



An die
Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39
80538 München
Zi.Nr.: 4134

Dr. Detlev Sträter, Klaus Bäumler
Programmausschussvorsitzende

Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Dr. Wolfgang Beyer
AK ‚Schienenverkehr‘

Berthold Maier
AK ‚Attraktiver Nahverkehr‘

info@muenchner-forum.de

Tel. (089) 28 20 76

Fax (089) 280 55 32

München, 11.08.2020

**Einwendungen gegen
Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
für das Vorhaben**

**„Änderung (Erneuerung) der Eisenbahnüberführung über die Lindwurmstraße,
Bahn-km 5,012 der Strecke 5510 München - Rosenheim in der Landeshauptstadt
München“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als eingetragener Verein und Fürsprecher für Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie als regelmäßige Benutzer des MVV, der DB-Fern-, Regional- und S-Bahn-Züge, erheben wir seitens des Münchner Forums folgende Einwendungen gegenüber den vorliegenden Planungen.

Einwendung 0: Verfahrensfehler

Die Amtliche Bekanntmachung des Planfeststellungsverfahrens stellt einen wesentlichen Verfahrensschritt dar. Mit der Bekanntmachung soll die breitere Öffentlichkeit interessiert werden. Die Beteiligungsbereitschaft soll forciert und Vollzugsdefiziten entgegengewirkt werden. Mit dieser sog. Anstoßwirkung hat sich das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 06.06.2019 BVerwG 4 CN 7.18 befasst.

Die Amtliche Bekanntmachung in der Süddeutschen Zeitung vom 19.06.2020 Nr.139 erfüllt nicht die von der Rechtsprechung aufgestellten Erfordernisse. Erste Voraussetzung der „Anstoßwirkung“ ist die Lesbarkeit der Bekanntmachung. Die Formatierung der Bekanntmachung in der Süddeutschen Zeitung erfolgte derart „klein gedruckt“, dass der Text nur mit Hilfe einer Lupe gelesen werden kann.

Damit liegt in Bezug auf die erheblich reduzierte „Anstoßwirkung“ ein wesentlicher Verfahrensfehler vor, der nur durch Wiederholung der Amtlichen Bekanntmachung in „lesbarer“ Formatierung geheilt werden kann.

Einwendung 1: Berücksichtigung der Potentiale für Ausbau und Erweiterung der S-Bahn München und Regionalexpress

Die Eisenbahnüberführung an der Lindwurmstraße möge so ausgelegt werden, dass ein zukünftiger Ausbau und die Erweiterung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf dem Südring möglich wird. Dazu gehören S-Bahn Züge im 10-Minuten Takt, Regionalexpress Züge im 30-Minuten Takt und entsprechende Stationen wie beispielsweise der Haltepunkt Poccistraße.

Begründung

Ziel ist die Stärkung der erfolgskritischen Beitragsleister S-Bahn und Regionalexpress zur Lösung der Verkehrsprobleme sowie zur Minimierung der Umweltbelastung.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist zur Schaffung attraktiver Angebote zu fördern und zu priorisieren, damit mehr Menschen motiviert werden, vom MIV (z.B. Auto) auf alternative Verkehrsträger (S-Bahn, Regionalexpress) umzusteigen.

Dazu ist die Infrastruktur der Schienenwege massiv auszubauen und zu erweitern, um das Netz enger zu knüpfen und Standards zu setzen – mit Takt 10 für S-Bahn und Takt 30 für den Regionalexpress.

Neue Wohnquartiere in Stadt und Umland sind mit verfügbarer, zugänglicher und komfortabler Mobilität auf der Schiene anzubinden und zu erschließen: für die S-Bahn auf einem durchgehenden, eigenen 2-gleisigen S-Bahn Gleiskörper für Takt 10 ohne Mischverkehr, was einen Ausbau der Strecken 5510 und 5531 von 4 auf 6 Gleise im Abschnitt Heimeranplatz – Südbahnhof sowie von 2 auf 4 Gleise im Abschnitt Südbahnhof – Ostbahnhof bedeutet. Die hier vorgeschlagenen Haltepunkte liegen im Bereich des üblichen Haltestellenabstandes der S-Bahn von 1,2 km - 1,5 km: Heimeranplatz (S-Bahn, existierend), Poccistraße (S-Bahn + Regionalexpress, neu), Südbahnhof / Thalkirchner Straße (S-Bahn, neu), Kolumbusplatz (S-Bahn, neu), Welfenstraße / Tassiloplatz (S-Bahn, neu), Ostbahnhof (S-Bahn + Regionalexpress, existierend)

Weitere Informationen hierzu sind der Untersuchung aus dem Jahr 2009 des Büros Vieregg-Rössler zu entnehmen: <http://www.vr-transport.de/vr/sring.html>

Einwendung 2: Berücksichtigung der Umsteigebeziehungen zu andern Verkehrsmitteln

Die Eisenbahnüberführung möge so gestaltet werden, dass der zu schaffende und nahe gelegene Haltepunkt Poccistraße eine vorteilhafte Umsteigerelation zwischen den Verkehrsmitteln S-Bahn, Regionalexpress, U-Bahn und Bus erhält. Auf eine fußgängerfreundliche Wegeführung im Bereich der Zuwegungen auf die Bahnsteige ist zu achten, wozu sich eine Integration in das Brückenbauwerk (Treppen, Rampen, Zuwege, Aufzüge) anbietet. Insbesondere die Anforderungen der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und der Landeshauptstadt München (LHM) sind zu berücksichtigen über die Einbeziehung ihrer Interessenvertreter.

Begründung

Die Eisenbahnüberführung an der Lindwurmstraße liegt in unmittelbarer Nähe der U-Bahn Station Poccistraße. Hier fährt die U3 (Moosach – Fürstenried West) und die U6 (Garching Forschungszentrum – Klinikum Großhadern).

Somit bieten sich ideale Chancen, mit dem Haltepunkt Poccistraße einen Umsteigepunkt zwischen S-Bahn, Regionalexpress und U-Bahn und Bus zu schaffen und das MVV-Netz enger zu knüpfen. Durch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger des Umweltverbundes und die vorteilhafte Integration bestehender Infrastruktur entstehen schnelle, direkte und attraktive Verbindungen im Umweltverbund als echte, angenommene und akzeptierte Alternative zum MIV (z.B. Auto), welcher dadurch reduziert wird.

Einwendung 3: Berücksichtigung der Wegebeziehungen des Fuß- und Radverkehrs

Die Eisenbahnüberführung an der Lindwurmstraße möge die Anforderungen an die Schaffung attraktiver Achsen und die Gestaltung freundlicher Wegeführungen für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigen: sowohl unter der Eisenbahnüberführung parallel zur Lindwurmstraße, als auch auf der Nordseite der Eisenbahnüberführung parallel und auf Niveau der Gleise zur Fortführung des Fuß- und zur Erweiterung als Radweg über die Lindwurmstraße hinweg zwischen KVR und Lindwurmhof.

Begründung

Zentral ist in diesem Zusammenhang die Ost-West Achse für Fuß- und Radverkehr zwischen Braunauer Eisenbahnbrücke und Theresienwiese, welche im Wesentlichen unmittelbar nördlich des Gleisstrangs geführt werden kann. Dadurch entsteht eine attraktive Anbindung eines neuen Haltepunktes Poccistraße in der Nähe des neuen städtischen Schulzentrums auf dem ehemaligen Gelände des Südbahnhofs, der Theresienwiese im Nordwesten sowie der Braunauer Brücke und der Isar im Südosten. Es gilt hier, die historische Fußwegebeziehung, die bis zum 2. Weltkrieg als schnelle Verbindung zwischen Thalkirchner Straße und Südbahnhof / Tumblingerstraße genutzt wurde, wiederherzustellen. Bereits beim Bau der Eisenbahnüberführung Tumblingerstraße zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde eine fußgängerfreundliche Planung (Fußweg an der Nordseite des Bauwerks) realisiert. Aktuelle Umplanungen der großen kommunalen Infrastruktur-Areale im Bereich Viehhof, Großmarkthalle, Südbahnhof, Stadtwerke-Gelände bieten für die Menschen Chancen neue, direkte und einfache Wege zu Fuß und zu Rad zu nutzen. Dadurch wird die Lebensqualität erhöht und der Umweltverbund gestärkt.

Siehe hierzu den Artikel „Wieder-Öffnung eines historischen öffentlichen Fußwegs „Taskforce Freiraum München 2030“: Integriertes Zusammenwirken aller Referate notwendig“ von Klaus Bäumlner im Online-Magazin „Standpunkte 2.2016“, S. 26-27 (https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/Standpunkte_02_2016.pdf) sowie das vom Verein Urbanes Wohnen erarbeitete BezirksNaturnetz, Grüne Achsen (<http://www.urbanes-wohnen.de/typo3/uw/index.php?id=845>)

Einwendung 4: Berücksichtigung ausreichender Dimensionierung des Querschnitts der Unterführung des Verkehrs in der Lindwurmstraße

Die Eisenbahnüberführung in der Lindwurmstraße möge hinsichtlich des Querschnitts so gestaltet werden, dass sie ausreichend Platz für alle Verkehrsträger des Umweltverbunds bietet. Somit sind neben einer Spur pro Richtung für den MIV (z.B. Auto) zusätzlich vorzusehen pro Richtung: ausreichend breite Fußwege, ausreichend breite Radwege.

Drei Spuren für den ÖPNV (Bus oder Tram): neben dem Verkehr pro Richtung entlang der Lindwurmstraße ist für den zukünftig in die Implerstraße abbiegenden ÖPNV eine eigene Linksabbiegespur einzurichten. Bezüglich Durchfahrtshöhe und Kuppen- und Wannradius sind die Anforderungen der BOStrab zu beachten, um einen uneingeschränkten Trambahnbetrieb ohne die Erfordernis von Sondergenehmigungen nach BOStrab zu ermöglichen.

Begründung

Zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Durchführung eines leistungsfähigen Bus- und Trambahnbetriebs sind die genannten Maßnahmen erforderlich. Die heutigen Abmessungen der Unterführung (d.h. lichte Weite und Höhe) erfüllen diese Anforderungen nicht und erfordern eine Aufweitung des Querschnitts.

Das Münchner Forum unterstützt mit seinen Arbeitskreisen ‚Schienenverkehr‘ (AKS), ‚Attraktiver Nahverkehr‘ (AAN) und weiteren Arbeitskreisen zur Stadtentwicklung die Förderung der politisch gewollten Verkehrswende zu klimafreundlicher, sozial-gerechter Mobilität im Umweltverbund sowie die Reduzierung des MIV.

Aus diesem Grund bitten wir, die Planungen differenziert auf die Verkehrsträger, integriert im städtischen Gesamtkonzept zu denken und sämtliche Schnittstellenpartner und Interessenvertreter aktiv in die Planungen einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Detlev Sträter
1.Vorsitzender
des Programmausschusses des Münchner Forums

Klaus Bäumler
2.Vorsitzender

Prof. Dr. Wolfgang Hesse
Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘ (AKS)

Gez.
Dr. Wolfgang Beyer

Max Matheisen

Berthold Maier
Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘ (AAN)

Anlage: Bürgerbeteiligung in der Münchner Praxis nicht nur im Corona-Lockdown. Dokumentation von Klaus Bäumler, Juli 2020