

Münchner Forum · Schellingstraße 65 · 80799 München

Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39
80538 München
Zi. Nr.: 4122

Dr. Wolfgang Beyer, Prof. Dr. Wolfgang Hesse,
Max Matheisen

AK ‚Schienenverkehr‘

Gero Suhner
Programmausschuss-Vorsitzender

info@muenchner-forum.de

Tel. +49 (0)89 28 20 76

München, 08.12.2021

Einwendung zur Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V. m. § 73 VwVfG für „PFA 3 Ost der 2. S-Bahn-Stammstrecke München“, Bahn-KM 107,853 bis 110,711 der Strecke 5547 Bf München Laim – München Leuchtenbergring Bft in der Landeshauptstadt München

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Arbeitskreis Schienenverkehr des Münchner Forums, Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V., sowie als aktive Benutzende des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Fern-, Regional- und S-Bahn-Züge, reichen wir Einwendungen zu den oben genannten Planungen ein:

Unsere Einwendungen sind in zwei Teile gegliedert:

- a) Konkrete Kritik an den Plänen zur 2. Stammstrecke im Abschnitt PFA 3 Ost
- b) Allgemeine Kritik an der Planung zur 2. Stammstrecke, speziell unter zwischenzeitlich neu hinzugekommenen Gesichtspunkten.

Zu (a): Konkrete Kritik an den Plänen zur 2. Stammstrecke im Abschnitt PFA 3 Ost

(a1) Trassenwahl

Nach der Umplanung von 2019 soll der Bahnhof München Ost (tief) auf Südostseite (Friedenstraße) unter den vorhandenen Gleisen 14 – 17 angelegt werden, anstatt unter dem Orleansplatz. An der im PFA 3 (neu) genehmigten Trasse unter der Isar und Haidhausen soll jedoch bis in den Bereich des Weißenburger Platzes festgehalten werden. Damit ergibt sich westlich des Ostbahnhofes eine Gleiskehre um mehr als 140° mit 348,5 / 332,5 Metern Radius und bis zu 34,7 / 36,7 Promille Steigung und östlich eine S-Kurve mit 300 / 300 Metern Radius und 40 / 40 Promille Gefälle (Gleis

Münchner Forum
Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.
Schellingstraße 65 · 80799 München

Vorstandsvorsitzende
Klaus Friedrich
Kathrin Wickenhäuser-Egger

Programmausschussvorsitzende
Gero Suhner
Michael Schneider

www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchnerforum/

Sitz des Vereins: München
Amtsgericht: München VR 7380
Steuernummer: 143/219/50168

Geschäftsführung
Dr. Michaela Schier

100 / 200, Unterlagen 02-05-1 / 02-05-2 Übersichtshöhenpläne). Diese Trasse bedingt betriebliche Einschränkungen, z.B. die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h mit hohem Gleisverschleiß. Eine alternative geradlinigere Trasse könnte vom Marienplatz südlich der Corneliusbrücke etwa unter dem Mariahilfplatz zur Station München Ost (tief) führen. Noch besser wäre eine Einfädelung in den mittleren Gleisbereich des Ostbahnhofs (östlich von Gleis 8) auf Bahnsteigebene. Damit wäre die neue Strecke auch besser für Regionalzüge, evtl. sogar für Fernzüge tauglich – vgl. dazu unten (a2, b5).

(a2) Station Ostbahnhof

Die Verlegung der ursprünglich geplanten Station unter dem Orleansplatz in den Bereich der Friedenstraße ist zu begrüßen. Die neu geplante Station auf der Südostseite ist jedoch immer noch in einer Tieflage von 16 Metern, erzwingt umfangreiche Brandschutz-Vorkehrungen, schafft relativ lange Umsteigewege und beansprucht den unverzichtbaren Platz für das Nacht- und Autozug-Terminal (vgl. unten a3). Daher sollte eine neue, für Regional- und Fernzüge geeignete Station unter dem oder vorzugsweise im Bereich der Gleise östlich von Gleis 8 angelegt werden, um kurze Umsteigewege zwischen den Personenzügen anzubieten. In beiden Fällen würden sich die Umsteigewege verkürzen und die Einfädelung der neuen Strecke in Richtung Leuchtenbergring würde sich vereinfachen.

(a3) Nacht- und Autozug-Terminal

Die DB beabsichtigt, im Zuge der Neugestaltung des Ostbahnhofs die Gleise 17 und 18 aufzulassen und das vorhandene Nacht- und Autozug-Terminal weiträumig zu verlegen oder gar ganz aufzugeben. Die neuere Entwicklung und der Erfolg der von der ÖBB übernommenen Verkehre zeigen, dass die Aufgabe dieser Angebote durch die DB ein Fehler war, der schnellstmöglich zu revidieren ist. Dazu – und auch für die Anbieter von Nacht- und Autozügen neben der DB – sind die Terminals unbedingt beizubehalten bzw. wieder zu eröffnen. Eine Verlegung der Terminals nach weit außerhalb von München würde diesen Betrieb nachhaltig behindern und unattraktiv machen. Am bewährten Standort München Ostbahnhof ist daher festzuhalten und die erforderlichen Gleise und Abstellflächen sind dafür zu erhalten.

(a4) Tunnelprofil

Das Tunnelprofil mit ca. 7,6 Metern Nutzraum im Durchmesser (Unterlage 07-02-1-2 Regelquerschnitt) ist nach wie vor auf reinen S-Bahn Betrieb ausgelegt. Damit ist ein flexibler Betrieb bspw. mit Regional- und Fernzügen weiter ausgeschlossen. Für eine zukunftsorientierte Nutzung muss stattdessen das EU-Tunnelprofil für Personenzüge zugrunde gelegt werden, d. h. das Profil der Fahrtunnelröhren ist auf das Lichtraumprofil von Doppelstockfahrzeugen auszulegen, um Regional- und ggf. auch Fernzüge aufzunehmen. Übergeordnetes Ziel ist eine verbesserte Erschließung des Großraums München, die am besten durch Regionalzug-Linien direkt in das Stadtzentrum erreicht wird. Nicht zuletzt aus Sicht eines akzeptablen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (vgl. unten a8, b1, b2, b4, b6) ist eine solche Erweiterung der Streckennutzung unverzichtbar.

(a5) Brandschutz

Die Anlage eines zusätzlichen, mittig zwischen den Gleisen 100 und 200 angeordneten Rettungstollens mit Querschlägen ist zu begrüßen. Die Nachweise für Brandschutz und Entrauchung in den Stationen und für die Evakuierung aus den Tunneln ist für uns in den ausgelegten Unterlagen nicht ersichtlich. Bei der in (a2) skizzierten Streckenführung zur ebenerdigen Bahnsteighöhe entfielen der Brandschutz am Ostbahnhof weitgehend – die sicherste und kostengünstigste Lösung.

(a6) Öffentliche Anlagen

Im Bereich der Maximiliansanlagen ist ein Rettungsschacht mit umfangreichen Baumaßnahmen und erheblichen Eingriffen in die sensible innerstädtische Natur- und Erholungslandschaft längs der Isar geplant. Es ist zu prüfen, ob (1) dieser Schacht und die damit verbundenen Eingriffe an diesem Ort wirklich notwendig sind und (2) ob eine südlichere Streckenführung etwa in Höhe der Corneliusbrücke diese Eingriffe nicht stark reduzieren würden. Damit würden Eingriffe in das Erholungs- und Landschaftsschutzgebiet vermieden.

(a7) Bauausführung, Aushub- und Materialtransporte

Die Bau-Logistik ist durch die Umplanung 2019 leider nicht verbessert worden. Das betrifft im Besonderen den Aushub aus den Tiefbahnhöfen. Die Vorschläge von Dipl. Ing. Porzig, den Aushub durch einen Materialtunnel per Gleis abzutransportieren (vgl. [Stp 2019]), sind trotz des nun eingeplanten Rettungsstollens (3. Tunnelröhre), der eventuell dafür geeignet wäre, leider bislang nicht berücksichtigt worden.

Der Bauablauf soll den Einsatz der Tunnelvortriebsmaschinen von der Donnersberger Brücke im Westen und vom Leuchtenbergring im Osten ohne aufwendige Zwischendemontage ermöglichen. Zur Minderung des CO₂-Aufkommens und der Verkehrsbelastung durch Lkw auf den Stadtstraßen sind Aushubtransporte auf dem Gleis vorzusehen.

(a8) Kostenermittlung

Für die 2. Stammstrecke wurde 2016 insgesamt ein Kosten-Budget von 3,84 Mrd. Euro angegeben. Diese Zahlen beruhen auf längst überholten Planständen. Durch die 2019 erfolgte Umplanung des PFA 3 Ost sind weitere erhebliche Mehrkosten, z.B. durch die verlängerte Streckenführung, enge Kurvenradien und neue Rampen-Konstruktion, vor allem aber für das neue Brandschutz-Konzept und den völlig neu zu errichtenden Rettungsstollen (3. Tunnelröhre) zu erwarten. Diese erfordern unbedingt eine neue Nutzen-/Kosten-Berechnung für das Gesamtprojekt, die bis jetzt nicht geliefert wurde (vgl. unten b8).

Zu (b): Allgemeine Kritik an der Planung zur 2. Stammstrecke, speziell unter neu hinzugekommenen Gesichtspunkten

(b1) Frühere Einwendungen und Veröffentlichungen des Münchner Forums

Das Münchner Forum hat bereits am 11.08.2020 Einwendungen gegen die 6. Planänderung im PFA 2 der 2. S-Bahn-Stammstrecke [MüF 2020] sowie zum Bebauungsplanverfahren Nr. 2002 a: Projekt Starnberger Bahnhof [MüF 2018] erhoben. Die dort vorgetragenen grundsätzlichen Bedenken und Gegenvorschläge sind aus unserer Sicht nach wie vor gültig – sie konnten durch die nachfolgenden Erwiderungen nicht entkräftet werden. Das betrifft im Besonderen die unten (unter b2-b9) einzeln aufgeführten Punkte.

Das Münchner Forum hat sich in seinem Publikationsorgan „*STANDPUNKTE*“ immer wieder ausführlich und kritisch-konstruktiv mit den Planungen zur 2. Stammstrecke auseinandergesetzt. Wir verweisen dabei besonders auf die Themenhefte „*Bahnverkehrsknoten München*“ (Heft 2./3. 2018, [Stp 2018]), „*S-Bahn-Ausbau JETZT*“ (Heft 11. 2019) [Stp 2019]), „*Bahnverkehr in und um München*“ (Heft 4./5. 2021, [Stp 2021]), sowie die Artikel zur Ringbahn und zum S-Bahn-Takt im Heft 3.2020 und 6.2020 [Stp 2020].

(b2) Netzverknüpfung und Flächenabdeckung durch S-Bahn

Die schon um 2000 *de facto* getroffene und dann 2016 von der Staatsregierung abgesegnete Entscheidung für einen S-Bahn-Tiefunnel durch München statt der notwendigen Ring-Ausbauten (Süd- und Nordring) hat sich in den letzten Jahren aufgrund des überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstums in Stadt und Region München als mehrfach fatal erwiesen:

- Dringend notwendige Ausbaumaßnahmen an den Ringen und im Außenbereich wurden über zwei Jahrzehnte blockiert.
- Chancen zu einer qualitativ verbesserten Netzverknüpfung (z.B. durch neun mögliche Kreuzungs- bzw. Verknüpfungsbahnhöfe zwischen S-Bahn und U-Bahn/Tram, davon sechs am Nordring und drei am Südring) wurden vertan bzw. auf unbestimmte Zeit verschoben.
- Möglichkeiten, der S-Bahn damit zu einer erheblich größeren Flächen-Abdeckung und Linienvielfalt zu verhelfen, wurden nicht genutzt. Der erhebliche Bedarf an zusätzlichen Verkehrsverbindungen zu neuen städtischen Entwicklungsgebieten wie dem Großmarkthallenviertel am Südring und den stetig wachsenden Gewerbegebieten am Nordring (z.B. BMW-FIZ) wurden ignoriert – genauso, wie die vielerorts neu entstehende Wohnbebauung auf de-industrialisierten Flächen entlang des Süd- und Nordrings, z.B. am Nockherberg, Theresienhöhe, Laim, Neulustheim, Moosach, Eggarten und Domagkpark.

(b3) Fortfall des Bypass-Bedarfs durch U5 bis Pasing

Die 2. Stammstrecke wurde maßgeblich durch den Bedarf nach einer Ausweichstrecke (Bypass) bei Betriebsstörungen, Wartungsarbeiten und Netz-Überlastung begründet. Diese Gründe entfallen durch den Beschluss zur Verlängerung der Linie U5 nach Pasing. Da die U5 auf jeden Fall vor der 2. Stammstrecke fertig werden wird, ist die Bypass-Funktion obsolet geworden. Selbstverständlich ist die Forderung nach einer *betrieblichen* Ausweichroute davon nicht betroffen. Diese ist aber bereits jetzt durch den Südring gegeben und wird im Instandhaltungsfall der 1. S-Bahn-Stammstrecke auch genutzt. Der sofortige Bau von provisorischen Stationen an der Poccistraße und am Kolumbusplatz, wie seit langem von uns und vom VCD gefordert, brächte auch für die Fahrgäste zum Stadtzentrum bei Störungen erhebliche Vorteile.

(b4) Wirksamkeit für das Umland: Zentrums-Fixierung statt Dezentralisierung

Aus Sicht der dynamischen Entwicklung von Stadt und Region ist die Forderung nach mehr Dezentralisierung dringender denn je. Die Lösung von der früheren monozentrischen Planung ist erklärtes Ziel der Stadtentwicklung. Mögliche und in Ansätzen bereits bestehende Stadtteilzentren wie Großmarkthallenviertel, Kolumbusplatz, Moosach, Lerchenau, Milbertshofen (BMW-FIZ), Schwabing-Nord und Freimann würden durch Kreuzungsbahnhöfe von S-, U- und Trambahn aufgewertet und die Innenstadt entlasten. Ähnliches gilt für die Subzentren Johanneskirchen, Englschalking und Dagfing am Ostring. Für das Umland ergeben sich daraus Qualitätssprünge in den Verkehrsverbindungen. Als Beispiele seien die Anfahrten aus Augsburg, Fürstenfeldbruck, Lands hut oder Grafing zum Großmarkthallenviertel oder zum BMW-FIZ genannt. Stattdessen wird durch ein Festhalten an einer alleinigen zusätzlichen S-Bahn-Stammstrecke über den Marienhof der Druck auf das Stadtzentrum und die dort querenden U-Bahnen verstärkt.

(b5) Betriebskonzept: Express-Linien und Taktichte, Zerstörung des 10-Minuten-Takts

Durch die Planänderung wird auch das S-Bahn-Betriebskonzept berührt: Die geplante „Haarnadel“-Linienführung am Ostbahnhof droht die Fahrzeiten zu verlängern und den angeblichen Zeitvorteil durch die 2. Stammstrecke weiter zu vermindern.

Der grundsätzliche Mangel, Expresslinien einzurichten und erst im Osten an der abgelegenen Station Leuchtenbergring mit den „normalen“ S-Bahnlinien zu verknüpfen, wird leider nicht behoben. Umsteigezwänge und Zeitverluste für die Fahrgäste bleiben dennoch bestehen. Die Zeitverluste durch Bahnhöfe in Tiefstlage mit überlangen fußläufigen Zugangswegen wurden am Hauptbahnhof und Marienhof nicht angetastet, am Ostbahnhof werden die Verluste durch die Anhebung auf 16 Meter Tiefe lediglich abgemildert.

Ein wesentlicher negativer Effekt der beibehaltenen „Express-S-Bahnen“ ist die geplante Reduzierung des (teilweise schon vorhandenen, zum Teil potentiellen) 10-Minuten-Takts auf einen 15-Minuten-Takt. Diese ist allein den geplanten Express-Linien geschuldet, die auf den S-Bahn-Gleisen mit ausgedünnten Stationsabständen bei geringem Fahrzeitgewinn verkehren sollen und einen störenden Mischverkehr ergeben würden. Stattdessen sind die vorhandenen Regionalbahn- und Regionalexpress-Linien auf eigenen, von der S-Bahn unabhängigen Gleisen auszubauen. Diese verbinden die Zentren in der Region mit den Stadtteilzentren und übernehmen die Funktion der angekündigten „Express-S-Bahnen“.

Für die rasch wachsende Metropole München ist eine Ausdünnung der vorhandenen und geplanten 10-Minuten-Takte bei der S-Bahn im Innenbereich auf Takt 15 nicht zumutbar. Leider wird unsere Forderung nach Verlegung des Expressverkehrs auf die dafür geeigneten Fernbahngleise, welche einen 10-minütigen S-Bahn-Takt ermöglichen würde, weiter ignoriert [Stp 2020, Heft 6/7].

(b6) Prioritäten bei der Schnellbahn-Planung

Die Münchner S-Bahn-Planung setzt weiter falsche Prioritäten. Statt eines zusätzlichen Innenstadt-Tunnels („2. Stammstrecke“), der spätestens ab Eröffnung der U5 ab 2028 kaum noch Wirkung entfalten dürfte (vgl. dazu Einwendung (b3)), sind jetzt Ausbauten und Verstärkungen an den Ringen und Außenästen mit höchster Priorität zu verfolgen. Die Erschließung der wachsenden Stadtgebiete insbesondere im Norden und die konsequente Gewinnung der Autopendler für den ÖPNV verlangen den vorrangigen Ausbau der Außenstrecken und der Ringe in diesem Jahrzehnt. Mit einer solchen Zwischenstufe – ggf. auch unterlegt durch Provisorien wie an der Poccistraße und am Kolombusplatz – wäre wertvolle Zeit gewonnen für die erforderliche Umplanung einer 2. Stammstrecke mit neuer Streckenführung und Auslegung für Regional- und Fernzüge. Diese kann in zukunftsweisender Planung dann im folgenden Jahrzehnt bis 2040 realisiert werden.

(b7) Umwelt- und Klimabilanz

Besonderes Gewicht erhält eine Neubewertung der Planungen durch den Entscheid des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 zum Klimaschutz [BVerfG 2021]. Wissenschaftliche Untersuchungen haben die besondere Klimabelastung durch lange Tunnelstrecken und ausufernde Betonbauten nachgewiesen, z.B. [Rößler 2017]. Angesichts der dringenden Klimaziele, zu denen sich die Stadt München ausdrücklich bekannt hat und vor dem Hintergrund der wesentlich Umwelt- und Klimaschonenderen Alternativen ist eine Fortführung des Projekts „2. Stammstrecke“ in der gegenwärtigen Form (d.h. ohne durchgreifende Neuplanung) zur Zeit nicht zu verantworten.

(b8) Nutzen/Kosten-Rechnung

Für das Gesamtprojekt sind Nutzen und Kosten unbedingt neu zu berechnen. Die bislang veröffentlichten Zahlenwerte entsprechen in keiner Weise den Erfahrungen aus ähnlich gelagerten Projekten, wurden für ein noch nicht ausgeplantes Vorhaben erhoben und sind inzwischen längst

überholt. Außerdem verweisen wir auf die Fragwürdigkeit der früheren Berechnungen¹ und auf den Zwang, jetzt endlich Kriterien wie polyzentrische Stadtentwicklung, Systemeffekte durch Netzverknüpfung, Umwelt- und Klimaauswirkungen stärker zu berücksichtigen. Um eine dabei zu erwartende Bewertung mit einem Verhältnis von weit unter 1 abzumildern, sind positive Elemente wie die Regional- und Fernzug-Tauglichkeit in die Planung mit aufzunehmen.

Eine neue Berechnung ist transparent und von unabhängigen, durch frühere Fehlbeurteilungen unbelasteten Gutachtern und vorzugsweise durch zwei Gutachter-Institutionen verschiedener Provenienz zu erstellen. Dazu wird ein offenes Verfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit angeregt.

Fazit und Hinweis auf unser Alternativkonzept

Das Projekt „2. Stammstrecke“ ist in der gegenwärtig geplanten Form aus den o.g. Gründen abzulehnen. Das betrifft sowohl die Planänderungen zum PFA 3 Ost von 2019 als auch die Gesamtkonzeption, die durch diese Umplanungen nicht wesentlich verbessert wurde. Gangbare und weit kostengünstigere Alternativen wurden vom Münchner Forum wie auch von anderen Institutionen wiederholt vorgebracht und werden hiermit nochmals ausdrücklich zur Beachtung empfohlen. Näheres dazu findet sich in den unten im Quellenverzeichnis angeführten Dokumenten unter den Rubriken [MüF ..] und [Stp ..].

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Dr. Wolfgang Beyer

Prof. Dr. Wolfgang Hesse
für den Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘ (AKS) des Münchner Forums

Max Matheisen

Gero Suhner

Programmausschuss-Vorsitzender des Münchner Forums

Quellenhinweise:

[BVerfG 2021] Bundesverfassungsgericht: Beschluss vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18.
https://www.bundesverfassungsgericht.de/e/rs20210324_1bvr265618.html

[MüF 2018] Bebauungsplanverfahren Nr. 2002 a: Projekt Starnberger Bahnhof Vorgezogene Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB, https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/11/2018_11_14_M%C3%9CFO-03-BPlan-Nr.-2002-a-Starnbergerbahnhof-M%C3%BCfo_Endversion_Unterschriften.pdf

[MüF 2020] Münchner Forum: Einwendungen gegen die 6. Planänderung im PFA 2 der 2. S-Bahn-Stammstrecke (Anpassung der unterirdischen Verkehrsstation Marienhof), Bahn-km 106,582

¹ So wurde 2011 bei Kosten von 1,77 Mrd. € ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von 1,04 errechnet. Als sich 2016 die Kosten auf 3,84 Mrd. € mehr als verdoppelt und der Nutzen durch Fortfall von Stationen eher verschlechtert hatte, betrug das Verhältnis lt. neuer Intraplan-Studie 1,05 (?!).

bis 107,270 der Strecke 5547 Bf München Laim - München Leuchtenbergring Bft in der Landeshauptstadt München) vom 11.8.2020, https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2020/08/20200811_PFA2_EinwendungMueFo_Marienhof_final-ohne-digi-Unterschrift.pdf

[Rößler 2017] Karlheinz Rößler: Quantifizierung der Treibhausgasemissionen des Projekts Stuttgart 21, https://www.umstieg-21.de/assets/files/thg-endbericht_s21_251017.pdf

[Stp 2018] Münchner Forum: Bahnverkehrsknoten München, „Standpunkte“, Heft 2/3-2018, S. 18, <https://muenchner-forum.de/standpunkte-2-3-2018-bahnverkehrsknoten-muenchen/>

[Stp 2019] Münchner Forum: S-Bahn-Ausbau – JETZT!. „Standpunkte“, Heft 11/2019, <https://muenchner-forum.de/standpunkte-11-2019-s-bahn-ausbau-jetzt/>

[Stp 2020] Münchner Forum: „Standpunkte“ Heft 3/2020, S. 20-21, https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2020/03/Standpunkte_03_2020_Gewerbe-in-der-Stadt.pdf#page=20 sowie Heft 6/7-2020, S. 34-38, https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2020/07/Standpunkte_06-07_2020_Neue-Hochhaeuser-fuer-Muenchen.pdf#page=34

[Stp 2021] Münchner Forum: Bahnverkehr in und um München, „Standpunkte“ Heft 4/5-2021, S. 4-10, <https://muenchner-forum.de/bahnverkehr-in-und-um-muenchen-standpunkte-04-05-2021/>