

### 3. Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss

#### Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof München (IGL)

#### bestehend aus

- 5. Planänderung des PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke München
- Vorhaltemaßnahme Rohbau Untergeschosse Neubau Empfangsgebäude und Teilrückbau Empfangsgebäude Bestand (VHM NEG)
- Vorhaltemaßnahme Rohbau Station Hauptbahnhof der U9 (VHM U9)

einschl. der notwendigen Folgemaßnahme

(Anpassung Interimsbahnhof)

#### Erläuterungsbericht

Vorhabenträger

**DB InfraGO**

DB InfraGO AG  
Arnulfstraße 25-27, 80335 München

**DB NETZE**

DB Energie GmbH  
Energieversorgung Süd  
Richelstraße 3, 80634 München

Planfestgestellt am 23.07.2024  
gem. § 18 AEG, § 76 Abs. 3 VwVfG  
Az. 651pä/010-2024#008  
Eisenbahn-Bundesamt,  
Außenstelle München

Im Auftrag   
Turner



Die Vorhabenträger vertreten durch

**DB InfraGO**

DB InfraGO AG  
Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München  
Arnulfstr. 25-27, 80335 München

München, den 04.03.2024

Landeshauptstadt München

  
Erstellt im Auftrag der DB InfraGO AG

## **Inhaltsverzeichnis** **Seite**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>I</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>II</b>
<b>Begriffsdefinitionen</b>	<b>IV</b>
<b>1 Antragsgegenstand</b>	<b>1</b>
1.1 Vorbemerkungen.....	1
1.2 Anlass des Planänderungsantrags.....	1
1.3 Gegenstand dieses Planänderungsantrags.....	2
1.4 Vorzüge der geänderten Planunterlagen .....	2
<b>2 Betroffene Gebietskörperschaften</b>	<b>2</b>
<b>3 Korrespondierende Planungen</b>	<b>2</b>
3.1 <b>Planungen der DB AG</b> .....	<b>2</b>
3.1.1 2. S-Bahn-Stammstrecke Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 3 .....	2
3.1.2 Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof (PFA 2 NEG).....	2
3.1.3 Rückbau und Anpassung des Sarnberger Flügelbahnhofs (PFA 1 SFB).....	2
3.1.4 Instandsetzung der Bahnsteighallendächer über Gleisanlagen der DB Netz AG.....	2
3.2 <b>Planungen Dritter</b> .....	<b>3</b>
<b>4 Erläuterung der geänderten Planung</b>	<b>3</b>
<b>5 Entsorgung von Aushub- und Gebäudeabbruchmassen</b>	<b>3</b>
<b>6 Maßnahmen während der Baudurchführung</b>	<b>3</b>
<b>7 Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme</b>	<b>3</b>
<b>8 Maßnahmen des Brand- und Katastrophenschutzes</b>	<b>3</b>
<b>9 Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft</b>	<b>4</b>
<b>10 Auswirkungen auf die Umwelt</b>	<b>4</b>
10.1 <b>Vorbemerkung</b> .....	<b>4</b>
10.2 <b>Ergebnisse der UVP-Vorprüfung</b> .....	<b>4</b>
10.2.1 Bauzeitliche Immissionen: Baulärm, Erschütterungen, Staubemissionen .....	5
10.2.2 Bauzeitlicher Flächenverbrauch .....	5
10.2.3 Bauzeitliche Einleitungen: Grundwasser und Gewässer .....	5
10.2.4 Dauerhafte Einflussnahmen .....	5
10.2.5 Erneuerbare Energien .....	5

## **Abkürzungsverzeichnis**

### **A**

AEG Allgemeines Eisenbahngesetz  
AVV Baulärm Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm

### **B**

BE Baustelleneinrichtung  
Bf Bahnhof  
BNatSchG Bundesnaturschutzgesetz  
BP Bauphase  
BSK Brandschutzkonzept

### **D**

DB (bei Grunderwerb) Dienstbarkeit für Landschaftspflegerische Maßnahmen  
DB AG Deutsche Bahn AG

### **E**

EBA Eisenbahn-Bundesamt  
EG Empfangsgebäude

### **G**

GOK Geländeoberkante

### **H**

Hbf Hauptbahnhof  
Hp Haltepunkt

### **I**

IGL Integrierte Gesamtlösung  
i.V.m. in Verbindung mit

### **L**

LHM Landeshauptstadt München  
LSW Lärmschutzwand

### **M**

MVG Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

### **N**

NEG Neubau Empfangsgebäude  
NN Normalnull

### **P**

PÄ Planänderung  
PFA Planfeststellungsabschnitt  
PFB Planfeststellungsbeschluss

### **S**

SBSS S-Bahn-Stammstrecke  
SFB Starnberger Flügelbahnhof  
SWM Stadtwerke München GmbH  
s.o. siehe oben

s.u.            siehe unten

**T**

t            Tonne  
TGA        Technische Gebäudeausrüstung  
TÖB        Träger öffentlicher Belange

**U**

UK        Unterkante  
UVP        Umweltverträglichkeitsprüfung  
UVPG      Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung  
uPva      unterirdische Personenverkehrsanlage

**V**

vgl.        vergleiche  
VHM NEG   Vorhaltemaßnahme Rohbau Untergeschosse Neubau Empfangsgebäude  
VHM U9    Vorhaltemaßnahme Rohbau Stationsbauwerk U9  
VwVfG     Verwaltungsverfahrensgesetz

## **Begriffsdefinitionen**

Soweit zum Verständnis nicht zwingend erforderlich, wird in den Unterlagen auf den Namensteil „München“ in den Betriebsstellenbezeichnungen verzichtet.

### **Integrierte Gesamtlösung**

Bezeichnet die Gesamtlösung im Bereich des Hauptbahnhofs München und die Integration der Vorhaben Neubau 2. S-Bahn-Stammstrecke, Neubau Empfangsgebäude und Neubau Stationsbauwerk U9. Unter dem Begriff ist jedoch nur die Integration aller technisch abhängigen und gleichzeitig zu realisierenden Bauteile zu verstehen.

### **2. S-Bahn-Stammstrecke**

Bezeichnet wird hiermit die neu zu errichtende zweigleisige S-Bahnstrecke, beginnend im Bf Laim und endend im Bft Leuchtenbergring mit den dazwischen liegenden Haltepunkten Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Marienhof und Ostbahnhof tief.

### **U9 Entlastungsspange**

Bezeichnet die neu geplante U-Bahn-Trasse als Entlastungsspange zu den stark belasteten innerstädtischen Streckenabschnitten der U3/U6 bzw. U1/U2 zwischen Sendling und Schwabing. Für den späteren Einbau des U9-Bahnhofs Hauptbahnhof wird im Rahmen der Integrierten Gesamtlösung ein Vorhaltekörper errichtet.

### **Vorhaltemaßnahme / Vorhaltekörper U9**

Anteil am Rohbau, der für den späteren Einbau des U9-Bahnhofs zum jetzigen Zeitpunkt mit errichtet wird, da eine spätere Erstellung technisch nicht mehr möglich wäre.

### **Neubau Empfangsgebäude**

Bezeichnet das Vorhaben zum Neubau des Empfangsgebäudes, ohne den Starnberger Flügelbahnhof.

Beim Neuen Empfangsgebäude wird unterschieden zwischen dem als Hauptempfangsgebäude bezeichneten Mittelteil und den daran angrenzenden Nördlichen und Südlichen Randbau.

### **Spanische Lösung**

Anordnung von Bahnsteigkanten beidseitig des S-Bahnzuges, wodurch die Ein- und Ausstiegsvorgänge getrennt werden und damit der Fahrgastwechsel beschleunigt wird (z. B. am bestehenden Hp Marienplatz).

### **Nukleus / Zentrales Zugangsbauwerk / Zentraler Aufgang**

Der zentrale Zugang zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, der im Bereich der ehemaligen Schalterhalle liegt, und von Geländeoberkante bis zur Bahnsteigebene führt, wird als Zentrales Zugangsbauwerk oder auch Nukleus bezeichnet.

Beim Zentralen Aufgang als Bestandteil des Zentralen Zugangsbauwerkes handelt es sich um einen rechteckigen Baukörper mit konstanten Außenabmessungen von der Ebene -6 bis zur Ebene -1.

#### **Westliche Erweiterung**

Als Westliche Erweiterung wird die im Rahmen der IGL geplante Erweiterung des zentralen Zugangsbauwerkes in Richtung Westen bis in den Bereich der VHM U9 bezeichnet.

#### **Sperrengeschoß / Verteilerebene**

Die unterirdischen Zwischenebenen, die zum Umstieg zwischen Bahnsteigen, zum Umstieg zwischen verschiedenen Linien bzw. Verkehrsträgern oder Anbindung an die Oberfläche bzw. Tram-Bahnsteige dienen, werden als Verteilerebene bezeichnet. Die Ebene -1 wird als Sperrengeschoß bezeichnet.

#### **Bf München Hauptbahnhof / Hp Hauptbahnhof Bahnhofplatz**

Der Bf München Hauptbahnhof umfasst alle Bahnanlagen des Fern- und Regionalverkehrs zwischen dem Bahnhofplatz und der Donnersbergerbrücke. Im nachfolgenden Bericht ist mit dieser Bezeichnung in der Regel der Bereich der oberirdischen Bahnsteiganlagen zwischen Arnulf- und Bayerstraße gemeint.

Die Stationsanlage Hauptbahnhof an der 2. S-Bahn-Stammstrecke trägt bahnintern die Bezeichnung „Hp München Hauptbahnhof Bahnhofplatz“. Im vorliegenden Bericht wird der „Hp München Hauptbahnhof Bahnhofplatz“ an der 2. S-Bahn-Stammstrecke vereinfachend als „Hp Hauptbahnhof“ bezeichnet.

#### **Gleis 100 / Gleis 200**

Gleis 100 ist das Richtungsgleis der 2. S-Bahn-Stammstrecke vom Bf Mü Laim Pbf zum Bft Mü Leuchtenbergring, Gleis 200 ist das Richtungsgleis vom Bft Mü Leuchtenbergring zum Bf Mü Laim Pbf.

### **EBA-Richtlinie und Leitfaden**

Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes, die den Planungen des Vorhabenträgers zugrunde gelegt werden:

- Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes: „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes: „Richtlinien über den Erlass von Planrechtsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 Abs. 1 AEG sowie der Magnetschwebebahnen nach § 1 MBPIG“
- Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes: „Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“
- Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes: „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung“

# **1 Antragsgegenstand**

## **1.1 Vorbemerkungen**

Im Bereich des Verkehrsknotenpunktes München Hauptbahnhof werden aktuell drei große Infrastrukturvorhaben geplant und zum Teil bereits realisiert:

- 2. S-Bahn-Stammstrecke gemäß Planfeststellungsbeschluss im Planfeststellungsabschnitt PFA 1
- Umgestaltung Hauptbahnhof München mit Neubau Empfangsgebäude
- Neubau der als Entlastungsspanne vorgesehenen U-Bahn-Linie 9

Als Teil dieser drei Infrastrukturprojekte wurde für die drei selbständigen Vorhaben das Verfahren Integrierte Gesamtlösung durchgeführt und am 29.06.2022 der Planfeststellungsbeschluss (Az: 65117-651pä/006-2020#026) erteilt:

- 5. Planänderung PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke Hp Hauptbahnhof (5. PÄ)
- Vorhaltemaßnahme Rohbau Untergeschosse Neubau Empfangsgebäude und Teilrückbau Empfangsgebäude Bestand (VHM NEG)
- Neubau Vorhaltemaßnahme Stationsbauwerk für einen späteren U-Bahnhof der geplanten Entlastungsspanne U-Bahn Linie U9 (VHM U9)

Maßnahmen die mehr als einem der drei genannten selbständigen Vorhaben dienen, werden der IGL als Ganzem zugeordnet, dazu gehört auch der Interimsbahnhof an der Bayerstraße.

Die hier gegenständliche 3. Planänderung (PÄ) der IGL soll den planfestgestellten Plan vor der Fertigstellung dahingehend ändern, dass der Interimsbahnhof an das geänderte Raumkonzept (vgl. 1.2) angepasst wird. Durch die 3. PÄ der IGL ergeben sich keine notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Die 3. PÄ kann unabhängig von anderen in diesem Bereich durchgeführten PÄ umgesetzt werden.

## **1.2 Anlass des Planänderungsantrags**

Durch weitere Reduzierungen des Raumbedarfs z. B. durch die Auslagerung von Nutzungen in andere Gebäude außerhalb des Empfangsgebäudes (EG) konnte der im Zuge der IGL planfestgestellte Interimsbahnhof optimiert werden.

Außerdem bestand die Notwendigkeit zusätzliche Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) südlich der Bahnsteighalle für weitere Baumaßnahmen am Hauptbahnhof zu schaffen. Durch die neue Aufteilung der Geschosse, insbesondere einer Etage mehr, kann die Grundfläche reduziert werden und somit weiterer Platz für BE-Flächen geschaffen werden.

### **1.3 Gegenstand dieses Planänderungsantrags**

Antragsgegenstand ist die Verkleinerung der Grundfläche des Interimsbahnhofs, bei grundsätzlich unveränderter Lage gegenüber der planfestgestellten Lösung. Das Gebäude wird in der geänderten Form mit einem zusätzlichen nutzbaren Geschoss ausgebildet.

### **1.4 Vorzüge der geänderten Planunterlagen**

Durch die Reduzierung der Grundfläche des Interimsbahnhofs kann der weitere Bauablauf erleichtert werden, weil größere Freiflächen für die Baustellenlogistik zur Verfügung stehen als bisher. Durch die Vergrößerung der Flächen für die Baustellenlogistik, ohne Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen, wird der öffentliche Verkehrsraum vom Baubetrieb entlastet.

## **2 Betroffene Gebietskörperschaften**

Alle drei selbstständigen Vorhaben der IGL liegen in der Landeshauptstadt München, Gemarkung München Sektion 4. Das gilt auch für die 3. PÄ der IGL.

## **3 Korrespondierende Planungen**

### **3.1 Planungen der DB AG**

#### **3.1.1 2. S-Bahn-Stammstrecke Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 3**

Diese Planänderung ruft über ihre antragsgemäßen Gegenstände hinaus an planfestgestellten Anlagen der 2. S-Bahn- Stammstrecke weder im PFA 1 noch in anderen Planungsabschnitten der 2. S- Bahn-Stammstrecke ein Planänderungsbedürfnis hervor. Dies gilt auch für die PÄ der IGL.

#### **3.1.2 Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof (PFA 2 NEG)**

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf dieses Vorhaben durch die 3. PÄ der IGL.

#### **3.1.3 Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs (PFA 1 SFB)**

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf dieses Vorhaben durch die 3. PÄ der IGL.

#### **3.1.4 Instandsetzung der Bahnsteighallendächer über Gleisanlagen der DB Netz AG**

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf dieses Vorhaben durch die 3. PÄ der IGL.

### **3.2 Planungen Dritter**

Im Planfeststellungsabschnitt 1 des Projektes 2. SBSS und der IGL wurden folgende konkretisierte Planungen von Dritten berücksichtigt, auf diese ergeben sich keine Auswirkungen:

- Bebauungspläne der Landeshauptstadt München
- 3. Tram-Gleis Straßenbahn Bahnhofsvorplatz
- Neubau Tiefgaragenzufahrt Prielmayerstraße 4
- Zusätzliche Fahrtreppen U1/U2 Bauwerk
- Bauvorhaben Bayerstraße 25

## **4 Erläuterung der geänderten Planung**

Auch im optimierten, verkleinerten Interimsbahnhof werden alle für den Reiseverkehr zwingend an Ort und Stelle benötigten Nutzungen untergebracht. Dazu gehören insbesondere die Reisendenauskünfte, Warteräume für Reisende, sowie Kontakträume der Bundespolizei. Insgesamt verfügt der optimierte Interimsbahnhof über eine Nutzfläche von ca. 4.000 m<sup>2</sup> verteilt auf 5 Etagen.

Die öffentlichen Bereiche im Interimsbahnhof werden barrierefrei für die Reisenden zu erreichen sein.

## **5 Entsorgung von Aushub- und Gebäudeabbruchmassen**

Die vorliegende Planänderung hat keine Auswirkungen auf die Entsorgung von Aushub- und Gebäudeabbruchmassen.

## **6 Maßnahmen während der Baudurchführung**

Wie bei der planfestgestellten Lösung des Interimsbahnhofs wird auch das im Rahmen der 3. PÄ der IGL optimierte Gebäude in Modulbauweise erstellt. Das bedeutet, dass vorgefertigte Elemente in der Konstruktion in insgesamt fünf Etagen eingesetzt werden. Es ergeben sich keine wesentlichen Änderungen in der Baudurchführung gegenüber der planfestgestellten Lösung.

## **7 Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme**

Die vorübergehende Grundinanspruchnahme ist unverändert, es ändert sich lediglich die Verteilung der Nutzung. Die durch die geringere Grundfläche des Interimsbahnhofs freiwerdenden Flächen werden als BE-Fläche genutzt. Abgesehen davon befindet sich der Interimsbahnhof auf bereits überbauten bzw. versiegelten Flächen. Diese Flächen befinden sich im Eigentum der DB InfraGO AG.

## **8 Maßnahmen des Brand- und Katastrophenschutzes**

Bei den Planungen für den optimierten Interimsbahnhof als Antragsgegenstand der 3. PÄ der IGL wurden für das Gebäude die einschlägigen Vorschriften und Regelwerke zum Brand- und Katastrophenschutz beachtet. Das neu erstellte Brandschutzkonzept für die geänderte Planung liegt zur Information den Antragsunterlagen als Anlage 17.2.5 A bei.

Die 3. PÄ der IGL hat mit Ausnahme des vorhergenannten Gutachtens keine Auswirkungen auf die anderen Festlegungen und Gutachten zum Brand- und Katastrophenschutz der IGL mit den drei selbständigen Vorhaben.

## **9 Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft**

Wie die planfestgestellte Ausführung steht auch der optimierte Interimsbahnhof nur auf einer Bodenplatte, es ergeben sich keine neuen oder geänderten Eingriffe in den Untergrund.

Daher hat die 3. PÄ der IGL keine Auswirkungen auf Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft.

## **10 Auswirkungen auf die Umwelt**

### **10.1 Vorbemerkung**

Das Planungsgebiet der 3. PÄ der IGL liegt mitten im Umgriffsbereich des PFA 1 der 2. SBSS und wurde von daher im Zuge dieses Verfahrens auch umweltfachlich untersucht und umweltrechtlich bewertet.

Bei der Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt durch den Antragsgegenstand der 3. PÄ der IGL wird noch einmal darauf hingewiesen, dass nur kleine Flächen im Bereich der Bayerstraße betroffen sind. Diese sind im Übrigen bereits überplant und gingen insoweit auch in die naturschutzfachliche und -rechtliche Bewertung ein.

Unter Beachtung der ohnehin vorgesehenen Schutz- und Minderungsmaßnahmen sind daher durch die 3. PÄ der IGL keine zusätzlichen, noch nicht berücksichtigten Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Das gilt auch für den Artenschutz.

### **10.2 Ergebnisse der UVP-Vorprüfung**

Eine UVP-Vorprüfung ist insbesondere mit Verweis auf die in Kapitel 10.1 gemachten Ausführungen nicht erforderlich und wurde daher auch nicht durchgeführt.

#### 10.2.1 **Bauzeitliche Immissionen: Baulärm, Erschütterungen, Staubemissionen**

Gegenüber der planfestgestellten Lösung des Interimsbahnhofs entstehen aufgrund der Beibehaltung der bereits planfestgestellten Bauverfahren für die Errichtung des Interimsbahnhofs durch die 3. PÄ der IGL keine zusätzlichen bauzeitlichen Immissionen. Ausweislich der als Anlage 19.5.1F beigefügten Prognoseergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm werden durch die Optimierung des Interimsbahnhofs die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in diesem Bereich weiterhin zuverlässig eingehalten.

#### 10.2.2 **Bauzeitlicher Flächenverbrauch**

Gegenüber der planfestgestellten Lösung des Interimsbahnhofs entsteht durch die 3. PÄ der IGL kein zusätzlicher Flächenverbrauch, weder bauzeitlich noch dauerhaft.

#### 10.2.3 **Bauzeitliche Einleitungen: Grundwasser und Gewässer**

Bauzeitliche Einleitungen ins Grundwasser und in Gewässer finden im Zuge der 3. PÄ der IGL nicht statt.

#### 10.2.4 **Dauerhafte Einflussnahmen**

Dauerhafte Einflussnahmen auf Belange der Umwelt sind durch die 3. PÄ der IGL nicht zu erwarten.

#### 10.2.5 **Erneuerbare Energien**

Durch die Anordnung von Photovoltaik (PV) auf der Dachfläche des Interimsbahnhofs wird durch Sonneneinstrahlung Strom für den Betrieb des Gebäudes gewonnen, (vgl. Anlage 14.6.20).