

Geschäftszeichen: 23.2-3623.2-3-18

## **Regierung von Oberbayern**



## **Planfeststellungsbeschluss**

**Verlängerung der U5 West vom Laimer Platz bis Pasing – Abschnitt  
PA 79 U-Bahnhof Am Knie bis U-Bahnhof Pasing**

**Tektur b – Höherlegung des U-Bahnhofs Pasing**

**München, 10.11.2023**

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG);**

**Landeshauptstadt München**

**Verlängerung der U5 West vom Laimer Platz bis Pasing – Abschnitt PA 79 U-Bahnhof Am Knie bis U-Bahnhof Pasing**

**Änderungsantrag vom 22.12.2022 zum Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 in der Fassung des Änderungsbescheids vom 14.07.2021 gem. Art. 76 Abs. 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) – Tektur b – Höherlegung des U-Bahnhofs Pasing**

Anlagen: neu einzufügende Planunterlagen

1b Erläuterungsbericht Fassung Tektur b

B1-1b Übersichtslageplan Tektur b M 1: 5.000

B1-2b Übersichtslängsschnitt Tektur b M 1: 5.000/500

B2-1b Lageplan Tektur b M 1: 1.000

B3-1b Längsschnitt Tektur b M 1: 1.000/100

B4-2b Querschnitte 2-2 und 3-3 Tektur b M 1: 100

B4-3b Querschnitte 4-4 und 5-5 Tektur b M 1: 100

B6-2-2 Ergänzung landschaftspflegerischer Begleitplan – Bilanzierung Eingriffe in den Baumbestand, Nachbilanzierung Betonschaltheus, Nachbilanzierung Baufeldänderung Kafferstraße

B6-3.Lb landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende zum Bestands- und Konfliktplan – Tektur b

B6-3.1b landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan Tektur b M 1: 1.000

B6-4.Lb landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende zum Maßnahmenplan Tektur b

B6-4.1b landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan 1 Tektur b M 1: 1.000

B6-5b landschaftspflegerischer Begleitplan – ergänzendes Maßnahmenblatt FCS-Maßnahmen Zauneidechse mit Plan Tektur b

B6-7.Lb landschaftspflegerischer Begleitplan - Liste zum Baumplan Tektur b

B6-7.1b landschaftspflegerischer Begleitplan – Baumplan Tektur b M 1: 1.000

B7-1b Grunderwerbsverzeichnis Tektur b

B7-2b Grunderwerbsplan Tektur b M 1: 1.000

B10-1b Lageplan 1 Baufeldfreimachung DB AG Tektur b M 1: 500

C1-3-4 Grundwasserberechnung bei veränderter Dükeranordnung

C1-5b Plan geologische Aufschlüsse Tektur b M 1: 1.000/100

C3-1b Brandschutzkonzept Strecke Tektur b

C3-2-1b Brandschutzkonzept U-Bahnhof Pasing Tektur b

C3-2-2b Brandschutzplan U-Bahnhof Pasing M 1: 250 Tektur b

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden **Änderungsplanfeststellungsbeschluss:**

- 1. Der durch Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 in der Fassung des Änderungsbescheids vom 14.07.2021 festgestellte Plan der Landeshauptstadt München über die Verlängerung der U5 West vom Laimer Platz bis Pasing – Abschnitt PA 79 U-Bahnhof Am Knie bis U-Bahnhof Pasing, wird auf deren Antrag vom 22.12.2022**

hin bezüglich der Planung Tektur b, die die Höherlegung des U-Bahnhofs Pasing betrifft, wie nachfolgend beschrieben geändert:

Der geänderte festgestellte Plan umfasst nunmehr zusätzlich folgende Unterlagen:

- 1b Erläuterungsbericht Fassung Tektur b
- B1-1b Übersichtslageplan Tektur b M 1: 5.000
- B1-2b Übersichtslängsschnitt Tektur b M 1: 5.000/500
- B2-1b Lageplan Tektur b M 1: 1.000
- B3-1b Längsschnitt Tektur b M 1: 1.000/100
- B4-2b Querschnitte 2-2 und 3-3 Tektur b M 1: 100
- B4-3b Querschnitte 4-4 und 5-5 Tektur b M 1: 100
- B6-2-2 Ergänzung landschaftspflegerischer Begleitplan – Bilanzierung Eingriffe in den Baumbestand, Nachbilanzierung Betonschaltheus, Nachbilanzierung Baufeldänderung Kaflerstraße
- B6-3.Lb landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende zum Bestands- und Konfliktplan –Tektur b
- B6-3.1b landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan Tektur b M 1: 1.000
- B6-4.Lb landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende zum Maßnahmenplan Tektur b
- B6-4.1b landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan 1 Tektur b M 1: 1.000
- B6-5b landschaftspflegerischer Begleitplan – ergänzendes Maßnahmenblatt FCS-Maßnahmen Zauneidechse mit Plan Tektur b
- B6-7.Lb landschaftspflegerischer Begleitplan - Liste zum Baumplan Tektur b
- B6-7.1b landschaftspflegerischer Begleitplan – Baumplan Tektur b M 1: 1.000
- B7-1b Grunderwerbsverzeichnis Tektur b
- B7-2b Grunderwerbsplan Tektur b M 1: 1.000
- B10-1b Lageplan 1 Baufeldfreimachung DB AG Tektur b M 1: 500
- C1-3-4 Grundwasserberechnung bei veränderter Dükeranordnung
- C1-5b Plan geologische Aufschlüsse Tektur b M 1: 1.000/100
- C3-1b Brandschutzkonzept Strecke Tektur b
- C3-2-1b Brandschutzkonzept U-Bahnhof Pasing Tektur b
- C3-2-2b Brandschutzplan U-Bahnhof Pasing M 1: 250 Tektur b

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 in der Fassung des Änderungsbescheids vom 14.07.2021 aufgeführten Unterlagen:

- A1a Erläuterungsbericht Stand 09.2020
- B1-1 Übersichtslageplan M 1: 5.000
- B1-2 Übersichtslängsschnitt M 1: 5.000/500
- B2-1a Lageplan M 1: 1.000
- B3-1a Längsschnitt M 1: 1.000/100
- B4-2a Querschnitte 2-2 und 3-3 M 1: 100
- B4-3a Querschnitte 4-4 und 5-5 M 1: 100
- B6-2-1 Ergänzung landschaftspflegerischer Begleitplan – Nachbilanzierung Betonschaltheus
- B6-3.1 landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan M 1: 1.000

B6-3.L landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende zum Bestands- und Konfliktplan  
 B6-4.1 landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan 1 M 1: 1.000  
 B6-4.L landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende zum Maßnahmenplan  
 B6-5a landschaftspflegerischer Begleitplan – ergänzendes Maßnahmenblatt FCS-Maßnahmen Zauneidechse mit Plan  
 B6-7.L landschaftspflegerischer Begleitplan - Liste zum Baumplan  
 B6-7.1 landschaftspflegerischer Begleitplan – Baumplan M 1:1.000  
 B7a Grunderwerbsverzeichnis Stand 09.2020  
 B7-2a Grunderwerbsplan Stand 09.2020 M 1: 1.000  
 B10-1 Lageplan 1 Baufeldfreimachung DB AG M 1: 500  
 C1-5 Plan geologische Aufschlüsse 1 M 1: 1.000/100  
 C3-1 Brandschutzkonzept Strecke  
 C3-2 Brandschutzkonzept Bahnhof Pasing mit Brandschutzplan  
**sind nicht mehr Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.**

## **2. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter 1.:**

### **2.1 Bauausführung, Baudurchführung, Brandschutz**

**2.1.1 Die Landeshauptstadt München hat die Verlegung des zweiten Personenaufzugs aus dem zentralen Bereich des Bahnsteigs des U-Bahnhofs Pasing in den Bereich der Fest- und Fahrtreppenanlage zu prüfen und das Prüfungsergebnis der Regierung von Oberbayern vor Baubeginn vorzulegen.**

**2.1.2 Die Nebenbestimmung 2.3.10 des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 wird wie folgt neu gefasst:**

**Die Brandschutzkonzepte mit Brandschutzplan Strecke sowie U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlagen C3-1b, C3-2-1b und C3-2-2b, sowie der Evakuierungsnachweis Bahnhof Pasing, planfestgestellte Unterlage C3-3 sind im Rahmen der weiteren Planung unter Beteiligung der Branddirektion der Landeshauptstadt München, der Deutschen Bahn (DB) Immobilien Region Süd, der DB Station&Service AG und der Stadtwerke München GmbH fortzuschreiben und mindestens 12 Wochen vor beabsichtigtem Baubeginn der Regierung von Oberbayern, technische Aufsichtsbehörde, erneut zur Prüfung und Genehmigung nach § 60 BOStrab vorzulegen.**

**Hierbei sind insbesondere für den Bahnhof Pasing verwendete Personenzahlen zu aktualisieren, es ist auf eventuelle Risiken, die aus deutlich unterschiedlichen Rettungswegbreiten auf der Nord- und der Südseite resultieren könnten, sowie eventuelle Maßnahmen zur Beherrschung dieser Risiken, etwa bei der Rettungswegkennzeichnung, näher einzugehen, und ein konkreter Bezug zu einzelnen Bauphasen herzustellen. Neben dem Regelbetrieb sind auch mit den zu beteiligenden Stellen abzustimmende Störfallszenarien zu betrachten.**

**Weiterhin sind hierbei insbesondere auch Überwachungsart und –umfang der Brandmeldeanlage für die Abstellanlage im westlichen Streckentunnelabschnitt, Strahlungsdurchlässigkeit der Verglasung der Fahrtreppenaufgänge im U-Bahnhof Pasing sowie die ausreichende Dimensionierung der Treppenkapazitäten und des Bahnsteigs nochmals zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Neben dem**

Regelbetrieb sind auch mit den zu beteiligenden Stellen abzustimmende Störfallszenarien zu betrachten.

Die detaillierteren Aussagen zu den Schnittstellen Brandüberwachung, Sprinkleranlagen und Sprachalarmierungsanlagen sowie zum Austausch von Informationen der Anlagen

und zur Brandmatrix der Anlagen im Bereich der DB und im durch die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) geregelten Bereich aus der Stellungnahme zu Schnittstellen zwischen U-Bahn-Maßnahme und DB-Anlagen, planfestgestellte Unterlage C3-4a, müssen planungsbegleitend in das Brandschutzkonzept des U-Bahnhofs Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b, integriert werden. Auch die Auswirkungen des Abbruchs eines Teils des bestehenden Techniktunnels sowie weiterer bauzeitlicher und dauerhafter Eingriffe in den DB-Bahnhof sind zu berücksichtigen.

Die Relevanz des Blitzschutzes ist nochmals zu prüfen.

Bei der Fortschreibung der Brandschutzkonzepte und des Brandschutzplans sind insbesondere die Rettungswegführung an der Oberfläche einschließlich der Anordnung etwaiger Zäune oder Tore, die Notausgangsbauwerke an der Josef-Felder- und Pippinger Straße, die Frage der Einschränkung der Rettungswegbreite durch die Anordnung von Schächten gegenüber den Ausgangstüren der Notausgänge sowie der Verlauf der Rettungswege in den Übergangsbereichen zwischen den im Schildvortrieb herzustellenden Tunnelabschnitten und dem Bahnsteig näher darzustellen.

Zudem ist klarzustellen und abzustimmen, ob für Höhenänderungen im Verlauf der Rettungswege Rampen mit unter 10% Steigung oder Treppen verwendet werden sollen.

Im Brandschutzkonzept Strecke Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-1b, sind hinsichtlich des Regelquerschnitts für die im Schildvortrieb sowie in Schlitzwand-Deckelbauweise herzustellenden Tunnelabschnitte die Anforderungen der E DIN 5647, Ziffer 6.2.4 zum Ausstieg aus dem Fahrzeug auf den Rettungsweg zu berücksichtigen.

Die im Brandschutzkonzept Strecke Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-1b, unter 8.1.1 dargestellten Rettungswege entlang der Betriebsräume zum Bahnsteig sind mit einer Breite von 1,0 m auszuführen. Eine Reduzierung der Rettungswegbreiten auf bis zu 0,80 m ist nur nach einer Beurteilung des Einzelfalls unter genauer Darstellung der neben den im Brandschutzkonzept genannten parallelen Rettungswegen nach Ziffer 6.2.4 der E DIN 5647 erforderlichen weiteren Voraussetzungen denkbar. Eine solche Einzelfallbewertung müsste von der Landeshauptstadt München konkret beschrieben werden, damit eine Reduzierung der Rettungswegbreiten nach § 60 BOStrab von der technischen Aufsichtsbehörde geprüft und je nach Ergebnis der Prüfung ggf. im Einzelfall genehmigt werden könnte.

Die im Brandschutzkonzept Strecke, planfestgestellte Unterlage C3-1b, unter 8.2 erwähnten Rettungszeichen entlang der Rettungswege sollen in einer Höhe von etwa 1,6 m angebracht werden.

Entgegen der Ziffer 9.1 des Brandschutzkonzepts Strecke, planfestgestellte Unterlage C3-1b und Ziffer 10.1.1 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b, dürfen gemäß E DIN 5647, Ziffer 8.2 grundsätzlich nur Kabel der Brandschutzklasse B2ca-s1 d1 a1 verwendet werden.

**Eine Verwendung von Kabeln der Brandschutzklasse Cca-s1 d1 a1 nach DIN EN 13501-6 ist nur nach einer Beurteilung des Einzelfalls und der Einbausituation, insbesondere Lage, einzeln oder als Kabelbündel, denkbar. Eine solche Einzelfallbewertung müsste von der Landeshauptstadt München konkret beschrieben werden, damit ein Einbau von Kabeln der Brandschutzklasse Cca-s1 d1 a nach § 60 BOStrab von der technischen Aufsichtsbehörde geprüft und je nach Ergebnis der Prüfung ggf. im Einzelfall genehmigt werden könnte.**

**Bei der Definition von Anforderungen an die Verlegung notwendiger Kabelanlagen im öffentlichen Bereich ist zu beachten, dass Hohlräume hinter Zwischendecken und Wandverkleidungen bei Nutzung dieser Hohlräume durch offen verlegte Leitungen nicht mehr als brandlastfrei bewertet werden können und daher in den Überwachungsumfang der Brandmeldeanlage mit aufgenommen werden müssen. Geeignete Revisionsöffnungen zur Einsicht dieser Bereiche sind gegebenenfalls in der weiteren Planung zu berücksichtigen.**

**Zudem ist zu Ziffer 7.5.2 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b, zu beachten, dass der Raumabschluss elektrischer Betriebsräume mit Spannungen von mehr als 1 kV gemäß E DIN 5647, Ziffer 6.3.2.9 nicht durch einen Druckstoß infolge eines Kurzschlusslichtbogens gefährdet werden darf.**

**Weiterhin ist zu beachten, dass nach E DIN 5647, Ziffer 6.3.1 in öffentlich zugänglichen Bereichen grundsätzlich keine brennbaren Dämmungen zulässig sind. Falls brennbare Dämmstoffe in öffentlich zugänglichen Bereichen vorgesehen sein sollten, müsste die Abweichung von den normativen Vorgaben und deren Kompensation konkret beschrieben werden, um nach § 60 BOStrab von der technischen Aufsichtsbehörde geprüft und je nach Ergebnis der Prüfung ggf. im Einzelfall genehmigt werden zu können.**

**Entgegen Ziffer 8.4, 3. Absatz des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b ist eine Rettungswegkennzeichnung an der östlichen Treppe des Bahnsteigs erforderlich, da laut Tektur b die nun einzige östliche Treppe des Bahnsteigs auch einen Rettungsweg darstellt.**

**Unter Punkt 8.4 der Unterlage C3-2-1b ist zu prüfen, ob statt des Ausschaltens der Beleuchtung über der Erschließungstreppe im Hinblick auf die Adaptionszeit der Augen ein langsames Herunterfahren der Beleuchtung vorgesehen werden sollte. Bei der Fortschreibung ist auch die verlängerte Betriebszeit der Aufzüge – diese sollen laut Ziffer 9.2 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b des U-Bahnhofs Pasing, erst bei einer Rauchdetektion im Nahbereich die Befreiungsfahrt auslösen – zu berücksichtigen. Die in Ziffer 9.2 des Brandschutzkonzepts festgelegte Bestimmungshaltestelle der Aufzüge bei Rauchdetektion in Ebene 0 ist auf die Ebene -2 statt -1 zu ändern, da die Ebene -2 von der Ebene 0 mit den Treppeneinhausungen getrennt ist und von Ebene -2 aus auch der Aufzug in die jeweils andere Unterführung erreichbar ist.**

**Außerdem ist das Brandschutzkonzept für den U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b, zu Punkt 11 dahingehend zu überarbeiten, dass Druckausgleichsöffnungen auch in Fluren nur zulässig sind, wenn in diesem Bereich durch Schachtbauwerke an die Oberfläche oder durch anderweitige Maßnahmen der Druck sicher abgebaut werden kann. Eine Gefährdung von Personen in diesen Fluren ist zu vermeiden. Anderweitige technische Maßnahmen müssen nach einem Druckausgleich die hierfür verwendeten Öffnungen**

**brandschutztechnisch sicher verschließen. Eine Druckentlastung darf nicht über die Tunnel oder in den öffentlichen Bereich erfolgen.**

**Die im Brandschutzkonzept für den U-Bahnhof Pasing Tektur b unter Punkt 13.2 aufgeführten Ausnahmen von der Überwachung von Zwischendeckenbereichen sind zu streichen.**

**Eine Rauchableitung aus dem Betriebsraum 113 GW-Schalt über den angrenzenden Flur ist nur zulässig, wenn dieser eine Fläche von maximal 200 m<sup>2</sup> besitzt.**

**Es ist eine Sicherheitsstromversorgung für den U-Bahnhof Pasing vorzusehen, die auch bei Ausfall der allgemeinen Stromversorgung unabhängig von einem Brand im U-Bahnhof funktioniert.**

**Die Wirksamkeit der Anordnung der Melder der Feststellanlagen der Treppen nur auf der bahnsteigabgewandten Seite ist vor Beginn des Einbaus der Melder durch einen unabhängigen Sachverständigen oder den Hersteller zu bestätigen.**

**Es ist im Brandschutzkonzept für den U-Bahnhof Pasing eine Brandfallsteuerung zur Abschaltung von Zugzielanzeigern und elektronischen Werbeanlagen im Brandfall oder der Aufschaltung von Warnhinweisen auf diese vorzusehen. Für die Evakuierung mobilitätseingeschränkter Personen ist ausreichend Vorsorge zu treffen.**

**Der Brandschutzplan U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-2b ist wie folgt zu überarbeiten:**

**In Ebene -3 befinden sich in der Farbdarstellung der Fahrschächte und Aufzugsmaschinenräume Lücken. Ein durchgehender Raumabschluss ist jedoch erforderlich.**

**In Ebene 0 ist die Darstellung der Trennung zwischen Schächten und Räumen des U-Bahnhofs gegenüber den Unterführungen schwer nachvollziehbar und möglicherweise unvollständig. Die im Textteil des Brandschutzkonzepts, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b beschriebenen Anforderungen und Grundsätze zum Raumabschluss zwischen dem Luftraum der Bahnsteigebene und nicht öffentlich zugänglichen Bereiche gegenüber den Unterführungen sind auch hier umzusetzen.**

**Die Lage und Anzahl der Wandhydranten entspricht nicht vollständig den bisherigen Abstimmungen mit der Branddirektion der Landeshauptstadt München.**

**Insbesondere fehlen auf der Westseite in Ebene -1 noch Wandhydranten und in Ebene -2 sind die Wandhydranten relativ weit von den jeweils zugeordneten Treppen entfernt.**

**In den jeweiligen Schnitten von Fahr- und Festtreppen ist der unterseitige Raumabschluss jeweils nicht farblich dargestellt. Diese Treppen und Fahrtreppen müssen für eine Brandbeanspruchung von unten raumabschließend feuerbeständig sein, sofern der jeweilige darunterliegende Raum nennenswerte Brandlasten enthalten kann.**

**Der Raum östlich des Kabelkeller GW in Ebene -1.2 muss als notwendiger Flur ausgeführt werden, da er brandschutztechnisch nicht von dem darüberliegenden notwendigen Flur, Raum 125, getrennt ist. Der Raum westlich des Kabelkellers ist wegen seiner Erschließungsfunktion zumindest als Technikflur auszuführen. Für Änderungen an Anlagen und Unterführungen der DB sind grundsätzlich die in den eisenbahnspezifischen technischen Baubestimmungen des Eisenbahn-**

**Bundesamtes genannten Regelwerke und Anforderungen sowie das Brandschutzkonzept des DB-Bahnhofs Pasing zu beachten. Eventuelle neue oder zu ändernde tragende Bauteile der Unterführungen sind feuerbeständig herzustellen.**

**2.1.3 Die Nebenbestimmung 2.3.12 des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 wird aufgehoben.**

**2.1.4 Die Aussagen in den Brandschutzkonzepten mit Brandschutzplan Strecke sowie U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlagen C3-1b, C3-2-1b und C3-2-2b gelten vorrangig zu abweichenden Aussagen zum Brandschutzkonzept in Kapitel 5 des Erläuterungsberichts Fassung Tektur b, planfestgestellte Unterlage 1b.**

## **2.2 Naturschutz, Artenschutz**

**2.2.1 Die Nebenbestimmung 2.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 wird geändert und wie folgt neu gefasst:**

**Sämtliche Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen einschließlich der CEF- und FCS-Maßnahmen sind wie in den planfestgestellten Unterlagen B6-2, B6-2-2, B6-4.Lb, B6-4.1b, B6-4.2, B6-5, B6-5b, B6-6, B6-7.Lb und B6-7.1b beschrieben umzusetzen mit der Maßgabe, dass Bäume, die in diesen Unterlagen als zu entfernen gekennzeichnet sind, bei denen sich aber im Verlauf der Baumaßnahme herausstellt, dass sie verbleiben können, zu erhalten sind, sowie den Maßgaben gemäß den weiteren Nebenbestimmungen zum Natur- und Artenschutz dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021.**

**2.2.2 Die Nebenbestimmung 2.7.1 Satz 5 des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 wird geändert und wie folgt neu gefasst:**

**Die Umweltbaubegleitung hat die Schäferin bzw. den Schäfer der Schafe, die die im ergänzenden Maßnahmenblatt FCS-Maßnahmen Zauneidechse, planfestgestellte Unterlage B6-5b, vorgesehene Fläche beweiden, hinsichtlich einer fachgerechten Beweidung mit Rücksicht auf Amphibien und Reptilien vor der ersten Beweidung einzuweisen.**

**3. Satz 3 der Nebenbestimmung 4.3 der der Landeshauptstadt München am 14.07.2021 erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse nach § 10 Abs. 1 1. Alt. des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) zur Grundwasserentnahme während der Bauzeit im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG, zum Versickern und Einleiten von Grundwasser während der Bauzeit im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, zum Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG, für Injektionen im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG und für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG wird geändert und wie folgt neu gefasst: Zur Reduzierung des Grundwasseraufstaus für den Bahnhof Pasing sind fünf Grundwasserdüker gemäß den vorgelegten Planunterlagen zu erstellen.**



4. **Im Übrigen gelten die im Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 in der Fassung des Änderungsbescheids vom 14.07.2021 verfügten Regelungen und Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss und zur wasserrechtlichen Erlaubnis einschließlich des im Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 unter Nr. 5 festgesetzten Nebenbestimmungsvorbehalts unverändert weiter.**
5. **Die Landeshauptstadt München hat die Kosten des Planfeststellungsverfahrens für die Tektur b zu tragen. Gebühren werden nicht erhoben. Die Höhe der Auslagen wird mit gesondertem Bescheid festgesetzt.**

### **Gründe:**

#### **A. Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus § 11, 28, 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. Art. 76 Abs. 1 des BayVwVfG und § 15 Abs. 2 Nr. 2 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV). Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Eignungsfeststellungen und Zustimmungen entbehrlich gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG. Hiervon ausgenommen ist die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 10 Abs. 1 1.Alt., 18 Abs. 1 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis und die Festsetzung und Änderung von Nebenbestimmungen hierzu in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

#### **B. Verfahren**

1. Die Landeshauptstadt München, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 22.12.2022, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am selben Tag, den mit Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 in der Fassung des Änderungsbescheids vom 14.07.2021 festgestellten Plan über die Verlängerung der U5 West vom Laimer Platz bis Pasing – Abschnitt PA 79 U-Bahnhof Am Knie bis U-Bahnhof Pasing - zu ändern. Gegenstand des Änderungsantrags vom 22.12.2022 – Tektur b - ist insbesondere die Höherlegung des U-Bahnhofs Pasing. Zusätzlich werden durch vertiefte Planungskennnisse und die daraus resultierenden Änderungen Eingriffe in den Baumbestand an den Baufeldern - Eingriff des Technikgebäudes Betonschaltheus sowie der Baufeldänderung an der Kaflerstraße – nachbilanziert.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Änderungsantrag als Träger öffentlicher Belange die Landeshauptstadt München, die Münchner Stadtentwässerung, die Stadtwerke München, Ressort Mobilität, die SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG, das Wasserwirtschaftsamt München, das Eisenbahn-Bundesamt, die Deutsche Telekom Technik GmbH und die Vodafone Kabel Deutschland GmbH an und beteiligte hausintern das Bergamt sowie die technische Aufsichtsbehörde. Ein Großteil der beteiligten Träger öffentlicher Belange äußerte sich zum Tekturantrag.

3. Zusätzlich wurden die in geänderter Weise grundstücksbetroffenen privaten Gesellschaften DB AG – DB Immobilien Region Süd – und Pasing Arcaden GmbH unter Übersendung der

Planunterlagen von der Planänderung informiert und es wurde ihnen gemäß § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 Satz 2 BayVwVfG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Betroffenen äußerten sich zum Teil zum Antrag.

4. Die Antragstellerin nahm mit Schreiben vom 17.08.2023 ihrerseits zu den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen Stellung und reichte mit eMail vom 16.10.2023 eine Stellungnahme des von ihr mit der Erstellung der Antragsunterlagen beauftragten Brandschutzgutachterbüros nach.

5. Auf die Durchführung eines Termins zur Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen wurde nach § 29 Abs. 1a Nr. 2 PBefG verzichtet.

### **C. Umweltauswirkungen des Vorhabens**

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 hat die Regierung von Oberbayern am 01.03.2021 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Erhöhte Schallimmissionen aus den Entlüftungs- und Entrauchungsöffnungen im Bereich des Bahnhofs Pasing, die an die Oberfläche getragen werden können, führen, wie die Fachstellenanhörung im Rahmen des Tekturverfahrens ergeben hat, zusammen mit den laut Antragsunterlagen vorgesehenen technischen Schallschutzvorkehrungen zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Immissionsrichtwerte für die in der Nachbarschaft befindliche Bebauung, da sich der U-Bahnhof trotz der Höherlegung immer noch rund 17 m unter Geländeoberkante befindet. Im Hinblick auf Natur- und Artenschutz sehen die nunmehr geänderten Pläne aufgrund der Nachbilanzierung des Eingriffs des Technikgebäudes Betonschaltheus sowie der Baufeldänderung an der Kaflerstraße gegenüber dem bisherigen Genehmigungsstand insgesamt eine zusätzliche Fällung von 9 nicht durch die Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München (BaumschutzV) geschützten Bäumen, somit insgesamt die Fällung von 183 statt bisher vorgesehen 174 Bäumen vor. Der hierfür ergänzend ermittelte Kompensationsbedarf kann jedoch über das Ökokonto Streiflach bereitgestellt werden.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, insbesondere das Grundwasser, bringt die nunmehrige Tekturplanung Verbesserungen gegenüber dem bisherigen Genehmigungsstand mit sich, da die Sohle des Bauwerks, die bisher mit 502,5 m über NN geplant war, nunmehr in den Streckentunneln bei 503,0 m über NN und im Bereich des Bahnhofsbauwerks bei 507,0 m über NN liegt, so dass die Sohle gar nicht bis kaum mehr in die tertiären Schichten eingreift und der Eingriff in das Grundwasser insgesamt geringer ausfällt.

Erhebliche Einwirkungen der Inhalte des Änderungsantrags der Tektur b vom 22.12.2022 auf umweltrelevante Gesichtspunkte liegen insgesamt gesehen nicht vor, so dass ihre umweltrelevanten Auswirkungen der Feststellung der geänderten Planunterlage nicht entgegenstehen. Mit der beantragten Höherlegung des U-Bahnhofs Pasing sind insgesamt, wie die Fachstellenanhörung ergeben hat, keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden. Auf die Bekanntmachung vom 01.03.2021 und die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 wird im Übrigen Bezug genommen.

### **D. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung**

Eine Planrechtfertigung ist gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist hier der Fall.

Auf die Ausführungen im für das Gesamtvorhaben ergangenen Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 der Regierung von Oberbayern wird insoweit verwiesen.

Die Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München hat beschlossen, die U5 umgehend nach Fertigstellung der gegenständlichen Maßnahme weiter nach Freiham zu verlängern. Somit werden die notwendigen Abstellpositionen endgültig in Freiham geschaffen. Dadurch wird die im Planfeststellungsabschnitt 79 planfestgestellte Abstellanlage am vorläufigen Streckenende westlich des Bahnhofs Pasing nur temporär bis zur Inbetriebnahme der Strecke nach Freiham benötigt.

Dieser Umstand ermöglicht es, die Gleisebene des Stationsbauwerks anzuheben und den gesamten U-Bahnhof Pasing höherlegen.

Durch die Höherlegung des U-Bahnhofs werden die Umsteigewege im Bahnhof Pasing verkürzt und so die Nutzerfreundlichkeit der Station verbessert. Ebenso verkürzen sich die Flucht- und Rettungswege, wodurch sich die Sicherheit erhöht.

Schließlich ermöglicht die Höherlegung des Bahnhofs technisch eine etwaige spätere bauliche Anbindung der Pasing Arcaden.

Weiter werden durch vertiefte Planungskennnisse und die daraus resultierenden Änderungen Eingriffe in den Baumbestand an den Baufeldern nachbilanziert.

Aus den Fachstellungen im Verfahren hat sich ergeben, dass die Verlängerung der U5 nach Pasing nach wie vor von hoher verkehrlicher Bedeutung ist.

Auch die für den gegenständlichen Änderungsantrag von der Antragstellerin dargelegte Begründung ist schlüssig und wurde durch die Anhörung der betroffenen Träger öffentlicher Belange bestätigt.

## **E. Planungsgrundsätze – Abwägung**

### **1. Allgemeines**

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 in der Fassung des Änderungsbescheids vom 14.07.2021 wurde der Plan für die Errichtung der Neubaustrecke der U-Bahn-Linie 5-West von München-Am Knie nach München-Pasing, Planfeststellungsabschnitt 79, genehmigt (Planfeststellungsabschnitt 27).

Die nunmehr planfestgestellte Tekturplanung b enthält gegenüber der ursprünglich eingereichten Planung insbesondere folgende Änderungen:

Die Gleisebene des Stationsbauwerks wird angehoben und der gesamte U-Bahnhof Pasing höhergelegt. Zusätzlich werden durch vertiefte Planungskennnisse und die daraus resultierenden Änderungen Eingriffe in den Baumbestand an den Baufeldern - Eingriff des Technikgebäudes Betonschaltheus sowie der Baufeldänderung an der Kaflerstraße – nachbilanziert.

### **2. Eingriffe in fremdes Grundeigentum**

Durch die in den Tekturunterlagen dargestellten Änderungen ergeben sich mit Ausnahme des Umgriffs der hydrogeologischen Maßnahmen im Bereich der Grundstücke der DB und der Pasing Arcaden keine Auswirkungen auf Dritte.

Die betroffenen Grundeigentümer wurden im Verfahren angehört und haben keine Einwendungen gegen die Änderung der Grundbetroffenheiten vorgebracht. Die DB Station&Service AG hat lediglich erklärt, dass ihre bisherigen Einwendungen gegen das Vorhaben, die sie bereits im Verfahren zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 vorgebracht hat, aufrechterhalten werden. Diesen wurde im Gerichtsverfahren Az. 22 A 21.40026 vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, das in der mündlichen Verhandlung vom 21.09.2023 einvernehmlich für erledigt erklärt wurde, mittlerweile abgeholfen.

Weiterhin hat die DB Station&Service AG darauf hingewiesen, dass im der Tektur b beiliegenden Plan B2-1b Lageplan Tektur b M 1: 1.000 die Eingriffe in die beiden Unterführungen unter den DB-Gleisen des Pasinger Bahnhofs im Luftbild nach Westen verschoben dargestellt sind, so dass sich die Eingriffe nicht mehr in der Flucht der beiden Unterführungen befinden. Nach Versicherung der Antragstellerin handelt es sich nur um einen zeichnerischen Darstellungsfehler durch Verrutschen einer Layerebene; die Eingriffe in die Haupt-Personenunterführung und die Geh- und Radwegunterführung sind unverändert gegenüber dem mit Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 festgestellten Plan B2-1a Lageplan M 1: 1.000 und werden im Rahmen der gemäß Nebenbestimmung 2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 vorzulegenden und mit der DB Station&Service AG abzustimmenden Ausführungsplanung berichtigt, wobei in der mündlichen Verhandlung vom 21.09.2023 abgestimmt wurde, dass auch geringfügig verschobene Bypasslösungen im Zugangsbereich der beiden Unterführungen zulässig sind.

### 3. Bauausführung, Baudurchführung, Brandschutz, Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Die Errichtung eines zweiten Personenaufzugs im zentralen Bereich des Bahnsteigs des U-Bahnhofs Pasing ist nicht vorteilhaft.

Der Bahnhof Pasing wird zu Zeiten von Großveranstaltungen und bei Störungen der S-Bahn ähnlich wie der Bahnhof Ostbahnhof sehr stark frequentiert sein. Statt für ausreichend Platz auf dem Bahnsteig zu sorgen, werden durch den Aufzug weitere Hindernisse, die im Betrieb zu Ausweichmanövern und möglichen Gleisstürzen führen können, eingebracht.

Aus Sicht der technischen Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern wäre bei Umplanung der Treppenanlage eine Anordnung eines weiteren Aufzuges in den Bereich der Fest- und Fahrtreppenanlage möglich, der dann auch im Brandfall zur Evakuierung genutzt werden könnte. Auch eine Anbindung an das Sperrengeschoß der DB-Anlage könnte realisiert werden.

Die Antragstellerin ist aufgefordert, eine entsprechende Variantenuntersuchung und ggf. Umplanung vorzulegen.

Der Planänderung kann im Übrigen nach Anhörung der Fachstellen im Verfahren aus brandschutztechnischer Sicht unter zusätzlicher Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.1.2 bis 2.1.4 zugestimmt werden.

In den Antragsunterlagen sind keine Berichte zu den Räumungs- und Verrauchungssimulationen enthalten. Da die Geometrie des Bauwerks gegenüber der planfestgestellten Variante grundlegend verändert wird und insbesondere die geringere lichte Raumhöhe über dem Bahnsteig wesentliche Auswirkungen auf die Verrauchung haben kann, können die Simulationen der ursprünglichen Planung für die Bewertung der Planänderung nicht herangezogen werden. Insofern gilt die Nebenbestimmung 2.3.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 unverändert weiter. Ein Baubeginn ist erst zulässig nach Genehmigung gem. § 60 BOStrab durch die technische Aufsichtsbehörde.

Bei der Neuerstellung der Verrauchungssimulation ist ergänzend Folgendes zu beachten:

Unter 3.2 im Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b wird eine ältere Fassung des Anwendungshandbuchs Brandsimulationen genannt. Für die zu erstellende Verrauchungssimulation ist jedoch die jeweils zum Erstelldatum aktuellste Version zu verwenden.

Nach Ziffer 5.4 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b wurde der Zugbrand nur mit dem Winterfall simuliert, was der aktuellen Fassung des Anwendungshandbuchs nicht entspricht. Dieser Fall könnte wegen der Deckenöffnungen und der nun geringeren Raumhöhe hier zu signifikant günstigeren Ergebnissen führen und damit die Nachweisführung nicht ausreichend konservativ sein, vgl. DIN 18009-1, Ziffer 7.2.2. Daher ist eine ausreichende raucharme Schicht für die Fremdrettungsphase – Bemessungsbrand Fahrzeug auch für den isothermen Fall - keine Temperaturdifferenz zwischen innen und außen und daher keine natürliche Luftströmung - nachzuweisen.

Die nach Ziffer 5.4 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b beschriebene Untersuchung der Toxizität oder Temperatur bei großflächiger Überschreitung der Grenzwerte für die Sichttrübung entspricht nicht den Anforderungen der E DIN 5647 und nicht dem Stand der Technik.

Die bisherigen Bestimmungen der Nebenbestimmung 2.3.10 des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 werden, angepasst an die geänderten planfestgestellten Unterlagen, grundsätzlich beibehalten, sofern sie nicht bereits offensichtlich erfüllt sind.

In Ziffer 4.1.3 der neu planfestgestellten Unterlage C3-2-1b, Brandschutzkonzept U-Bahnhof Pasing Tektur b, wird beschrieben, dass flüchtende Personen den Grünstreifen an der Josef-Felder-Straße durch Tore im Zaun verlassen können. In den Plänen sind jedoch kein Zaun und keine Tore eingezeichnet.

Die im Brandschutzkonzept Strecke, planfestgestellte Unterlage C3-1b, unter 3.4 als Änderung markierten Pläne der Notausgangsbauwerke liegen den bei der Fortschreibung zu beteiligenden Fachbehörden derzeit nicht vor.

Dies gilt analog für die Anordnung von Schächten gegenüber den Ausgangstüren der Notausgänge. Aus dem Lageplan geht nicht hervor, ob deren Lage die Wegbreite bei geöffneten Türen gegenüber der nach oben führenden Treppen einschränkt.

Der Verlauf der Rettungswege in den Übergangsbereichen zwischen den im Schildvortrieb herzustellenden Tunnelabschnitten und dem Bahnsteig ist im Brandschutzkonzept Strecke, planfestgestellte Unterlage C3-1b, nicht vollständig prüfbar dargestellt. In Kapitel 14, Anlage 1 des Brandschutzkonzepts fehlen entgegen der Überschrift die Rettungswege. Eine grafische Darstellung ist zur Prüfung durch die Fachbehörden erforderlich.

Aus diesem Grund wird in der Nebenbestimmung 2.1.2 nunmehr festgesetzt, dass die Rettungswegführung an der Oberfläche einschließlich der Anordnung etwaiger Zäune oder Tore, die Notausgangsbauwerke an der Josef-Felder- und Pippinger Straße, die Frage der Einschränkung der Rettungswegbreite durch die Anordnung von Schächten gegenüber den Ausgangstüren der Notausgänge sowie der Verlauf der Rettungswege in den Übergangsbereichen zwischen den im Schildvortrieb herzustellenden Tunnelabschnitten und dem Bahnsteig näher darzustellen sind.

Wie im Brandschutzkonzept Strecke, planfestgestellte Unterlage C3-1b, unter 8.1.1 beschrieben wird, sollen Höhenänderungen im Verlauf des Rettungsweges nach E DIN 5647, Ziffer 6.2.4 vorzugsweise mit Rampen von unter 10 % Steigung oder über Treppen gestaltet werden. Ab Ziffer 8.1.3 wird ohne weitere Erläuterung nur eine Führung über Treppen beschrieben. Im Brandschutzplan U-Bahnhof Pasing M 1: 250 Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-2b, sind

hingegen neben Treppen auch Rampen mit einer Steigung von unter 10 % dargestellt. Diese Widersprüche sind aufzuklären und die tatsächlich geplante Ausführung mit den Fachbehörden abzustimmen. Dementsprechend wird in der Nebenbestimmung 2.1.2 verfügt, dass klarzustellen und abzustimmen ist, ob für Höhenänderungen im Verlauf der Rettungswege Rampen mit unter 10 % Steigung oder Treppen verwendet werden sollen.

Im Brandschutzkonzept Strecke, planfestgestellte Unterlage C3-1b, sind hinsichtlich des Regelquerschnitts für die im Schildvortrieb herzustellenden Tunnelabschnitte die Anforderungen der E DIN 5647, Ziffer 6.2.4 zum Ausstieg aus dem Fahrzeug auf den Rettungsweg zu berücksichtigen, ebenso für die in Schlitzwand-Deckelbauweise herzustellenden Tunnelabschnitte. Auch dies wird in der Nebenbestimmung 2.1.2 nochmals ausdrücklich festgesetzt.

Die im Brandschutzkonzept Strecke, planfestgestellte Unterlage C3-1b, unter 8.1.1 dargestellten Rettungswege entlang der Betriebsräume zum Bahnsteig sind mit einer Breite von 1,0 m auszuführen. Eine Reduzierung der Rettungswegbreiten auf bis zu 0,80 m ist nur nach einer Beurteilung des Einzelfalls unter genauer Darstellung der neben den im Brandschutzkonzept genannten parallelen Rettungswegen nach Ziffer 6.2.4 der E DIN 5647 erforderlichen weiteren Voraussetzungen denkbar. Eine solche Einzelfallbewertung müsste von der Landeshauptstadt München konkret beschrieben werden, damit eine Reduzierung der Rettungswegbreiten nach § 60 BOStrab von der technischen Aufsichtsbehörde geprüft und je nach Ergebnis der Prüfung ggf. im Einzelfall genehmigt werden könnte. Auch dies wird in der Nebenbestimmung 2.1.2 nochmals ausdrücklich festgesetzt.

Ebenfalls in die Nebenbestimmung 2.1.2 aufgenommen wird die Festsetzung, dass die im Brandschutzkonzept Strecke, planfestgestellte Unterlage C3-1b, unter 8.2 erwähnten Rettungszeichen entlang der Rettungswege gemäß den bisherigen Abstimmungen mit der Landeshauptstadt München - Baureferat und Stadtwerke München in einer Höhe von etwa 1,6 m angebracht werden sollen.

Entgegen der Ziffer 9.1 des Brandschutzkonzepts Strecke, planfestgestellte Unterlage C3-1b, und 10.1.1 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b, dürfen gemäß E DIN 5647, Ziffer 8.2 grundsätzlich nur Kabel der Brandschutzklasse B2ca-s1 d1 a1 verwendet werden. Eine Verwendung von Kabeln der Brandschutzklasse Cca-s1 d1 a1 nach DIN EN 13501-6 ist nur nach einer Beurteilung des Einzelfalls und der Einbausituation, insbesondere Lage, einzeln oder als Kabelbündel, denkbar. Eine solche Einzelfallbewertung müsste von der Landeshauptstadt München konkret beschrieben werden, damit ein Einbau von Kabeln der Brandschutzklasse Cca-s1 d1 a nach § 60 BOStrab von der technischen Aufsichtsbehörde geprüft und je nach Ergebnis der Prüfung ggf. im Einzelfall genehmigt werden könnte. Auch dieser Punkt wird in die Nebenbestimmung 2.1.2 aufgenommen.

In Ziffer 7.4 der neu planfestgestellten Unterlage C3-2-1b, Brandschutzkonzept U-Bahnhof Pasing Tektur b wird die Anwendung der äquivalenten Branddauer aus den Daten der Verrauchungssimulation hergeleitet. Dies ist für die Heißbemessung des Tragwerks grundsätzlich nicht geeignet, insbesondere da den Simulationen ein Bemessungsbrand zugrunde liegt, der nur für Verrauchungssimulationen entwickelt wurde. Die ohnehin vorgesehene feuerbeständige Ausführung des Tragwerks ist nach E DIN 5647, Ziffer 6.6.5 jedoch ausreichend, so dass hier die Festsetzung einer Nebenbestimmung nicht notwendig ist.

Zu Ziffer 7.5.2 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b, ist zu beachten, dass der Raumabschluss elektrischer Betriebsräume mit Spannungen von mehr als 1 kV gemäß E DIN 5647, Ziffer 6.3.2.9 nicht durch einen Druckstoß infolge eines Kurzschlusslichtbogens gefährdet werden darf, was in die Nebenbestimmung 2.1.2 ebenfalls aufgenommen wird.

Weiterhin ist zu Ziffer 7.6.7 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b brennbare Dämmstoffe, zu beachten, dass nach E DIN 5647, Ziffer 6.3.1 in öffentlich zugänglichen Bereichen grundsätzlich keine brennbaren Dämmungen zulässig sind, was in die Nebenbestimmung 2.1.2 ebenfalls aufgenommen wird.

Das Fazit zu Ziffer 8.2.2 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b sowie die in dieser Ziffer festgesetzten Räumungszeiten können aufgrund der noch fehlenden Verrauchungssimulationen nicht beurteilt werden. Auch die Ziffer 8.2.3 des Brandschutzkonzepts kann aufgrund der noch fehlenden Verrauchungssimulationen nicht beurteilt werden.

Ebenfalls in die Nebenbestimmung 2.1.2 aufgenommen wird, dass entgegen Ziffer 8.4, 3. Absatz des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b eine Rettungswegkennzeichnung an der östlichen Treppe des Bahnsteigs erforderlich ist, da laut Tektur b die nun einzige östliche Treppe des Bahnsteigs auch einen Rettungsweg darstellt.

Weiterhin in die Nebenbestimmung 2.1.2 aufgenommen wird, dass die in Ziffer 9.2 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b festgelegte Bestimmungshaltestelle der Aufzüge bei Rauchdetektion in Ebene 0 auf die Ebene -2 statt -1 zu ändern ist, da die Ebene -2 von der Ebene 0 mit den Treppeneinhausungen getrennt ist und von Ebene -2 aus auch der Aufzug in die jeweils andere Unterführung erreichbar ist.

Die Abweichung 3 zu Ziffer 17.2 des Brandschutzkonzepts U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-1b, Abweichungen von allgemein anerkannten Regeln der Technik kann aufgrund der noch fehlenden Verrauchungssimulationen nicht beurteilt werden.

Ebenfalls in die Nebenbestimmung 2.1.2 aufgenommen wird, dass eine Rauchableitung aus dem Betriebsraum 113 GW-Schalt über den angrenzenden Flur nur zulässig ist, wenn dieser eine Fläche von maximal 200 m<sup>2</sup> besitzt.

Laut Brandschutzplan U-Bahnhof Pasing M 1: 250 Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-2b, soll die Rauchableitung aus dem Raum GW-Schalt über den angrenzenden Flur erfolgen. Nach der Plandarstellung ist davon auszugehen, dass dieser Raum eine Fläche von über 200 m<sup>2</sup> hat und somit nach E DIN 5647, Ziffer 6.3.2.8 eine eigene Rauchableitungsmöglichkeit haben müsste. Die Antragstellerin hat allerdings in ihrer Stellungnahme zum Verfahren versichert, dass der Raum unter 200 m<sup>2</sup> Fläche besitzt. Die Größeneinzeichnung im Brandschutzplan sollte bei Gelegenheit korrigiert werden.

Die Brandfallsteuerung der Fahrtreppen ist im Verfahren nach § 60 BOStrab noch im Detail zu betrachten.

Notwendige Änderungen des Brandschutzplans U-Bahnhof Pasing Tektur b, planfestgestellte Unterlage C3-2-2b, sind ebenfalls in Nebenbestimmung 2.1.2 enthalten.

Für Änderungen an Anlagen und Unterführungen der DB sind grundsätzlich die in den eisenbahnspezifischen technischen Baubestimmungen des Eisenbahn-Bundesamtes genannten Regelwerke und Anforderungen sowie das Brandschutzkonzept des DB-Bahnhofs Pasing zu beachten. Eventuelle neue oder zu ändernde tragende Bauteile der Unterführungen sind feuerbeständig herzustellen. Auch dies wird durch die Nebenbestimmung 2.1.2 dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses sichergestellt.

Mit Nebenbestimmung 2.3.5 des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 werden betriebliche Einschränkungen - Fahren im Bahnabstand - beauftragt. Im Verfahren wurde von einer Fachbehörde ausgeführt, dass bei einer Planung nach E DIN 5647, einschließlich der noch zu erbringenden Nachweise einer raucharmen Schicht für die Selbst- und Fremdreinigung im U-Bahnhof Pasing, eine solche Einschränkung aus brandschutztechnischer Sicht nicht mehr erforderlich sei. Diese Nebenbestimmung könne somit entfallen.

Nachdem aber derzeit die entsprechenden Nachweise noch nicht vorliegen, bleibt die Nebenbestimmung bestehen.

Ein Entfall der Nebenbestimmung 2.3.12 aus dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss zu den Fahrschächten kann hingegen, auch vor dem Hintergrund der Umstellung auf die E DIN 5647 als Planungsgrundlage, erfolgen. Die E DIN 5647 sieht keine Anforderung an die Rauchableitung aus Fahrschächten vor. Eine solche im Hochbau übliche Rauchableitungsöffnung wirkt sich bei den beiden hier geplanten Aufzügen mit Anschluss an Unterführungen nicht brandschutztechnisch günstig aus. Die in der neuen Planung vorgesehenen Feuerwiderstandsdauern für die Fahrschächte sind brandschutztechnisch nun ausreichend, so dass die in der Nebenbestimmung ebenfalls enthaltene Auflage zur feuerbeständigen Ausführung nicht mehr erforderlich ist.

Im Erläuterungsbericht Fassung Tektur b, planfestgestellte Unterlage 1b, sind noch überholte Bezüge auf den ursprünglich planfestgestellten Planungsstand vorhanden, beispielsweise die Beschreibung einer mit der Planänderung 1 entfallenen Schleuse auf Bahnsteigebene oder des entfallenden Feuerwehraufzugs. Diesbezüglich wird die Nebenbestimmung 2.1.4 festgesetzt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing hat in seiner Stellungnahme zur Tekturplanung der Planänderung grundsätzlich zugestimmt, die vorgesehene Verkehrsführung während der Bauphase in der Josef-Felder-Straße allerdings abgelehnt. Die bauzeitliche Verkehrsführung wird allerdings durch die vorliegende Tekturplanung nicht geändert.

#### 4. Bodenschutz, Altlasten, Abfallrecht, Immissionsschutz

Aus abfallrechtlicher Sicht ergeben sich keine Änderungen gegenüber der im Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 genehmigten Planung. Durch die Höherlegung des U-Bahnhofs Pasing ist davon auszugehen, dass sich die Menge des anfallenden Aushubs und der anfallenden Abfälle verringern wird. Die Landeshauptstadt München hat bei ihrer Stellungnahme im Rahmen des Verfahrens jedoch nochmals auf die Einhaltung der Nebenbestimmung 2.8.8 des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.04.2021 hingewiesen, nach der genaue Angaben über Art und Menge der anfallenden Abfälle bei Durchführung des Vorhabens sowie des Entsorgungsweges sind dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München regelmäßig während der Bauphase, mindestens alle drei Monate, mitzuteilen sind.

Erhöhte Schallimmissionen aus den Entlüftungs- und Entrauchungsöffnungen im Bereich des Bahnhofs Pasing, die an die Oberfläche getragen werden können, führen, wie die Fachstellenanhörung im Rahmen des Tekturverfahrens ergeben hat, zusammen mit den laut Antragsunterlagen vorgesehenen technischen Schallschutzvorkehrungen zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Immissionsrichtwerte für die in der Nachbarschaft befindliche Bebauung, da sich der U-Bahnhof trotz der Höherlegung immer noch rund 17 m unter Geländeoberkante befindet.

#### 5. Entwässerung, Wasserrecht, Wasserwirtschaft

Die Münchner Stadtentwässerung (MSE) hat in ihrer Stellungnahme zum Tekturverfahren nochmals klarstellend darauf hingewiesen, dass auch der Stauraumkanal, über den die Straßenentwässerung in der Josef-Felder-Straße in das anschließende Kanalnetz entwässert, von der Baumaßnahme betroffen ist.



Im Bereich des Bahnhofsbauwerks beträgt die Mächtigkeit der quartären Schichten 20 m und mehr. Die Sohle des Bauwerks liegt im Bahnsteigbereich nach der nunmehr vorgesehenen Planung bei etwa 507,0 m über NN und taucht zu den Streckentunneln bis auf 503,0 m über NN ab. Damit greift die Sohle voraussichtlich gar nicht bis kaum in die tertiären Schichten ein. Im Vergleich zur bisherigen Planung ergibt sich dadurch grundsätzlich ein geringerer Eingriff in die Grundwasserverhältnisse, da zum einen eine Unterströmung des Bauwerks möglich ist und zum anderen die geringleitenden oder sogar stauenden Schichten des Tertiärs nicht erreicht und in ihrer stauenden Wirkung nicht geschwächt werden.

Nach den insoweit plausiblen Angaben der Antragstellerin beträgt der durch den U-Bahnhof und den Tunnel verursachte rechnerische Aufstau ohne Überleitungsbauwerke maximal ca. 0,99 m. Der Aufstau sowie die Lage und die Anzahl der Dükerschächte wurden in der planfestgestellten Unterlage C1-3-4, Grundwasserberechnung bei veränderter Dükeranordnung, durch Aufstauerechnungen des Zentrums für Geotechnik der Technischen Universität München anhand eines großräumigen 3D-Grundwassermodells validiert.

Durch den bislang geplanten Bau von 5 Dükern - jeweils vier, in zwei Ebenen liegende, bis zu 30 m lange Filterstränge auf der Anström- und der Abströmseite entlang des Bauwerks mit einem Abstand der Dükerschächte von etwa 85 m sollte nach Berechnung der Antragstellerin der rechnerische Aufstau auf ca. 12 cm reduziert werden. An den Gebäudekanten der Pasing Arcaden I und Pasing Hofgärten hätte sich ein rechnerischer Aufstau von 11 cm ergeben. Zur Minimierung des Grundwasseraufstaus während der Bauzeit war vorgesehen, Grundwasserentnahme- und Versickerungsbrunnen zu erstellen, die bis zur Fertigstellung der Dükeranlagen durch Überpumpen betrieben worden wären.

Die Maßnahmen zur Herstellung des Streckentunnels im PA 79 werden durch die Tektur nicht verändert. Dasselbe gilt für den Notausgang Josef-Felder-Straße und den Notausgang Pippinger Straße.

Aufgrund der geänderten Planung können jedoch beim U-Bahnhof Pasing die Filterstränge nicht in dem Umfang gebohrt werden, von dem bei den zuvor durchgeführten Berechnungen ausgegangen worden war.

Durch die Tektur b ergeben sich Auswirkungen der Planung auf die Aufstausituation und geplante Grundwasserüberleitungen.

In den Bereichen der Streckentunnel sind nach wie vor keine Maßnahmen zur Grundwasserüberleitung erforderlich.

Im Bereich des Bahnhofsbauwerks ergeben sich jedoch Änderungen, da anstatt der bislang geplanten fünf innenliegenden Dükerschächte nun auf der Anstromseite des Bahnhofsbauwerks liegende Dükerschächte geplant sind.

Diese können nicht im Zuge der direkt mit Herstellung der den Grundwasserstrom sperrenden Schlitzwände erstellt und betrieben werden. Die Sperrwirkung des Bauwerks ist somit voraussichtlich über einen Zeitraum von bis zu 6 Jahren vorhanden, bevor die Grundwasserüberleitungsanlagen in Betrieb sind. Zur Minimierung des Grundwasseraufstaus und -sunks während der Bauzeit werden daher unter Berücksichtigung der begrenzten Platzverhältnisse, dichter Spartenlage und der DB-Gleisanlagen Grundwasserentnahme- und Versickerungsbrunnen erstellt. Diese werden bis zur Fertigstellung der Dükeranlagen durch Überpumpen betrieben. Mit der geänderten Bauweise können die Dükerschächte sehr viel früher in Betrieb genommen werden und zusätzlich vor ihrer endgültigen Fertigstellung provisorisch zur Grundwasserüberleitung mittels Pumpbetrieb genutzt werden.

Die westlichste der 5 Dükeranlagen, Düker 1, besteht nun aus im Gebäude liegenden Schächten, die durch innerhalb der Sohle der unteren Betriebsraumebene liegende Rohrleitungen miteinander verbunden sind.

Durch die Höherlegung des Bahnhofs ist es bei den Dükeranlagen 2-5 notwendig, jeweils einen auf der Anstromseite außerhalb des Bauwerks positionierten Schacht zur Grundwasserüberleitung zu nutzen. Dabei können die Horizontalfilterstränge im Anstrom wie vorgesehen hergestellt werden. Die Filterstränge für den Abstrom können durch die Anhebung der Bauwerkssohle in langen Horizontalbohrungen eingebaut werden, die aus dem Schacht unter dem U-Bahn-Bauwerk hindurch auf die Abstromseite gebohrt werden. Ein zusätzlicher Schacht auf der Abstromseite kann wegen der Kollision mit den DB-Gleisanlagen nicht hergestellt werden, ist jedoch wegen des mächtigen quartären Aquifers nicht notwendig. Die Filterstrecken kommen auch im Abstrom wie geplant in den Kiesen des oberen Grundwasserstockwerks zu liegen.

Die Ergebnisse durchgeführter Simulationen eines großräumigen 3D-Grundwassermodells zeigen, dass für keinen Grundwasserstand bis zum HHW1940 plus 30 cm Sicherheitszuschlag der maximal zulässige Grundwasser-Aufstau überschritten wird.

Die durch die Tektur geänderte Anordnung an Filtersträngen führt im nordwestlichen Bereich der Pasing Arcaden gemäß den Berechnungsergebnissen mit dem verwendeten numerischen Grundwassermodell zu nur geringfügig höheren Aufstau- und Sunkbeträgen mit einer Änderung von jeweils 0,01 m.

Die geplante Bauwasserhaltung ist gegenüber der mit Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021 genehmigten Planung unverändert.

Die Auswirkungen der Planänderungen beschränken sich somit aus wasserwirtschaftlicher Sicht auf die Erhöhung des Aufstaus um 0,01 m vor dem Bahnhofsbauwerk sowie des Sunks um ebenfalls 0,01 m im Bereich hinter dem Bahnhofsbauwerk. Diese Veränderungen erhöhen die Auswirkungen der Maßnahme aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht in erheblichem Umfang. Durch die frühere Inbetriebnahme der geplanten Dükerschächte ist es wahrscheinlich, dass die zu fördernden und wieder zu versickernden Wassermengen erheblich geringer ausfallen als beantragt. Die Düker sind so früh als vom Bauablauf her sinnvoll in Betrieb zu nehmen. Die zu fördernden und wieder zu versickernden Wassermengen sind dadurch so gering als möglich zu halten.

Die Inhalte der vorliegenden Tektur verändern die Auswirkungen der Baumaßnahmen aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht in erheblichem Umfang. Hauptsächlich werden Auswirkungen in wasserwirtschaftlicher Hinsicht reduziert.

Der erhöhte Aufstau um 0,01 m vor dem Bahnhofsbauwerk aufgrund der geänderten Planung der Dükeranlagen ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht tolerierbar. Gleiches gilt für den erhöhten Sunk im Abstrombereich des Bahnhofsbauwerks um 0,01 m.

Aufgrund der geänderten Planung der Dükerbauwerke wird Satz 3 der Nebenbestimmung 4.3 der der Landeshauptstadt München am 14.07.2021 erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse nach § 10 Abs. 1 1. Alt. WHG zur Grundwasserentnahme während der Bauzeit im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG, zum Versickern und Einleiten von Grundwasser während der Bauzeit im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, zum Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG, für Injektionen im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG und für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gemäß Ziffer 3. dieser Entscheidung geändert. Weitere Änderungen der bisher festgelegten Inhalts- und Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen sind aufgrund der geringfügigen Auswirkungen der Planungsänderungen nicht erforderlich.

## 6. Naturschutz, Artenschutz, Klimaschutz

Die Landeshauptstadt München hat in ihrer Stellungnahme zur Tektur b darauf hingewiesen, dass aus stadtklimatischer Sicht der Verlust der vielen Bestandsbäume zu bedauern ist, da Bäume in der Stadt wichtige klimatische Funktionen erfüllen, vor allem Abkühlungseffekte und thermischer Ausgleich durch Verschattung und Verdunstung. So verdunsten Bäume, insbesondere Großbäume, bis zu 500 Liter pro Tag, was einer Kühlleistung von ca. 300 kWh pro Baum und Tag entspricht. Der Verlust wird zwar im Wesentlichen nicht durch die hier gegenständliche Planänderung verursacht, wird durch sie aber erhöht.

Die aufgeführten stadtklimatischen Leistungen der Bäume gehen an den betroffenen Orten für lange Zeit verloren, da neue Bäume mehrere Jahrzehnte benötigen, um diese Leistungen vollumfänglich zu entfalten. Dies wiegt im vorliegenden Fall umso schwerer, da Teile des Gebiets laut der Bewertungskarte der Stadtanalyse 2014 aufgrund der hohen Bebauungsdichte und des hohen Versiegelungsgrades eine ungünstige bioklimatische Situation aufweisen.

Darüber hinaus ist kein vollständiger Ersatz für die zu fällenden Bäume vorgesehen.

Der Entfall der vielen Bestandsbäume wird sich daher negativ auf die stadtklimatische Situation im Planungsgebiet auswirken. Es wurde daher empfohlen, in jedem weiteren Planungsschritt Maßnahmen zum Erhalt möglichst vieler Bäume zu prüfen. Außerdem wurde empfohlen, nach alternativen Standorten für Baumneupflanzungen im erweiterten Planungsumgriff zu suchen, um die zu fällenden Bäume langfristig vollständig zu kompensieren.

Diesbezüglich wird die Nebenbestimmung 2.2.1 festgesetzt.

## **F. Gesamtergebnis**

In der im Planfeststellungsverfahren zu leistenden Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen die öffentlichen Belange zugunsten der Planänderung. Eine verstärkte Inanspruchnahme von Grundstücken von privaten Anliegern erfolgt nur in ganz untergeordnetem Maß.

Durch die Höherlegung des U-Bahnhofs werden hingegen die Umsteigewege im Bahnhof Pasing verkürzt und so die Nutzerfreundlichkeit der Station verbessert. Ebenso verkürzen sich durch die Höherlegung die Flucht- und Rettungswege, wodurch sich wiederum die Sicherheit erhöht.

Auch die Eingriffe in das Grundwasser werden durch die Umplanung verringert.

Es besteht ein hohes öffentliches Interesse an der Realisierung der bereits genehmigten Neubaustrecke der U-Bahn-Linie 5-West von München-Am Knie nach München-Pasing (Planfeststellungsabschnitt 79). Die Neubaustrecke trägt in nicht unerheblichem Maße zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs bei.

Die Pläne können somit unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

## **G. Kosten**

Die Entscheidung unter 7. beruht auf § 56 Satz 1 PBefG i. V. m. Art. 1 Abs. 1 Satz 1, 2 Abs. 1 Satz, 4 Satz 1 Nr. 2 des Kostengesetzes (KG).

**Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **Klage** erhoben werden. Die Klage muss **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses** beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erhoben werden. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. **In der Klage muss der Kläger, der Beklagte (Freistaat Bayern) und der Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnet werden**, ferner sollen ein bestimmter Antrag gestellt und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angegeben werden. Der Klageschrift soll dieser Änderungsplanfeststellungsbeschluss beigelegt werden (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

### **Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung**

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Seit 01.01.2022 muss der in § 55d der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

### Hinweise zur sofortigen Vollziehung:

Die Anfechtungsklage gegen diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 29 Abs. 6 PBefG).

Possart  
Regierungsdirektor