

Regierung von Oberbayern
Maximilianstr. 39
80538 München

Betr.: Planfeststellung nach § 18 AEG (Allg. Eisenbahngesetz) für das Vorhaben:
Landeshauptstadt München - 2. S-Bahn-Tieftunnel, PFA 3

Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich gemäß §18 AEG und § 73 VwVfG folgende Einwendungen zum Vorhaben S-Bahn-Tieftunnel (sog. „2. Stammstrecke“), PFA 3 München-Ost Berg am Lahm:

- Das Vorhaben bringt für den öffentlichen Verkehr in München keinen erkennbaren Nutzen:

Kein einziger Punkt in Stadt und Region München würde zusätzlich für den ÖV erschlossen
- alle 3 Stationen Hauptbahnhof, Marienplatz, Ostbahnhof gibt es bereits auf der vorhandenen Stammstrecke.

Es würde keine neue Umsteigebeziehung geschaffen, sondern vielmehr bestehende Verknüpfungen durch überlange Tunnelzugänge zu den neuen Stationen erschwert.

Für die Fahrgäste würde ein undurchschaubares, hochkompliziertes Geflecht von Linien und Zügen geschaffen, die einmal im Tunnel 1 und einmal im Tunnel 2 (mit weiten Laufwegen zwischen beiden) ankommen bzw. abfahren bzw. zum Teil an mehreren Stationen (Stachus, Isartor, Max Weber-Platz, Rosenheimer Platz) überhaupt nicht halten. Was hat der Fahrgast von einer „Expressbahn“, die z.B. am Orleansplatz in 40 Meter Tiefe ankommt und von der aus er mindestens 15 Minuten braucht, um in die S-Bahn nach Giesing umzusteigen?

- Die Kosten des Vorhabens steigen ständig (von 1,5 Mrd. € im Jahr 2010 auf 3,1 Mrd. € lt. *Süddeutsche Zeitung* vom 6. 7. 2015) und werden nach allen Erfahrungen mit derartigen Großprojekten weiter (auf mind. 4, wenn nicht 6 Mrd. €) steigen. Damit ist ein Kosten/Nutzen-Verhältnis zu erwarten, das nicht nur weit unter 1, sondern wegen der Reisezeitverlängerungen sogar im negativen Bereich liegt.

- Sensible und hochfrequentierte Punkte im Planungsabschnitt (wie Maximiliansanlagen, Ausstiegsschächte in Haidhausen, Orleansplatz) würden ebenso wie Brennpunkte im Stadtzentrum (Hauptbahnhof, Marienhof) durch mindestens 10-jährige Baumaßnahmen (Sperrungen, Lärm, Feinstaub, Schadstoffemissionen durch Baustellenverkehr etc.) massiv betroffen.

- Dringend notwendige, seit Jahrzehnten überfällige Maßnahmen, die der besseren Stadt- und Verkehrserschließung dienen, würden weiter blockiert und auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben. Dazu gehören der vordringliche Ausbau des Südrings mit neuen S/U-Verknüpfungspunkten Heimeranplatz, Poccistr., Kolumbusplatz, aber auch der Ausbau des Nordrings mit vielen neuen Erschließungsfunktionen und Verknüpfungspunkten im Münchner Norden und Nordosten.

- Als Grundlage für bisherige Beschlüsse und Projektvorbereitungen dienen zwei fragwürdige „Gutachten“ aus den Jahren 2001 und 2009, die zu dem absurden Schluss kommen, ein Tieftunnel durch die gesamte Münchner Innenstadt sei günstiger als der Ausbau der bestehenden, zum Teil bereits vier- bzw. dreigleisigen (Südring-) Strecke, die sich schon jetzt (d.h. ohne Ausbau) als Ausweichstrecke bei Betriebsstörungen bestens bewährt und die zunächst (im 1. Ausbaustadium) auch mit einem zweigleisigen Ostabschnitt auskommen würde (vgl. Vorschläge des Planungsbüros BKS – Baumgartner-Kantke-Schwarz). Eine sorgfältige, unabhängige Überprüfung der o.g. Gutachten und Richtigstellung der darin enthaltenen Fehlannahmen (wie z.B. die inzwischen aufgegebene Nordanbindung des Ostbahnhofs durch den Tieftunnel und überhöhte Kostenannahmen für die Südring-Alternative) wurde bis heute nicht unternommen.

Als Bürger der Stadt München, Steuerzahler und regelmäßiger Benutzer der Öffentlichen Verkehrsmittel (im Besonderen der Münchner S-Bahn) und nicht zuletzt als Fußgänger und Radfahrer in der Münchner Innenstadt bin ich von dem geplanten Vorhaben direkt und indirekt betroffen. Ich bitte meine Einwendungen zu berücksichtigen und sehe Ihrer Stellungnahme entgegen.

Mit freundlichen Grüßen
Wolfgang Hesse