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG zu führen. Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Soweit die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG in ihrer Stellungnahme vom 06.03.2019 zu den Sparten Erdgas und Wasser angemerkt hat, dass diese im beigefügten Konfliktplan mit der Baumaßnahme überlagert würden, hat sich der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 06.08.2019 wie folgt geäußert:

Eine Maßnahmebeschreibung bezüglich des Konfliktplanes Erdgas und Wasser sei im Rahmen der gegenständlichen Planänderung nicht möglich, da ein Höhenbezug der vorhandenen Leitungen nicht ablesbar sei und die Leitungen bisher nicht bekannt gewesen seien. Der Vorhabenträger sichere zu, den im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2019 festgeschriebenen Auflagen zu Abstimmungen und Vorlegen der Planunterlagen gemäß Prüfprozess auch für die bisher unbekannten, im Konfliktplan beschriebenen Erdgas- und Wasserleitungen nachzukommen. Diese Zusage wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.10 Verkehrliche Belange

B.4.10.1 Sperrung der westlichen Fahrbahn am Bahnhofplatz

In ihrer Stellungnahme vom 11.03.2019 teilte die Landeshauptstadt München (LHM) mit, aus jetziger Sicht der Baustellenabwicklung bestehe nach derzeitigem Stand noch keine verkehrliche Notwendigkeit, die Richtungsfahrbahn West für den Individualverkehr zu sperren und ausschließlich nur für den Baustellenverkehr freizugeben. Die weitere Baustellenabwicklung sei jedoch in Bezug auf eine Sperrung, auch im Hinblick auf weitere in Aussicht stehende Projekte (z.B. Neubau Empfangsgebäude, Bau eines dritten Trambahngleises am Bahnhofplatz) und die dafür notwendigen verkehrlichen Maßnahmen, vorab frühzeitig mit der Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung und, soweit erforderlich, mit der Stadtwerke München GmbH, MVG, abzustimmen.

Diesbezüglich erwiderte der Vorhabenträger: Hinsichtlich der Sperrung der westlichen Fahrbahn seien die zur Verfügung gestellten Unterlagen korrekturbedürftig, denn geplant sei lediglich eine Sperrung der westlichen Fahrspur, die östliche Fahrspur solle für Taxi, Bus und Lieferverkehr frei bleiben. Die Plananlage 14.2.2.C sei entsprechend angepasst worden. Eine Sperrung der linken Fahrspur der westlichen Fahrbahn für den Individualverkehr sei bereits Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 und stelle daher keinen (erstmalig) zu regelnden Konflikt dar. Eine Planung anstehender Projekte (z.B. Neubau Empfangsgebäude, Bau eines dritten Trambahngleises am Bahnhofplatz) sei nicht Gegenstand der 2. Planänderung, daher sei dieser Einwand zurückzuweisen. Die Forderung zur Abstimmung

mit der Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung und, soweit erforderlich, mit der Stadtwerke München GmbH, MVG, werde bereits durch den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 erfüllt (siehe die Anordnungen in Ziffern A.5.1.5, A.5.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015).

Nach Zuleitung der Erwiderung des Vorhabenträgers erklärte die Landeshauptstadt München mit Schreiben vom 16.08.2019, hinsichtlich der Ausführungen der Vorhabenträgers, dass die Sperrung der linken Fahrspur bereits verbindlicher Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 sei, werde um entsprechende Bestätigung durch die Planfeststellungsbehörde gebeten. Im Hinblick auf die weiteren in den kommenden Jahren anstehenden Projekte erscheine der Landeshauptstadt München eine enge Abstimmung mit allen zuständigen Stellen (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat) unabdingbar.

Auch wenn die Sperrung der linken Fahrspur Bestandteil der dem Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 zugrundeliegenden Planunterlagen ist, bedarf es diesbezüglich einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung durch die Landeshauptstadt München. Die rechtzeitige Beantragung erforderlicher verkehrsrechtlicher Anordnungen wurde bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 unter A.4.12 angeordnet. Daher bedurfte es diesbezüglich keiner weiteren Regelungen.

Weiterhin widersprach die LHM in ihrer Stellungnahme vom 09.03.2019 einer Sperrung der westlichen Fahrbahn auch für den Radverkehr. Diese Wegebeziehung sei als Hauptfahrroute im bestehenden Fahrradwegenetz ausgewiesen und gewährleiste die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs für den Radverkehr. Überdies stelle diese Nord-Süd-Verbindung eine bedeutsame Verkehrsachse zur Querung der Bahntrasse dar. Ein Befahrungsverbot des Bahnhofplatzes für den Radverkehr in Südrichtung würde die Durchlässigkeit der Radwegebeziehungen von Norden nach Süden erheblich beeinträchtigen und in Folge ein Ausweichen des Radverkehrs auf die Paul-Heyse-Unterführung und den Altstadtring erfordern.

Diesbezüglich erklärten der Vorhabenträger: Der Führung der Hauptfahrradroute über die BE-Fläche (Anlieferzone für den Baustellenverkehr) könne auf Grund des Sicherheitsrisikos nicht zugestimmt werden. Im Rahmen der verkehrsrechtlichen

Anordnungen sollten die Fahrradrouten zu den ersatzweise zu errichtenden Fahrradstellplätzen führen. Diese Ersatzstellplätze müssten neu angeordnet werden und somit ergäben sich neue Routen an den Baustelleneinrichtungsflächen vorbei. Unabhängig von dem Vorstehenden gäbe der Vorhabenträger überobligatorisch folgende Zusage ab: Werde im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung die Forderung der Fahrradroute in Nord-Süd Achse entlang des Bahnhofsvorplatzes aufrechterhalten, so sei dies aus Sicht des Vorhabenträgers im Rahmen der östlichen Fahrspur der westlichen Fahrbahn möglich.

Durch Aufnahme dieser Zusage in den verfügenden Teil dieses Beschlusses sieht die Planfeststellungsbehörde die Belange der Landeshauptstadt München insoweit in ausreichendem Maße gewahrt.

B.4.10.2 Verlegung der Position der Baustellenausfahrt am nördlichen Vorplatz

Aufgrund von Einwendungen der Landeshauptstadt München, die aus einer Verlegung der Position der Baustellenausfahrt am nördlichen Vorplatz resultieren, erklärte der Vorhabenträger mit Schreiben vom 29.08.2019, dies sei ein Wunsch der Stadtwerke München gewesen, damit die Bushaltestelle nicht durch die Baustellenausfahrt geteilt werde. Da hier anscheinend die Landeshauptstadt München und die Stadtwerke München unterschiedliche Interessen hätten, werde diese Änderung zurückgezogen. Es bleibe bei der planfestgestellten Lösung mit einer Baustellenausfahrt im Bereich der Bushaltestelle. Die Planänderungsunterlagen wurden entsprechend angepasst.

B.4.10.3 Planung der U9 und weiterer korrespondierender Projekte

In ihrer Stellungnahme vom 11.03.2019 erklärte die Landeshauptstadt München, mit Stadtratsbeschluss vom 23.01.2019 sei die DB Netz AG beauftragt worden, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München die Ausführungsplanung der Vorhaltemaßnahmen U9 und das Einleiten der Planfeststellung der Vorhaltemaßnahmen Vorhaltekörper U9 im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der 2. Stammstrecke einzuleiten. Punkt 1.6.2.2 des Erläuterungsberichts sei damit überholt.

Das Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern äußerte in der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern vom 11.03.2019, in den Unterlagen seien noch keine detaillierten Aussagen zu dem Vorhaltebauwerk der U9 enthalten. Daher könne die Technische Aufsichtsbehörde zu diesem Punkt auch keine Aussagen treffen.

In ihren Erwidern auf die Stellungnahmen der LHM und des Sachgebietes 31.2 der Regierung von Oberbayern wies der Vorhabenträger darauf hin, dass die Planungen für Vorhaltemaßnahmen einer U9 U-Bahn-Linie wie auch der Neubau des Empfangsgebäudes und der Bau eines dritten Tramgleises nicht Gegenstand der vorliegenden 2. Planänderung seien. Der Vorhabenträger gäbe folgende Zusage ab: Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungsphasen werden korrespondierende Projekte bei ausreichendem Planungsstand berücksichtigt und die dafür erforderlichen Abstimmungen geführt. Diese Zusage wurde in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.10.4 Bau eines dritten Tramgleises am Bahnhofsvorplatz München Hauptbahnhof

Das Sachgebiet 23.2 der Regierung von Oberbayern erklärte mit Schreiben vom 08.03.2019, das der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern vom 11.03.2019 beilag, die Stadtwerke München GmbH habe mit Schreiben vom 15.11.2017 bei der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 23.2 beantragt, den Plan für den Bau eines dritten Tram-Gleises am Bahnhofsvorplatz in provisorischer Lage mit Gleiserneuerung und Bau einer neuen Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße nach § 28 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) festzustellen. Die das Vorhaben darstellenden Pläne seien auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München vom 21.12.2017 bis 22.01.2018 zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt worden. Aufgrund einer Tektur erfolgte nochmals auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern eine Auslegung in der Landeshauptstadt München vom 13.08.2018 bis 13.09.2018. Nach überschlägiger Prüfung durch das Sachgebiet 23.2 finden sich keine Kollisionen zwischen den beiden Planungen der Deutschen Bahn AG und der Stadtwerke München GmbH. Auf die Veränderungssperre nach § 28 a Abs. 1 Satz 1 PBefG werde dennoch hingewiesen.

Weitere Regelungen über die in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommene Zusage des Vorhabenträgers, dass im Rahmen der weiteren vertiefenden korrespondierenden Projekte bei ausreichendem Planungsstand berücksichtigt und die dafür erforderlichen Abstimmungen geführt werden, waren diesbezüglich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

B.4.10.5 Abbruch des Vordaches am Bahnhofsvorplatz

Das Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern erklärte in der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern vom 11.03.2019, vor dem Beginn des Abbruchs des Vordaches am Bahnhofsvorplatz müsse der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) eine Abbruchplanung vorgelegt werden. Die Auswirkungen auf die Bestandsbauwerke der BOStrab-Betriebsanlagen seien durch einen eigenen Gutachter der TAB zu bewerten. Die TAB bitte daher um eine Kostenübernahmeerklärung durch den Vorhabenträger.

Da eine Änderung des Abbruchs des Vordachs am Bahnhofplatz nicht Gegenstand der 2. Planänderung ist, ergibt sich durch die 2. Planänderung keine Veränderung an der mit Beschluss vom 09.06.2015 planfestgestellten Lösung. Eine Beteiligung der TAB hat daher entsprechend den Regelungen der Planfeststellung vom 09.06.2015 zu erfolgen.

B.4.11 Belange des Bergamtes Südbayern

Das Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern (ROB) erklärte in der Stellungnahme der ROB vom 19.02.2019, es werde auf die Stellungnahme des Bergamtes Südbayern vom 07.11.2018 verwiesen und gebeten, die dortigen Punkte im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Es wurde lediglich ein Zusatz zur Bevorzugung von elektrisch angetriebenen Arbeitsgeräten gemacht.

Wie der Vorhabenträger in seiner schriftlichen Erwiderung vom 23.04.2019 zutreffend ausführt, beziehen sich die in der genannten Stellungnahme gegebenen Hinweise nicht auf die Planänderung, sondern auf das Vorhaben insgesamt und deren

Beachtung wurde bis auf den geforderten Zusatz bereits im Ursprungsverfahren verfügt. Eine vom Vorhabenträger in ihrer Erwidierung abgegebene Zusage für Arbeitsgeräte wurde in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.12 Stadtentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München

Die Landeshauptstadt München (LHM) äußerte sich mit Schreiben vom 09.03.2019 und 16.08.2019 zur Lage des Feuerwehraufzugs in Anlage 9.2.17. Es wurde insbesondere erklärt, der Feuerwehraufzug rücke in der Planänderung weiter nach Westen und befinde sich somit direkt vor dem Hauptaussgang des Empfangsgebäudes. Eine Verschiebung des Aufzugs um 4 Meter sei entgegen der Auffassung des Vorhabenträgers nicht mehr geringfügig. Der Standort des Aufzuges habe stadtgestalterischen Einfluss auf den Bahnhofplatz und werde abgelehnt. Die Position müsse, im Hinblick auf die Sichtachse zur Schützenstraße, auf die Nutzungsverteilung auf dem Bahnhofvorplatz und die Personenströme überprüft werden. Die Bereiche der Vorplätze und des Bahnhofplatzes sowie des Bahnhofsgebäudes lägen im Umgriff des zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2002 vom 24.04.2007. Hierin seien als Ziele u.a. Aussagen zur Art und Maß der Nutzung, zu den verkehrlichen Rahmenbedingungen und zu stadtgestalterischen Themen benannt, u.a. die Schaffung einer attraktiven oberirdischen Fußgänger Verbindung vom Hauptbahnhof über den Bahnhofplatz und die Schützenstraße Richtung Altstadt, Lückenschluss im Radwegenetz zwischen Bayerstraße bzw. Arnulfstraße und Altstadttring über den Bahnhofplatz. Die Flächen der Vorplätze sollten gemäß des o.g. Aufstellungsbeschlusses als Orte der Ankunft/Tor zur Stadt aufgewertet und die fußläufige Verbindung vom Hauptempfangsgebäude über den Bahnhofplatz und die Schützenstraße in Richtung Altstadt deutlich verbessert werden. Die Erreichung dieses Zieles werde durch die Konzeption des neuen Empfangsgebäudes mit Nukleus und großer verglaster Eingangshalle vorbereitet. Es werde seine Fortführung im Bereich des Bahnhofplatzes mit neuer Oberflächengestaltung als großzügiger unverbauter öffentlicher Raum finden. Der Feuerwehraufzug enthalte nach Aussagen des Vorhabenträgers an der Oberfläche ein Mundhaus aus einer Stahl-Glas Konstruktion. Damit sei die zu entwickelnde Achse mit offener Gestaltung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt betroffen, die Gestaltungsmöglichkeit werde durch das Aufzugshaus verbaut. Die Zusage des Vorhabenträgers, nach Vorliegen eines Gestal-

tungskonzeptes des Bahnhofplatzes eine Abstimmung der Gestaltung des Feuerwehraufzuges vorzunehmen, werde begrüßt, es werde aber um Verständnis gebeten, dass aus den oben genannten Erwägungen die Forderung aufrechterhalten werden müsse.

Der Vorhabenträger hat sich mit Stellungnahmen vom 25.04.19 und 29.08.2019 u.a. wie folgt geäußert: Da der Feuerwehraufzug, wie ursprünglich geplant, ein Mundhaus aus einer Stahl-Glas-Konstruktion erhalte, sei die Sichtachse zur Schützenstraße gegeben. Bezüglich der Nutzungsverteilung diene der Feuerwehraufzug der Verbindung vom Östlichen Bahnhofvorplatz zum Mittelbahnsteig und sei somit unverändert öffentlich nutzbar in der Relation vom Bahnhofplatz (Ebene 0) zum Sperrengeschoss (Ebene -1). Die direkte Zugänglichkeit von der Oberfläche im Bereich des Bahnhofsvorplatzes zur Bahnsteigebene sei eine zentrale Forderung der Branddirektion München und diene im Ereignisfall der schnellen Zugänglichkeit und trage zur erhöhten Sicherheit bei. Sicherheitsaspekten müsse hier der Vorrang vor gestalterischen Aspekten gegeben werden. Unabhängig davon werde zugesichert, im Rahmen der weiteren Planungsphasen die laufenden Abstimmungen mit der Landeshauptstadt München und der Branddirektion zur Gestaltung des Feuerwehraufzuges und des Bahnhofplatzes weiter zu intensivieren, um eine gesamthafte Lösung zur Nutzungsverteilung auf dem Bahnhofplatz unter Beachtung der Personenströme, der Sichtachse zur Schützenstraße wie auch der Zugänglichkeit im Ereignisfall für die Feuerwehr zu erarbeiten.

Durch Aufnahme dieser Zusage in den verfügenden Teil dieses Beschlusses sieht die Planfeststellungsbehörde die Belange der Landeshauptstadt München in ausreichendem Maße gewahrt.

Hinsichtlich der von der Landeshauptstadt München geforderten Abstimmung zur Oberflächengestaltung des Bahnhofplatzes, wurde die von den Vorhabenträgern abgegebene Zusage, dass nach Vorliegen eines Gestaltungskonzeptes des Bahnhofplatzes eine Abstimmung im Rahmen der konstruktiven Rahmenbedingungen erfolgen könne, in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.13 Sonstige öffentliche Belange

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern erklärte in der Stellungnahme der ROB vom 19.02.2019 Betriebsbereiche, die unter die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern fielen, seien durch das geplante Vorhaben nicht betroffen. Daher bestünden aus Sicht des SG 50 im Hinblick auf die Störfall-Verordnung keine Einwände: Eine kursorische Prüfung habe ergeben, dass sich innerhalb eines Umkreises von 1,5 km auch keine anderen Betriebsbereiche befänden.

B.4.14 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Änderungen im Grunderwerb im Verhältnis zur Ursprungsplanung sind in den Anlagen 15.1 (Grunderwerbsverzeichnis zur Planänderung) und 15.2.8 C (Grunderwerbsplan der Planänderung) dargestellt. Soweit dort durch diese Planänderung Flurstücke im größerem Maß als im festgestellten Plan in Anspruch genommen werden, stehen diese mit Ausnahme eines Flurstückes im Eigentum des Vorhabenträgers. Das nicht im Eigentum stehende Flurstück gehört der Landeshauptstadt München, die im Rahmen ihrer Beteiligung keine Einwände erhoben hat.

Erhebliche Auswirkungen auf Rechte Dritter sind mit der gegenständlichen Planänderung unter Berücksichtigung der Regelungen im verfügenden Teil dieses Beschlusses nicht verbunden.

B.5 Gesamtabwägung

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

aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

B.5 Sofortige Vollziehung

Mit Antrag vom 30.10.2019 beantragte der Vorhabenträger die sofortige Vollziehbarkeit des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses.

Begründet wird der Antrag insbesondere wie folgt: Für den gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke sei am 09.06.2015 der Planfeststellungsbeschluss erteilt worden. Der Beschluss sei bestandskräftig. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke solle im November 2028 in Betrieb gehen. Die Errichtung der durch den vorgenannten Planfeststellungsbeschluss in Gestalt der durch die gegenständliche Planänderung planfestgestellten Bauwerke dauere ca. 7 Jahre und müsse nach Terminplan bis spätestens 18.11.2026 abgeschlossen sein, um den vorgenannten Inbetriebnahmezeitpunkt einhalten zu können. Denn spätestens ab dem 18.11.2026 müssten zur Wahrung des Inbetriebnahmetermins die Ausbauarbeiten Bahntechnik im gesamten Tunnelbereich und den Stationen durchgeführt werden. Mit Durchführung des Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt 1 sei am 05.10.2016 durch Verlegung einer Fernwärmeleitung und damit verbundener Zusammenhangsmaßnahmen am Bahnhofplatz und in der Arnulfstraße im Bereich des Hauptbahnhofs begonnen worden. Diese auf Grundlage des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses durchgeführten Arbeiten seien bereits abgeschlossen. Seit November 2018 erfolgten zudem im Kellergeschoss die Vorabmaßnahmen der Medienfreimachung und seit März 2019 die Entkernung der mieterfreien Geschosse im Ostbau des Empfangsgebäudes. Als erste Maßnahme zur Bauausführung der gegenständlichen Planänderung solle der erweiterte Abbruch von Teilen des Ostgebäudes des Hauptbahnhofsempfangsgebäudes sowie - zeitlich parallel dazu - ein Teilrückbau der Tiefgaragenabfahrt am Bahnhofsvorplatz zum Einbringen der in der gegenständlichen Planänderung vorgesehenen Schlitzwand und Herstellung eines Interims-Lastenaufzuges, welcher als Ersatz für die Tiefgaragenabfahrt vorgesehen ist, vorgenommen werden. Die ersten Arbeiten der gegenständlichen Planänderung sowie die planfestgestellten Bauarbeiten am Hauptbahnhof insgesamt könnten nur fortgesetzt werden, wenn der gegenständliche Beschluss vollziehbar sei und nicht durch etwaige Klagen Dritter aufgeschoben würde. Insbesondere würde eine Verzögerung des Beginns oder der Unterbrechung des Baus der

Schlitzwand zu einer vollständigen Verhinderung einer jeglichen Weiterführung der Bauarbeiten am Hauptbahnhof führen, da sämtliche weiteren Baumaßnahmen nur im Schutze der Schlitzwand stattfinden könnten. Im Fall von Klagen Dritter gegen den gegenständlichen Beschluss würde die Fortsetzung der Bauarbeiten ohne die Anordnung des sofortigen Vollzuges bis zum rechtskräftigen Abschluss von Klageverfahren und damit auf nicht absehbare Zeit – jedenfalls aber für mehrere Jahre – hinausgeschoben. Bis zum rechtskräftigen Abschluss etwaiger Hauptsacheverfahren sei von zumindest einem, realistischer zwei oder mehr Jahren auszugehen. Der sofortige Beginn sowie die ununterbrochene Fortsetzung der durch den gegenständlichen Beschluss zugelassenen Bauarbeiten am Hauptbahnhof sei für die Gewährleistung der Einhaltung des Terminplans der 2. S-Bahn-Stammstrecke zwingend erforderlich. Ein Aufschub der durch den gegenständlichen Beschluss zugelassenen Maßnahmen hätte schwerwiegende nachteilige Auswirkungen für Bauzeit, Inbetriebnahme und Kosten der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Die Verzögerungskosten alleine für das Projektmanagement beliefen sich auf mindestens 35 Mio. Euro pro Jahr. Es handele sich dabei um Fixkosten, die auch bei einem Aufschub der Bauarbeiten weiterlaufen würden. Zudem würde durch einen Aufschub der Bauarbeiten der Rahmenterminplan gesprengt und mit einem Baukonsortium vertraglich vereinbarte zeitliche „Meilensteine“ könnten nicht erfüllt und durch das Konsortium gekündigt werden. Es müssten Bauverträge mit dem Baukonsortium nachträglich neu verhandelt und vereinbart werden. Dadurch trete voraussichtlich nicht lediglich eine dem Gerichtsverfahren entsprechende Zeitverzögerung ein, sondern eine zeitliche Progression von voraussichtlich zusätzlich 20 – 30 % Zeitaufschlag auf die reguläre, mit dem Baukonsortium derzeit vereinbarte Gesamtbauzeit von 8 Jahren. Dies würde zu einer - über die Verzögerung durch Klageverfahren hinaus entstehenden – zusätzlichen Bauzeitverlängerung von weiteren 2,5 Jahren führen. Bei einer realistischen Verzögerung von insgesamt ca. 4,5 Jahren käme es zu einer Kostensteigerung von 157,5 Mio. Euro. Da auch das Baukonsortium durch die genannte zeitliche Verzögerung und den gestörten Bauablauf durch längeres Vorhalten seines Projektmanagements entsprechende Kostensteigerungen hätte, kämen mindestens nochmals Kosten von 157,5 Mio. Euro hinzu. Die Übernahme dieser Kosten durch den Vorhabenträger wäre auch alternativlos, da anderenfalls das Konsortium sämtliche Ressourcen aus dem Projekt abziehen und anderweitig einsetzen würde. Dies hätte dann das Scheitern der Baudurchführung auf unbestimmte Zeit zur Folge. Aufgrund der Marktsituation der knappen Ressourcen bei den Bauunternehmen auf dem Markt sei realistischerweise zusätzlich mit einem Preissteigerungsprozess von

voraussichtlich mindestens ca. 3 % der vereinbarten Baukosten pro Jahr zu rechnen, was bezogen auf eine Verzögerungsdauer von ca. 4,5 Jahren zu einer Baukostenmehrung von insgesamt 13,5 % der Baukosten der von der Verzögerung betroffenen Baumaßnahmen (Hauptbahnhof, Marienhof und Ausbauarbeiten Bahntechnik im gesamten Tunnelbereich und den Stationen) in Höhe von insgesamt ca. 2 Mrd. Euro ergibt: allein dies ergäbe eine Kostensteigerung in Höhe von nochmals ca. 270 Mio. Euro. Insgesamt würde somit ein Aufschub der Bauarbeiten zur Durchführung des gegenständlichen Planänderungsbeschlusses bis zu einer abschließenden Gerichtsentscheidung in einem Klageverfahren voraussichtlich zu einer Bauzeiten- und Inbetriebnahmeverzögerung der 2. S-Bahn-Stammstrecke von ca. 4,5 Jahren und zu Mehrkosten in Höhe von ca. 585 Mio. Euro führen. Schließlich würde eine Verlängerung der Baustelle am Hauptbahnhof um mehrere Jahre zudem erhebliche nachteilige Wirkungen für die Öffentlichkeit und die Anlieger des Hauptbahnhofs sowie auch der Fahrgäste haben. Die 2. Planänderung habe auf der anderen Seite keine stärkeren bauzeitlichen oder nachteiligen Auswirkungen auf private und öffentliche Belange und Rechte als die bestandskräftig planfestgestellte Planung. Im Gegenteil führe sie zu den in den Planunterlagen nachgewiesenen Optimierungen und Verbesserungen der Planung, namentlich durch den Wegfall des Aufgangs Schützenstraße. Da eine verzögerungsfreie und möglichst frühzeitige Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München auch dem Allgemeinwohl bzw. der Daseinsvorsorge im Sinne des Artikel 87 e Abs. 4 GG, des § 1 AEG sowie der Artikel 1-3 BayÖPNG diene. Dies insbesondere deshalb, weil das S-Bahn-System München aufgrund der sehr starken verkehrlichen Nachfrage bereits gegenwärtig bis an die Grenzen der maximalen Leistungsfähigkeit beansprucht sei und es angesichts des prognostizierten Bevölkerungswachstums ohne schnelle Realisierung zu unabsehbaren Schwierigkeiten des Verkehrsablaufs kommen könne. Zudem sei die Durchführung des Plans zur 2. S-Bahn-Stammstrecke Voraussetzung für die Ergreifung der im Übrigen notwendigen netzergänzenden Maßnahmen zur Ertüchtigung und Erweiterung der Kapazitäten der Münchner S-Bahn auf den Außenästen. Ein Aufschub der Durchführung der gegenständlichen Planänderung bis zu einer abschließenden Gerichtsentscheidung in einem Klageverfahren würde diese Ziele erheblich beeinträchtigen. Demgegenüber wiege ein Interesse am Aufschub der Bauarbeiten gering. Auch überwiege vorliegend das Vollzugsinteresse des Vorhabenträgers aufgrund der Rechtmäßigkeit der gegenständlichen Planänderung. Es bestehe auch ein berechtigtes Interesse des Vorhabenträgers an der An-

ordnung der sofortigen Vollziehbarkeit da der bestandkräftige Ausgangsplanfeststellungsbeschluss in der Vergangenheit erfolglos beklagt worden sei und ein anerkannter Umweltverein gegen das zur gegenständlichen Planänderung durchgeführte Planrechtsverfahren Verfahrensfehler ins Feld geführt und Rechtsbehelfe gegen die gegenständliche Planänderung in den Raum gestellt habe. Ungeachtet dessen reiche auch die bloß abstrakte Möglichkeit etwaiger Klagen für die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit aus.

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses war gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO i.V.m. § 18 AEG und § 3 Abs. 1 BEVVG anzuordnen.

Das Interesse des Vorhabenträgers, aber auch das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses überwiegt das Interesse der Betroffenen, dass der Beschluss erst nach Eintritt der Bestandskraft vollzogen wird.

Die mit diesem Bescheid für sofort vollziehbar angeordneten Maßnahmen haben keine erheblichen Auswirkungen auf Rechte Betroffener. Die durch diese Planänderung im größerem Maß als im festgestellten Plan in Anspruch genommenen Flurstücke stehen mit Ausnahme eines Flurstückes im Eigentum des Vorhabenträgers. Das nicht im Eigentum stehende Flurstück gehört der Landeshauptstadt München, die im Rahmen ihrer Beteiligung keine Einwände erhoben hat. Durch die Regelungen im verfügenden Teil dieses Beschlusses halten sich auch die auftretenden Immissionen im Rahmen des Zumutbaren.

Neben der Rechtfertigung für die Durchführung des Bauvorhabens selbst besteht für den sofortigen Baubeginn der gesamten Maßnahme auch ein besonderes öffentliches Interesse, wie der Vorhabenträger in seinem Antrag auf Sofortvollzug zutreffend dargelegt hat. Das besondere öffentliche Vollzugsinteresse ergibt sich daraus, dass eine verzögerungsfreie und möglichst frühzeitige Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München auch dem Allgemeinwohl bzw. der Daseinsvorsorge im Sinne des Artikel 87 e Abs. 4 GG, des § 1 AEG sowie der Artikel 1-3 BayÖPNG dient und ein Aufschub der durch den gegenständlichen Beschluss zugelassenen Maßnahmen, wie der Vorhabenträger überzeugend dargelegt hat, schwerwiegende nachteilige Auswirkungen für Bauzeit, Inbetriebnahme und Kosten der 2. S-Bahn-Stammstrecke hätte.

B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München
erhoben werden.

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, sie entfällt aufgrund der besonderen Anordnung der sofortigen Vollziehung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde

einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung 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 06.11.2019

Az.: 65113-651pä/004-2018#002

Im Auftrag

gez.

Dr. Gronemeyer (Dienstsiegel)

Die Übereinstimmung dieser
Ausfertigung mit der Urschrift
wird beglaubigt.

München, den 8. 11. 19

Im Auftrag

Houeler

