

Standpunkte

Online-Magazin

11.2019

**MÜNCHNER
FORUM**
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



FOTO © ALEXAS AUF PIXABAY



Liebe Leserin, lieber Leser,

seit ihrer Eröffnung zu den Olympischen Sommerspielen 1972 bildet die S-Bahn zusammen mit der U-Bahn das Grundgerüst des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs in der Region München. Die Bündelung aller Linien der S-Bahn in einem Tunnel („Stammstrecke“) zwischen Haupt- und Ostbahnhof macht sie zunehmend anfällig für Störungen. Vorschläge, bestehende Gleise im Süden („Südring“) und Norden („Nordring“) zur Entlastung zu nutzen und im Sinne eines großstädtisch angelegten Netzes auszubauen, wurden ernsthaft weder von der Deutschen Bahn noch vom Freistaat noch von der Stadt München verfolgt.

Stattdessen – warum einfacher und günstiger, wenn es auch komplizierter und teurer geht – wird nun ein zweiter Tunnel parallel zum ersten als „2. Stammstrecke“ unter der Innenstadt hindurch getrieben. Trotz jahrelanger Vorbereitungen offenbaren sich seit dem ersten Spatenstich viele Planungsfehler. Sie verlangen nach vielfältigen, aufwändigen Neuplanungen und damit nach neuerlichen Genehmigungsverfahren. Dies öffnet ein Zeitfenster für ein Moratorium, für einen Aufschub zum Nachdenken über die sinnvolle Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Metropolregion. Kritiker der Tiefunnelplanung fordern dies seit Jahren. Erneuert haben sie diese auf der Diskussionsveranstaltung „S-Bahn-Ausbau JETZT“ des Münchner Forums Anfang Juli. Darauf basiert dieses STANDPUNKTE-Themenheft.

Wir weisen ferner auf ein Infrastruktur-Beschleunigungs-Gesetzesvorhaben des Bundes hin, das – entgegen politischer Beteuerungen – die Beteiligung der Bürger weitgehend aushebeln wird. Und wir dokumentieren einen Offenen Brief aus Planegg, der aufmerksam macht auf das Lobbying von Einfluss-Agenturen im Solde mächtiger Investoren, abzielend auf die unheilvolle Verquickung von Kapitalinteressen, Politik und Verwaltung – auch um lästige Bürgerinteressen dabei außen vor zu halten. Dieses und mehr in dieser Ausgabe.

Detlev Sträter, 1. Vorsitzender des Programmausschusses

S-Bahn-Ausbau – JETZT!

DETLEV STRÄTER, WOLFGANG HESSE Weiter wursteln oder Neuanfang?	2
MARTIN RUNGE Milliardenteures Verdrussprojekt	6
MARTIN VIEREGER Aktuelle Um- und Neuplanungen und die Klage des VCD	9
RALF PORZIG Es geht auch sicherer und umweltgerechter	12
BERTHOLD MAIER Taktlos?	17
WOLFGANG HESSE S-Bahn-Ausbau JETZT! Chance für München	18
Resolution zum Münchner Schnellbahnverkehr	23
HELMUT SCHLEICH „Wahnsinn“	24
WOLFGANG HESSE Von Nadelöhren, Kamelen und anderen Takt-Losigkeiten	27
CHRISTOPH ENGELHARDT Unheimliche Parallelen	30
<hr/>	
KLAUS BÄUMLER Noch nicht eingelocht: Golfen für wenige oder Erholen für viele	32
ASTRID PFEIFFER Dabei-Sein bestimmt das Bewusstsein	34
KLAUS BÄUMLER Kommt der Autobahn-Südring durch Bundesgesetz?	39

Veranstaltungshinweise

Arbeitskreise im November / Dezember

Forum aktuell auf LoRa 92,4

Impressum

Die unendliche Geschichte um die Münchner S-Bahn **Weiter wursteln oder Neuanfang?**

DETLEV STRÄTER, WOLFGANG HESSE

Zu den Olympischen Sommerspielen im Jahre 1972 wurde das Münchner S-Bahn-System in seiner jetzigen Form durch den Bau eines Innenstadt-Tunnels („1. Stammstrecke“) etabliert. Dieser bündelt die S-Bahnlinien aus dem früher schon weitgehend bestehenden, fächerförmig auf den Hauptbahnhof und den Ostbahnhof zulaufenden Gleisnetz. Schon damals gab es detaillierte Pläne für einen weiteren Ausbau bereits bestehender Bahnstrecken, im Besonderen für den von Fern-, Regional- und Güterzügen genutzten Südring über die Braunauer Isarbrücke sowie für den nördlich von Moosach, Milbertshofen und dem Domagkpark verlaufenden Nordring. Dieser war zu den Olympischen Spielen für den S-Bahn-Sonderverkehr genutzt worden, ist aber seitdem ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten. Diese Pläne wurden aber nie ernsthaft weiter verfolgt, statt dessen folgten Jahrzehnte fruchtloser Diskussionen, und der dringend erforderliche weitere Ausbau des S-Bahn-Netzes wurde immer weiter verschleppt.

Im Jahr 2001 haben sich schließlich die Bayerische Staatsregierung und die Landeshauptstadt München – gestützt auf eine äußerst fragwürdige, Trassen vergleichende Nutzen-Kosten-Berechnung (übrigens die letzte, die den Südring überhaupt noch als Alternative in Betracht zog) – auf den Bau einer weiteren, größtenteils über 40 Meter tiefen Tunnelröhre durch die Innenstadt festgelegt. Diese wurde u.a. als „Bypass“ für die belastete, für Störungen empfindliche sog. 1. Stammstrecke propagiert.

In weiteren 15 Jahren wurde das Projekt – begleitet von heftigen, kontroversen Diskussionen – immer weiter abgespeckt: Von ursprünglich sieben geplanten Stationen blieben gerade einmal drei übrig – am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof. Im Ostabschnitt wurden mehrere alternative Trassen durch Haidhausen geplant und wieder verworfen. Der ursprünglich geplante Abzweig nach Giesing (der das „Kopfmachen“, also das Wenden im Ostbahnhof vermeiden sollte und der noch bei der Nutzen-Kosten-Berechnung von 2001 als wesentliche Begründung für den Bau des 2. Tunnels dienen musste) wurde gestrichen. Gleichzeitig wuchsen die Kosten von 1,1 Mrd. D-Mark (= 520 Mio. Euro, Stand 2001) auf 3,84 Mrd. Euro (Stand 2017). Weitere Steige-

rungen auf 6,8 oder gar 10 Mrd. Euro sind – nicht zuletzt nach den Erfahrungen mit dem vergleichbaren Projekt *Stuttgart 21* – zu erwarten.

Im Herbst 2016 wurde die Entscheidung für den Tieftunnel durch die Staatsregierung besiegelt, und im April 2017 wurde schließlich das Projekt „Zweite Stammstrecke“ mit einem offiziellen „Spatenstich“ hinter dem Münchner Rathaus aus der Taufe gehoben. Dieser symbolische Kraftakt konnte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Projekt unausgereift und in Teilen undurchführbar war. Im Sommer 2018 musste die Deutsche Bahn (DB) als Bauherr bekanntgeben, dass die Tieftunnel-Stationen am Hauptbahnhof und Marienhof nicht wie geplant



Abb. 1: S-Bahn im Gleisvorfeld

FOTO © MICHAEL GAIDA AUF PIXABAY

ausgeführt werden können und von Grund auf neu geplant werden müssen.

Am Hauptbahnhof hatten sich die an der Ausschreibung beteiligten Firmen wegen der geplanten zu knappen Unterführung der U-Bahnstation der Linien U1/U2 außerstande gesehen, die Pläne der DB zu realisieren. Dazu kamen neue Anforderungen: Jetzt soll zusätzlich ein Kreuzungsbauwerk mit einer quer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden U-Bahnlinie U9 vorgehalten werden. Die DB versucht indessen konsequent, ihr Planversagen angesichts der Risiko-bedingten Modifizierungen mit einer strikt verordneten Sprachregelung als „Optimierungen“ zu kaschieren. Nun soll die Tiefstation am Hauptbahnhof um 80 Meter nach Westen verlegt werden. Der ursprünglich geplante direkte Ausgang zur Innenstadt (Schützenstraße) soll entfallen, ohne dass ein zweiter Zu- bzw. Ausgang zur Paul-Heyse-Unterführung als Kompensation vorgesehen ist. Das gesamte, teils über-, teils unterirdische Bauwerk (mit dem

geplant unterfahren. Also soll die Linienführung im Ostabschnitt nochmals verändert werden (die vierte Neuplanung durch Haidhausen!), so dass der neue unterirdische Bahnhof nicht mehr unter dem Orleansplatz, sondern nun auf der Ostseite der Bahnanlagen (an der Friedenstraße zum Werksviertel hin) zu liegen kommt. Außerdem soll – ein Erfolg der jahrelangen Kritik am unzureichenden Brandschutzkonzept – eine weitere (dritte) Tunnelröhre zwischen den beiden Röhren der 2. Stammstrecke als Rettungsweg gebaut werden und dafür der geplante Rettungsschacht mitten in Haidhausen entfallen – alles „kostenneutral“, wie die DB versichert.

Die unbestreitbaren Vorteile dieser neuerlichen (vorläufig letzten?) Entwurfsänderung (entfallender Rettungsschacht, entfallende Baustelle unter dem Orleansplatz, Erschließung des Werkviertels) können nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich um eine gravierende (und vermutlich auch weiter kostentreibende) Planänderung handelt, die ein neues Planfest-



Abb. 2: Verlauf der 1. und 2. Stammstrecke zwischen Bahnhof Laim und Ostbahnhof

sogenannten „Nukleus“ als Kern) soll „zum größten Bahnhof Europas“ mit einem baulichen Volumen-Äquivalent vergleichbar der Frauenkirche werden.

Am Marienhof gibt es ebenfalls gravierende Planänderungen mit der Zusammenlegung der Baugruben zu einer riesigen zusammenhängenden Tiefbaustelle. Vorschläge, zunächst eine Tunnelröhre zu graben und dann für den unterirdischen Abtransport der beim Bahnhofsbau entstehenden Aushubmassen per Bahn zu nutzen, wurden verworfen. Stattdessen soll in mehr als 100.000 Lastwagenfahrten, z.T. im Fünf-Minuten-Takt über Monate, gar Jahre hinweg Abraum abtransportiert und Beton antransportiert werden. Die Laufwege verlaufen durch das Herz der Münchner Innenstadt: durch die Maximilianstraße, durch das Tal und die gerade zur „Fahrradstraße“ deklarierte Sparkassenstraße (vgl. Beitrag Porzig S.12).

Einen weiteren Paukenschlag stellte die Ankündigung der DB vom Juli 2019 dar: Auch am Ostbahnhof lässt sich die vorhandene U-Bahn U5 nicht wie

stellungsverfahren erfordert. Berechtigte Forderungen von Fachleuten und Juristen, ein solches wegen der schwerwiegenden Änderungen auch am Hauptbahnhof durchzuführen, wurden bislang von der DB mit dem Argument zurückgewiesen, es handle sich um „unwesentliche Planänderungen“.

Allein für das jetzt notwendig gewordene Planfeststellungsverfahren im Osten setzen Bahn-interne Fachleute zweieinhalb bis drei Jahre an – nach bisherigen Erfahrungen ist wohl eher mit vier bis fünf Jahren zu rechnen. Die voraussichtliche Inbetriebnahme der Strecke wurde vorsorglich schon einmal offiziell auf 2028 verschoben. Umsichtigere Fachleute setzen – nicht zuletzt nach den Erfahrungen mit Stuttgart 21 und dem Berliner Flughafenprojekt – eher 2030 oder gar 2035 an.

So stehen Stadt und Region München mit ihrem überdurchschnittlichen Wachstum und den schon jetzt ausufernden Verkehrsproblemen vor der betrüblichen Aussicht, dass sich am Rückgrat des öffentli-

chen Verkehrs, der S-Bahn, in den nächsten 10 oder womöglich 15 oder gar mehr Jahren nichts Substantielles verbessern wird. Denn die Projektbetreiber halten unbeirrt an ihrem Verdikt fest, dass es weitere Ausbaumaßnahmen erst nach der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geben soll. Und je teurer die 2. Stammstrecke wird, umso weniger ist im Kalkül der DB dann mit materiellen Verbesserungen des S-Bahn-Gesamtsystems zu rechnen.

Wir vom Münchner Forum sehen dagegen – wie viele engagierte Fachleute und Bürger/innen – in der gegenwärtigen Projektkrise eine einmalige Chance, gar Verpflichtung, die jetzt notwendig gewordene

Projektleiter für Zweite Stammstrecke verlässt die DB AG

Der bisherige Gesamtprojektleiter Markus Kretschmer verlässt zum Jahresende „in gegenseitigem Einvernehmen“ den DB-Konzern: „Es ist ein guter Zeitpunkt für die Übergabe des Staffeltabs in der Projektleitung. Markus Kretschmer hat die 2. Stammstrecke in den vergangenen vier Jahren erfolgreich von der Planungs- in die Bauphase geführt. Gleichzeitig hat er die Planungen so optimiert, dass nun mehr Kapazitäten bei weniger Beeinträchtigungen entstehen“, sagt Klaus-Dieter Josel, DB Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern. (Deutsche Bahn AG; Pressemitteilung vom 2.10.2019) „Neuer Chef für eine der größten Baustellen in Deutschland: Markus Kretschmer gibt seinen Job als Gesamtprojektleiter der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zum Jahresende auf. (...) Er selbst äußerte sich auf Nachfrage nicht zu den Gründen für sein Ausscheiden bei der Deutschen Bahn.“ (Süddeutsche Zeitung – online vom 2.10.2019)

„Wieder gibt es Unruhe beim Großprojekt 2. Stammstrecke: Markus Kretschmer (53), erst seit gut drei Jahren Projektleiter für den Bau der sieben Kilometer langen Röhre, muss gehen. Die Trennung erfolgte „im gegenseitigen Einvernehmen“, heißt es in der Pressemitteilung der Deutschen Bahn. Die Formulierung deutet auf einen nicht ganz freiwilligen Abgang des Wirtschaftsingenieurs hin.“ (Münchner Merkur – online vom 2.10.2019)

Zweite Stammstrecke: „Wenn Bahn-Pressemitteilungen an die DDR erinnern“ – Kommentar von Dirk Walter, Münchner Merkur: „Manchmal muss man eine Bahn-Pressemitteilung lesen wie früher die DDR-Postille „Neues Deutschland“: nämlich zwischen den Zeilen. Die Bahn trennt sich „im gegenseitigen Einvernehmen“ von ihrem Projektleiter für den Bau der umstrittenen 2. S-Bahn-Stammstrecke. Das ist ein Rauswurf erster Klasse für einen Projektchef, der in der Tat eine Reihe von Planungsfehlern zu verantworten hat. So ist für den Ostabschnitt ein neues Planfeststellungsverfahren notwendig, nachdem sich die ursprüngliche Streckenführung als zu aufwendig herausgestellt hatte. Und zuletzt musste (...) nachträglich ein Rettungstunnel für das Prestigeprojekt der Bahn eingeplant werden, was ein riesiger Aufwand ist. (...) Aber der neue Tunnel allein wird es nicht richten. Die Bahn hätte schon längst die Ertüchtigung des Südrings mit Knotenbahnhöfen am Heimeranplatz und an der Poccistraße in Angriff nehmen können. Auch die Außenäste müssen erweitert werden. Hier ergehen sich Bahn und Verkehrsministerium seit Jahren nur in inhaltsleeren Luftplanungen. Aktuelles Beispiel: Bei der S4-West wurde erst der Bau zweier weiterer Gleise verfolgt. Dann wurde der Ausbau aus Kostengründen auf nur ein Gleis reduziert. Jetzt sollen es wieder zwei sein – ein Hin und Her ohne Sinn und Verstand!“ (Münchner Merkur vom 3.10.2019)

Nun soll ein Bauernopfer das Planungs-Chaos um die „Zweite Stammstrecke“ bemänteln. Herr Kretschmer musste gehen, um von der grundsätzlichen Fehlkonzeption des Projekts abzulenken. Wenn ein Vorhaben schon mehrfach aus dem Ruder läuft, ehe es richtig begonnen hat, sollte man die Schuld nicht beim Projektleiter suchen, sondern bei den Entscheidern in Politik und Bahnspitze. Wie sagte doch schon Adorno: „Es gibt kein richtiges Leben im falschen.“ Dabei gäbe es bei der S-Bahn so viel Sinnvolles und Dringendes (und dazu: Preiswerteres) zu tun: am Süd- und Nordring, an den Außenstrecken, beim 10 Minuten-Takt, ... Doch stattdessen läuft man mit dem Tiefunnel-Projekt weiter unbeirrt und sehenden Auges in die gleiche Falle wie bei Stuttgart 21. Und warum? Man darf das Gesicht (und die Tunnel-Lobby) nicht verlieren.

Umplanungszeit konstruktiv zu nutzen, die gesamte Tunnelplanung im Hinblick auf das System des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) in der Region München auf den Prüfstand zu stellen, sorgfältig zu überdenken und in der Zwischenzeit dringend notwendige Projekte wie etwa den konsequenten Ausbau der S-Bahn-Außenäste und des Südrings als „Bypass“ sofort in Angriff zu nehmen. Unsere Devise lautet deshalb: „JETZT die richtigen Prioritäten setzen – S-Bahn-Ausbau SOFORT!“

Dazu liefern die folgenden Artikel substantielle Vorschläge. Einige der Beiträge in diesem STANDPUNKTE-Themenheft sind aus den Kurzvorträgen

von Professor Dr. Wolfgang Hesse, Berthold Maier, Ralf Porzig, Dr. Martin Runge und Dr. Martin Vieregg entstanden, die sie auf der Veranstaltung des Arbeitskreises Schienenverkehr des Münchner Forums mit dem Titel „S-Bahn-Ausbau JETZT!“ am 1. Juli 2019 im Kolpinghaus in Haidhausen gehalten haben.

Dr. Martin Runge, MdL, macht in seinem Beitrag deutlich, dass die verkehrsplanerische Fokussierung auf die „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ zu Zeitverzug und weiteren Kostenexplosionen führt, worin sie den Vorhaben Stuttgart 21 und Flughafen BER täuschend ähnelt. Unzureichende Vorbereitungen führen zu laufenden Umplanungen, deren zusätzliche Kosten die Lage verschärfen, wenn dringend notwendige Projekte zur Ertüchtigung des gesamten Münchner S-Bahn-Netzes voraussehbar auf die lange Bank oder gar aufs Abstellgleis geschoben werden.

Dr. Martin Vieregg, Verkehrsplaner und Geschäftsführer der Vieregg-Rössler GmbH in München, erläutert die aktuellen Umplanungen und Neuplanungen bei der „Zweiten Stammstrecke“ vor allem

an den drei geplanten Tiefbahnhöfen aufgrund der mangelnden Ausführbarkeit der Planungen der Deutschen Bahn, die – obwohl die Umplanungen gravierend sind – sich um eine neuerliche Planfeststellung (Plangenehmigung) herumdrückt, wogegen der VCD Klage eingereicht hat. Er misst ihr Erfolgsaussichten bei, weil das Brandschutzkonzept nach wie vor unzureichend ist.

Ralf Porzig, beratender Ingenieur für Tunnel- und Spezialtiefbau, setzt sich mit der sozial- und umweltbelastenden Bauweise des Tunnels und der Tiefbahnhöfe am Beispiel des Marienhofs auseinander. Über 70.000 Lkw-Fahrten zum Abtransport des Aushubs durch die Münchner Innenstadt, weitere zehntausende Fahrten zur Anlieferung des Baumaterials, höchstes Unfallpotenzial. Ein patentierter unterirdischer Abtransport wird nicht erwogen. Ein Verkehrskollaps über Jahre durch den Bau der 2. Stammstrecke scheint vorprogrammiert.

Berthold Maier, Leiter des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum, beschreibt in seinem Beitrag den Widerspruch, dass die 2. Stammstrecke eigentlich zur Ermöglichung eines engen und störungsfreien Fahrtaktes gebaut werden soll, aber am Ende – u.a. aufgrund dann fehlender Finanzmittel für den Ausbau der Außenäste – zu einer Taktausdünnung führen wird. Die Tieftunnel-Planung und sein Bau verzögern seit fast zwei Jahrzehnten den Ausbau der Außenstrecken und treiben das Gesamtsystem S-Bahn in der Region München in Richtung Kollaps.

FOTO © ERICH WESTENDARF AUF PIXABAY



Prof. Dr. *Wolfgang Hesse*, Co-Leiter des Arbeitskreises ‚Schienenverkehr‘ (AKS) des Münchner Forums, erkennt in den Planungsdefiziten und neuerlichen Verzögerungen beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke die Chancen für ein Moratorium, um dringende Sofort-Maßnahmen zu ergreifen und ein Stufenprogramm im Hinblick auf eine mittelfristige „Vision 2050+ für den Münchner ÖPNV“ zu erarbeiten. Während der notwendigen Neuplanung der Tieftunnel-Stationen könnten längst überfällige Projekte im Münchner Schnellbahnnetz begonnen oder gar realisiert werden. Diese Maßnahmen trügen zudem zur Entlastung der 1. Stammstrecke bei und

Planfeststellungsverfahren:

Die Planfeststellungsverfahren (PFV) ist ein besonderes Verwaltungs- und Genehmigungsverfahren, in dem über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Vorhaben und Infrastrukturmaßnahmen entschieden wird. Das Planfeststellungsverfahren wird in den §§ 72 bis 78 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) sowie in einzelnen Fachplanungsgesetzen näher geregelt. Das PFV bündelt die vielen einzelnen Prüfungen in den Fachgesetzen in einem einzigen Verwaltungs- und Genehmigungsverfahren und erteilt oder verwirft am Ende die Genehmigung für den Bau und die Errichtung von Bundesstraßen, Bundesautobahnen, Eisenbahnverkehrsanlagen, Luftverkehrsanlagen, Deponien, Betriebsanlagen für Straßenbahnen oder Endlagerstätten für radioaktive Abfälle, Hochspannungsleitungen, Rohrfernleitungen und anderes.

dienten der optimalen Verkehrserschließung vieler Münchner Subzentren und damit der Stärkung einer dezentralen Stadtstruktur.

Auf der o.g. Veranstaltung „S-Bahn-Ausbau-JETZT!“ am 1. Juli 2019 verabschiedeten die Teilnehmer/innen die Resolution „Erst planen – dann bauen!“, mit der sie die Deutsche Bahn AG, die Bayerische Staatsregierung und die Landeshauptstadt München auffordern, angesichts der neuerlichen Umplanungen die Zeit für ein Moratorium für eine Nachjustierung der S-Bahn-Planungen zu nutzen und die dringlichen, aufgeschobenen S-Bahn-Ausbaumaßnahmen unverzüglich durchzuführen

Helmut Schleich, studierter Geograph und Kabarettist setzt in seinem Beitrag seine Kritik an der Münchner Verkehrspolitik in den weiteren Zusammenhang der aktuellen Blähungen der Münchner Stadtentwicklung und spürt auch den Vorboten der Kommunalwahl nach.

Wir dokumentieren ferner die jüngste Rede von *Wolfgang Hesse*, die er auf der Montagsdemonstration des Aktionsbündnisses gegen „Stuttgart 21“ am 16. September 2019 gehalten hat, in der er auch auf den Münchner Bau der 2. Stammstrecke eingeht.

Ergänzt wird dies durch einen Beitrag von *Christoph Engelhardt*, der einen Vergleich zwischen den Bahn-Großprojekten Stuttgart 21 und dem Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München unternimmt – und dabei viele Parallelen feststellt.

Prof. Dr. Wolfgang Hesse, hat am Fachbereich Mathematik und Informatik der Philipps-Universität Marburg gelehrt und hält weiter Vorlesungen an der LMU München. Er ist Bahn- und Fahrplanexperte, er leitet den Arbeitskreis „Schienenverkehr“ des Münchner Forums gemeinsam mit Dr. Wolfgang Beyer.

Dr. Detlev Sträter, Dipl.-Soziologe und Stadt- und Regionalplaner (lic. rer. reg.), ist 1. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums.

Zweite Münchner S-Bahn-Röhre

Milliardenteures Verdrussprojekt

MARTIN RUNGE

Die Münchner S-Bahn, obwohl Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs im Großraum München, wird von Staatsregierung und Bahn AG stiefmütterlich behandelt. Verspätungen, Zugausfälle, völlig überfüllte Züge zu Stoßzeiten sind an der Tagesordnung und dazu dann noch ein Informationsangebot, das jeder Beschreibung spottet, sind an der Tagesordnung.

Ursächlich für Überlastung und Störfälle auf den Außenästen sind im Wesentlichen Engstellen und Zwangspunkte wie eingleisige Strecken, Mischverkehre sowie Fahrstraßenkreuzungen. Selbstredend ist auch die Stammstrecke zwischen Pasing bzw. Laim und dem Ostbahnhof ein Engpass. Zum einen machen sich hier Defizite in der Leit-, Steuerungs- und Regeltechnik bemerkbar – teilweise ist aktuell keine Redundanz für die Verkehrsabwicklung gewährleistet. Zum anderen ist die Stammstrecke stark belastet, was die Zugzahlen betrifft.

Das Projekt einer zweiten Stammstrecke in Form eines Tieftunnels (im Folgenden Zweite Münchner S-Bahn-Röhre oder „Zweite Röhre“ genannt) – eng parallel geführt zur bisherigen S-Bahn-Stammstrecke, so wie im Mai 2001 zwischen der Bayerischen Staatsregierung und der Spitze der Landeshauptstadt München vereinbart – haben wir jedoch von Anfang an sehr kritisch gesehen.

Grundsätzliche Kritikpunkte

Als wesentliche Schwach- und damit Angriffspunkte der „Zweiten Röhre“ sind zu nennen: a) die Kosten in Milliardenhöhe stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen, b) das Vorhaben kannibalisiert durch seine Kosten, aber auch durch die Bindung von Planungskapazitäten wirklich wichtige Projekte

des Schienen-Personen-Nah-Verkehrs (SPNV) in ganz Bayern, c) es würde zwangsläufig mit Inbetriebnahme der „Zweiten Röhre“ für werktätlich Zigtausende von Fahrgästen zu massiven Verschlechterungen (wie z.B. neuen Umsteigezwängen und Taktausdünnungen zu Stoßzeiten) kommen, und d) das Projekt weist, so wie bis vor kurzem geplant und auch genehmigt, gravierende Mängel bezüglich des Brandschutzes und sonstiger Sicherheitsaspekte auf. Auch würde e) die „Zweite Röhre“ als weitere Stammstrecke die Radiallastigkeit und die Ost-West-Lastigkeit des Münchner S-Bahn-Systems verfestigen.

Umsteigezwänge: Für Fahrgäste von und zu 21 Stationen auf den Außenästen kommt es nach dem aktuell vorliegenden Betriebsprogramm zu neuen und wenig attraktiven Umsteigezwängen, wenn sie beispielsweise zum Stachus, zum Rosenheimer Platz, zum Isartor, zur Donnersbergerbrücke oder zur Hackerbrücke wollen. Das sind Freising, Pulling, Neufahrn, Eching, Lohhof, Unterschleißheim, Oberschleißheim, Feldmoching, Fasanerie, Moosach, Tutzing, Feldafing, Possenhofen, Starnberg, Starnberg-Nord, Gauting, Stockdorf, Planegg, Gräfelfing, Ebersberg und Grafing. Auf diesen Stationen haben wir werktags in Summe knapp 100.000 Ein- und Aussteiger.

Stoßzeiten: Das aktuell vorliegende Betriebsprogramm sieht Taktverschlechterungen im Falle von 11 Stationen vom



Abb. 1: S-Bahn Hinweisschild auf der Hackerbrücke

FOTO © CAROLINE ILDTZ

10- auf einen 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit, also zu Stoßzeiten (zwischen ca. halb sechs und neun Uhr in der Früh und zwischen ca. halb vier und sieben Uhr abends) vor. Das betrifft z.B. Stationen wie Langwied, Lochhausen, Neuaubing, Harthaus, Vaterstetten und Baldham – alles Stationen, an denen werktags zwischen 4.000 und 7.000 Menschen ein- und aussteigen. (Im Einzelnen: Langwied: 4.300 Ein-/Aussteiger; Lochhausen: 5.600 Ein-/Aussteiger; Essting: 2.900 Ein-/Aussteiger; Gernlinden: 2.800 Ein-/Aussteiger; Neuaubing: 4.100 Ein-/Aussteiger; Freiham; Harthaus: 5.600 Ein-/Aussteiger; Gronsorf, Haar, Vaterstetten: 5.600 Ein-/Aussteiger; Baldham: 7.000 Ein-/Aussteiger) Gut die Hälfte der werktäglichen Ein-/Aussteiger dürften der Hauptverkehrszeit zuzurechnen sein.

Kostenexplosion und Zeitverzug – „München 31“ in einer Reihe mit Stuttgart 21 und Flughafen Berlin-Schönefeld

Was Kostensteigerungen und Terminverschiebungen anbelangt, so steht das Projekt Zweite Münchener S-Bahn-Röhre den Vorhaben Stuttgart 21 und Flughafen Berlin-Schönefeld in nichts nach. Bis ins Jahr 2005 hinein verkündeten die Protagonisten der „Zweiten Röhre“ deren Fertigstellung und Inbetriebnahme für das Jahr 2010. In Folge wurde dann so ungefähr alle zwei Jahre erklärt, die Fertigstellung des Vorhabens würde sich um ebenfalls etwa zwei weitere Jahre verzögern. 2010 – damals träumte man noch von den Olympischen Winterspielen 2018 in München – wurde beispielsweise die Inbetriebnahme für 2018 anvisiert. Aktuell wird seitens DB AG und Staatsregierung die Fertigstellung im Jahr 2028 in Aussicht gestellt. Ende 2016 bezifferten Staatsregierung und DB AG die Kosten (mit Risikozuschlag) auf 3,84 Milliarden Euro, 2001 lag der Kostenansatz noch bei 583 Millionen Euro.

Kostensteigerungen und Zeitverzug wurden immer nur nach anfänglichem Leugnen und dann verspätet verkündet. 2005 wurde beispielsweise von Investitionskosten in Höhe von 1,1 Mrd. Euro ausgegangen. Laut einer Stellungnahme von DB AG und Bayerischer Staatsregierung aus dem Februar 2005 erlaube die „nunmehr erreichte Planungstiefe belastbare Aussagen zur Kostensituation“. Aus Sicht des Wirtschaftsministeriums und der DB seien die „in der Presse genannten weiteren Kostensteigerungen nicht nachvollziehbar“. Nach Ansicht der DB würde es sich hierbei um „nicht immer gut recherchierte Pressemeldungen“ handeln. In dieser Stellungnahme wurde auch erklärt, die DB sehe „keine Verzögerung bei der Realisierung des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels“ und die Staatsregierung halte „an dem Ziel einer Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke im Jahr 2010 sowie des weiteren Ausbaus des Münchner S-Bahnnetzes fest“.

Weiterer Zeitverzug und noch höhere Kosten stehen zu erwarten, was nicht nur an den Vorhal-

temaßnahmen für den Bau einer Station für die geplante U9 und an den Umplanungen im Bereich des Ostbahnhofs, sondern auch an den gravierenden Planungsfehlern vor allem im Bereich des Hauptbahnhofs liegt.

Die Tatsache, dass die **Zeitplanung zur „Zweiten Röhre“** (zum wiederholten Male) nicht zu halten ist, liegt nicht ausschließlich und schon gar nicht originär an den Vorhaltemaßnahmen für die U9, sondern großenteils an den grotesken Fehlplanungen im Bereich des Hauptbahnhofs (Überdeckung zwischen dem anfangs bergmännisch aufzufahrenden Bahnsteigtunnel für die S-Bahn und der Tunnelsohle des Bahnhofbauwerks der U1/U2 lediglich fünf Meter, zu den Säulenfundamenten des U-Bahn-Bahnhofs gar nur 1,80 Meter, was technisch kaum machbar wäre). Die Zuschlagserteilung für die Vergabeeinheit 30 (Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof) war für Juli 2017 eingeplant gewesen, konnte dann jedoch aufgrund der Zwänge zur Umplanung erst im Dezember 2018 erfolgen, d.h. gut drei Jahre nach Veröffentlichung der Vergabebekanntmachung am 2. September 2015!

Das, was die Staatsregierung als „Vereinfachung im Bauverfahren, um den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke sowohl zeitlich als auch finanziell zu optimieren“, bezeichnet (in ihrer Antwort vom 7. Juni 2018 auf eine parlamentarische Anfrage), ist nichts anderes als der Versuch, krachende Planungsfehler zu heilen. Im Übrigen war bereits seit Juli 2018, also zu einem Zeitpunkt, zu dem die Staatsregierung immer noch 2026 als Jahr der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Zweiten Röhre verkündete, die Benennung des 10. Mai 2027 als Fertigstellungstermin für die „Rohbauarbeiten Tunnel West mit Trog und Hp Hauptbahnhof“ (VE 30) in den Ausschreibungsunterlagen zu finden.

Diese Kostenexplosion ist deshalb besonders bemerkenswert, weil das Projekt laufend gestutzt und für die Fahrgäste und Steuerzahler immer schlechter gemacht wurde und wird. Zuerst wurden mit dem Arnulfpark, dem Maxmonument und dem Max-Weber-Platz drei von sechs ursprünglich eingeplanten Haltepunkten (und damit auch Verknüpfungspunkten) gestrichen. Dann wurde der Südast (Abzweig ab der Isar in Richtung Giesing) gekappt. Mitten im laufenden Planungs- und Genehmigungsverfahren verabschiedete man sich schließlich vom Vorhaben, den 10-Minuten-Takt (zumindest zu Stoßzeiten) auf den Außenästen fahren zu können, ursprünglich das eigentliche Planungsziel des Projektes Zweite Münchener S-Bahn-Stammstrecke.

Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV im Großraum München

Wir fordern, dass jetzt endlich dringend notwendige Investitionsmaßnahmen sowie sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebs- und der Bedienungsqualität bei der Münchener S-Bahn in Angriff genommen werden. Zu nennen sind hier etwa

- die Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb (z.B. zwischen Giesing und Perlach), Mischverkehr (z.B. im Falle der S1 Nord und der S4 West) sowie fehlende Haltestellen (z.B. Harras und Großhesselohe bei der S20),
- die Verbesserung der Leit-, Steuerungs- und Regeltechnik, die Herstellung und Gewährleistung von Redundanz für die Verkehrsabwicklung auf der Stammstrecke,
- das Schaffen und Gewährleisten eines ausreichenden Personalstands, insbesondere bei Lokführern, und ausreichender Fahrzeugkapazitäten,
- die Organisation einer einigermaßen vernünftigen Fahrgast-Information sowie
- die Ertüchtigung des Bahn-Südringes zur Aufnahme von S-Bahnen (erster Schritt: Zughalt an der Poccistraße). Auch der schon bestehende Bahn-Nordring zwischen Moosach und Daglfing muss für die S-Bahn nutzbar gemacht werden.

Die Umsetzung der exemplarisch aufgezählten Maßnahmen wird seit mittlerweile 16 Jahren von uns GRÜNEN im Bayerischen Landtag eingefordert. Für diese Maßnahmen, Teil eines Konzeptes, welches nicht nur von uns GRÜNEN, sondern von allen relevanten Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbänden getragen wird, sprechen niedrigere Kosten, größerer verkehrlicher Nutzen und – selbst jetzt noch – schnellere Realisierbarkeit.

Forderungen an DB und Staatsregierung

Im Zusammenhang mit den immensen Kostensteigerungen beim Projekt „Stuttgart 21“ hatte sich der Vorstandschef der DB AG, Richard Lutz, im letzten Jahr mit deutlichen Worten von eben diesem Projekt distanziert. So wird er mit dem Satz: „Mit dem Wissen von heute würde man das Projekt nicht mehr bauen“ aus der Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages vom 18. April 2018 zitiert. Allerdings sei es angesichts der mittlerweile aufgelaufenen Kosten wirtschaftlicher, das Projekt fortzuführen, so Lutz.

Um nicht in die gleiche missliche Situation zu kommen wie bei „Stuttgart 21“, ist das Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ jetzt endlich auf den Prüfstand zu stellen. Dabei ist auch eine ehrliche und transparente Auseinandersetzung mit den Planungsfehlern, den Umplanungen und der Kostenentwicklung angesagt. All die Umplanungen, die jetzt zu gravierenden Änderungen und weiterer jahrelanger Verzögerung des Bauvorhabens führen, werden nach außen hin als „Optimierungen“ verkauft. Auch wurde das Planungsgeschehen schon vor Jahren an Konsortien aus der Bauwirtschaft übertragen. Letzte-

Neben der **dilettantischen Planerei** ist vor allem auch zu kritisieren, dass Staatsregierung und DB AG sich immer wieder in **Geheimniskrämerei, Vertuschen und Leugnen** von Tatsachen üben. Beispiele: Auf ihrer Pressekonferenz am 12. Juli 2018 verlor die DB AG kein Wort über den weiteren Zeitverzug, obwohl aus den Ausschreibungsunterlagen längst hervorging, dass der Fertigstellungstermin 2026 nicht zu halten war. Auch wurde erklärt, dass „das Baufeld am Hauptbahnhof unverändert“ bliebe, obwohl die Vorhaltemaßnahmen für die U9 und damit der immens vergrößerte Schlitzwandkasten in verschiedenen Unterlagen als gesetzt zu finden waren. Noch im April 2019 behauptete die Staatsregierung gegenüber dem Landtag (in Beantwortung schriftlicher Anfragen), im Bereich des Ostbahnhofs würde die planfestgestellte Trasse realisiert werden und tat damit so, als würde sie von den Umplanungen am Ostbahnhof nichts wissen. Dies, obwohl es bereits im Herbst 2018 mehr als dezente Hinweise zu eben diesen Umplanungen zu „Haidhausen 4“ und auch zur Planung eines Fluchttunnels gab. Bekanntlich war die Idee mit der „Werksvierteltrasse“ vor gut drei Jahren aufgekommen, seit damals wurde auch bereits darüber gesprochen, dass zumindest „Haidhausen 4“ einen Fluchttunnel bekommen würde. Auf der Pressekonferenz von DB AG und Staatsregierung am 2. Juli 2019 wurde eben dieser Fluchttunnel mit keiner Silbe erwähnt.

res geschah, lange bevor die jeweiligen Bauunternehmen überhaupt den Zuschlag für die entsprechenden Bauaufträge erhielten, was wettbewerbs- und vergaberechtlich zumindest fragwürdig ist.

Sollte das Vorhaben weiterverfolgt werden, so ist für saubere Planung, korrekte Genehmigungsverfahren und gesicherte Finanzierung Sorge zu tragen. Vor allem aber ist zu fordern, dass jetzt endlich die wirklich wichtigen Projekte im SPNV und im allgemeinen ÖPNV in ganz Bayern unverzüglich angegangen werden.

Dr. Martin Runge ist Wirtschaftswissenschaftler, Unternehmer und Publizist. Er ist Mitglied im Bayerischen Landtag und dort Vorsitzender des Ausschusses für Kommunale Fragen, Innere Sicherheit und Sport.



Abb. 2: Fahrgäste der Münchner S-Bahn

FOTO © CAROLINE KLÖTZ

Aktuelle Um- und Neuplanungen und die Klage des VCD

MARTIN VIIEGEGG

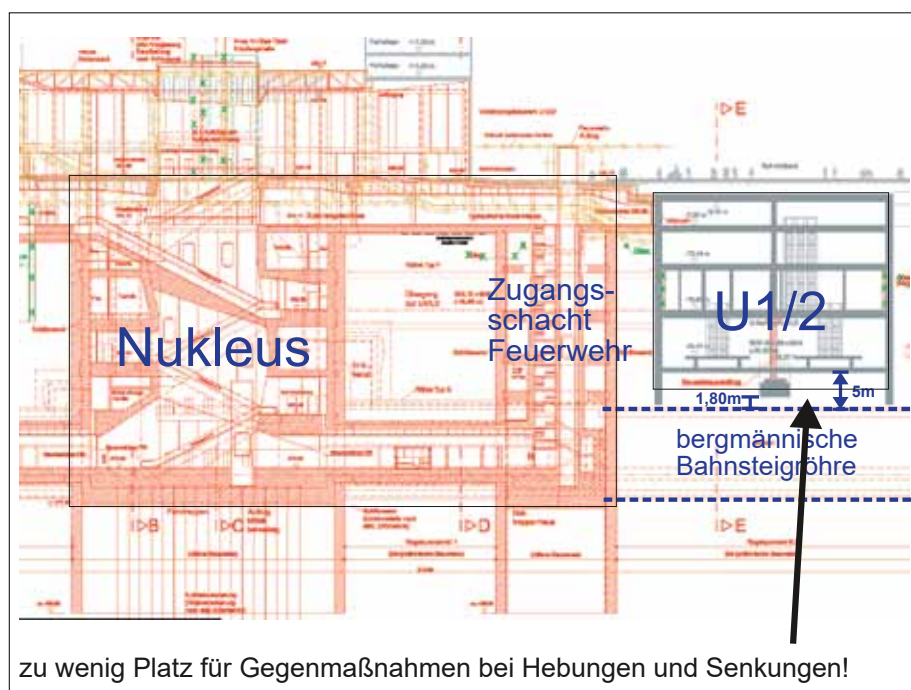
Im Jahr 2018 wurde bekannt, dass im Bereich Hauptbahnhof und Ostbahnhof die geplante Unterföhrung der U-Bahnhöfe von U1/2 und U5 technisch nicht machbar sei. Es wurde mit einer umfangreichen Um- und Neuplanung der Zweiten Stammstrecke begonnen. Gegen den Beschluss des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), die Verschiebung des Bahnhofs am Hauptbahnhof um 80 bis 100 Meter sowie die Vergrößerung des Nukleus-Bauwerkes um ca. 50 Prozent als „unwesentlich“ im Sinne des § 74 Abs. 6 VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz) einzustufen (wonach auf eine Offenlegung und neuerliche Planfeststellung der Planunterlagen verzichtet werden könnte), hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) Klage eingereicht, ebenso gegen die brandschutzrechtliche Genehmigung, die nur aufgrund eines offensichtlichen Fehlers erteilt werden konnte.

Ich vertrete die Vieregg-Rössler GmbH in München. Wir gehören auch zu den „Urgesteinen“ der S-Bahn-Tunnel-Kritiker, auch wir waren praktisch von Anfang an dabei. Vielleicht hätte man etwas bewegen können, wenn man vor zehn Jahren zum Beispiel den heutigen Wissensstand gehabt hätte. Hinsichtlich der Durchführbarkeit des Tunnels hat man nie die Ausführbarkeit der Bauwerke im Detail diskutiert – und jetzt hat man den Schlamassel. So zeigt z.B. Abbildung 1 einen Längsschnitt durch den sogenannten „Nukleus“, das zentrale Zugangsbauwerk am Hauptbahnhof; der Blick geht von Süden nach Norden, von der Schillerstraße in Richtung Luisenstraße. Man erkennt die Prellböcke, oben verkehren die Fernzüge.

Geplant war der Nukleus in offener Bauweise. Das sieht zwar sehr mächtig aus, stellt aber nur einen

schmalen Zugangsschacht für die Feuerwehr dar. Für den Halt der 2. Stammstrecke am Hauptbahnhof ist eine sogenannte bergmännische Bahnsteigröhre geplant. Das ist ein ovaler, eiförmiger Tunnel, so wie es ihn am Marienplatz bei der U-Bahn U3/6 oder am Sendlinger-Tor-Platz bei der U1/2 gibt. Dafür benötigt man eine Bauweise, die sich aufgrund einer Änderung in der Bautechnik ergibt, die den Brandschutz betrifft, und zwar den Brandschutz während des Baus. Bisher galt die sogenannte Druckluftbauweise, bei der alle Bauarbeiter, ähnlich wie beim Tauchen, in eine Druckluftröhre müssen und aus der sie beispielsweise bei einem Brand nicht fliehen können; sie sind darin eingesperrt.

Das ist nun verboten worden. Dadurch hat man jetzt nur noch das sogenannte Gefrierverfahren, das darauf abzielt, das Eindringen von Grundwasser während des Baus zu vermeiden. Wenn Wasser gefriert und dann wieder flüssig wird, erfolgt eine Hebung und danach eine Senkung. Das muss man kompensieren. Dies erfolgt so, dass man über den eigentlichen Tunnel einen Arbeitstunnel bohrt und von dort mit Messgeräten prüft, um wieviel sich der Boden hebt bzw. senkt und dann entsprechende Gegenmaßnahmen ergreift. Aber für diesen Hilfstunnel ist nicht genügend Platz vorhanden, man müsste ganz knapp unter der bestehenden U1/2-Tunnelröhre her bohren. Um hierbei Risiken zu vermei-



GRAFIK © MARTIN VIIEGEGG

Abb. 1: Bisherige Planung am Hauptbahnhof

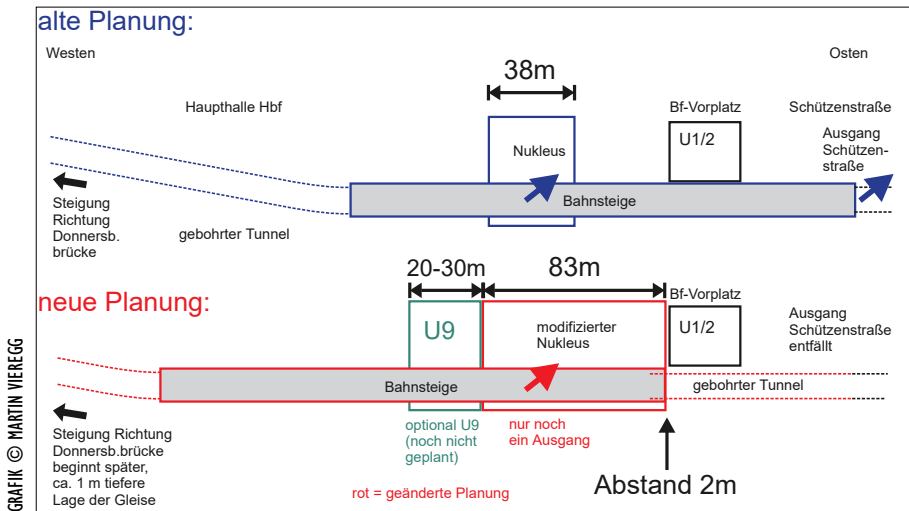


Abb. 2: Umplanung am Hauptbahnhof

den, müsste man auf jeden Fall nochmals zehn Meter tiefer gehen, aber dann würden die Kosten völlig explodieren. Daher haben die Baufirmen gesagt, dass es technisch nicht machbar ist, was durch die Deutsche Bahn geplant worden ist.

In Abbildung 2 („alte Planung“) erkennt man, in abstrahierter Form dargestellt, die bisherige Planung, die technisch aber nicht durchführbar ist. Die Abbildung 2 („neue Planung“) zeigt die überarbeitete Version. Dazwischen zeigen sich wesentliche Unterschiede. Ich habe, im Vorgriff auf die anstehenden Gespräche zwischen Deutscher Bahn AG, Freistaat und Landeshauptstadt München (Anfang Juli 2019), schon die U9 eingezeichnet. Man sieht, dass der Nukleus sich in seiner Größe mehr als verdoppeln wird gegenüber der vorherigen Planung. Jetzt ergibt sich ein größerer offener Bereich. Der bergmännisch gebohrte Bahnsteig an der 2. Stammstrecke rückt jetzt wesentlich weiter nach Westen Richtung Hackerbrücke. Es gibt nur noch einen einzigen Ausgang. Der bisher geplante Ausgang Schützenstraße entfällt, über den man direkt zum Stachus gelangt wäre. Und mit der relativ sicheren Methode des gebohrten Tunnels mit einer Tunnelbohrmaschine, die einen kreisrunden Querschnitt bohrt, kommt man vergleichsweise leicht durch.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat eine Klage gegen die Neubaupläne des Hauptbahnhofes eingereicht. Verschiedene Punkte werden in der Klageschrift aufgeführt. Der zentrale Punkt könnte das Projekt noch zu Fall bringen (s. Abb. 3). Es ist geplant, dass im Falle eines Brandes der Rauch

direkt über dem Brandherd abgesaugt werden soll, damit die Menschen flüchten können, und zwar nach neuer Planung mit bis zu 315 m³/Sekunde. Bei früheren Planungen lag der Wert etwas niedriger. Das sind ein bis zwei Klassenzimmer an Luftvolumen pro Sekunde, das dann abgesaugt werden soll. Damit will man die Fluchtwege rauchfrei halten, um die Menschen evakuieren zu können.

Man hat zwei Berechnungen durchgeführt, die an ein Wettrennen erinnern. Die

eine Berechnung ermittelt die Evakuierungszeit: Es wird errechnet, wie lange die Menschen benötigen, bis sie – ohne Benutzung von Rolltreppen oder Liften – zu Fuß flüchten können, und zwar mit der Worst-Case-Annahme, dass sich 5.000 Menschen im Tiefbahnhof befinden. Die zweite Berechnung ist eine Simulation, wie sich der Rauch im Bahnhof verteilen könnte. Dabei muss nachgewiesen werden, dass Tunnel und Schächte so lange rauchfrei bleiben, bis die Menschen gerettet sind. Nun gibt es einen ganz entscheidenden Haken in dieser Berechnung, und der kann dem Projekt noch das Genick brechen – oder man erfindet noch irgendetwas Geniales: Die grüne Kurve in Abbildung 3 zeigt den Brandverlauf, wie er bundesweit für das S-Bahn-Fahrzeug ET 423 genormt ist. Für alle Bahnhöfe, egal ob oberirdisch oder unterirdisch, ob tief oder hoch, wird der Brandverlauf anhand dieser Kurve gesehen, das heißt: nach 30 Minuten hat sich die volle thermische Hitze von 55 MW (Hitzeentwicklung in Megawatt) entwickelt.

Dementsprechend verhält sich auch die Rauchentwicklung. In der Anfangsphase des Brandes hat man

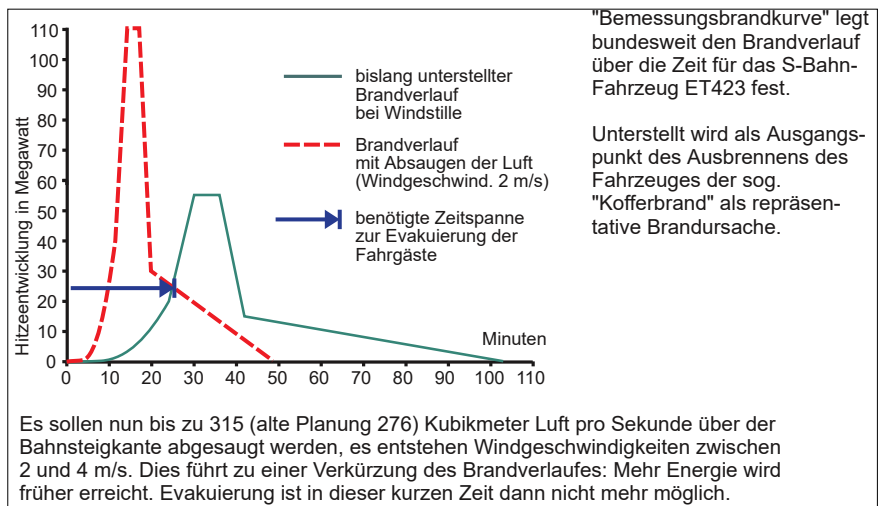


Abb. 3: Fehler beim Brandschutzkonzept

– darauf weist der Pfeil auf die grüne Linie – noch die Zeit, zu evakuieren, dafür stehen 20 Minuten zur Verfügung. Nach der 24. Minute ist es dann schon so verraucht, dass man nicht mehr evakuieren könnte. Das Modell ist also ganz „auf Kante genäht“. Dabei hat man eine entscheidende Sache vergessen: Wenn man 300 m³ Luft absaugt, findet dadurch natürlich eine Windanfächung statt. Die Gutachter sagen, ihnen stünde zur Bewertung nur diese Standardkurve zur Verfügung, diese gilt bundesweit einheitlich. Diese sieht eine Brandbeschleunigung durch die Luftabsaugung nicht vor. Deswegen sei das Projekt genehmigungsfähig, allein weil der Gesetzgeber diesen physikalischen Zusammenhang der Beschleunigung des Brandes nicht berücksichtigt. Das heißt: Es bezweifelt niemand, dass der Tiefbahnhof nicht evakuiert werden kann. Aber es wird von den Planern und Gutachtern gesagt: ‚Das stört aber nicht, denn der Gesetzgeber sieht diesen Fall ja nicht vor‘. Das ist der Hauptgrund, warum der VCD jetzt aktiv geworden ist, weil er sich ja auch als Vertreter der Fahrgäste sieht.

Worum geht es bei der Klage des VCD? Das sind im Wesentlichen drei Punkte: Der erste Punkt ist die Beantragung der Einsichtnahme in die nichtöffentlichen Unterlagen. Diese ist inzwischen gestattet worden. Dem VCD und seine Gutachtern liegen die Unterlagen nun vor. Das Problem ist, dass man seitens der DB behauptet, das Ganze sei eine *unwesentliche* Änderung. Und diese Änderung sei so unwesentlich, dass man kein neues Planfeststellungsverfahren benötige. Dies ist auch die offizielle „Einschätzung“ – in Anführungszeichen – des Eisenbahnbundesamtes (EBA). Dadurch, dass der VCD jetzt die Pläne hat und kennt, kann er auch klagen, auch wenn es kein neues Planfeststellungsverfahren geben sollte. Das ist eine juristisch sehr spannende Angelegenheit. Dieser erste Schritt, das Verlangen nach Einsichtnahme, ist vom Gericht also schon positiv entschieden worden.

In den nächsten Wochen könnten die anderen Punkte behandelt werden: Die zweite Forderung ist die Durchführung eines öffentlichen Planänderungsverfahrens, also eine erneute Planfeststellung mit Öffentlichkeitsbeteiligung, Auslegung und so weiter. Weil es sich eben um eine *wesentliche* und nicht um eine *unwesentliche* Änderung der Pläne handelt.

Dazu muss man wissen, bei Stuttgart 21 wurden 60 öffentliche Planänderungen vorgenommen. Und jedes Mal wurde nur eine Brandschutztür ein bisschen nach links oder nach rechts – ich übertreibe ein wenig – hin und her geschoben. Keine der Änderungen war so gravierend wie diese, die hier in München am Hauptbahnhof passiert. Das unmittelbare Antragsziel war eine einstweilige Verfügung für einen Abrisstopp am Hauptbahnhof. Es sollte verhindert werden, dass abgerissen wird und sich dann 15 Jahre nichts tut.

Ich möchte zum Thema Ostbahnhof noch etwas nachtragen. Am Ostbahnhof haben wir eine ähnliche Situation wie am Hauptbahnhof. Auch hier wird dieser bergmännische Tunnel entstehen, er geht hier in einem relativ kleinen Abstand zu den bestehenden U-Bahn-Tunneln unten durch. Zusätzlich will man noch einen Verbindungstunnel zwischen der U5 und der neuen 2. S-Bahnstammstrecke bauen. Es ist ja um den Ostbahnhof erstaunlich still geworden. Das lässt eigentlich nur einen Schluss zu: dass die Bahn selber vollkommen ratlos ist, was sie machen soll. Es ist genau die gleiche Situation wie am Hauptbahnhof, noch etwas verschärft: Die DB hat einen Korb bekommen von der Bauindustrie: „So ist es nicht machbar!“. Und wussten nicht, was sie tun sollten. Inzwischen wurde der Leerbahnhof für die U9 als weiteres Zwischengeschoss beschlossen. Vor einem Jahr wurde bereits in den Zeitungen berichtet: In Werksviertel haben Probebohrungen stattgefunden. Das ist jetzt keine DB-Angelegenheit. Aber als Verkehrsplaner konnten Überlegungen angestellt werden, woran die DB denkt: diesen Ost-Bahnhof der 2. Stammstrecke in Richtung Werksviertel zu verschieben (s. Abb. 4). Viele Umsteigewege werden dadurch verlängert. Aber wer zum neuen Konzertsaal und ins Werksviertel will, für den werden die Wege kürzer. Daraus ergäbe sich dann eine ziemlich einfache

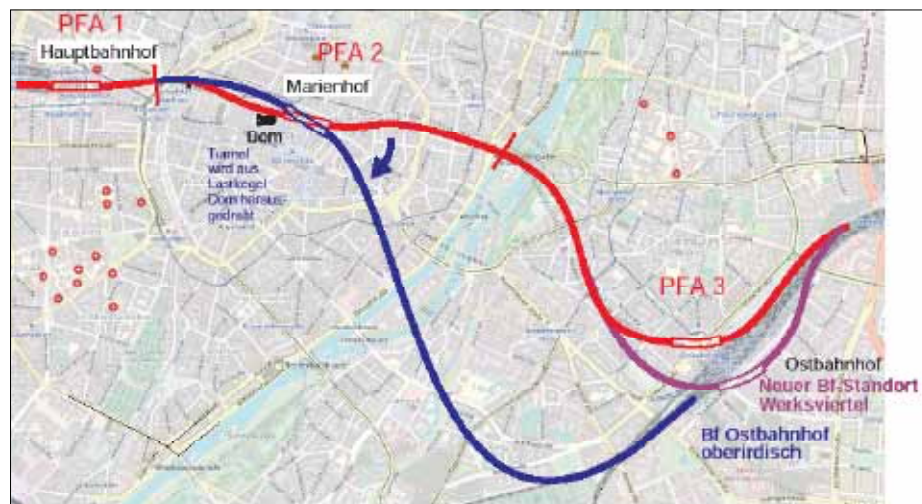


Abb. 4: Mögliche Neuplanungen im Bereich Ostbahnhof

GRAFIK © MARTIN VIEREGG, KARTENGRUNDLAGE: OPEN STREET MAP

che Lösung, nämlich den Tiefbahnhof am Marienhof zu drehen, um damit diese absurde Kurverei des Tunnels am Ostbahnhof zu entschärfen. Dann könnte man den Tunnel der 2. Stammstrecke in großzügigen Schleifen am Ostbahnhof münden lassen. Und wenn man den Tiefbahnhof am Marienhof sinnvollerweise drehen würde, dann käme man mit dem Tunnel auch aus dem Lastkegel des Domes bzw. des Frauenkirchen-Vorderschiffs.

Und das ist ein weiterer Knackpunkt, an dem die bautechnische Machbarkeit nicht wirklich nachgewiesen worden ist: Wenn die Tunnelbohrmaschine mal in Schwung ist, dann ist sie setzungsarm. Aber wenn die Bohrmaschine anfährt, ist es auf den ersten 20, 30 Metern kritisch. Und in dieser Hinsicht kommen wir beim Hauptbahnhof mit der neuen Planung im Bereich des U1/2-Bauwerks vom Regen in die

Traufe: hier können eventuell Setzungen auftreten wie im Anfahrbereich des Lastkegels des Dom-Vorderschiffs. Das stellen weitere zwei Probleme dar, die auftreten können. Aber man könnte mit einer neuen Trasse die gesamte Ostbahnhofproblematik völlig entschärfen, wenn man komplett oberirdisch fahren könnte.

Dr. Martin Viereg, Studium der Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Verkehrswirtschaft, Wirtschaftsgeographie, Operations Research; Dissertation zum Thema „Effizienzsteigerung im Schienenpersonenfernverkehr“ (1995). Seit 1991 Geschäftsführer der VIEREGG-RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung, Themenschwerpunkte sind Wirtschaftlichkeit von Schienenverkehrsprojekten, Eisenbahn-Betriebssimulationen sowie Verkehrsplanung im Bereich Grundlagenermittlung bis Vorplanung (Schiene und Straße).

Baugrube Marienhof: Verkehrschaos, Unfallgefahren, Umweltverschmutzung

Es geht auch sicherer und umweltgerechter

RALF PORZIG

Die Deutsche Bahn AG plant seit nunmehr fast 20 Jahren den Bau der 2. Stammstrecke in München mit den drei unterirdischen Haltepunkten Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof. Die DB AG hatte ursprünglich 2005 die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wegen der damaligen Olympia-Bewerbung der LH München für 2016 zugesagt. Ende 2019 – 15 Jahre später – haben zwar einzelne Arbeiten begonnen, aber das Gesamtkonzept ist immer noch nicht endgültig geklärt, weil

- sich die Planung des Hauptbahnhofes entscheidend verändert hat,
- sich die Planung des Ostbahnhofes entscheidend verändert hat,
- plötzlich – nach fast 20 Jahren Planung – ein Rettungstunnel notwendig wurde.

Anvisierter Inbetriebnahme-Termin der 2. Stammstrecke war bisher 2026. Auch dieser Termin ist inzwischen um zwei Jahre auf 2028 verschoben worden – bevor der Rettungstunnel dazu kam und die Planung für den Ost-Abschnitt steht. Auch der Termin 2028 wird damit wieder nicht mehr zu halten sein.

Risiken des oberirdischen Abfuhrkonzeptes

Das bisherige Planungs- und auch Vergabekonzept der DB AG zur Herstellung der Baugrube für den Haltepunkt Marienhof hinter dem Rathaus sieht eine *oberirdische* Abfuhr der Erdaushubmassen mit *40-Tonnen-LKW* über die Straßen der innersten Innenstadt in Richtung Osten zur A 94 vor. Die 40-Tonner sind riesige 12 m lange und über 3 m hohe 5-Achser-Stahlmulden mit Dieselmotoren von 400 bis 500 PS.

Der *gesamte Baugrubenaushub* am Marienhof incl. der Massen für die umfassenden Schlitzwände

beträgt rd. 325.000 m³ Boden, das sind *rd. 650.000 Tonnen Erdreich*.

Die *Abfuhr*route der *vollen* LKW soll vom Marienhof über Pfisterstraße – Hofgraben – Maximilianstraße – Max-Planck-Straße – Maximilianeum – Max-Weber-Platz – Einsteinstraße zur BAB A 94 – Ausfahrt Daglfing gehen (siehe Abb. 1). Die *Anfuhr*route der *leeren* LKW soll umgekehrt über die BAB A 94 – Einsteinstraße – Max-Weber-Platz – Maximilianeum – Max-Planck-Straße – Maximilianstraße – Thomas-Wimmer-Ring – Tal – Sparkassenstraße – Pfisterstraße – Marienhof laufen (siehe Abb. 2).



Abb. 1: Abfahrtroute der Baustellenfahrzeuge von der S-Bahn-Station Marienhof

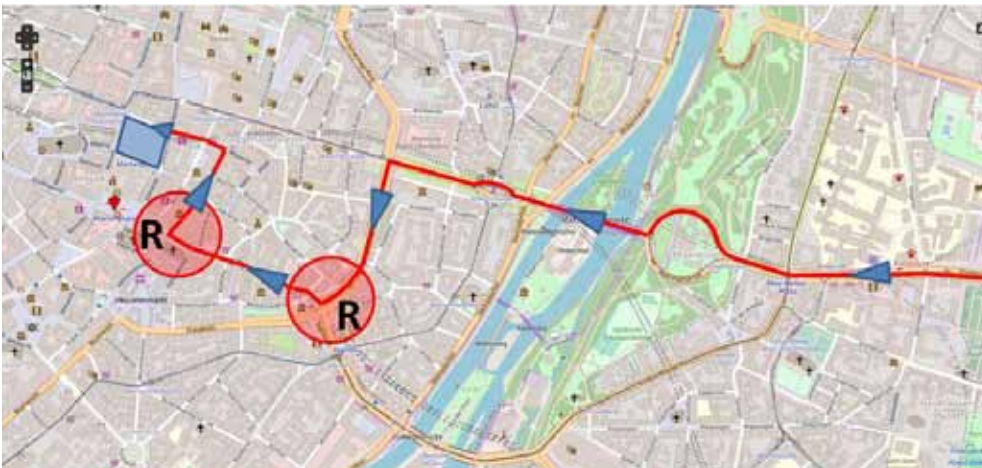


Abb. 2: Anfahrtroute der Baustellenfahrzeuge zur S-Bahn-Station Marienhof
Rot eingezeichnet und mit Richtungspfeilen versehen sind die planfestgestellten An- und Abfahrtrouten. In der Diererstraße dürfen nach Planfeststellungsbeschluss keine Baufahrzeuge verkehren. Der erste Abschnitt der Residenzstraße war als Teil der Abfahrtroute zunächst im Gespräch, wurde aber nicht genehmigt.

Die potenziellen Rechtsabbiege-Unfallstellen sind mit einem roten Kreis und einem R markiert: An der Ecke Pfisterstraße/ Hofgraben kreuzen sich volle und leere 40-Tonner-LKWs und zeitweise zusätzlich leere und volle Betonmischer-LKWs. Hinzu kommt der Stau von 40-Tonnern und Betonmischerfahrzeugen in der Pfisterstraße wegen immer wiederkehrenden Wartezeiten, da weder Aushub noch Betonierarbeiten immer vollkommen im 6 Minuten-Takt ablaufen können. Bei vollem Baubetrieb ist das Chaos vorprogrammiert und damit auch die Unfallgefahr.

Gefordert wird von der DB AG eine Aushub- und damit auch Abfuhrleistung von 900 m³ pro Tag. Das entspricht 90 vollen 40-Tonnern und 90 leeren 40-Tonnern pro Tag. In Summe sind das dann 77.000 Fahrten mit 40-Tonnern – 38.500 Abfahrten und 38.500 Anfahrten durch das Herz von München.

Das bedeutet bei Annahme eines ungestörten 10-Stunden-Arbeitstages eine Belastung der Innenstadt durch die 40-Tonner rd. alle 3 Minuten, alle 6 Minuten im Wechsel ein voller und ein leerer. Von der Projektleitung DB AG bisher nicht darüber berichtet, kommen zu diesen 77.000 40-Tonnern noch rd. 20.000 Beton-Mischerfahrzeuge und für die Bewehrung der Stahlbetonbauten nochmals rd. 1.500 Schwertransporter, die bei diesem Konzept die Baustelle zeitweise parallel zu den Aushubarbeiten anfahren müssen.

Zusammengenommen sind das dann 60.000 Abfahrten und 60.000 Anfahrten vom Marienhof durch die Innenstadt und retour. Auf diesen Routen gibt es 3 gefährliche Rechtsabbiegungen:

- Ecke Hofgraben zur Maximilianstraße,
- Ecke Altstadttring ins Tal,
- Ecke Tal zur Sparkassenstraße.

Diese 3 Rechtsabbieger multipliziert mit den 60.000 LKW-Fahrten ergeben ein vorprogrammiertes Gefahrenpotenzial von 180.000 möglichen Unfällen mit Fußgängern, Radfahrern und seit neuestem auch E-Rollerfahrern.

Auf den Hin- und Rückfahrten sind insgesamt 27 Ampelanlagen zu passieren. Rund 50 Prozent der Fahrrouten sind nur einspurig befahrbar mit gleichzeitigen Fahrrad- und E-Rollerfahrern am rechten

Rand der Straßen. Allein der Anteil der Fahrradfahrer am Straßenverkehr in der Münchner Innenstadt hat in diesem Jahr einen Anteil von fast 20 Prozent erreicht – und das mit steigender Tendenz.

Immer wieder wird in den Tageszeitungen über schreckliche Unfälle von Fahrradfahrern und Fußgängern beim Überholen und Abbiegen von LKWs berichtet (siehe Abb. 3).

In München sind von der Polizei geschätzt täglich 300.000 Fahrradfahrende unterwegs – Tendenz steigend. Dazu kommen die wesentlich schnelleren E-Tretroller, die die Unfallgefahren mit rechtsabbiegenden LKWs noch drastisch erhöhen werden. Diese Unfallzahlen resultieren aus dem LKW-Verkehr mit „normalen“ LKWs. Zusätzlich zu diesem Verkehr plant die Projektleitung der DB AG weitere 120.000 Fahrten mit 40-Tonnern und Betonmischem nur zur

Mai 2018	SZ	Mädchen von LKW getötet
8.8.2018	SZ	Laster schleift Kinderwagen mit
23.10.2018	SZ	Kind von LKW überrollt und getötet
22.5.2019	SZ	Junge von LKW getötet
1.6.2019	SZ	Weißer Fahrräder als Mahnmal
10.8.2019	SZ	Bereits 1.523 Fahrrad-Unfälle
22.8.2019	SZ	LKW schleift Radfahrer mit
22.8.2019	ZDF	2019 bereits 158 tote Radfahrer
9.10.2019	web	Junge von LKW überrollt
19.10.2019	SZ	Mädchen unter LKW eingeklemmt

Abb. 3: Unfälle mit LKWs

Ent- und Versorgung der Baustelle Marienhof.

Es ist kaum vorstellbar, dass ein solches Logistikkonzept von einem Kenner der Münchner Innenstadt entwickelt worden ist. Man muß sich nur an die Ecke Tal und Sparkassenstraße stellen und den überbordenden Fußgängerstrom mit den dazwischen kurvenenden Radfahrern/innen beobachten. Da kommen kaum die Taxis durch. Unfälle mit den riesigen LKWs sind vorprogrammiert. Das gleiche gilt auch für die Unfallgefahren in der einspurigen Maximilianstraße, der Einsteinstraße und dem Tal. Die Stadtverwaltung will die Innenstadt – Tal und Maximilianstraße – in Zukunft autofrei gestalten, und gleichzeitig sollen von der DB AG geplant 60.000 LKWs diesen Bereich zusätzlich mit allen seinen Gefahren belasten dürfen.

Provozierte Umweltbelastungen durch das oberirdische Logistikkonzept

Zu diesem bei dieser Planung unvermeidlichen Unfallszenario kommt noch die verursachte Umweltbelastung durch die 40-Tonner und die Betonmischfahrzeuge. Die Entfernung vom Marienhof bis zur geplanten Zwischenlagerfläche auf DB-Gelände im Münchner Osten beträgt rd. 10 km, damit fällt allein für die 40-Tonner eine Gesamtfahrstrecke von 770.000 km an.

Nach einer Tabelle des Umweltbundesamtes (UBA) Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr führen diese Schwerlasttransporte allein durch die 40-Tonner zu einer Umweltbelastung von

- 2,4 Milliarden Gramm Treibhausgase
- 2,1 Millionen Gramm Kohlenmonoxid
- 0,9 Millionen Gramm Flüchtige Kohlenwasserstoffe
- 5,9 Millionen Gramm Stickoxide
- 69 Tausend Gramm Feinstaub.

Da die Umweltverschmutzung in der Regel in Mikrogramm angegeben wird, müssen diese Massen noch einmal mit 1 Million multipliziert werden, um sich die Dimension dieser geplanten Umweltverschmutzung klar zu machen.

Die Werte des Umweltbundesamtes basieren auf den gemittelten Werten aus dem Schwerlast-Fernverkehr. Der innerstädtische LKW-Verkehr dagegen

führt wegen der vielen Stopps – verursacht durch Ampelanlagen – zu wesentlich höheren Werten. Nach Studien der Uni Heidelberg liegen die Emissionswerte im Stadtverkehr um den Faktor 3 bis 4 höher als im normalen Fernverkehr. Beispielfhaft hier nur der Wert für die Treibhausgase, verursacht durch die 40-Tonner nach der UBA-Tabelle multipliziert mit dem gemittelten Faktor 3,5 für den Innenstadverkehr in Mikrogramm:

8,2 Milliarden Mikrogramm =

8.200.000.000.000.000 Mikrogramm Treibhausgase

Dazu kommen dann noch die Emissionen, verursacht durch die Betonmischfahrzeuge, deren Fahrstrecken ähnlich groß sein werden.

Die bei Güterverkehr auf der Schiene verursachten Emissionswerte sind nach der UBA-Vergleichstabelle dagegen um den Faktor 3 bis 11 mal geringer.

Diese zwangsläufig mit dem bisherigen Logistikkonzept der DB AG einhergehenden Umweltbelastungen und auch die dadurch vorprogrammierten Unfallgefahren resultieren allein aus dem bisher vorgesehenen baubetrieblichen Ablauf der Herstellung der 2. Stammstrecke mit den Tunneln und ihren unterirdischen Bahnhöfen.

Die DB AG plant seit rund 20 Jahren, zuerst die Baugruben für die unterirdischen Bahnhöfe herstellen zu lassen und erst später mit dem Vortrieb der Tunnelröhren zu beginnen. Diese Planungen hatten damals offensichtlich nur das Ziel, schnell mit der Baugrube Marienhof zu beginnen und die Tunnelstrecken auch nur bis zum Marienhof aufzufahren, um vollendete Tatsachen zu schaffen, da damals die Baugenehmigung des Bauloses vom Marienhof bis zum Ostbahnhof noch völlig ungeklärt war. Aber heute sind die Baugenehmigungen vorhanden – allerdings mit der Einschränkung, dass sich zwischenzeitlich wieder Änderungen gegenüber der genehmigten Planung ergeben haben.

Die Situation am Hauptbahnhof hat sich wegen der zu integrierenden U9 wesentlich geändert, und zusätzlich zu den beiden Tunnelröhren muss jetzt noch ein dritter, im Durchmesser kleinerer Rettungstunnel aufgefahren werden. Die Lage des Haltepunktes Ostbahnhof soll sich zudem von Nähe Orleansplatz auf die andere Seite des bestehenden Ostbahnhofs in die Friedenstraße verschieben.

Diese gravierenden Änderungen führen zwangsläufig zu längerer Bauzeit und zu höheren Baukosten. Wer anderes erwartet oder propagiert, hat entweder keinen Einblick in solch komplexe Bauabläufe oder die Öffentlichkeit soll bewußt nicht vollständig informiert werden.

Mit diesen Änderungen, die vom Eisenbahnbundesamt (EBA) erst noch genehmigt werden müssen, hat sich die Planungssituation komplett geändert.

Dazu kommt noch der personelle Wechsel in der Gesamtprojektleitung bei der DB AG (s. Seite 4). Mit dieser Zäsur und dem heutigen Wissens- und Genehmigungsstand ist eine *Umstellung* dieses damals vielleicht zwangsläufig so *geplanten Bauablaufs* auf die heutigen Gegebenheiten für das Gesamtbauvorhaben möglich und auch notwendig. Vor 15 Jahren hatte der Umweltschutz noch nicht die herausragende Bedeutung wie heute, und der individuelle Fahrradverkehr in der Stadt spielte auch noch eine geringere Rolle.

Sicherere und umweltgerechtere ALTERNATIVE zum bisherigen Logistikkonzept

Die DB AG muß dazu nur von ihrem Konzept der oberirdischen Entsorgung durch die Innenstadt abrücken und den Baugruben-Aushub der Haltestelle Marienhof *unterirdisch* mit Selbstentlade-Waggons über Gleis abfahren lassen.

Durch den jetzt zusätzlich geforderten Rettungstunnel ist diese unterirdische Entsorgungsvariante nochmals einfacher geworden. Dieser Rettungstunnel muß nur in einem Zuge von der Donnersberger Brücke im Westen bis zum Ostbahnhof im Osten hergestellt werden.

Um den Baugrubenaushub in den Rettungstollen zu befördern, muß nur vom jetzigen Aushubniveau der Baustelle Marienhof ein Schacht bis auf die Firste dieses Tunnels abgeteuft werden. Die *Aushubmassen* werden dann über diesen Schacht in Selbstentlade-Waggons der DB geworfen und *über Gleis abgefahren*. Damit kann die komplette LKW-Abfuhr der Erdmassen durch die Innenstadt vermieden werden. Über den Tunnel und den Schacht können aber auch die Betonversorgung für die notwendigen Zwischendecken zur Schlitzwandaussteifung und die späteren Einbauten des Bahnhofs bewerkstelligt werden. Damit wird auch ein Großteil der sonst notwendigen Betonmischerfahrten durch die Innenstadt vermieden.

Alle oben aufgeführten *Beeinträchtigungen* und damit verbundenen *Gefahren* durch den *oberirdischen Ab- und Antransport* durch die Münchner Innenstadt könnten damit fast zur Gänze vermieden werden.

Dieses Alternativ-Konzept zum von der DB AG bisher geplanten Bauablauf wurde bereits Ende 2005 zur Patentreife entwickelt, beim Europäischen Patentamt eingereicht und von diesem auch anerkannt. Dieses patentierte Bauverfahren mit der Bezeichnung *Verfahren zur umweltschonenden Herstellung unterirdischer Bahnhöfe von S-Bahnen u. dgl.* (Abb. 4) wurde Verantwortlichen bei der

DB AG bereits 2006 vorgestellt. Es wurde damals abgelehnt, weil es offenbar nicht opportun erschien zur vorrangigen Herstellung der Baugrube Marienhof zur Schaffung von Tatsachen wegen der damaligen Haidhauser Proteste gegen die 2. Stammstrecke.

Die Lage heute ist eine völlig andere wie oben ausgeführt. Dazu hat sich auch die DB AG den Forderungen der Haidhauser Bürgerinnen und Bürger angepasst und umgekehrt. Das vorrangige Ziel aller am Projekt Beteiligten – Bürger, DB AG, Landeshauptstadt München, Freistaat, Planer und Ausführende – muß doch sein, *vorausschauend Unfälle* und *Umweltschäden* mit größter Anstrengung zu *verhindern* oder auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die bisherige Gesamtprojektleitung hat aufgebaut auf dem alten Stand der damaligen Planung von 2002/2003. Damit war bisher Maxime die oberirdische Ent- und Versorgung der Baustelle Marienhof mit allen ihren massiven Eingriffen in Verkehr und Umwelt. Die neue Gesamtprojektleitung ist aufgerufen, im Zusammenhang mit den geänderten Planungen – Hauptbahnhof/ U9, Rettungstunnel und Ostbahnhof – auch ein ungefährliches und umweltschonendes *unterirdisches Logistikkonzept* umsetzen zu lassen.

Die bisher von der Presseabteilung der DB AG gegen das *alternative unterirdische Logistikkonzept* vorgebrachten (falschen) Gründe waren offensichtlich nur dem Motiv geschuldet, die bis dahin existierenden Planungen und auch Vergaben nicht zu diskreditieren. Diese Argumentation ist aber wegen der o. a. gravierenden Änderungen nunmehr nicht mehr notwendig. Es würde durch die unterirdische Logistik kein zusätzlicher Zeitverzug entstehen gegenüber dem Zeitverzug, der durch die drei gravierenden Änderungen ohnedies anfallen wird. Auch die bisher veröffentlichten Budgetkosten werden sich eher geringer darstellen lassen.

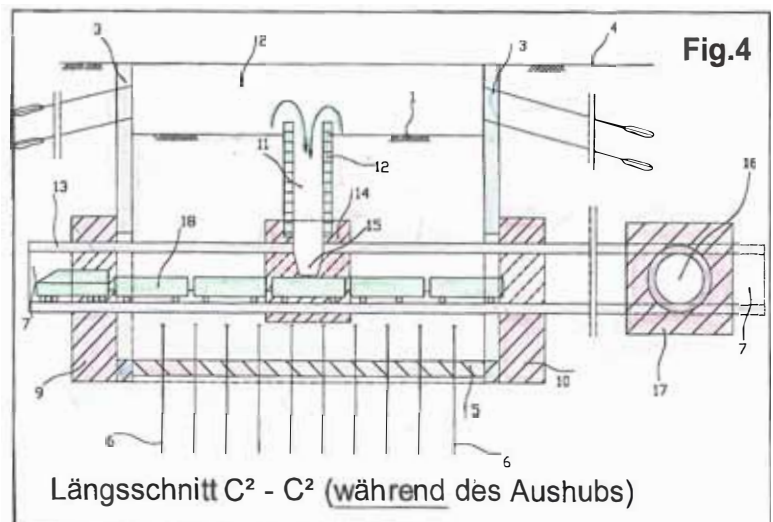


Abb. 4: Patentierte Aushubkonzept – Längsschnitt der Baugrube

Bei dem *alternativen unterirdischen Logistikkonzept* würden die Tunnelvortriebsmaschinen (TVM) die rd. 7 km Tunnel *in einem Zuge von West nach Ost* auffahren und *unversehrt* in der Ausfahrgrube an der Friedenstraße wieder ausfahren. Diese TVM sind riesige Maschinen von bis zu 150 m Länge und einem Gewicht von 1.200 bis 1.500 Tonnen. Neue TVM dieser Größenordnung haben Marktpreise von 15 bis 20 Millionen Euro.

Im *bisherigen oberirdischen Logistikkonzept* der DB AG dagegen ist eine wesentliche teurere Einsatzvariante mit teilweiser Zerstörung der Maschinen geplant. Die Vortriebsmaschinen fahren zuerst nur die rd. 3,5 km Tunnel vom West-Portal an der Donnersberger Brücke bis zum Marienhof auf. Dann müssen die teuren Bohrköpfe zerstört werden, da sie im Durchmesser rd. 70 bis 80 cm größer sind als die Innendurchmesser der mit Stahlbeton-Tübbingens gesicherten Tunnel. Anschließend können hier sog. Nachläufer teildemontiert und zum Westportal zurückgezogen werden. Am Westportal werden die Vortriebsmaschinen dann in ihre Einzelteile zerlegt. Diese Arbeiten dauern bis zu 3 Monate im Tag- und Nacht-Betrieb. Dann müssen die Einzelteile mit Schwerlast-Tiefladern vom West- zum Ost-Portal am Ostbahnhof transportiert werden. Dort müssen sie wieder mit neuen Bohrköpfen ausgerüstet werden, um anschließend den Tunnelvortrieb vom Osten bis zum östlichen Ende des Marienhofs voranzutreiben. Nach Erreichen des Marienhofs wiederholt sich dann der gleiche Demontage-Vorgang wie im West-Abschnitt.

Die *Mehrkosten* für diese beiden Teilvortriebe von je rd. 3,5 km gegenüber dem Vortrieb in einem Zuge über die gesamte Tunnellänge von 7 km liegen bei *mindestens 20 Millionen Euro*.

Vorteile des unterirdischen Logistikkonzepts mit Gleisbetrieb gegenüber dem oberirdischen LKW-Betrieb durch die Innenstadt

- Drastische Reduzierung des Baustellenverkehrs vom und zum Marienhof;
- Vermeiden von Unfällen mit Schwerlast-LKWs und Betonmischfahrzeugen;
- 90 Prozent Reduzierung von Lärm, Dreck und Abgasen;
- Erneute Planfeststellungen wegen der o.a. Änderungen werden leichter akzeptiert;
- Der Baugrubenaushub kann beschleunigt im 24-h-Betrieb an 7 Tagen unter dem Schutz des Deckels durchgeführt werden;
- Der Großteil der Materialtransporte für die Herstellung des Bahnhofs kann ebenfalls über den Tunnel und den Schacht erfolgen.



FOTO © KLAUS BÄUMLER

Abb. 5: Die Baustelle am Marienhof

Unter Einbeziehung aller Randkosten (Prozesse, Entschädigungen, Straßen- und Schienenschäden, Reinigungskosten, Behinderungen etc.) – besonders aber der vorgenannten Maschinenkosten – ist diese *unterirdische Logistikkonzept* eher *kostengünstiger* als die bisher geplante, durch die Änderungen aber obsolet gewordene oberirdische. Auch die Bauzeit kann dadurch sogar verkürzt oder zumindest eingehalten werden – unter der Prämisse, dass die Gesamtprojektleitung die sowieso erforderlichen Planfeststellungsanträge engagiert angeht. Das Genehmigungsverfahren für den Rettungstunnel muß dazu nur vorrangig angegangen werden.

Der größte Vorteil aber, der gar nicht hoch genug in Euro aufgewogen werden kann, ist die absolute Reduzierung der Unfallrisiken durch die rechtsabbiegenden 40-Tonnen-LKWs. Wenn es ein Konzept gibt, dieses Risiko zu verhindern, dann *MUSS* es auch eingesetzt werden. Kein Logistikkonzept, aber auch überhaupt kein Kosten- oder Terminargument ist es wert, dass Menschenleben dabei oder sogar dadurch gefährdet werden. Dieser Verantwortung muß sich jeder Entscheidungsträger bei der DB AG, dem EBA, dem Freistaat, der LH München, den Planern und den ausführenden ARGen stellen.

Die neue Gesamtprojektleitung der DB AG ist deshalb aufgerufen, dieses *unterirdische Logistikkonzept* zur Grundlage ihres geänderten Planfeststellungsantrages zu machen. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hätte bereits 2009 diesem Konzept zugestimmt, wenn es die DB AG zur Grundlage ihres Antrages gemacht hätte.

Abschließender Hinweis: Diese Abhandlung hat sich nur auf den Marienhof konzentriert. Selbstverständlich gelten die gleichen Randbedingungen auch für die Herstellung der Haltepunkte Hauptbahnhof und Ostbahnhof. Auch dort kann/muss das unterirdische Logistikkonzept geplant zum Zuge kommen.

Ralf Porzig ist Dipl.-Bauingenieur, er leitet das RPI Beratende Ingenieure in Feldkirchen. Er ist Sachverständiger des Deutschen Beton- und Bautechnik Vereins e.V.

Taktlos?

Immer schlechtere Takte für immer mehr Einwohner

BERTHOLD MAIER

Der Münchner S-Bahn kommt eine wesentliche Rolle für die Stadt und die umweltfreundliche Gestaltung des Pendlerverkehrs im Großraum München zu. Auch wenn sich das Einwohnerwachstum in Stadt und Region München abschwächen sollte, ist ein Ausbau der S-Bahn unumgänglich, um möglichst viel MIV (motorisierten Individualverkehr) auf den ÖPNV (öffentlichen Personennahverkehr) zu verlagern. Derzeit beträgt der Anteil der S-Bahn am Stadt-Umland-Verkehr etwa ein Drittel, was definitiv zu gering ist.

Es sieht aber nicht so aus, als ob dieser Sachverhalt die Verantwortlichen bei Bahn und Freistaat zu entsprechendem Handeln veranlasst. Auf den ersten Blick könnte der Bau des S-Bahn-Tiefentunnels als Ausbau des ÖPNV missverstanden werden. Eine Betrachtung der Entwicklung der S-Bahnplanungen zweigt aber, dass dem nicht so ist.

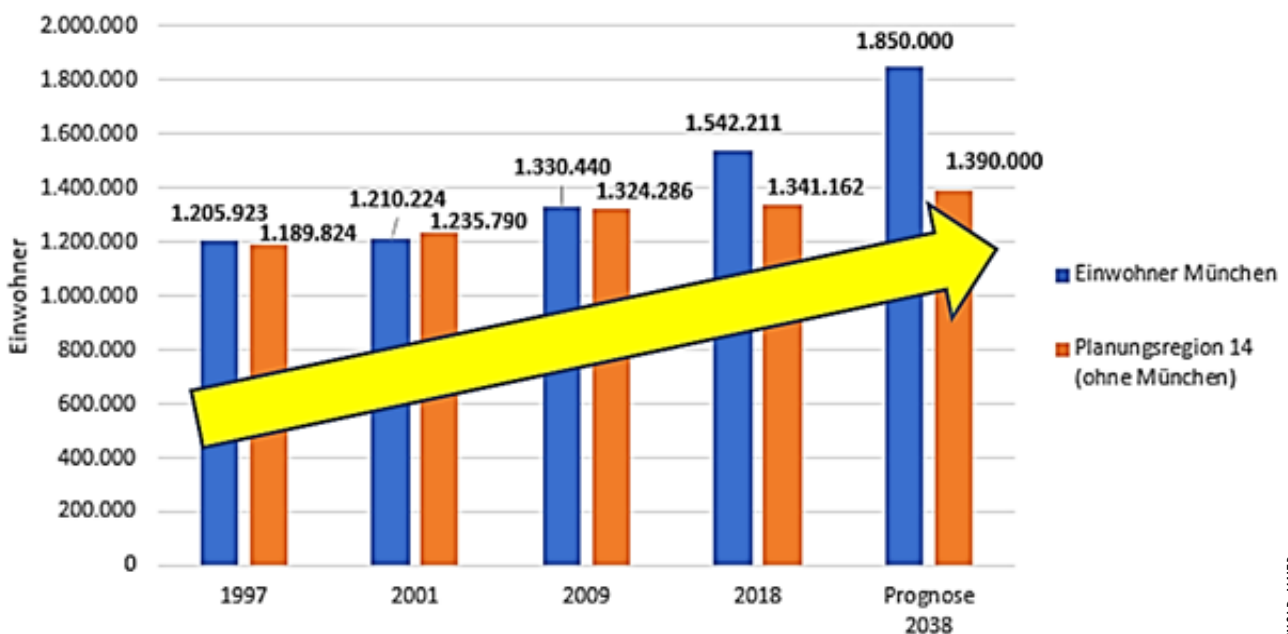
Die untenstehende Grafik zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahlen in der Region München seit 1997. Wenig überraschend ist ein stetiges Wachstum erkennbar.

den die Ausbaupläne für die S-Bahn immer weiter reduziert:

2001 gab es erste Überlegungen, auf den 10-Minuten-Takt zu verzichten. 2009 wurde definitiv entschieden, auf den Ausbau der Außenstrecken zu verzichten. Derzeit ist lediglich der Ausbau der Strecke Pasing – Eichenau sowie ein zweites Gleispaar zwischen Zamdorf und Johanneskirchen angedacht. Somit kann nur ein 15-Minuten-Takt angeboten werden.

Für die Einführung des 10-Minuten-Taktes sind

Einwohner in Stadt und Region München



Grafik: Berthold Maier, München

Quellen: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Statistik/Rev-likenz.html>

http://www.landesentwicklung.bayern.de/Readmin/user_upload/Landesentwicklung/Dokumente_und_Cover/Raumbeobachtung/Revolutionen/Tab_1.1.3_Rev-entwicklung_seit_1960_nach_LFP_GK_u_Rev.xls

Nun wäre anzunehmen, dass dem Wachstum der Einwohnerzahlen eine entsprechende Entwicklung beim S-Bahn-Angebot entspricht. Oder mit anderen Worten, dass die S-Bahn im Jahre 2018 ein besseres Angebot liefert als in den 1990ern. Dies ist aber nicht der Fall.

Während die Einwohnerzahlen in München und dem Umland in den letzten 30 Jahren anstiegen, wer-

eigene S-Bahn-Gleise auf den Außenstrecken unumgänglich.

Die Ursache der Planungsentscheidung „Kein Ausbau der Außenstrecken“ liegt vermutlich in den hohen Kosten des Tiefentunnels begründet – der Bau des Tiefentunnels verursacht so hohe Kosten, dass schlicht und ergreifend keine Mittel für den Ausbau der Außenstrecken bereit gestellt werden können.

FOTO © BERTHOLD MAIER

Jahr	Planungsziel beim S-Bahnausbau
1997	10 Minutentakt geplant mit Ausbau der Außenstrecken
2001	Im Rahmen der Tieftunnelplanung erste Überlegungen zum 15 Minutentakt
2009	15 Minutentakt definitiv als Planungsgrundlage ausgewählt. Dies folgt aus der Prämisse, dass nur der Tieftunnel gebaut, aber keine Außenstrecken ausgebaut werden sollen. Kein Ausbau der Außenstrecken heißt: Mischverkehr (zwischen S-Bahn und anderen Zügen) auf den Außenstrecken – dadurch erhöhte Störanfälligkeit
2018	20 Minutentakt als langfristiges Ziel in der Koalitionsvereinbarung CSU – Freie Wähler.

dazu vor, ob und wann die S-Bahn auf den Außenstrecken im 10-Minuten-Takt verkehren soll. Es gibt also keinerlei positive Perspektive für den Ausbau der Münchner S-Bahn.

Es ist völlig unklar, wie auf diese Weise der ÖPNV-Anteil erhöht und im Verkehr CO₂-Emissionen eingespart werden können.

Dem Wachstum der Einwohnerzahlen steht also ein geplant immer schlechteres S-Bahn-Angebot gegenüber. Es liegt keinerlei Aussage der Bahnoffiziellen

Berthold Maier ist Leiter des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum

S-Bahn-Ausbau JETZT! Chance für München Sofortprogramm und Vision 2050

WOLFGANG HESSE

Seit dem offiziellen „Spatenstich“ im April 2017 wird das Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke München“ von der Deutschen Bahn (DB) mit Finanzierung durch die Bayerische Landesregierung, den Bund sowie mit Unterstützung der Landeshauptstadt München vorangetrieben. Mit den umfangreichen Planänderungen vom Sommer 2018 (betreffend die Stationen Hauptbahnhof und Marienhof) sowie vom Juli 2019 (betreffend den Ostabschnitt durch Haidhausen und die Station Ostbahnhof) ist eine neue Lage entstanden. Für diesen östlichen Planungsabschnitt (PFA 3) ist ein neues Planfeststellungsverfahren notwendig, das nach eigenen Angaben der DB mindestens 2 ½ Jahre, nach bisherigen Erfahrungswerten eher 3 bis 4 Jahre oder länger in Anspruch nehmen wird. Dies gilt nach Ansicht von Fachleuten eigentlich auch für die weiteren, fast ebenso gravierenden Änderungen am Hauptbahnhof (mit der Verschiebung des S-Tiefbahnhofs um ca. 100 Meter nach Westen) und Marienhof. Die DB meint allerdings, darauf verzichten zu können. Weiterhin wird sich die Inbetriebnahme nach DB-Angaben wegen der Planänderungen bis mindestens ins Jahr 2028 verzögern.

Münchner Schnellbahnnetz JETZT für die Zukunft planen!

Damit steht das Projekt eines neuen Innenstadt-Tunnels an einer Zäsur und am Beginn einer notwendigen Überarbeitungsphase, die als Chance genutzt werden sollte, um die Ziele beim Ausbau des Schnellbahnnetzes grundsätzlich zu überdenken, darauf aufbauend eine Vision für ein Netz für das Jahr 2050 zu entwickeln und daraus die richtigen Prioritäten für die konkreten Ausbaumaßnahmen vor Ort abzuleiten.

Damit die nun geplanten baulichen Veränderungen am Tunnel und an den Bahnhöfen hier nicht im Detail diskutiert werden, verweise ich auf die Beiträge von Martin Runge und Martin Vieregk in dieser

STANDPUNKTE-Ausgabe. Zumindest im östlichen Abschnitt sind wohl gewisse Verbesserungen und Erleichterungen erkennbar. Auch der grundsätzliche Sinn des Projekts soll hier – obwohl nach wie vor größte Zweifel angebracht sind – nicht erneut in Frage gestellt werden. Allerdings ist es notwendig, die gegenwärtige Münchner S-Bahn-Zukunftsplanung nochmals in ihrer Gesamtheit zu überdenken und dabei die nach wie vor verbliebenen konzeptuellen Schwächen in den Fokus zu nehmen.

Diese betreffen:

- das Betriebskonzept für das zukünftige S-Bahnnetz mit seiner fatalen Abkehr vom früher immer geplanten und versprochenen 10-Minuten-Takt

zugunsten eines schon jetzt unzureichenden 15-Minuten-Takts,

- den geplanten Mischverkehr, bei dem sich sogenannte „Express-S-Bahnen“ (s. Kasten) mit den „normalen“ S-Bahn-Zügen die Gleise teilen sollen,
- die geplante Nicht-Eignung des neuen Tunnels für Regionalzüge,
- die Vernachlässigung der vorhandenen Eisenbahn-Ringstrecken als Tangentialverbindungen und die daraus resultierende Zentrums-Fixierung des Öffentlichen Verkehrs, sowie – *last not least* –
- die falschen Prioritäten, die mit der zeitlichen Vornahme des umfangreichsten, teuersten und ca. 10 Jahre lang nur Belastungen bringenden Projekts gesetzt werden sollen.

Betriebskonzept muss dringend überarbeitet werden

Vergegenwärtigen wir uns dazu die wichtigsten Eckpunkte des für 2028 (ehemals: 2026) vorgesehenen Schnellbahnbetriebs (vgl. Abb. 1):

- Auf der 1. Stammstrecke sollen nur noch 5 Linien (bisher 7), davon 3 Linien im 15-Minuten-Takt, 2 Linien im 20-Minuten-Takt (davon eine in Spitzenstunden alle 10 Minuten) verkehren. Auf der 2. Stammstrecke sind 2 „Normal“-Linien im 15-Mi-

Express-S-Bahnen

In der offiziellen Planung zur „2. Stammstrecke“ sind auf einigen S-Bahn-Außenstrecken sogenannte „Express-S-Bahnen“ (XS) vorgesehen. Diese Linien – für die das Wagenmaterial noch nicht bekannt ist – sollen die meisten Zwischenstationen auslassen, aber großenteils im Mischverkehr mit den „normalen“ S-Bahnzügen verkehren. Um überhaupt genügend „Lücken“ im Fahrplan für diese schnelleren Züge zu finden, hat man statt eines 10/20-Minuten-Takts einen 15-Minuten-Takt vorgesehen. Dieser soll aber wiederum nicht für alle Linien gelten, sondern für die S2 (Petershausen – Erding) und für die S7 (Wolfratshausen – Kreuzstraße) nicht. Das würde zu einem Nebeneinander von 3 Takten führen: Takt 30 für XS-Bahnen, Takt 20 für „alte“ S-Bahnen S2 und S7, Takt 15 für die übrigen Linien.

- nuten-Takt und 4 „Express“-Linien im 30-Minuten-Takt vorgesehen. Das sind 18 Züge (in der Spitzenzeit: 21) auf der 1. Stammstrecke sowie 16 Züge auf der 2. Stammstrecke, also gegenüber den zur Zeit möglichen (und in der Spitze gefahrenen) 30 Zügen gerade einmal vier (oder 13 %) mehr.
- Es wird kein einziger neuer S-Bahn-Standort im (Tarif-) Innenraum erschlossen, und abgesehen von einigen neuen Express-Direktverbindungen kommt keine neue Direktverbindung zustande. Vielmehr schafft die unausgewogene Aufteilung

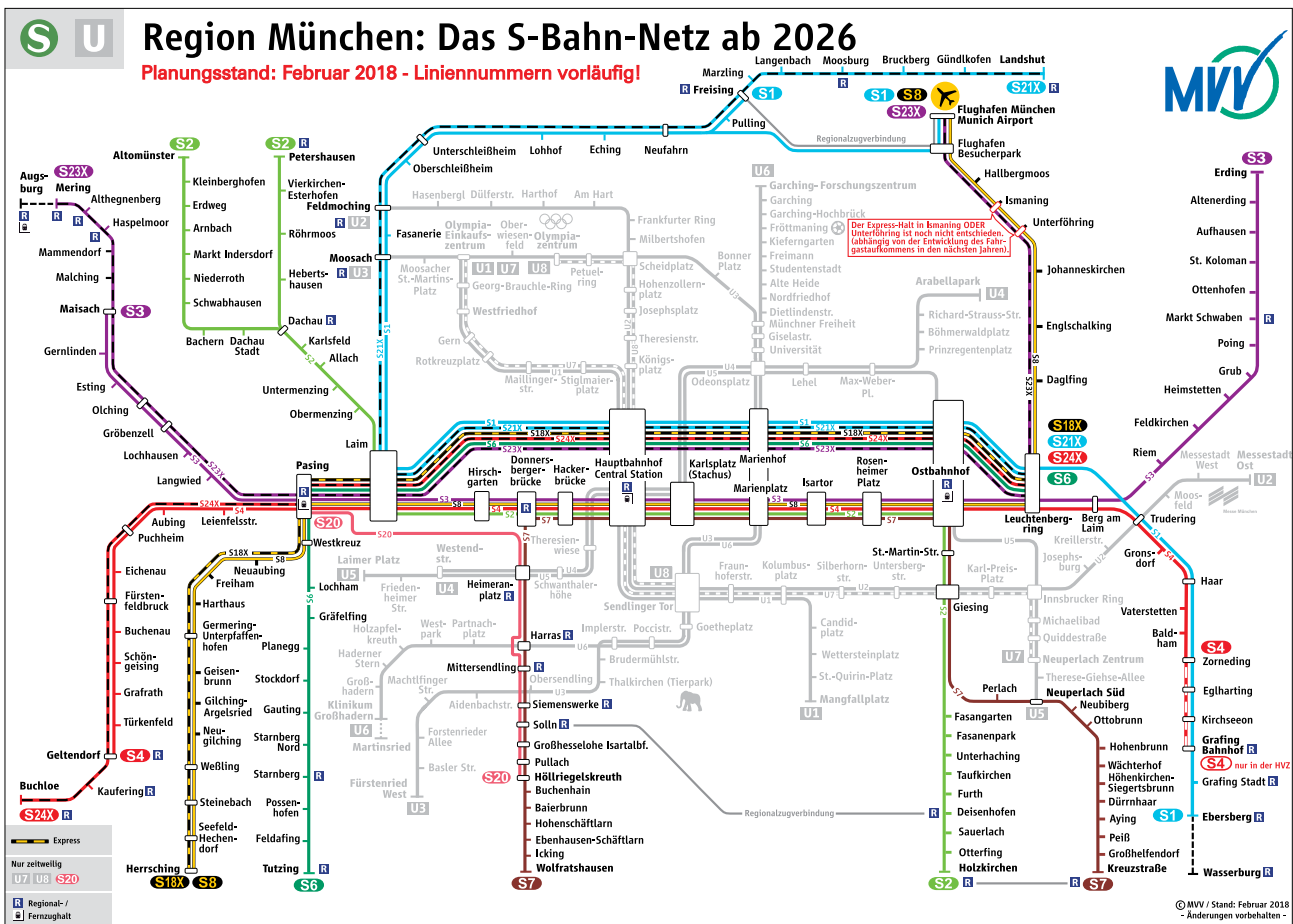


Abb. 1: Vom Münchner Verkehrsverbund (MVV) geplantes Schnellbahnnetz ab 2028 (ehemals 2026)

der Linien auf die beiden Tunnelstrecken viele neue Umsteigezwänge, Zeitverluste und Unbequemlichkeiten für die Fahrgäste. So sind z.B. die Innenstadt-Unterwegsbahnhöfe von Hirschgarten bis Rosenheimer Platz für Fahrgäste der S1 Nord und der S6 nicht mehr ohne Umsteigen auf S-Bahnen der alten 1. Stammstrecke zu erreichen.

„Express-S-Bahnen“ im Mischverkehr sind Takt-Killer und Störungsquelle

- Haupt-Ursache für den geplanten Verzicht auf einen 10-Minuten-Takt sind die „Express-S-Bahnen“ in der jetzt vorgesehenen Form. Denn sie sollen auf den Außenstrecken im Mischverkehr mit den „normalen“ S-Bahnen verkehren, was unweigerlich ein Ausdünnen des Takts auf 15 Minuten nach sich zieht.
- Abgesehen von den gravierenden negativen Auswirkungen auf die gesamte Netzqualität wird damit auch ein „auf Kante genähter“ Fahrplan erzwungen – eine dauerhafte Quelle für Störungen und Verspätungen.
- Die bereits jetzt (zum Teil schon auf eigenen Gleisen) verkehrenden *Regionalbahnen* der DB und anderer Verkehrsunternehmen, die wie in anderen großstädtischen Verkehrssystemen (z.B. in Berlin oder Hamburg) die „Express“-Funktion übernehmen könnten, werden im gegenwärtigen Konzept nicht berücksichtigt und sollen auch keinen Platz im neuen Tieftunnel bekommen.

Falsche Prioritäten verhindern zeitnahe Lösungen

Viele dringend benötigte und lange überfällige Ausbauten und Verbesserungen im S-Bahnnetz sind nach wie vor nicht vorgesehen, sollen also mindestens um ein weiteres Jahrzehnt in die Zukunft verschoben werden. Dazu gehören unter anderem:

- Die überlasteten bzw. ungenügend ausgestatteten Außenstrecken wie die S1 Nord (Freising/ Flughafen), S4 West (Fürstenfeldbruck), S2 Ost (Markt Schwaben) oder die *ingleisige* S7 Ost (Aying-Kreuzstraße), für die erst kürzlich – ein Skandal! – wieder nur eine eingleisige Brücke über die Autobahn München-Salzburg errichtet wurde.
- Die vorhandenen Gleise der Ringstrecken (Süd- und Nordring) sind weiter nicht für eine S-Bahn-Nutzung vorgesehen. Dabei könnte der Südring wichtige Bypass-Funktionen für die 1. Stammstrecke, z.B. bei Störungen oder allfälligen Wartungsarbeiten erfüllen. Selbst mit zunächst nur einer Station (z.B. am Heimeranplatz oder an der Poccistraße) könnten mit Umstieg auf die U-Bahn attraktive Ausweichrouten zwischen Pasing und Ostbahnhof eröffnet werden. Eine Öffnung des

Nordrings (der schon 1972 zu den Olympischen Spielen für die S-Bahn betrieben wurde) würde attraktive Direktverbindungen zu den Gewerbegebieten im Münchner Norden (z.B. zu BMW/FIZ an der Knorrstraße) schaffen.

- Am Knotenpunkt Harras ist auch in Zukunft kein Halt der dort durchfahrenden S20 vorgesehen, obwohl er mit ein paar Weichenverbindungen leicht zu schaffen wäre. Ähnliches gilt für viele weitere kleinere, relativ schnell zu bewerkstelligende Maßnahmen.

Leitsätze für den Bahnausbau in und um München

Ehe man nun, nach mehreren in Sackgassen gemündeten Planungsversuchen erneut versucht, mit hektischen Umplanungsmaßnahmen vergeudete Zeit wieder aufzuholen, sollte man die jetzt notwendige Überarbeitungspause als Chance nutzen, um Leitideen sowie eine Vision für ein Netz für das Jahr 2050 zu entwickeln und die Ziele und Prioritäten beim weiteren Ausbau des Schnellbahnnetzes daran auszurichten.

Aus unserer Sicht muss sich der weitere S-Bahnausbau an folgenden Leitsätzen orientieren:

- Oberstes Ziel ist der 10-Minuten-Takt im gesamten S-Bahnnetz. Selbst dort, wo zur Zeit noch kein ausreichender Bedarf dafür besteht oder andere Gründe einer sofortigen Umsetzung entgegenstehen, sollte die mittel- bis langfristige Option dafür offengehalten und auf keinen Fall verbaut werden.
- Die Schnellbahn-Angebote von U-, S- und Regional- [„R“-]-Bahnen (s. Kasten) müssen aufeinander abgestimmt und hochgradig verknüpft sein, sie sollen nicht in Konkurrenz miteinander stehen sondern synergetische Effekte erzeugen, um die dramatisch wachsenden Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Das gilt im Besonderen für den S- und R-Bahnverkehr. Die jetzt schon existierenden R-Bahnen sind die natürlichen „Express-S-Bahnen“, müssen aber auf eigenen Gleisen geführt und in diesem Sinne systematisch ausgebaut werden. Für ihre Durchbindung im Innenstadtbereich

Regionalbahn

Die DB fährt auf vielen S-Bahn-Außenästen eigene *Regionalzüge* zu z.T. weiter entfernten Zielen wie z.B. Augsburg – Ulm oder Rosenheim – Salzburg. Diese Regionalzüge ließen sich ohne weiteres (auch durch kürzer laufende Zwischenzüge) zu einem 30-Minuten-Takt verdichten und könnten damit die XS-Bahnen überflüssig machen. Dazu wären aber – wie an den o.g. Strecken schon vorhanden – überall eigene Gleise notwendig. Das erfordert mittelfristig einen vier- (oder in Sonderfällen mindestens drei-) gleisigen Ausbau der noch nicht ertüchtigten Strecken.



Abb. 2: Mögliches S-Bahnnetz, schrittweise von 2025 bis 2040 auszubauen

kann ein Verbindungstunnel wertvolle Dienste leisten und muss unbedingt für diese Aufgabe vorbereitet werden.

- Die weiteren öffentlichen Verkehrsmittel (Tram und Busse) sind ebenfalls Teil dieses Verkehrssystems, sie müssen weiter ausgebaut und in dieses integriert werden. Dazu können auch ergänzende Angebote wie Anruf-Taxis, Sammel-Taxis, Rikschas etc. gehören.
- Der Güterverkehr muss – soweit möglich – weitläufig um München herumgeleitet werden. Dazu gehört der Ausbau von Tangentialverbindungen wie Augsburg – Buchloe – Lindau und vor allem – als Brenner-Zulauf – die Verbindung Landshut – Mühldorf – Rosenheim. Die Stadt München, aber auch die Bayerische Staatsregierung müssen darauf dringen, den Münchner Süd-, Ost- und Nordring von allem Güterverkehr freizuhalten, der die Stadt und ihr Umland nicht als Quelle oder Ziel hat.

Münchner Schnellbahnnetz in Vision 2050

Unsere Vision besteht in einem vierschichtigen Netz von R- (Regional-), S-, U- und T-(Tram-) Bahnen, wie (für die S- und R-Ebene) in den Abbildungen 2 und 3 dargestellt.

- Kernstück eines erweiterten S-Bahnsystems sind die dafür ausgebauten Ringe (Süd- und Nord-/Ostring). Der Planung zugrunde liegt das „Gabelprinzip“: Jeder Außenast bekommt eine zusätzliche S-Bahnlinie und damit den 10-Minuten-Takt.

Die zusätzlichen Linien werden wechselweise über den Süd- bzw. Nordring geführt. Die somit entstehende 3-zinkige Gabel (aus Südring, Stammstrecke, Nordring) sorgt dann für viele neue, umsteigefreie Direktverbindungen aus der Region zu den verkehrsintensiven Gewerbegebieten im Münchner Süden und Norden. Zahlreiche als Kreuzungsbahnhöfe ausgebaut neue Stationen sorgen für den reibungslosen und komfortablen Übergang zu U- und Trambahnen sowie Bussen (s. Abb. 2).

- Ein großer Vorteil dieses Systems ist seine Modularität und Kleinteiligkeit. Die Grundstruktur bilden bereits vorhandene und betriebene Gleiskörper. Einzelne Streckenabschnitte und Bahnhöfe können schrittweise ausgebaut werden. Damit lässt sich das System relativ schnell initialisieren und sodann stufenweise erweitern. Ein erster Schritt (zu realisieren bis ca. 2025) könnte eine erste Linie über den Südring mit einem auszubauenden Halt am Heimeranplatz oder am ehemaligen Südbahnhof (Kreuzung mit der U-Bahnstation Poccistraße) sein. Gleichzeitig kann ein Teil des Nordrings mit einer Verbindung von Moosach, Karlsfeld oder Feldmoching zu einer zu errichtenden Station an der Knorrstraße provisorisch in Betrieb genommen werden.
- Der sich anbietende Ausbau der Schnellbahnen in die Region besteht in der Integration und dem weiteren Ausbau des bereits vorhandenen R-Bahnnetzes – statt vager Versprechungen auf „Express-

S-Bahnen“ mit bisher unbekanntem Wagenmaterial und störungsanfälligem Mischverkehr. Ein mögliches R-Bahnnetz zeigt die Abb. 3.

Die jetzt durch frühere Planungsdefizite notwendig gewordene Neuplanungsphase für das Stammstrecken-Projekt eröffnet ein Zeitfenster, um nicht

R-Bahn-System München 2030/50

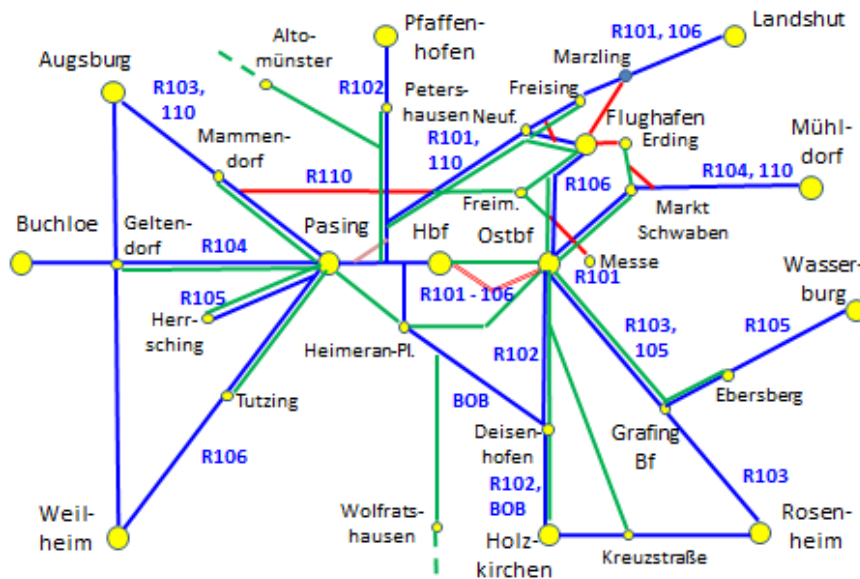


FOTO © WOLFGANG HESSE

Abb. 3: Mögliches R-Bahnnetz, z.T. schon im Betrieb, schrittweise bis 2050 auszubauen

nur die unmittelbaren, konkreten Defizite an Strecken- und Bahnhofsausführung zu beheben, sondern auch die größten konzeptionellen Schwächen auszuräumen und das Schienennetz jetzt für die nächsten 50 bis 100 Jahre weitsichtig zu planen und schrittweise auszubauen. Dabei müssen die Leitziele *10-Minuten-Takt, weiträumige Erschließung* von Stadt und Region durch *radiale und tangential* Linienführungen, *Trennung* von „Express“- und *Normalverkehr* durch eigene Gleiskörper, *Tauglichkeit* von Neubauanlagen (wie einem extrem teuren neuen Innenstadt-Tunnel) *für viele Zugarten*, insbesondere

Im Endausbau können die vier Stammstrecken zusammen für ein dichtes und hocheffizientes Zugangebot von 54 Zügen pro Stunde sorgen:

- bestehender Innenstadt-Tunnel: 8 S-Bahnlinien = 24 Züge pro Stunde,
- Südring: 2 S-Bahnlinien = 6 Züge pro Stunde,
- Nordring: 2 S-Bahnlinien = 6 Züge pro Stunde,
- neuer Innenstadt-Tunnel: 6 R-Bahnlinien (halbstündlich) + 2 S-Bahnlinien = 18 Züge pro Stunde. Diese Auslastung lässt noch genügend Trassen frei für weitere (z.B. länger laufende) Regionalzüge und sogar für kürzere Fernzüge.

Aufgrund der hohen Kapazitäten auf allen Strecken kann dieses Angebot bei höherem Bedarf noch weiter hochgefahren werden und bietet somit eine Infrastruktur, die den Anforderungen der nächsten 100 Jahre bestens gewachsen sein sollte.

Fazit: Jetzt zukunftsorientiert planen und richtige Prioritäten setzen!

„Deutschland braucht eine starke Schiene“. Diese vom Bundesverkehrsminister vorgetragene Forderung gilt ebenso für Bayern und natürlich auch für den Großraum München. Die bereits vorhandenen und künftig höchstwahrscheinlich noch stark anwachsenden Verkehrsprobleme lassen sich nur durch eine weitsichtig geplante und konsequent ausgebaute Schienen-Infrastruktur lösen.

für *Regionalzüge* Vorrang bekommen vor kleinstufigem Festhalten an überholten Vorentscheidungen und kurzfristigen Spar-Argumenten, die sich in der Zukunft rächen und als doppelte Belastung herausstellen sollten.


Wichtig ist es, JETZT die richtigen Prioritäten zu setzen:

- mit Sofortmaßnahmen, z.B. an den S-Bahn-Außenstrecken, an Süd- und Nordring, am Harras etc.,
- danach mit einer schrittweisen Ertüchtigung der Außenstrecken für unabhängigen Express- (= Regionalbahn-) und S-Bahn-Normalverkehr,
- mit dann weiter erfolgreichem Ausbau der Ringe als Tangentialstrecken mit U-Bahn-Verknüpfung, Kreuzungsbahnhöfen etc.
- schließlich mit weitsichtiger Planung und anschließender Ausführung eines Innenstadt-Tunnels, der nicht nur für die S-Bahn, sondern auch für andere Zugarten befahrbar und geeignet ist.


Nur so kann eine echte Verkehrswende auch für München gelingen und unsere Stadt und Region vor einem Ersticken im Auto-Stau bewahren.

Prof. Dr. Wolfgang Hesse, hat am Fachbereich Mathematik und Informatik der Philipps-Universität Marburg gelehrt. Er ist einer der beiden Leiter des Arbeitskreises „Schienenverkehr“ des Münchner Forums.


Zum Weiterlesen:

DB Netze / Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: 2. Stammstrecke München.
<https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/> 

W. Hesse: S-Bahn-Ringe und weiträumiges ÖV-Netz statt Tieftunnel-Korridor. In: STANDPUNKTE, Online-Magazin des Münchner Forums, Heft 8/9.2016, S. 16-18.

https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2016/08/Standpunkte_08-09_2016-korr.pdf 

Münchner Forum: Bahnverkehrsknoten München, STANDPUNKTE, Online-Magazin des Münchner Forums, Themenheft 2/3.2018.


<http://muenchner-forum.de/2018/02/07/standpunkte-2-3-2018-bahnverkehrsknoten-muenchen/> . Darin u.a.:

- Ch. Göbel: Neue Wege in der Verkehrsplanung
- R. Niedergesäß: Agil – mobil – fragil?
- G. Dunkel: Leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr als Grundgerüst des Verkehrsangebots in Stadt und Region
- W. Hesse: Schnellbahnen für die Metropolregion – München braucht ein zukunftsweisendes Schienenverkehrskonzept.
- K.-D. Bodack: Zügige Pläne: Fernverkehr auf der Schiene von und nach München im Jahr 2030
- M. Hintzen: Der 10-Minuten-Takt – ein Opfer für den Tieftunnel
- W. Beyer: S-Bahn-Ausbau vor S-Bahn-Tieftunnel
- G. Kronawitter: Der Tunnel kommt – die Fragen bleiben

W. Hesse: Ringausbau vor Tieftunnel-Korridor – Plädoyer für einen zukunftsfähigen Bahnknoten München. In: Lunapark 21 Extra 18/19, S. 45-47 (2019)

W. Hesse: Hauptbahnhof München – Der programmierte Totalschaden, oder: Mit Volldampf ins Planungs-Chaos. In: Standpunkte, Online-Magazin des Münchner Forums, Heft 1-2019, S. 35-39. https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/01/Standpunkte-12-2018_1-2019_R%C3%BCckblick-auf-das-Jubil%C3%A4um.pdf 

Vieregg & Rößler GmbH Innovative Verkehrsberatung, München: Konsequenzen der erforderlichen Umplanung am Hauptbahnhof für das Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ in München (2018).

<http://www.vr-transport.de/archiv/VR-HBF-Umplanung-Konsequenzen.pdf> 

Resolution zum Münchner Schnellbahnverkehr **2. Stammstrecke und Hauptbahnhof: Erst planen – dann bauen! Aber: Dringende S-Bahn-Ausbauten JETZT beginnen!**

In 2001 wurde von der Bayerischen Staatsregierung der Bau der hoch umstrittenen „Zweiten Stammstrecke“ in Form eines Tieftunnels für die S-Bahn in München beschlossen – u.a. begründet mit fragwürdigen Nutzen-Kosten-Berechnungen. Weitaus effektivere und kostengünstigere Alternativen (wie der Ausbau der bestehenden Eisenbahnringe und der Außenstrecken) wurden vernachlässigt oder sollen hinten gestellt werden. Im Sommer 2018 gab die Deutsche Bahn (DB) als Bauherr bekannt, dass die Tieftunnel-Stationen am Hauptbahnhof und Marienhof nicht wie geplant ausgeführt werden können und von Grund auf neu geplant werden müssen. Am Orleansplatz soll die Tieftunnel-Station nach informellen Mitteilungen ebenfalls verschoben werden – die DB gibt dazu keine Auskunft.

Die (von der DB als „Optimierungen“ und „geringfügig“) bezeichneten Umplanungen erfordern nach Ansicht von Fachleuten unbedingt ein neues Planfeststellungsverfahren. Eine entsprechende Klage des VCD beim Verwaltungsgericht wurde angenommen und im Juni 2019 haben die Kläger Einsicht in die Pläne nehmen dürfen. Dessen ungeachtet hat die DB im Mai 2019 die Schalterhalle des Münchner Hauptbahnhofs geschlossen – mit der Ankündigung, im Juli mit dem Abriss zu beginnen.

Die versammelten Münchner BürgerInnen fordern aufgrund der unsicheren Planungs-Situation einen sofortigen Baustopp, den Erhalt des Hauptbahnhofs und Einstellung der übrigen Bauarbeiten, bis die unsichere Planungs-Situation geklärt und eine Entscheidung über die Planfeststellung getroffen ist. Sie

wolle sich nicht durch präjudizierende Abbrucharbeiten erpressen und in ein Bau- und Planungschaos wie bei Stuttgart 21 stürzen lassen. In der – für die umfangreichen Neuplanungen notwendigen, aber für sinnvolle Projekte gewonnenen – Zwischenzeit soll das Münchner S-Bahn-Netz mit dringenden Ausbaumaßnahmen ertüchtigt werden. Dazu gehören vorrangig die Beseitigung von Engpässen auf den Außenstrecken (z.B. S7 Ost, S4 West) sowie die Einrichtung von (womöglich zunächst provisorischen) S-Bahn-Haltestellen auf dem Südring (Heimeranplatz, Poccistraße) und Nordring (Knorrstraße/BMW FIZ).

Die Münchner Öffentlichkeit appelliert an die Staatsregierung, Stadtrat und Stadtspitze der LH München sowie an die Deutsche Bahn, ihre Pläne offenzulegen, für eine sorgfältige und stabile Planung zu sorgen und in der Zwischenzeit die lange überfälligen, vordringlichen Maßnahmen im Münchner S-Bahnnetz anzugreifen.

München, den 1. Juli 2019

Teilnehmer der Diskussionsveranstaltung „S-Bahn-Ausbau JETZT! statt Chaos in der Stadt – Prioritäten für den Münchner Nahverkehr“ im Kolpingsaal Haidhausen

Schleich-Verkehr „Wahnsinn“

HELMUT SCHLEICH

München ist „in“.

Ich will heute nicht über den ungebremsten, ja den stetig zunehmenden Zuzug hierher reden.

Nein, viel besser:

Die Politik hat München entdeckt.

Bei der SPD war das schon im Kommunalwahlkampf 2014 so.

„Damit München München bleibt“ lautete damals der Slogan.

Jetzt legt die CSU nach.

„Wieder München werden“. Mit diesem Motto will man die Kommunalwahl 2020 zum Triumph machen, im Rahmen der Möglichkeiten, versteht sich.

In verkehrlicher Hinsicht kann dieser Slogan aus dem Munde der CSU nur als Drohung verstanden werden, wenn man allein bedenkt, was ist der kurzen Ära Kiesl an verkehrspolitischen Fehlentscheidungen in Beton gegossen wurde.

Der massive Rückbau des oberflächigen Schienennetzes der Trambahn zugunsten des Verkehrsträgers Auto ist hier nur ein Beispiel.

Offiziell hat man das natürlich anders begründet.

„Vermeidung von Parallelverkehren“ zu neuen U-Bahnlinien. Das prominenteste Beispiel ist hier die Stilllegung der Tramtrasse in der Arnulfstraße nach Inbetriebnahme der U1 im Jahr 1983.

Ja und dann ist erst mal lange gar nichts mehr passiert.

Dafür gedieh der Wildwuchs.

Ein Transrapid wahlweise zum Flughafen oder nach Dachau, mit Verlängerungs-Option zur KZ-Gedenkstätte. Kein schlechter Witz, die Idee gibt es wirklich, schließlich muss man laut CSU-Bürgermeister Manuel Pretzl beim Thema Mobilität „über den Tellerrand hinaus denken“.

Eine Seilbahn am Frankfurter Ring, wahlweise in 15, 30 oder 60 Metern Höhe, mit Blick auf die Alpen und Anschluss an die U-Bahn in 20 Metern Tiefe. Genial. Für den Übergang gibt es Flugtaxis, dann ist



Abb. 1: Das Bergwerk unterm Hauptbahnhof

FOTO © DEUTSCHE BAHN AG

der Höhenunterschied auch kein Problem mehr für Alte oder Gehbehinderte.

Flugtaxi! Da habe ich am Anfang gedacht, es handelt sich um einen Aprilscherz. Das selbstfahrende Auto in der Luft. Wer braucht denn so was?

Wer erinnert sich nicht an das Kinderspiel „Alles was Flügel hat fliegt“.

„Es fliegt, es fliegt ein Vogel, eine Biene...“

Wer bei „ein Pferd“ fälschlicherweise den Finger hob, war raus.

Wer es in der Politik bei „es fliegt ein Taxi“ tut, wird Verkehrsminister.

Gebaut wird auch, so ist es nicht! Zwei Bergwerke etwa, in knapp 50 Metern Tiefe, eines unter dem Hauptbahnhof, den man dafür weitgehend zerstört hat, und eines hinterm Rathaus.

Man gönnt sich ja sonst nichts. [s. Abb. 1]

Ein dringend benötigter S-Bahn-Ring lässt auf sich warten, statt dessen werden sich, wenn das „Bergwerk“ 2. Stammstrecke irgendwann einmal fertig sein sollte, noch viel mehr Menschen in den ohnehin überfüllten Umsteigeknoten der Innenstadt auf die Füße treten.

Wer in der rush hour unterwegs ist, weiß, dass das schon heute alles andere als Vergnügungssteuernpflichtig ist.

der Oberfläche ran zu wagen.

Ein Ausbau der Tram zu einem wirklich leistungsstarken Verkehrsträger würde hier klare Fakten schaffen.

Aber man kann es natürlich auch mit E-Scootern probieren.

Ein tolles Verkehrsmittel!

Es ist eben doch nicht alles schlecht, was aus dem Verkehrsministerium kommt.

Das mit den Rollern war ja ein großer Dienst an der Menschheit.

Endlich ist das Problem mit der „letzten Meile“ gelöst.

Das war ja die Begründung für die E-Scooter. Im Mobilitätsmix ist er für die letzte Meile zum Ziel vorgesehen.

Die letzte Meile von der U-Bahn ins Büro, von der Bushaltestelle nach Hause.

Es hat zwar niemand gewusst, dass das ein Problem war, aber jetzt ist es gelöst.

In den Städten haben sie längst vergessen, wie das noch bis vor drei Monaten war: Die Schwächeanfälle auf den letzten Metern vor der Haustür.

Unzählige Arbeitnehmer, die kurz vor dem Werkstor ihr Leben ausgehaucht haben. Die Leichenberge am Gehsteigrand.

Vergangenheit.

Die letzte Meile war eines der ungelösten Probleme der Menschheit.

Und wer hat es gelöst?

Der Scheuer Audi, ähh Andi!

Jetzt muss er nur noch das SUV-Problem lösen.

SUV.

Bonzenspielzeug, Mordwerkzeug, Dreckschleuder.

Das Auto gewordene Böse...

Also ... für alle, die sich keinen leisten können.

Der SUV hat ein Imageproblem.

Aber zum Glück hat

„Auto, Motor und Sport“ jetzt herausgefunden, dass die Luft sauberer wird, wenn ein Diesel mit Partikelfilter durch die Gegend fährt.

Der moderne Diesel saugt mehr Feinstaub an, als er durch den Auspuff wieder abgibt. Autofahren als luftreinigende Maßnahme.

Für einen wie den Scheuer Audi kann's doch da nur eine Schlussfolgerung geben: Noch mehr und noch größere SUVs.

Dann wird die Luft so sauber, das man vielleicht



FOTO © BAYERISCHER RUNDFUNK

Abb. 2: „Schleich-Fernsehen“ vom 8.12.2016

Manche sagen, man bräuchte beides, Tunnel UND Ring. Selbst wenn das stimmen sollte (ich glaube es nicht), dann braucht man es ganz sicher nicht in der momentan geplanten Reihenfolge.

Außer Sie haben einen Baukonzern, dann brauchen sie noch viel mehr.

U9, U26, U1001, U 08-15, U4711. Wer weiß, was ihnen noch alles einfällt...? Hauptsache Tunnels.

Anstatt sich endlich einmal an die konsequente Neuverteilung der vorhandenen Verkehrsflächen an

irgendwann den Mittleren Ring in München zum dritten bayerischen Nationalpark erklären kann.

Und dann gibt es ja noch eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern, über die redet gar keiner.

Das sind die Fußgänger.

Die haben natürlich auch schon ewig lang keine Lobby mehr. Genauer gesagt seit der Erfindung des Rades und das ist verdammt lang her.

Sind ja auch irgendwie die letzten.

Gehen einfach kreuz und quer im öffentlichen Raum herum oder blockieren Fahrwege. Oder Gehwege. Noch schlimmer.

Elektroantriebe haben sie auch nicht.

Beziehen ihre Energie aus dem, was sie essen! Wo Ernährung heute das größte Reizthema überhaupt ist.

Was hat denn bitteschön ein Fußgänger, der Leberkäsemmeln frisst, auf der Straße verloren, wenn ein veganer eScooterfahrer aufm Weg zum Biosupermarkt daher kommt.

So einer passt sowieso nicht mehr zu München. Leberkäsemmeln, das ist ja alter weißer Mann hoch 3! Frisst ja nicht mal der Trump so was.

Neinnein. Wer nicht mitmacht, der gehört weg. Transrapid nach Dachau.

Ein Zitat aus dem Merian-Heft „München“ von 1949: Wilhelm Hausenstein, der Münchner Schriftsteller, sagt da:

„Es ist nicht etwa ausgemacht, dass das München von Mürgen dem Wesensbilde Münchens als Vorbilde folgen, dass es diesem überkommenen Charakterbilde als dem Richtbilde gemäß sein wird. Vielmehr ist es recht wohl möglich, dass das München von morgen ein anderes München sein wird – als „München“ nämlich nicht mehr kenntlich für diejenigen, welche es gestern und ehegestern gekannt und geliebt haben. Und allerdings: dann würde München eben nicht mehr „München“ sein. Der Inbegriff „München“ wäre dann verloren – ein bis zum Augenblick noch immer gültiger Inbegriff.“

Ein weiteres aus dem Merian-Heft „München“ von 1971. Alexander Mitscherlich: „Angesichts der Lage wäre es wohl falsch, von einem Wachstum Münchens zu sprechen. Es wächst nicht, es schwillt und wuchert.“

Und schließlich der legendäre Münchner OB Thomas Wimmer 1960, als er zusammen mit seinem designierten Nachfolger Hans-Jochen Vogel vom Rathausfenster auf das Autochaos am Marienplatz hinuntersah:

„Da bau'n mir gar nix! Wenn's nicht mehr fahr'n können, dann bleiben die Stinkkarren halt stehen, und dann werden die Leut' endlich g'scheiter.“

Ich behaupte, München war nie „München“. Und wenn, dann war es schon immer das geldgierige, korrumpierbare Dorf „Wahnmoching“, das die Schwabinger Bohème-Dichterin Franziska von Reventlow vor über 100 Jahren beschrieben hat.

Und die Vor- und Parteigänger jener, die heute fordern, dass München wahlweise München bleiben oder wieder werden soll, haben die Stadt in den letzten Dekaden auf dem Weg zur gesichts- und charakterlosen Allerweltsstadt, die in erster Linie der Immobilien- und Bauwirtschaft als Gelddruckmaschine dient, ein gehöriges Stück nach vorne gebracht.

Und vergessen Sie nie: Wenn öffentliche Bauprojekte wie jetzt die sogenannte „2. Stammstrecke“ aus dem Ruder laufen, dann ist das Geld NIE weg, es ist nur woanders.

In privaten Händen. Passt scho'.

Lion Feuchtwanger wusste einst: In München gilt das Motto „bauen, brauen, sauen!“

Womöglich meint die CSU genau das, wenn sie sagt: „Wieder München werden.“

„Wahnsinn“ – das wäre ein München-Slogan. Nicht schön, aber ehrlich.

Helmut Schleich, 1967 in Schongau in Oberbayern geboren, ist einer der bekanntesten Kabarettisten Deutschlands. Er lebt in München Schwabing. Bereits 1983 als Jugendlicher gründete er zusammen mit Christian Springer und Andreas Rüttenauer die Kabarettgruppe Fernrohr. Seit 1998 tritt Helmut Schleich als Solokünstler auf. Seine Programme wurden u.a. mit dem bayerischen Kabarettpreis, dem Salzburger Stier und dem deutschen Kleinkunstpreis und dem Kabarettpreis der Stadt München ausgezeichnet. Seit 2011 hat er eine eigene Kabarettssendung im BR. In



FOTO © HELMUT SCHLEICH

„SchleichFernsehen“ setzt er sich ein mal im Monat satirisch und parodistisch mit dem aktuellen politischen Geschehen auseinander. Ferner ist er jeden Freitag auf Bayern 2 in der „Radiowelt“ in der Kolumne „Ende der Welt“ zu hören. Helmut Schleich tourt mit seinen Kabarettprogrammen durch Deutschland, Österreich und die Schweiz.

Rede auf der 481. Montagsdemonstration des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 am 16. September 2019 auf dem Schlossplatz in Stuttgart

Von Nadelöhren, Kamelen und anderen Takt-Losigkeiten

WOLFGANG HESSE

Liebe Stuttgarter Freunde, liebe Oben-Bleiber, liebe Unverzagte und Unentwegte im Kampf gegen Dummheit, Ignoranz und Profitgier, 11 Monate ist es jetzt her, dass unser Bundesverkehrsminister Scheuer etwas verkündete, was wie eine Sensation klang: „Der Schienenverkehr soll *pünktlicher, schneller, die Anschlüsse sollen direkter und verlässlicher werden.*“ Wie das bitte? Nun, mit der neuen Initiative namens „Deutschland-Takt“, mit der „*unser Zukunftsbündnis Schiene volle Fahrt aufnimmt*“. *Nota bene*: 1987 hatten die Schweizer sich in einer Volksabstimmung für das Schweizer Taktsystem „Bahn 2000“ ausgesprochen, 31 Jahre brauchte dann unser deutsches „Zukunftsbündnis“, um seine Dampfkessel aufzuheizen und schließlich mit Scheuers beherztem Anpfeiff in die Zukunft aufzubrechen – eine beachtliche Leistung!

Nochmals gingen ein paar Monate ins Land, ehe es einigen Menschen dämmerte: Wir haben da ein Problem! Denn wenn die Züge untereinander Anschluss haben sollen, dann brauchen sie dafür ausreichend viele Gleise, aber in Stuttgart sind wir ja seit nunmehr fast 10 Jahren dabei, die Gleise systematisch abzubauen, und 2025 sollen es nur noch halb so viele sein wie heute! Wie hieß es doch im Südwest-Rundfunk dazu am 19. Juni dieses Jahres: „*Der Stuttgarter Bahnknoten benötigt zusätzliche Gleise am neuen Tiefbahnhof, um den ... geplanten Deutschland-Takt in Baden-Württemberg realisieren zu können. ... Durchgehend kürzere Umsteigezeiten seien aus Kapazitätsgründen nicht realisierbar.*“ Und weiter: „*Der Zielfahrplan Baden-Württemberg (Stand Mai 2019), der dem SWR vorliegt, zeigt, dass der neue Bahnknoten Stuttgart einen integrierten Taktverkehr nach Schweizer Vorbild im Südwesten nicht zulässt.*“

Der Verkehrsexperte der Grünen, Matthias Gastel, meint dazu: „*Es wäre doch jammerschade, wenn überall in Deutschland die Menschen vom Deutschland-Takt profitieren, nur in Stuttgart funktioniert es nicht. Auch die Baden-Würtemberger sollten davon profitieren. Das braucht aber einen anderen Hauptbahnhof als Stuttgart 21.*“

Bravo für diese goldrichtige Erkenntnis! Nur ist sie nicht ganz neu: Schon 2007 habe ich auf unserer ersten Pressekonferenz auf die Unvereinbarkeit von „Stuttgart 21“ und einem integrierten Taktfahrplan (kurz: ITF) hingewiesen. Bei der Stuttgarter Schlichtung 2010 wurden meine Argumente vom „Schlichter“ Geißler abgebügelt – der leider doch nicht so unparteiisch war, wie er sich gab. Trotzdem: In den

vergangenen 12 Jahren haben sich die Tatsachen um das abgrundtiefe Stuttgarter Nadelöhr einfach nicht wegdiskutieren lassen – und dazu gehört nun mal neben den bekannten anderen k.o.-Kriterien wie *unzulässige Schräglage, Brandgefahr und -schutz* (Menetekel: Montabaur), *Anhydrit, Überschwemmungsgefahr* – seine Unbrauchbarkeit für einen funktionierenden Taktfahrplan.

Doch dann kam der 16. Juli 2019, als die DB meinte, durch ihren Bevollmächtigten für Baden-Württemberg Thorsten Krenz im Stuttgarter Gemeinderat die Sache erklären zu müssen – wohl nach der Devise „Angriff ist die beste Verteidigung“. Da hören wir nicht nur: „*Der neue Knoten ist für den Deutschland-Takt bestens vorbereitet*“, sondern (mit zunehmendem Staunen): „*Stuttgart 21 ist wesentliche Voraussetzung für den geplanten Deutschland-Takt*“, und schließlich: „*Ohne Stuttgart 21 wäre der geplante Deutschland-Takt schlicht nicht möglich.*“

Wow! Bei so viel Chuzpe bleiben einem erst mal die Worte weg. Was lernen wir daraus? Etwa dies: *Das Nadelöhr ist wesentliche Voraussetzung für die Bewegungsfreiheit des Kamels!*

Weiter heißt es bei Herrn Krenz: „*der vorliegende Entwurf für den D-Takt sieht für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof mehr Züge denn je vor: ein Grundangebot von 36,5 Fern- und Regionalzügen pro Stunde – das sind zwei Drittel mehr als heute; insgesamt mehr als 70 stündliche Ankünfte und Abfahrten sind auch mehr, als der heutige Kopfbahnhof – selbst in Spitzenstunden – je geleistet hat.*“ Dabei hat unser Mitstreiter Christoph Engelhardt schon 2013 nachgewiesen, dass der Tiefbahnhof bei 32 Zügen pro Stunde seine Grenzen hat (und auch von

Beginn an so ausgelegt war), dass der „Stresstest“ mit seinen angeblich 49 Zügen voll von Widersprüchen und Fehlannahmen war und dass der Kopfbahnhof schon 1970 mehr als 45 Züge pro Stunde verkraftet hat.

Wie auch immer man zu den zuweilen etwas spitzfindigen Kapazitäts-Argumenten stehen mag: Beim Deutschland-Takt geht es nicht darum, wie man mit trickreichen Fahrplänen möglichst viele Züge durch zu enge Nadelöhre schleusen kann, sondern um ideale Reiseketten und Umsteigebeziehungen für die Fahrgäste – wozu die Züge etwa *gleichzeitig* ankommen bzw. abfahren müssen. Die dafür benötigten Gleise kann man an den Fingern abzählen: für jede Destination genau eines und das sind bei 6 Fernzug- und 8 Regionalzug-Zielen 14 – plus 2 für Reserve und allfällige Wartungsarbeiten – also genau die Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs!

Wie sich die DB dagegen die Stuttgarter Bahnzukunft vorstellt, lesen wir bei Krenz im nächsten Abschnitt. Da soll *„der digitale Pilotknoten eine hochleistungsfähige Infrastruktur mit smarter Technik ... verbinden: Auf jedem der acht Bahnsteiggleise kann ohne Weiteres alle fünf Minuten ein Zug fahren, auf jedem der acht daran anschließenden Streckengleise im Schnitt alle zwei Minuten. Im S-Bahn-ähnlichen Hochleistungsbetrieb ergeben sich somit nicht nur Kapazitätsreserven weit über den geplanten Deutschland-Takt hinaus, sondern auch kurze Übergangszeiten für umsteigende Reisende bei gleichzeitig kurzen Haltezeiten für durchfahrende Fahrgäste auf den zahlreichen durchgebundenen Linien.“*

Hier wird nun das Gaukelspiel auf die Spitze getrieben: Will die DB alle ihre Züge zu S-Bahnen umrüsten – mit entsprechend breiten Ein- und Ausstiegsbereichen (und dann am besten gleich auch ohne Toiletten, das erspart viel Reinigungspersonal)? Der TGV kann ja dann in Kornwestheim halten.

Einen Vorgeschmack auf diesen „Hochleistungsbetrieb“ geben die Zielfahrpläne des Bundesverkehrsministeriums (BMVI). Ich habe mir mal die Mühe gemacht und die Ankünfte und Abfahrten in Stuttgart in einer Stunden-Rosette aufgemalt: Statt – wie man es von einem ordentlichen ITF erwarten würde – die Züge zu den Knoten- und Umsteigezeiten (etwa zur Minute 00 und 30) zu bündeln, hat man sie gleichmäßig rund um die Uhr herum gruppiert – so wie sie sich nun mal gerade in den zu engen Bahnhofs-Torso hineinzwängen lassen. Die Prinzipien des ITF – und

damit des Deutschland-Takts – werden dabei bis zur Unkenntlichkeit ausgehebelt. Aber – so die DB durch Herrn Krenz: *„eine Ergänzung mit einem Kopfbahnhof ist somit auch für den weiteren verkehrlichen Bedarf nicht notwendig.“*

Das ist wohl eine direkte Replik auf den jüngsten Vorstoß von Baden-Württembergs Verkehrsminister Winnie Hermann. Löblich, dass dieser sich auf die Anforderungen des Deutschland-Takts an einen funktionierenden Großstadtbahnhof rückbesinnt. Aber wie kommt er auf die – gelinde gesagt – abenteuerliche Idee, dafür einen neuen Tief-Kopfbahnhof zu graben, wo doch die Gleise eines (noch) voll funktionstüchtigen Bahnhofs vor seiner Türe liegen? Ist seine Angst vor den Stuttgarter Heuschrecken und Immobilien-Haien so groß, dass er das Naheliegende nicht mehr zu denken wagt? Hat er niemals davon gehört, dass man – wenn es denn unbedingt um die Filet-Grundstücke im Zentrum gehen muss, man



Abb. 1: Kopfbauabriss des Münchner Hauptbahnhofs

FOTO © DETLEV STRÄTER

Bahnanlagen auch überbauen kann – wie es gerade wieder an der Pennsylvania Station in New York vorgeführt wurde?

Das heißt also, ein „Kombi-Bahnhof“ – wie er seinerzeit von Herrn Geißler (allerdings als es dazu schon zu spät war) vorgeschlagen wurde – könnte die S21-Probleme zwar nicht alle beheben, aber wenigstens abmildern. Dazu kann man den Tiefbahnhof auf vier Gleise abspecken, pro gespartem Gleis den Bahnsteig auf ein vernünftiges und den Sicherheitsbedürfnissen entsprechendes Maß verbreitern und mit 10 bis 12, am besten allen 16 verbliebenen Gleisen im Kopfbahnhof auch noch einen brauchbaren Deutschland-Takt fahren. Das ist aber (ich betone dies) wegen der anderen verbliebenen Probleme die drittschlechteste Lösung.

Viel besser wäre ein Umstieg auf den sanierten Kopfbahnhof – vielleicht gerade noch mit einer Express-S-Bahn im Keller, wenn man diesen unbedingt nutzen will, um das Gesicht noch einigermaßen zu wahren.

Doch nicht nur Stuttgart ist das Ziel von Bahnhofs-Begehrlichkeiten: In Frankfurt soll das längst begrabene Projekt „Frankfurt 21“ wiederbelebt werden, in Hamburg soll den Bürgern und Fahrgästen ihr vertrauter und wohl-situierter Bahnhof Altona weggestohlen und (*nomen est omen!*) an den *Diebstech* verlegt werden, und in München wird seit einer Woche der Hauptbahnhof abgerissen – zugunsten eines überdimensionierten, post-modernen Glaslasts, den keiner braucht und der das dortige Mega-Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ unumkehrbar machen soll.

FOTO © CAROLINE KLOTZ



Abb. 2: S-Bahnaufgang an der Hackerbrücke. Im Hintergrund der ZOB.

Das ist für die Bahn auch dringend notwendig, weil die ursprüngliche Planung auf der ganzen Linie gescheitert ist. Alle drei geplanten Stationen und die Streckenführung östlich der Isar müssen von Grund auf neu geplant werden, und jetzt soll auch noch ein zusätzlicher Rettungstollen gebaut werden. Die Bahn redet von „unwesentlichen Planänderungen“ und „Optimierungen“, muss sich aber trotzdem einem neuen Planfeststellungsverfahren stellen.

Das wäre nun der geeignete Moment für ein Moratorium, um in der gewonnenen Zeit endlich die wirklich wichtigen Projekte anzugehen und das Tunnelprojekt noch einmal gründlich auf den Prüfstand zu stellen.

Aber da könnte ja – wie in Stuttgart – der fehlende Nutzen bei ständig wachsenden immensen Kosten offenbar werden und sich zeigen, wie nackt der Kaiser mit seinen Großprojekten dasteht. Und dabei könnten einige Ursachen für die gegenwärtige Bahn-Misere zutage treten, als da sind: jahrzehntelange Benachteiligung der Bürger- und Flächenbahn, Börsen-Liebedienerei, Wettbewerbs-Gerangel, Dominanz von Großprojekten, Beton-Lobbyisten und Tunnelgräbern, Auto-geile Verkehrsminister, verantwortungslose Entscheidungsträger und ihre panische Angst vor Gesichtsverlusten.

Da sind wir bei des Pudels Kern: Nicht primär um den Schienenverkehr, der (Zitat Scheuer:) „*pünktlicher, schneller*“ und um *Anschlüsse, die „direkter*

und verlässlicher“ werden sollen, geht es, sondern um Großprojekte, Immobilien, Filetgrundstücke und auszulastende Tunnelbohrmaschinen! Diesen Verdacht nähren jedenfalls auch die jüngsten „Anpassungen“ der Zielfahrpläne vom Frühjahr dieses Jahres, wo der Hochgeschwindigkeitswahn mit neuen Mega-Projekten (wie von Bielefeld nach Hannover und Würzburg nach Nürnberg) auf die Spitze getrieben wird. Dass dann für Taktverdichtungen auf sogenannten Nebenstrecken, für wiederzubelebende Strecken und Bahnhöfe kein Geld mehr übrig ist – wen wundert es?

„*Deutschland braucht eine starke Schiene.*“ So beginnt Minister Scheuer seine großspurige Deutschland-Takt-Ankündigung. Richtig, aber nicht in den Katakomben von Stuttgart und München, in der Ödnis des Hamburger Diebstechs und in wahnwitzigen Hochgeschwindigkeits-Projekten, sondern vor Ort, wo die Fahrgäste wohnen, entlang der Filderstädte über Stuttgart, am Bodensee, im Allgäu, in den Ballungsräumen des Südens und Westens, aber auch in den immer noch um Anschluss ringenden Regionen Ostdeutschlands.

Und: Deutschland braucht mehr – daran erinnern uns die wackeren jugendlichen Freitags-Futuristen jetzt jede Woche: Angesichts von Umwelt- und Klimakrise braucht Deutschland eine *Verkehrswende*, aber nicht mit Elektroautos, Digital-Schnick-Schnack wie „autonomen Fahren“, Drohnen-Taxis und sinnlosen Großprojekten, sondern mit Subventions-Stopp für Diesel und Dienstwägen, massiver Besteuerung von LKW-Transporten und Flugverkehr, gepaart mit einem umfassenden Ausbau der Bahn, Strecken- und Bahnhofs-Reaktivierungen, Flächenbahn, Rückkehr von InterRegio-, Nacht- und Autozügen und – endlich! – mit dem Eintritt in die zivilisierte Welt, wo die grenzenlose Raserei auf Autobahnen untersagt und als Straftat verfolgt wird!

Auf dass wir das alles gemeinsam erreichen, schließe ich auch dieses Mal wieder mit Cato dem Älteren: „*Ceterum censeo Stuttgart 21 esse terminandum*“ und rufe Euch zu: OBEN BLEIBEN!

Prof. Dr. Wolfgang Hesse hat am Fachbereich Mathematik und Informatik der Philipps-Universität Marburg gelehrt. Er ist einer der beiden Leiter des Arbeitskreises „Schienenverkehr“ des Münchner Forums.

Zum Weiterlesen:

Wolfgang Hesse: Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 7/2019, Minirex-Verlag, Luzern 2019, S. 386-389

2. Stammstrecke München vs. Stuttgart 21

Unheimliche Parallelen

CHRISTOPH ENGELHARDT

Die Landesregierungen von Baden-Württemberg und Bayern führen mit ihren Großprojekten einen Wettbewerb. Ein Blick auf Kosten, Nutzen und Risiken zeigt, es ist ein Wettbewerb um das unsinnigste Großprojekt in Deutschland. Dabei sind die Parallelen zwischen beiden Projekten unheimlich. Noch könnte München weitgehend unbeschadet aussteigen und die Lernfähigkeit beweisen, die schon das unselige Transrapid-Projekt stoppte.

Statt Verdopplung weniger Leistung

Beide Projekte wurden mit einer Leistungsverdopplung beworben. Stuttgart 21 (S21) war aber im Widerspruch dazu auf 32 Züge/h ausgelegt worden, als im bestehenden Kopfbahnhof 38 Züge/h fuhren. Und der spätere Stresstest wurde inzwischen wissenschaftlich widerlegt. In München kommt zwar eine 2. Röhre, dennoch können die bisher 30 S-Bahnen pro Stunde und Richtung nur auf gerade mal 36 zunehmen (wegen begrenzter Zuläufe). Außerdem fahren die Züge im neuen Tieftunnel nur 1/3 der Stationen im Zentrum an. So nimmt das Angebot in Summe um 13 Prozent ab. Der 10-Minuten-Takt bringt einen Quantensprung im Kundennutzen, der in München auf einzelnen Außenästen schon gefeiert worden war. Nun wird er auf 15 Minuten verschlechtert bzw. für die Zukunft ganz verbaut.

Beschwerlichkeiten für die Reisenden

S21 ist auch zu eng für die Fußgänger mit den nur 2,05 m engen Durchgängen auf den Bahnsteigen, ein Problem in der Rush-hour wie auch bei einer Evakuierung. In München liegen die Stationen in bis zu 41 m Tiefe mit endlosen Ab- und Aufstiegen. Zum Vergleich: An der schon tief wirkenden Station Marienplatz liegt die U-Bahn mit 23 m nur halb so tief.

Sicherheitsrisiken

In Stuttgart sollen doppelt so viele Züge am Bahnsteig halten, wie bei Brand evakuiert werden können. Und das sechsfach überhöhte Gefälle schränkt den Betrieb deutlich ein. Das Eisenbahn-Bundesamt will dennoch erst nach Inbetriebnahme des Neubaus klären, ob sich die geplante Leistung und die nötige Sicherheit ausschließen. Auch bei der 2. Stammstrecke ist die Verrauchung im Brandfall kritisch und die Evakuierung aus den besonders engen Tunneln viel zu langwierig.

Geologische Risiken

In Stuttgart kommen die 60 km Tunnel unter der Großstadt dem Mineralwasser gefährlich nahe, schnüren Grund- und Hochwasserabfluss ab und verlaufen durch quellfähiges Gestein, für das es bisher kein tragfähiges Bauverfahren gibt. In München durchschneidet die 2. Stammstrecke den sogenannten Lastkegel der Frauenkirche und gefährdet deren Standfestigkeit.

Kostenexplosionen

Bei S21 stiegen die notorisch schöngerechneten Kosten von anfangs 2,5 Mrd. auf zuletzt 8,2 Mrd. Euro. Der Bundesrechnungshof rechnet mit 10 Mrd. und Insider mit 11 Mrd. Die 2. Stammstrecke verteuerte sich noch vor Baubeginn von 0,58 Mrd. schrittweise auf 3,84 Mrd. Euro. Dabei stieg der Nutzen magischerweise genau so, dass sich immer der nötige Nutzen-Kosten-Faktor knapp über 1 ergab. Und das, obwohl mit der Zeit viele Nutzen-Elemente gestrichen worden waren.

Es gibt billigere und bessere Alternativen

In München wird der mit knapp 600 Mio. Euro deutlich preiswertere Ausbau des „Südrings“ systematisch schlechterechnet, dabei würden bei dieser Alternative tatsächlich neue Verkehrsverknüpfungen



Abb.: Wettbewerb um das unterirdischste Projekt. Profile der Projekte und ihrer Alternativen

FOTO © ENGELHARDT NACH LUNAPARK21 EXTRA 18/19



geschaffen. Gleichmaßen wurde in Stuttgart die Alternative „Kopfbahnhof 21“ unfair bewertet und wird die zuletzt mit 4,4 Mrd. Euro inkl. Ausstiegskosten viel günstigere und verkehrlich sinnvollere Variante „Umstieg 21“ übergangen.

Die Wahrnehmungsverweigerung ähnelt sich wie auch die großzügigen Parteispenden des Tunnelbohrers Martin Herrenknecht sowie die recht sachfremde Motivation der Politik. Die seinerzeitige baden-württembergische Kultusministerin Annette Schawan sagte dazu: „Es ging uns in der Landesregierung natürlich auch darum, München zu zeigen, was dieses Stuttgart draufhat.“ Ministerpräsident

Seehofer äußerte sich dann ähnlich beim Spatenstich in München: „Wir wollen wirklich mal zeigen, dass ein Großprojekt in Deutschland noch geht.“
Analysen:

Christoph Engelhardt ist Physiker, Analyst und Sozialunternehmer. Er war Sachverständiger in der Kontroverse um das Bahnprojekt Stuttgart 21.


Zum Weiterlesen:

http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21  und http://wikireal.org/wiki/2._Stammstrecke_München .


Verlinkungen

zur ZDF-Sendung „Die Anstalt“ über die sog. Bahnreform vom 29. Januar 2019, auf WikiReal und auf Youtube-Clips der Deutschen Bahn

ZDF-Sendung Die Anstalt über Bahnreform und Stuttgart 21 vom 29. Januar 2019

<https://www.zdf.de/comedy/die-anstalt/die-anstalt-vom-29-januar-2019-100.html> 

WikiReal: Parallelen „Stuttgart 21 und 2. Stammstrecke“ in München

http://wikireal.org/w/images/4/42/2017-12-19_Parallelen_S21_und_2._Stammstrecke.pdf 


2. Stammstrecke München: Kernstück des Bahnknotens München

<https://www.youtube.com/watch?v=ntTBtNMioM0> 

2. Stammstrecke München: Baumaßnahmen Laim bis Donnersberger Brücke

<https://www.youtube.com/watch?v=j0FLBGE8NbA> 

2. Stammstrecke München: Warum hat der neue Stammstreckentunnel nur drei Stationen?

<https://www.youtube.com/watch?v=g9fNsF7u37w> 

Wie wird die Baugrube am Marienhof hergestellt? - Teil I

<https://www.youtube.com/watch?v=ja98KVCxyHc> 

2. Stammstrecke München: Warum liegen die Bahnhöfe so tief unter der Erde?

<https://www.youtube.com/watch?v=6ShbYmafDU4> 

2. Stammstrecke München: Bestehen Gefahren für die Frauenkirche?

<https://www.youtube.com/watch?v=H26EYcPEgFM&feature=youtu.be&t=45> 

Langversion: Baubeginn 2. Stammstrecke München

<https://www.youtube.com/watch?v=6bFe4-lwkm8> 

Hbf. München Neubauprojekt

<https://www.youtube.com/watch?v=jooMR3yjADY> 

Golfplatz Hinterbrühl Noch nicht eingelocht: Golfen für wenige oder Erholen für viele

KLAUS BÄUMLER

Der Münchner Golfclub drängt auf Verlängerung seines Pachtvertrags mit der Stadt. Die Verlängerung widerspricht den rechtsverbindlichen Auflagen des wasserrechtlichen Bescheids von 1907 zum Betrieb des Isarwerks I. In der Ausgabe der Stadtpunkte 12.2018/1.2019 berichteten wir über die Bemühungen des Münchner Golf Clubs (MGC), sich seinen am südlichen Stadtrand gelegenen Neun-Loch-Platz über das Jahr 2024 hinaus zu sichern (https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/04/Standpunkte-12-2018_1-2019_R%C3%BCckblick-auf-das-Jubil%C3%A4um.pdf#page=41 ↗). Der Pachtvertrag für die im Landschaftsschutzgebiet gelegenen städtischen Grundstücke, der im Jahr 2024 ausläuft, soll langfristig verlängert werden.

Es handelt sich um die städtischen Grundstücke FlNr. 489/11 und FlNr. 407 mit einer Fläche von insgesamt 14 Hektar. Das Grundstück FlNr. 489/11 mit ca. 5 ha liegt östlich der Zentralländstraße zwischen Floßkanal und Werkkanal, das Grundstück FlNr. 407 mit ca. 9 ha westlich der Zentralländstraße und der Trasse der ehemaligen Isartalbahn.

Die vorzeitige und langfristige Verlängerung des bestehenden Pachtvertrags ist Gegenstand mehrerer Stadtratsanträge:

- CSU-Stadtratsantrag vom 03.01.2017: Langfristiger Erbpachtvertrag für den Golfplatz in Thalkirchen; Wegfall des Kündigungsvorbehalts bezüglich der Nutzung des Campingplatzes Thalkirchen. In: Rathaus-Umschau vom 04.01.2017 Nr. 003; Bericht in SZ v.09.01.2017
- SPD-Stadtratsantrag vom 19.10.2017 Nr. 14-20/A 03494: Golfplatz Thalkirchen; 25-jähriger Pacht- oder Erbbaurechtsvertrag. In: Rathaus-Umschau vom 19.10.2017 Nr. 199.
- SPD-Stadtratsantrag vom 29.10.2018: Golfplatz Thalkirchen: Erneute Verhandlungen mit dem MGC, Prüfung des Investitionsvolumens, mittel- bis langfristige Verlängerung des Erbbaurechtsvertrags (!); Schaffung ausreichender Planungssicherheit; Erörterung der Öffnung der Fläche für die Allgemeinheit
- Stadtratsanfrage (Die Grünen-Rosa Liste) vom 03.02.2017: Offenlegung der Baupläne des MGC des Münchner Golfclubs e.V.; Klärung der Frage, ob die Allgemeinheit den Golfplatz als Erholungsfläche nutzen kann. In: Rathaus-Umschau vom 03.02.2017 Nr. 024

Der Arbeitskreis Öffentliches Grün beschäftigt sich seit Jahren intensiv mit der beabsichtigten Pachtverlängerung für die städtischen Grundstücke, die im Landschaftsschutzgebiet – dem wichtigen Naherholungsgebiet der Münchner/innen im Bereich der Südisar – unter Ausschluss der Öffentlichkeit als Golfplatz genutzt werden. In seiner Sitzung vom 03.04.2019 hat der Arbeitskreis beschlossen, nach mehreren erfolglosen Interventionen beim Referat für Gesundheit und Umwelt sich unmittelbar an OB Dieter Reiter zu wenden.

Der Vorstoß des Münchner Forums bei OB Dieter Reiter blieb ohne Resonanz.

Mit Schreiben vom 21.04.2019 haben wir OB Dieter Reiter über das Ergebnis unserer Recherchen informiert. Nach den rechtsverbindlichen Auflagen des wasserrechtlichen Bescheids vom 10.07.1907, durch welchen Bau und Betrieb der städtischen Isarwerke I und II genehmigt wurden, ist die Stadt München verpflichtet, die städtischen Grundstücke im gesamten Bereich Hinterbrühl/ Thalkirchen für die Allgemeinheit offen zu halten.

Der Bescheid vom 10.07.1907 ist alleinige und verbindliche Rechtsgrundlage für die Nutzung der Wasserkraft der Isar im Isarwerk I. Dieser Bescheid ist bis heute in vollem Umfang rechtsgültig und nicht durch Zeitablauf obsolet geworden. Die Nutzung der 14 ha großen städtischen Grundstücke in Hinterbrühl/ Thalkirchen als Golfplatz durch den MGC steht im offenkundigen Widerspruch zu den öffentlich-rechtlich zwingenden Auflagen, die im Bescheid vom 10.07.1907 rechtsverbindlich verankert sind. Eine Verlängerung des Pachtvertrags über das



Abb. 1: Der MGC-Golfplatz (drei markierte Felder) in Thalkirchen. Er nimmt fast vollständig die westliche Isartalau ein. Das mittlere und das rechte Feld liegen auf städtischem Grund

Jahr 2024 kommt daher aus Rechtsgründen nicht in Betracht.

Kommunalreferentin Kristina Frank will trotzdem den Pachtvertrag bis 2030 verlängern.

In der Rathaus-Umschau vom 26.09.2019 teilt die Kommunalreferentin mit, dass sie beabsichtigt, im Rahmen des von ihr selbst gestellten Stadtratsantrags vom 03.01.2017 den Pachtvertrag mit dem MGC über den 31.12.2024 hinaus um sechs Jahre bis zum Jahr 2030 im Bürowege zu verlängern.

Als Mitglied der CSU-Stadtratsfraktion hatte Kristina Frank zusammen mit ihren Stadtratskollegen Hans Podiuk und Michael Kuffer am 03.01.2017 unter dem Betreff „Langfristiger Erbpachtvertrag für den Golfplatz in Thalkirchen“ beantragt, den Pachtvertrag mit dem MGC langfristig zu verlängern.

Eine unvoreingenommene und objektive Sachbehandlung durch die jetzige Kommunalreferentin kann daher bezweifelt werden.

Erneute Intervention des Münchner Forums bei OB Dieter Reiter

Das Münchner Forum hat sich vor diesem Hintergrund Anfang Oktober erneut an OB Dieter Reiter mit der dringlichen Bitte gewandt, zeitnah zu intervenieren, um die offensichtlich rechtswidrige Verlängerung des Pachtvertrags mit dem MGC zu verhindern.

Die Kommunalreferentin räumt in der Rathaus-Umschau vom 26.09.2019 ausdrücklich ein, dass durch die Verpachtung der beiden städtischen Grundstücke zur Nutzung durch den MGC als Golfplatz, diese Flächen für die Allgemeinheit nicht nutzbar sind.

Damit verstößt die Verlängerung des Pachtvertrags über den 31.12.2024 hinaus bis zum 31.12.2030 gegen die zwingende, rechtsverbindliche Auflage Nr. 48a des wasserrechtlichen Bescheids von 10.07.1907. Das Münchner Forum hat sich daher in dieser Angelegenheit auch an die Regierung von Oberbayern gewandt.

Angesichts der in der Rathaus-Umschau vom 26.09.2019 von Kommunalreferentin Kristina Frank dargestellten Sachbehandlung ist es offensichtlich, dass durch die zeitnah beabsichtigte Verlängerung des Pachtvertrags bis zum Jahr 2030

vollendete Tatsachen geschaffen werden sollen, ohne dass sich das zuständige Kommunalreferat oder eine andere Stelle der Stadtverwaltung mit der dargestellten Rechtslage auseinandersetzt.

Klaus Bäumler ist 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums, dort Leiter des Arbeitskreises „Öffentliches Grün“ und Richter (rtd.) am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.

Lobbyismus statt öffentlichem Planungshandeln: **Dabei-Sein bestimmt das Bewusstsein.** Wie Kapitalinteressen durchgesetzt werden.

Wer sich in den letzten Jahren noch gewundert haben sollte, dass sich in München Investoreninteressen so geschmeidig durchsetzen lassen, während die Anliegen der angestammten Bürgerinnen und Bürger immer weniger Resonanz finden, dass „Master-Pläne“ für Planungs- und Baumaßnahmen von Kapitalverwertern zur Blaupause für das Handeln von Stadtpolitik und planender Verwaltung mutieren, sollte sich den folgenden Offenen Brief durchlesen und sich die darin verlinkten Selbstzeugnisse ansehen. *Astrid Pfeiffer*, Projektmanagerin, Autorin, Journalistin sowie Aktivistin für den Erhalt von Forst Kasten, unter dem Kiesvorräte schlummern, die mitsamt dem Wald obendrauf abgebaggert werden sollen, hat ihn an die Münchner Stadtspitze – Oberbürgermeister und Stadträte – gerichtet und hätte gerne Antwort auf ihren Befund, warum diese von einer – pars pro toto – besonders umtriebigen Münchner Lobby-Agentur, die gerne „große Räder“ fürs Große Geld dreht, sich umstandslos einspannen lassen. – Dass der Agentur-Chef diese Form der politischen Landschafts-Pflege auch noch mit dem Begriff der „direkten Demokratie“ belegt, ohne dass ihm schallendes Gelächter entgegenschlägt, kann nur als wirkungsvolle Verhöhnung kommunaler Demokratie bezeichnet werden und als überdeutlicher Beleg dafür, wie weit Orwell'scher Doppeldenk und Neusprech inzwischen zum Standard geworden ist. Der Brief wurde am 17. September dieses Jahres geschrieben. Die Verfasserin hat noch keine Antwort erhalten. Wir dokumentieren. (KB/DS)

An Stadt München / Büro des Oberbürgermeisters
Fraktionsvorsitzende (mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Stadtrats)
Pressestelle

München, 17.09.2019

Offener Brief / Fragenkatalog / Dokumentarteil Umgang der Stadt München mit Lobbyisten / Ethik-Regeln

Sehr geehrte Damen und Herren,
ich hätte eine Bitte: Schauen Sie sich die Internetseite <https://heller-partner.de/> ¹ an. Ich erlaube mir, Ihnen hiermit einige Fragen diesbezüglich zu übermitteln, über deren zeitnahe Beantwortung zum Zwecke der Veröffentlichung ich mich freuen würde. Bei den Fundstellen meiner Belege habe ich jeweils das Funddatum notiert; ich hoffe, dass die Seite nicht verändert wird, bis Sie sich einen Eindruck verschaffen konnten.

Der Betreiber der sog. ‚Agentur‘ Heller & Partner, ein PR-Spezialist und Lobbyist namens Stephan Heller, Dr. und Prof., arbeitet lt. SZ (08.07.2019) u.v.a. für die Gräfelinger Kies-Firma Glück. Diese führt offenbar einen Rechtsstreit mit der städtischen Heiliggeistspitalstiftung, der Eigentümerin eines vom Kiesabbau bedrohten Waldstücks im Erholungswald Forst Kasten südlich von München, „um das Gebiet im Forst Kasten doch noch für das Unternehmen zu sichern“.

Deshalb dachte ich zunächst, ich habe mich verlesen, als ich auf o. g. Internetseite die Kundenliste studiert habe. Wir kämen demnach auf 4 Verfahrensbeteiligte in Sachen ‚Kies‘, die alle Kunden des o. g. Professors waren oder sind:

1. *Fa. Glück (Antragsteller Abholzung/Kiesabbau im Stiftungswald Forst Kasten)*
2. *Stadt München (Verwaltung des Stiftungswaldes Forst Kasten)*
3. *Landratsamt München (Genehmigungsbehörde Kiesabbau)*
4. *Bay. Staatskanzlei – koordiniert die Ministerien, inklusive Wirtschaftsministerium (zuständ. für Landes-/*

Regionalplanung [u.a. Festsetzung Kies-Vorranggebiete]). Das laufende Raumordnungsverfahren für Abholung/ Kiesabbau des benachbarten Planegger Holzes (Dickwiese) durch Fa. Glück liegt bei der Bezirksregierung. Bezirksregierungen vertreten und repräsentieren die Staatsregierung i. d. Bezirken.

Ich wüsste gern, ob diese Konstellation auf Sie genauso wirkt wie auf mich – und ich war irritiert. Sehr irritiert. Ist es üblich, dass ein Antragsteller auf Kiesabbau oder auf ein Bauprojekt o. ä. und die jeweiligen Genehmigungsbehörden sowie Politiker, die im betreffenden Politikbereich die Marschrichtung vorgeben, beim gleichen Lobbyisten zugange sind? Als Politologin würde ich sagen: Eher nicht ... ‚Agenturen‘ sind nach



"EINFLUSS NEHMEN - Die Kraft der direkten Demokratie"

Ein Buch, das Antworten liefert auf die wichtigsten Fragen der direkt
Mehr erfahren...

dem Wortsinn Vermittlungsdienstleister. Die o. g. Firma vermittelt, wenn ich das richtig verstehe, Kunden aus der Wirtschaft den Kontakt zu Entscheidungsträgern der öffentlichen Hand und zu deren ‚Dunstkreis‘, wie aus Texten, Videos und Fotos auf der Firmen-Internetseite hervorgeht.

Folgende Dienstleistungen bietet der Lobby-Unternehmer demnach u. a. an (Stand 14.8.2019):

„Nicht selten werden Unternehmensziele durch die Politik behindert. Endstation? Nicht, wenn Sie die richtigen Leute kennen, die Ihre Interessen erfolgreich verteidigen – und ganz legitim Einfluss auf die Politik nehmen. Public Affairs ist Networking.“

„Wir knüpfen Kontakte zu wichtigen Entscheidern ... und bauen ganz gezielt politische Beziehungen auf – damit Sie Ihre Unternehmenspläne realisieren können. Wir verschaffen Ihnen eine Lobby.“



Gelebte Partnerschaft beim heller & partner Armbrustschieszen 2019

200 Gäste beim heller & partner Armbrustschieszen auf der Wiesn. Darunter Innenminister Joachim Herrmann, Bauminister Hans Reichhart, die Sparkassenvorstände Ralf Fleischer und Josef Bittscheidt, FC Bayern Vorstand Jan-Christian Dreßen, BRK Präsident Theo Zi, Kultusgemeinde (



"Gender Living - Die Zukunft des Wohnens"

Die Frage nach dem Wohnen der Zukunft ist wichtiger denn je. Stephan Heller präsentierte für die GEWOFAG die Studie „Gender Living – Die Zukunft des Wohnens“. Mit dabei: Münchens Zweiter Bürgermeister Pretzl und Stadtbaurätin Merk. Mehr erfahren...

„Wir wissen, wie städtebauliche Projekte den Erfolgskurs fahren, was die beste Strategie für einen Bürgerentscheid ist. ... Besonders die steigende Bedeutung der Bürgerbeteiligung verlangt nach neuen Ansätzen in der Projektentwicklung. Ein Bürgerbegehren, ein Bürgerentscheid beenden sehr schnell ertragsversprechende Vorhaben – machen zeit- und kostenintensive Planungen zunichte.“

„Wir begleiten unsere Mandanten von Anfang ihrer Planungen und wirken als besonders wichtiger Spieler mit, wertvolles Baurecht zu ermöglichen.“

Kunden

Kunden der o. g. Lobby-Agentur sind neben der öffentlichen Hand ‚die halbe Münchner Immobilienbranche‘, Baustoffhersteller, Sparkassen u.v.m. (<https://heller-partner.de/kunden/> ↗ 20.07.2019).

Suchmaschinen spucken viele weitere Treffer aus, z.B. die Büschl Unternehmensgruppe mit lukrativen Großprojekten wie der Eisenbahnersiedlung Eggarten, wo gegen verzweifelten Widerstand ein Naturidyll zerstört wird, und den beiden 155 m- ‚Post-Türmen‘ (stolz präsentiert auf <https://heller-partner.de/> ↗ 17.08.2019, als wär’s bald soweit – obwohl die Stadt die noch gar nicht genehmigt hat; s.a. <https://www.immobilienzeitung.de/1000063464/bueschl-gruppe-plant-zwei-wolkenkratzer-in-muenchen> ↗), s. a. <https://www.bueschl-gruppe.de/abgeschlossene-projekte/> ↗).

Verständlich, dass der Lobbyist einem wichtigen Ansprechpartner, unserem bayerischen Bauminister (Stand 18.09.2019), schmeichelt. Zitat: „Wertvoller Dialog mit Staatsminister Hans Reichhart. Gerade beim dringend notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur macht Reichhart einen extrem guten Job. Der richtige Mann an der richtigen Stelle.“ (<https://heller-partner.de/> ↗ 17.08.2019)

Gut gelungen scheint auch die Beziehungspflege zu Innenminister Joachim Herrmann (Promoter für Hellers Buch ‚Einfluss nehmen‘ <https://einflussnehmen.de/> ↗), das u. a. darlegt, wie man Bürgerinitiativen

in Schach hält) und Ilse Aigner (CSU-Vorstandsmitglied, Landtagspräsidentin und damit die zweithöchste Repräsentantin unseres Landes, vom Professor geduzt). Ebenfalls im Netzwerk weitere Politiker und Verwaltungsleute, etwa Vertreter von Bezirk und Regierung von Oberbayern sowie Bürgermeister aus der Region.

Auch Lufthansa-Chef Carsten Spohr (<https://www.youtube.com/watch?v=zvnMmbGKLFw> ↗ 23.08.2019) war beim Professor zu Gast, bei dem zugleich die Flughafen-Gesellschaft und zwei von drei Anteilseignern (Stadt, Freistaat) zugange sind. Bearbeiten die Geschäftsleute die Politiker noch immer wegen der 3. Startbahn, die von den Bürgern doch klar abgelehnt wurde?

Baupolitik

Nach diesen Vorinformationen bedarf die sog. ‚Studie‘ ‚Gender Living – die Zukunft des Wohnens‘ im Auftrag der städt. Firma GEWOFAG keiner langen Erläuterung mehr. Sehen Sie selbst: <https://heller-partner.de/genderliving/> ↗ 22.08.2019.

Einen Screenshot vom Podium darf ich Ihnen aus urheberrechtlichen Gründen nicht präsentieren. Deshalb muss ich’s Ihnen beschreiben: Stadtbaurätin Elisabeth Merk (städt. Angestellte, steuert Münchens Baupolitik, trotzdem Verfasserin eines Gastbeitrags zu ‚Einfluss nehmen‘), 2. Bgm. Pretzl (CSU), Stadtrat Reissl (SPD [jetzt CSU-Fraktion, d. Red.]), Stadträtin Hanusch (Die Grünen).

Umrahmt von Christine Degenhart (Präs. Bay. Architektenkammer, Gastbeitrag ‚Einfluss nehmen‘), Andreas Eisele (Landesverband Bayern Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen BFW – Slogan BFW-Homepage: „Brancheninteressen durchsetzen“ <https://www.bfwbayern.de/> ↗ 17.8.2019), dazu Immobilienmagnat Büschl.

Die Liste der ‚Vernetzungs‘-Beispiele ließe sich fortsetzen. Etwa mit einem SZ-Journalisten, der ebenfalls einen Gastbeitrag zu ‚Einfluss nehmen‘ geschrieben hat – und zugleich in einem SZ-Artikel voll des Lobes ist über Büschls Türme (24.07.2019: „Zwei Bauwerke, um München aus dem Dornröschenschlaf zu wecken“ <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-neuhausen-hochhaeuserpaketposthalle-meinung-1.4536474> ↗).

Das SZ-Gebäude an der Hultschiner Straße gehört übrigens dem Mitglied des Heller-Netzwerks Art Invest Real Estate (Stand 23.08.2019 <https://www.artinvest.de/2018/02/21/art-invest-und-kai-panitzki-gruenden-venture-capital-gesellschaftbitstone-capital-2-2-2-2-2-2/> ↗ – Zitat: „Das Bürohochhaus bietet unseren Anlegern ein ausschüttungsstarkes Investment mit einem langfristigen Wertsteigerungspotenzial“). Arme SZ.

Und der Bayerische Immobilienstag 2018 fand im Bayerischen Wirtschaftsministerium statt.

So geht es munter weiter.

Da dürfen wir gespannt sein, inwieweit „der richtige Mann an der richtigen Stelle“ (<https://heller-partner.de/> ↗ 17.08.2019) die Forderungen des BFW-Verbands für schnelleres und dichteres Bauen in München berücksichtigt, wenn es um geplante Änderungen bei bayerischen Bauvorschriften geht <https://www.bfwbayern.de/services/presse/pressemitteilungen/30173-muenchen-landes-bfw-bayern/> ↗.

Kein Wunder, dass der verzweifelte Kampf der täglich zahlreicher werdenden Münchner Bürgerinitiativen um ihre Grünflächen, Bolzplätze, Hinterhöfe, die alten Bäume und die stadtnahen Wiesen und Äcker bisher meist verloren wird.

Schwarzer Peter bei den Politikern

In seinem Buch ‚Einfluss nehmen‘ (Kapitel 6.3 ‚Lobbyisten‘, S. 171-176) schiebt der Professor den Schwarzen Peter, der mit seinem Geschäftsmodell einhergeht, Ihnen, liebe Politiker, zu:

S. 176: „*Letzten Endes liegt es in der Hand des Abgeordneten selbst, objektive Informationen von Einflussnahme zu unterscheiden*“ ... „*Denn der Übergang vom legalen Dialog zu einem Bestechungsversuch ist fließend.*“


Würden Sie es verstehen, wenn jemand sagt, solche Zustände zu tolerieren oder gar zu befördern sei ein Schlag ins Gesicht der wachsenden Zahl von Münchnern, die verzweifelt versuchen, ihre Wohnung zu behalten, das letzte bisschen Grün in der Stadt zu retten, die Waldabholzung am südlichen Stadtrand zu verhindern, eine Fahrt in der überfüllten S-Bahn zu überleben, zeitnahe Behörden- und Arzttermine zu ergattern, dem Ausverkauf unserer Region an ‚Geldige‘ irgendetwas entgegenzusetzen?

An all jene unter Ihnen, die diese Art von ‚Vernetzung‘ normal finden: Das ist nicht normal, sondern unredlich und ungerecht. Machen Sie Schluss damit!

Liebe Politiker, ich verstehe nicht, warum Sie sich so ausnutzen lassen. Wäre es so schlimm, wenn Sie Politik einfach selber machen und sie den Wählern auch selber erklären würden?

Wenn Sie die Schmeicheleien der Profiteure abprallen ließen und dafür sorgen würden, dass München wieder eine Stadt für die Münchner wird, indem Sie als unsere gewählten Vertreter beim Freistaat Bayern, beim Bund und der EU eine bessere, ausgleichende Strukturpolitik einfordern?

Sie sind ausschließlich den Münchnerinnen und Münchnern verantwortlich. Wenn Sie das nächste Mal von einem Lobbyisten eingeladen werden, dann sagen Sie doch einfach Nein!

TV-Tipp in diesem Zusammenhang (ab Minute 39, aber auch davor schon sehr empfehlenswert): <https://www.zdf.de/comedy/die-anstalt/die-anstalt-vom-29-januar-2019-100.html> 

Fragen an die Stadt München mit der Bitte um Beantwortung:

1. Welche Aufträge hat die Stadt München der o. g. Agentur bisher erteilt?
2. Welches Auftragsvolumen ungefähr?
3. Hat die Stadt München Ethik-Regeln (gemeint ist NICHT die Antikorruptionsrichtlinie) für den Umgang ihrer Mitarbeiter, Mandatsträger und sonstigen Vertreter mit Lobbyisten? Wenn ja, welche sind das? Wenn nein, warum nicht?
4. Welche Ethik-Regeln gelten für städtische Unternehmen wie die GEWOFAG oder die Stadtwerke für den Umgang mit Lobbyisten?
5. Entspricht es den Ethik-Regeln der Stadt München, dass Mitarbeiter, Mandatsträger und sonstige Vertreter an Veranstaltungen von Lobbyisten teilnehmen, die von diesen zu dem Zweck organisiert werden, Kunden aus der Wirtschaft mit Vertretern der Stadt zusammenzubringen?
6. Wie stellt die Stadt sicher, dass ihren Mitarbeitern, Mandatsträgern und sonstigen Vertretern jederzeit klar ist, wann sie es mit Kontaktaufnahmen durch Lobbyisten zu tun haben und wie sie neutrale Veranstaltungen, bei denen es ausschließlich um fachliche Dinge geht, von Lobby-Veranstaltungen unterscheiden können?
7. Bringen Mitarbeiter, Mandatsträger und sonstige Vertreter der Stadt zu solchen Veranstaltungen ihre Brotzeit selber mit, sagen also Nein zum dargebotenen, sicher erstklassigen, kostspieligen Menü? Gibt es dazu Empfehlungen oder Regelungen der Stadt?
8. Kann es sein, dass unter den Firmenveranstaltungen, die städtische Mitarbeiter, Mandatsträger und sonstige Vertreter besuchen, besonders oft solche der Immobilienbranche sind, oder täuscht dieser Eindruck?
9. Gibt es bei der Stadt eine Auflistung dieser Veranstaltungen sowie von Wirtschaftsvertretern nach Branchen geordnet, um Kontakthäufigkeiten, Einflussversuche etc. besser identifizieren zu können?
10. Was genau sind die Aufgaben von Stadtbaurätin Prof. Elisabeth Merk?
11. Gehört die federführende Mitgestaltung, also z. B. das Halten von Reden, bei Veranstaltungen von Lobbyisten unter Mitwirkung von Immobilienfirmen, die Kunden dieser Lobbyisten sind, auch dazu?
12. Besucht Frau Merk solche Veranstaltungen während ihrer Arbeitszeit als Angestellte der Stadt München oder privat?
13. Wie stehen Sie zu der Entscheidung von Frau Merk, einen Gastbeitrag zu dem Buch ‚Einfluss nehmen‘ des Lobby-Professors Heller zu schreiben, in dem dieser erklärt, wie man als Investor am besten mit Widerständen von Bürgern gegen Bauprojekte fertig wird, und Kritiker auf beleidigende Art in Kategorien einteilt?
14. Hat Frau Merk diesen Beitrag während ihrer Arbeitszeit als Angestellte der Stadt München verfasst?
15. Wie lange muss ein Bürger oder eine Bürgerinitiative warten, bis er/sie einen Gesprächstermin bei Oberbürgermeister Reiter oder Stadtbaurätin Merk bekommt?
16. Kann es vorkommen, dass Bürger oder Bürgerinitiativen, die nicht Kunden eines Lobbyisten sind, keine Antwort bekommen bei Terminanfragen an die Stadt? Wenn ja, warum?
17. Finden Sie das gerecht gegenüber normalen Bürgern, die Petitionen schreiben und um Termine betteln müssen, um (vielleicht) gehört zu werden?
18. Wie lange muss ein Immobilieninvestor, der ein Großprojekt realisieren will, oder ein Verbandsvertreter auf einen Gesprächstermin bei Oberbürgermeister Reiter oder Stadtbaurätin Merk warten?
19. Welche Möglichkeiten haben Bürger und Bürgerinitiativen, die nicht auf Veranstaltungen der Stadt oder von Lobbyisten kommen dürfen, aber auch nicht per Los oder auf andere legale Art in Oberbürgermeister-Sprechstunden gelangen, ihre Sorgen und Nöte ihrem Oberbürgermeister mitzuteilen?
20. Halten Sie es für möglich, dass Lobbyisten die städtischen Mitarbeiter, Mandatsträger und sonstigen Vertreter aus finanziellem Eigeninteresse benutzen, um Firmenkunden Zugang zur Stadtpolitik und den Genehmigungsbehörden zu verschaffen?

21. Was würden Sie antworten, wenn jemand auf die Idee käme, der Stadt München vorzuwerfen, Baupolitik in München werde von der Immobilienbranche und ihren Lobbyisten über ein vertretbares Maß hinaus beeinflusst?
22. Was halten Sie in diesem Zusammenhang von der immer häufiger zu hörenden Einschätzung, diese Branche verknappe erst günstigen Wohnraum, in dem sie auf den wenigen verbleibenden Flächen hauptsächlich teure Wohnungen errichte, die oft an gutverdienende Zuzügler gingen, wo früher günstige Wohnungen waren für Einheimische, verdiene glänzend dabei, geriere sich dann aber als Retter in der (Wohnungs-)Not, weil man doch wirklich viel baue, und die Stadtpolitik falle auf diese ‚Masche‘ auch noch herein, freue sich gar, wenn zwecks Beziehungspflege vonseiten der Branche ein paar günstige Wohnungen für zuvor aus ihren angestammten Häusern hinausgentrifizierte ärmere Münchner herauspringen (= Tropfen auf dem heißen Stein)?
23. Denkt die Stadt München darüber nach, statt einer Bau-Offensive zugunsten der Immobilien-Unternehmer auf den Leim zu gehen, beim Freistaat eine bessere, München entlastende Strukturpolitik einzufordern mit dem Ziel, die Macht der Lobbyisten auszuhebeln und München vom Bau-Boom zu entlasten?
24. Halten Sie die Einführung einer Grundregel, wonach Mitarbeiter, Mandatsträger und sonstige Vertreter der Stadt sich generell von Lobbyisten fernzuhalten haben, für übertrieben oder für angemessen?
25. Was müsste getan werden, um Chancengleichheit zwischen einfachen Bürgern und Unternehmern, die sich mit Geld gute Kontakte verschaffen können, herzustellen?
26. Was halten Sie von der Aussage, zu große Nähe zwischen Wirtschaftsvertretern einerseits und Politik und Verwaltung andererseits könne das Vertrauen der Münchner in die Unabhängigkeit von Politik und Verwaltung beschädigen?
27. Was halten Sie von der Aussage, dieses beschädigte Vertrauen könne eine Gefahr für die Akzeptanz staatlicher Institutionen und unserer Demokratie darstellen in Zeiten, in denen ohnehin bereits diverse Kräfte in unserem Land dieses wertvolle Gut zu untergraben versuchen?
28. Was halten Sie im o. g. Zusammenhang von der Aussage, dass nicht alles, was gesetzlich erlaubt auch moralisch vertretbar ist?

Mit Dank im Voraus für Ihre Bemühungen und freundlichen Grüßen
Astrid Pfeiffer

Astrid Pfeiffer, geboren in München und aufgewachsen im Landkreis München, ist Diplom-Politologin und Zertifizierte Projektmanagement-Fachfrau. Sozialisiert in einer sozialdemokratischen Familie und aktiv im Umweltschutz, hat die Journalistin vor einigen Jahren erkannt, dass die wachstumsinduzierten Probleme in unserer Region München nicht als naturgegeben hingenommen werden dürfen. Sie setzt sich ein für die Identifizierung von Wachstumsprofiteuren wie den Immobilienunternehmern sowie einen schnellen Wandel in der Strukturpolitik („gleichwertige Lebensverhältnisse für ganz Bayern“). Sie ist engagiert in der Initiative „Rettet den Würmtaler Wald! Wertvolle Ökosysteme erhalten statt Kiesabbau im Forst Kasten & Planegger Holz“ (<http://rettet-den-wuermtaler-wald.de>) und betreibt die Webseite „Metropolregion – nein danke! Stoppt den Wachstumswahn in München(-Land)“ (<http://metropolregion-nein-danke.bayern/>)

Arbeitskreise im November/Dezember

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen. Eine E-Mail an info@muenchner-forum.de ☞ genügt.

Arbeitskreis ‚Öffentliches Grün‘

Leitung: Klaus Bäumler, Martin Fochler
nächstes Treffen: Mi. 27. November 2019, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier, Matthias Hintzen
nächstes Treffen: Do. 28. November 2019, 18:30 Uhr

Arbeitskreis ‚Kulturbauten‘

Leitung: Udo Bünnagel
nächstes Treffen: Mo. 3. Dezember 2019, 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Kunstareal‘

Leitung: Martin Fürstenberg
nächstes Treffen: Di. 4. Dezember 2019, 17:30 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Wolfgang Hesse
nächstes Treffen: Do. 12. Dezember 2019, 18:00 Uhr

Kommt der Autobahn-Südring durch Bundesgesetz?

KLAUS BÄUMLER

Diese Frage konnte bislang angesichts der aktuellen Gesetzeslage als hypothetisch angesehen werden. Aktuelle Gesetzesvorhaben der Bundesregierung zeigen aber Möglichkeiten auf, umstrittene und wegen Bürgerwiderstands schwer durchsetzbare Infrastrukturprojekte zu realisieren. Werden die von der Großen Koalition in Berlin geplanten Gesetze vom Bundestag verabschiedet, schafft der Bundesgesetzgeber die Möglichkeit, Großprojekte durch Gesetz auf den Weg zu bringen. Der bisherige Rechtsschutz vor den Verwaltungsgerichten für Bürger und Umweltverbände wird dann entfallen. Und es bleibt nur noch der Gang zum Bundesverfassungsgericht.

Mit dem Ziel der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren liegen dem Bundeskabinett zwei Referentenentwürfe vor, die den Rechtsschutz bei Großprojekten durch die Verwaltungsgerichte aushebeln und die Durchsetzung von Infrastrukturvorhaben „verschlanken“. Von den herkömmlichen Verwaltungsverfahren wird abgewichen und die Genehmigungsentscheidung statt durch Verwaltungsakt (Planfeststellungsbeschluss) durch ein Maßnahmengesetz getroffen.

Die Gesetzentwürfe basieren auf den Vorgaben des Koalitionsvertrags für die 19. Legislaturperiode und dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung.

Es handelt sich um den Entwurf des Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Genehmigungsbeschleunigungsgesetz – GbG) sowie um den Entwurf zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich.

In der beschönigenden Begründung des Referentenentwurfs des GbG ist zu lesen: „*Mit Durchführung einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird gewährleistet, dass die Öffentlichkeit ... über das*

Projekt informiert wird und sich hierzu äußern kann. Sie führt zu einer Stärkung der Öffentlichkeitsbeteiligung und sorgt für mehr Transparenz und Akzeptanz bei den Pilotprojekten.“

Umweltverbände und Bürgerinitiativen haben bereits mit Positionspapieren Stellung bezogen.



FOTO © KLAUS BÄUMLER

Zum Weiterlesen:

Referentenentwurf der Bundesregierung: Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Genehmigungsbeschleunigungsgesetz – GbG)

https://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/2019/2019_10_16-referentenentwurf-genehmigungsbeschleunigungsgesetz.pdf

Stellungnahme von Deutscher Naturschutzring (DNR), Deutsche Umwelthilfe (DUH) sowie Unabhängiges Institut für Umweltfragen (UfU) e.V.

https://www.dnr.de/fileadmin/Positionen/Stellungnahme_DNR_UfU_DUH_Genehmigungsbeschleunigungsgesetz_10-2019.pdf



München leuchtet
für seine Ehrenbürger

Max von Pettenkofer
Justus von Liebig

Dienstag,
3. Dezember 2019,
17.00 Uhr

Maximiliansplatz /
Max-Joseph-Straße
in der öffentlichen Grünanlage
„Effner-Park“



Justus von Liebig
1803–1873
Chemiker

Ehrenbürger der Stadt München
seit 1870

Das Denkmal nach einem Entwurf
des Bildhauers Michael Wagnmüller
wurde 1883 aufgestellt.

Einladung

Herbert Freudenberger (1930–
2019) spendete einen namhaften
Betrag zur Beleuchtung des
Denkmals von Max von Petten-
kofer zu dessen 200. Geburtstag
am 3. Dezember 2018 und regte
auch die Beleuchtung des Denk-
mals von Justus von Liebig an.

Oberbürgermeister Dieter Reiter
unterstützte dieses Anliegen.

Freudenberger Stiftung
für Kunst und Kultur



Mit der nunmehr installierten
Beleuchtung der beiden Denk-
mäler wird die von Carl von Effner
gestaltete Grünanlage auf dem
Maximiliansplatz („Effner-Park“) in
einem ersten Schritt aufgewertet.

Das erstmalige Einschalten der
Beleuchtung durch das Baureferat
der Landeshauptstadt München
erfolgt am Dienstag,
3. Dezember 2019 um 17.00 Uhr.

Es lädt hierzu ein:

Freudenberger Stiftung
für Kunst und Kultur
Theresienstraße 13,
80333 München-Maxvorstadt

Kontakt und V.i.S.d.P.: Klaus Bäumler
Tel.: 0179 103 64 71
Mail: baeumler@maxvorstadt.net



Max von Pettenkofer
1818–1901
Chemiker und Hygieniker

Ehrenbürger der Stadt München
seit 1872

Das Denkmal nach einem Ent-
wurf des Bildhauers Wilhelm von
Rühmann wurde 1909 aufgestellt.

IMPRESSUM

STANDPUNKTE ISSN 1861-3004

Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.

Schellingstr. 65, 80799 München

fon 089/282076, fax 089/2805532

email: info@muenchner-forum.de

www.muenchner-forum.de

www.facebook.com/muenchnerforum

V.i.S.d.P.: Dr. Michaela Schier

Redaktionsschluss: 21.10.2019

Redaktion: Klaus Bäumler, Caroline Klotz, Dr. Georg Kronawitter, Dr. Michaela Schier, Dr. Detlev Sträter

Layout: Caroline Klotz

Endredaktion: Dr. Detlev Sträter

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffenen Themen. Der Inhalt dieses Magazins entspricht nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß mit Quellenangabe zitieren. Sollten Sie unsere STANDPUNKTE jemandem zukommen lassen oder nicht mehr erhalten wollen, genügt eine Mail an:

info@muenchner-forum.de

Ob und in welcher Form in den Beiträgen eine gendgerechte Sprache verwendet wird, überlassen wir der Gestaltungsfreiheit der Autorinnen und Autoren.

Diskussionsveranstaltung: Passen Hochhäuser in unser Stadtbild?

Nach der Ankündigung der Stadtbaurätin, eine neue Hochhausstudie vorzustellen und dem Vorschlag eines Investors im Bereich der Paketposthalle zwei 155 m hohe Hochhäuser zu planen, ist das Thema Hochhäuser für München wieder aktuell. Aus diesem Grund hat der Landtagsabgeordnete Robert Brannekämper die Initiative ergriffen, dieses Thema in einer Veranstaltung im Landtag zu diskutieren. Nicht nur über Hochhäuser sondern auch über das Stadtprofil insgesamt wird zu reden sein. Wichtig ist, die Bürgerschaft frühzeitig in die Diskussion über die weitere Stadtentwicklung mit einzubeziehen.

Wann: Donnerstag, 12.12.2019, 19 Uhr

Wo: Maximilianeum, Max-Planck-Straße 1

Anmeldung: unter hochhaeuser@ihr-mdl.de 



Save the Date – Fachtag:

WAS GEHT?! Jugend braucht Raum!

München wächst – zumindest wenn man auf die Einwohner*innenzahl blickt. Die zur Verfügung stehenden Freiflächen im öffentlichen Raum wachsen nicht mit. Sie werden sogar immer weniger. Dies führt zu Nutzungskonflikten und Verdrängungen. Nicht jede Bevölkerungsgruppe kann ihre berechtigten Interessen im öffentlichen Raum gleich gut durchsetzen. Von Jugendlichen und jungen Erwachsenen wird besonders erwartet, dass sie Rücksicht nehmen, ihren Anspruch auf öffentlichen Raum hinten anstellen, aufgeben und „verschwinden“.

Der Runde Tisch „Jugend braucht Raum“, ein Zusammenschluss von AKIM, Arbeitsgemeinschaft für Friedenspädagogik, Kreisjugendring München-Stadt, Münchner Forum, Münchner Trichter, REGSAM und dem Stadtjugendamt München will den Teilhabeanspruch Jugendlicher und junger Erwachsener im öffentlichen Raum unterstützen.

Auf einem ersten Fachtag wollen wir Fachleute unterschiedlicher Disziplinen in einen Austausch zur Nutzung des öffentlichen Raums bringen und Ansatzpunkte für eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen im öffentlichen Raum diskutieren. Ziel ist es, verschiedene Perspektiven kennen zu lernen und neue Haltungen und Formen des Umgangs zu entwickeln.

Dazu erhalten wir Impulse zu informellen und formellen Regeln, Macht und Kontrolle in öffentlichen Räumen (Dr. Martin Klamt, Planungsreferat der

LH München), zu Rauman eignung Jugendlicher und Konsequenzen für die Stadtentwicklung (Prof. Dr. Ulrich Deinet, Hochschule Düsseldorf) und zu Praktiken Jugendlicher im öffentlichen Raum zwischen Selbstdarstellung und Teilhabeansprüchen (Dr. Axel Pohl, FHS St. Gallen - CH).

Wann: Montag, 27.01.2020, 09:15 – 16:30 Uhr

Wo: Feierwerk München

Anmeldung: bitte mit Angabe Ihrer Institution und Funktion unter anmeldung@regsam.net 



**Filmabend mit Diskussion zum Film:
„Großstadt: Stadt der Großen“
(Regie: Klaus Stanjek, 1995, 45 Minuten) im Rahmen der
Reihe „FilmWeltWirtschaft“**

Eine Großstadt gefilmt aus der Sicht von unten – aus Kindersicht. „Geht bloß weg da, spielt’s woanders!“ Kindheit in der Großstadt ist mit zahlreichen Einschränkungen verbunden. Für Kinder sind Städte

nicht gemacht, sie werden nur geduldet – Wirtschaft, Verkehr und Interessen der Erwachsenen gehen vor. Nur wenige Kinder spielen heute wirklich noch draußen. Viele ziehen sich zurück in ihre Zimmer und in die Phantasiewelten. Das provokative, hochaktuelle Dokumentarspiel in Regie von Klaus Stanjek über strukturelle Kinderfeind-

lichkeit in unseren Städten wurde teils mit versteckter Kamera gedreht. Es entstand bereits 1995 im Rahmen des Gesunde-Städte-Netzwerks in München.



Abb. 1: Filmplakat



Abb. 2: Szenenbild

BILD © CINETARIUM, KLAUS STANJEK DOKUMENTARFILM-PRODUKTION

Anschließend Diskussion mit Eva Bruns (MAGs – Münchner Aktionswerkstatt Gesundheit), Dr. Isabel Glogar (Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur für Urban Design TU München) sowie Evelyn Knecht (Spiellandschaft Stadt e.V.).
Moderation: Dr. Michaela Schier (Münchner Forum)

In Kooperation des Filmmuseums im Münchner Stadtmuseum mit dem Münchner Forum e.V.

Wann: Mittwoch, 29. Januar 2020, 18:30 Uhr
Wo: Filmmuseum München, St.-Jakobs-Platz 1
Eintritt: 4,-

Forum Aktuell auf LoRa 92,4 UKW

Sendung verpasst? Demnächst zum Nachhören!
Montag, 11. November 2019, 19:00 bis 20:00 Uhr

Originalton Stadtbaurätin – Wohin entwickelt sich München?

Im Gespräch zwischen Stadtbaurätin Prof. Elisabeth Merk und Moderatorin Ursula Ammermann geht es um Zukunftsfragen unserer Stadt: Vor welchen Herausforderungen steht die Stadtentwicklung angesichts der spürbaren Folgen des Klimawandels in einer sich weiter verdichtenden und wachsenden Stadt? Wir werden sprechen über Siedlungsschwerpunkte, Nachverdichtung, den Zielkonflikt zwischen Grünflächen- und Wohnraumbedarf, den Umgang mit dem Stadtverkehr und die Entwicklung klimaresilienter Quartiere.

Gesprächsleitung: Ursula Ammermann
<http://muenchner-forum.de/im-radiol>

Montag, 09. Dezember 2019, 19:00 bis 20:00 Uhr

Stadtentwicklung 2.0?

In der Sendung geht es um aktuelle Entwicklungen der Münchner Stadtentwicklung. Studiogast ist Arne Lorz, Leiter der Hauptabteilung „Stadtentwicklung“ im Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München seit Anfang 2018. Anknüpfend an Fragen zur Person (beruflicher Hintergrund und berufliche Erfahrungen) und den Zuständigkeiten als Hauptabteilungsleiter stehen im Mittelpunkt des Gesprächs die aktuellen stadtentwicklungspolitischen Aufgaben: Was beschäftigt die Stadtentwicklung in München? Was sind die zukünftigen Schwerpunkte der Stadtentwicklung? Welche Strategien werden verfolgt? Welche Konflikte tun sich auf? Und was will die Stadtentwicklung in München als nächstes „anpacken“?

Gesprächsleitung: Detlev Sträter