

Pressemitteilung vom 06.05.2019

Kann Abriss des Hauptbahnhofs noch gestoppt werden?

Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) setzt sich für fahrgastgerechte Lösung ein und hat einen Antrag vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof angekündigt, den Abriss und die Großbaustelle am Hauptbahnhof zu stoppen

Es droht eine nutzlose Baustellenbrache für Jahre und Chaos am Hauptbahnhof

A. Kurzfassung – aktuelle Lage

Die DB Netze hat angekündigt, ab Montag 06.05.2019 mit den Abrissarbeiten und weiträumigen Sperrungen am Hauptbahnhof zu beginnen.

Rechtsgrundlage für den Abriss und das riesige Baufeld auf dem Bahnhofplatz ist ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) für einen Tiefbahnhof, der für die Zweite S-Bahn-Stammstrecke unter dem jetzigen Bahnhofsgebäude entstehen soll. Doch die Station kann noch gar nicht gebaut werden.

Mit den Bauarbeiten für den Tiefbahnhof kann auf absehbare Zeit nicht begonnen werden. Während des Ausschreibungsverfahrens für die Bauleistungen des unterirdischen Bahnhofs „Nukleus“ hat sich herausgestellt, dass die genehmigte Konstruktion viel zu riskant ist. Deshalb hat die Bahn als Vorhabenträgerin beim EBA einen Antrag für eine grundlegende Umplanung gestellt. Die Umplanung betrifft:

- Vergrößerung Nukleus
- Verschiebung Bahnsteig
- Änderung Höhenlage Gleise von Hauptbahnhof nach Westen
- Entfall Ostzugang Stachus
- Völlig veränderte Fluchttunnels im Westen

Nach den gesetzlichen Vorschriften erfordert eine wesentliche Planänderung ein neues Planfeststellungsverfahren. Das EBA möchte dieses Verfahren aber nicht durchführen, sondern stellt sich bisher auf den Standpunkt, ein vereinfachtes Verfahren ohne Öffentlichkeitsbeteiligung, d. h. ohne Auslegung der Planunterlagen, ohne die Möglichkeit zur Stellungnahme und ohne öffentliche Bekanntmachung würde reichen. Doch nach Ansicht des Verkehrsexperten Dr. Martin Vieregg (VIEREGG – RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung) ist nicht einmal der Brandschutz für den Tiefbahnhof sichergestellt.

Aktuell gibt es für die Neuplanung noch keinen Planfeststellungsbeschluss. Dennoch soll der Abriss auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses der alten Planung jetzt schon erfolgen und eine jahrelange Baubrache entstehen.

Der VCD hat die Hamburger Rechtsanwältin Suzan Goldschmidt beauftragt, im Wege der einstweiligen Anordnung zunächst den Beginn der Abrissarbeiten zu stoppen. Um ein solches gerichtliches Verfahren abzuwenden, ist das EBA aufgefordert worden, bis zum Ende der Woche (10.05.2019, 12 Uhr) die Vorhabenträgerin DB Netze anzuweisen, vorerst den Abriss des Bahnhofs und die Sperrungen im Bereich des Hauptbahnhofs zu unterlassen.

Weiter beantragte Goldschmidt beim EBA, ein ordentliches Planänderungsverfahren nach § 76 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz mit Anhörungsverfahren und Auslegung der Unterlagen durchzuführen und auf die Bedenken hinsichtlich Brandschutz einzugehen.

Sobald eine durchführbare, sichere Lösung vorhanden ist, sieht die Welt anders aus. Für eine jahrelange Baubrache am Hauptbahnhof mit umfangreichen Sperrungen besteht derzeit in jedem Fall kein berechtigtes Interesse, so Rechtsanwältin Goldschmidt.

B. Hintergrundinformationen

1. Aktuell geplante Bau- und Abrissarbeiten am Hauptbahnhof

Zur Freimachung des Baufeldes für die Erstellung des Eingangsbauwerkes, des sog. „Nukleus“, gestattet der Planfeststellungsbeschluss folgende im Erläuterungsbericht auf S. 167 notierten Maßnahmen:

Im Zuge der Baumaßnahmen sind folgende baulichen Anlagen des Bestandes abzutragen:

- Die Schalterhalle zwischen dem bahnhofsinneren Nord-Süd-Gang und dem östlichen Büroflügel,
- die nördliche und südliche Randbebauung der Schalterhalle,
- der südliche Teil der Schließfachhalle,
- das 1. Untergeschoss unterhalb der genannten Gebäudeteile sowie im Bereich des nördlichen Ladehofes und in Teilbereichen des südlichen Ladehofes und
- die Zwischenebene zwischen Schalterhalle und dem Bahnhofsbauwerk U1/U2 unter dem östlichen **Bahnhofplatz mit dem unmittelbar angrenzenden Aufgang vom Sperrengeschoss U1/U2 zum Bahnhofplatz**
- **das Vordach am Bahnhofplatz.**

Die abzutragenden Gebäudeteile werden nach Fertigstellung der Anlagen für die neue S-Bahn-Station entsprechend den Erfordernissen neu errichtet.

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

Die Planfeststellungsunterlagen können eingesehen werden unter <http://2-stammstrecke.die-bahn-baut.de/planfeststellungsunterlagen/1>

Die Vorhabenträgerin beschreibt die Bauarbeiten selbst wie folgt:

Ab Mai geht es los - in einem ersten Schritt sperrt die Bahn **ab 6.5. sämtliche Zugänge zur alten Schalterhalle**. Hier soll bis 2026 das neue Zugangsgebäude (Bild links) für die 2. S-Bahn-Stammstrecke entstehen.

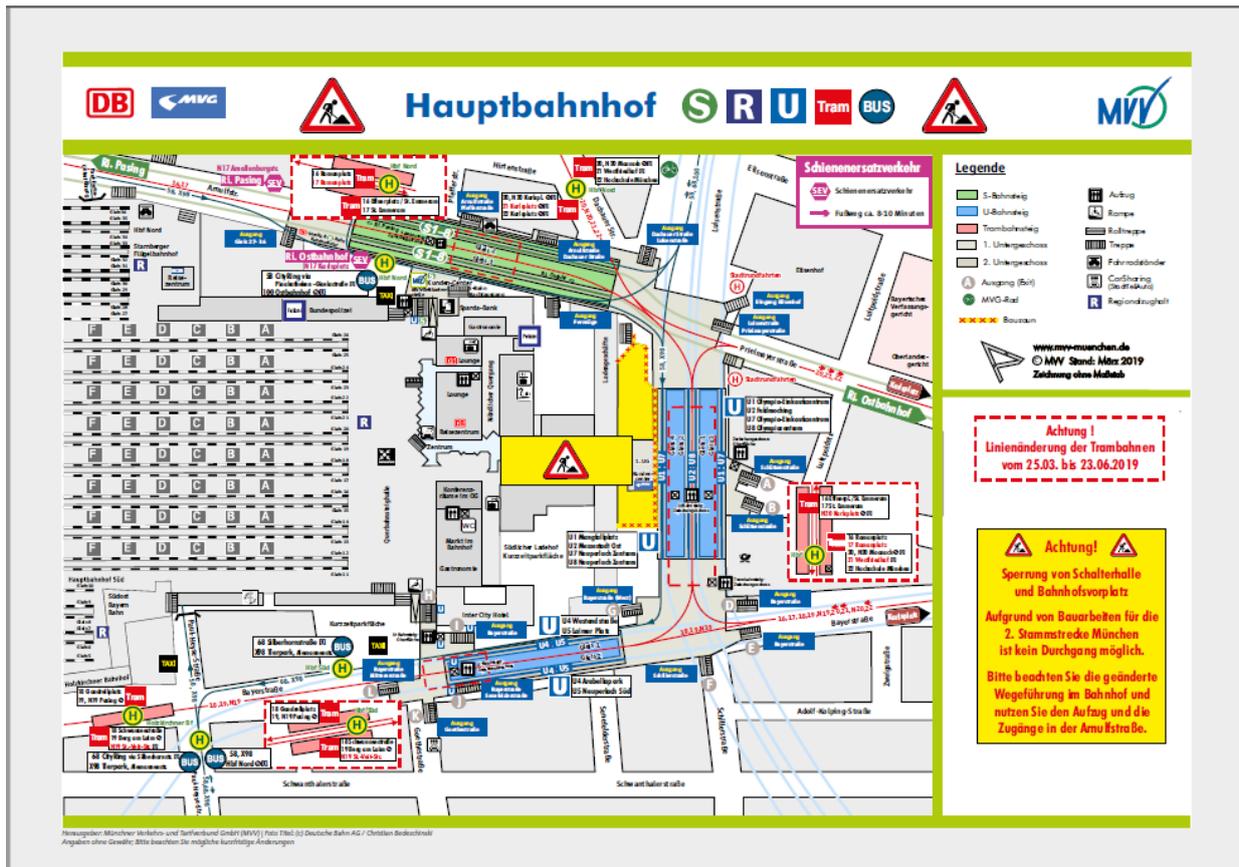
Für Fahrgäste und Passanten heißt es dann **Umwege in Kauf nehmen**. Denn einen direkten Weg von der Gleishalle des Hauptbahnhofs in Richtung Schützenstraße gibt es nicht mehr.

Die richtigen Abbrucharbeiten beginnen dann im Sommer. Dazu werden rund um den Bahnhofsvorplatz zunächst eine **vier Meter hohe Schallschutzwand und eine Staubschutzwand** gebaut. Das Baufeld reicht an dieser Stelle bis zur Straße vor. Die Fahrspur für Autos bleibt geöffnet, der Taxistand verschwindet allerdings und die Bushaltestelle wird in Richtung Bayerstraße verlegt.

Im Anschluss rücken dann die Abrissbagger an. **Ab Juli geht es dem Bahnhofsvordach an den Kragen**. Das „Schwammerl“ (Foto) wird abgerissen und verschwindet. Bis Oktober soll ein 150 Tonnen schwerer Greifzangen-Bagger dann auch die Schalterhalle von innen nach außen Stück für Stück zerlegen.

Wenn die Abrissarbeiten **Ende Oktober beendet sind**, beginnt die eigentliche Arbeit. Ab Ende des Jahres geht es dann **mit dem Tiefbau der Station los**. Dafür wird zunächst eine Bohrpfehlwand zur Absicherung der Baugrube errichtet, anschließend geht es mit dem Bau des Schlitzwandkastens und der Primärpfähle nach unten. Diese Bauweise soll die Belastung durch Lärm und Schmutz minimieren. Die Arbeiter graben sich rund 40 Meter in die Tiefe.

Quelle: www.hbf-muc.de



Quelle: www.hbf-muc.de

2. Planänderungsantrag und Erfordernis eines förmlichen Planänderungsverfahrens gemäß § 18 d AEG mit § 76 Abs. 1 VvVfG

Die Vorhabenträgerin hat unstreitig vor ein paar Monaten einen Planänderungsantrag gestellt mit folgendem Inhalt:

- Vergrößerung Nukleus
- Verschiebung Bahnsteig
- Änderung Höhenlage Gleise von Hauptbahnhof nach Westen
- Entfall Ostzugang Stachus
- Völlig veränderte Fluchttunnels im Westen



Für nachträgliche Planänderungen oder Planergänzungen verweist § 18 d AEG auf § 76 VwVfG. Nach § 76 Abs. 1 VwVfG ist grundsätzlich ein neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Abs. 2 nennt die Ausnahme für unwesentliche Änderungen und wenn Belange anderer nicht berührt werden (kumulativ). Es handelt sich um eine wesentliche Änderung, wie gleich auszuführen ist. Somit ist ein neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen, bei dem der Erörterungstermin - nicht aber das Anhörungsverfahren - entfallen kann.

Die Antragsgegnerin plant, nach § 76 Abs. 2 und 3 VwVfG vorzugehen. Sie hat die Träger öffentlicher Belange befragt und der Vorhabenträgerin die Stellungnahmen zur Beantwortung vorgelegt. Dann beabsichtigt sie ohne Auslegung und Einwendungsfrist zu entscheiden.

a) Wesentlichkeit der Planänderung am Hauptbahnhof im Sinne von § 76 Abs. 1 VwVfG

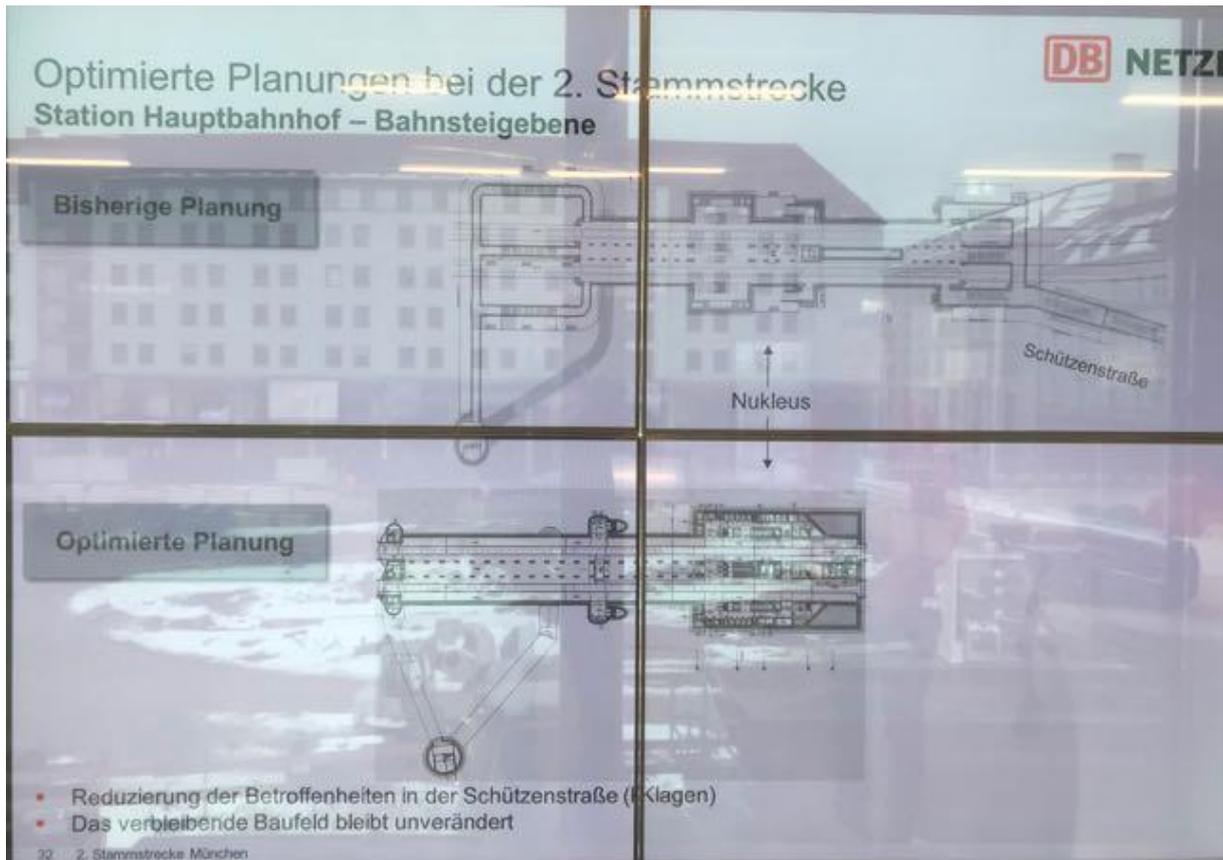
Die VIEREGG – RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung begleitet seit vielen Jahren das Projekt Zweite S-Bahn-Stammstrecke. Speziell zu den antragsgegenständlichen Umplanungen am Hauptbahnhof hat das Unternehmen die Studie „Konsequenzen der erforderlichen Umplanung am Hauptbahnhof für das Projekt zweite S-Bahn-Stammstrecke in München“ vom 18.06.2018 vorgelegt. Der Antragsteller macht sich den Inhalt zu eigen und übernimmt in diesen Schriftsatz Passagen in der Zitierweise „Vierlegg“.

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

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

Zur Darstellung der Wesentlichkeit der Planänderung wird wie folgt ausgeführt:

„Beim geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel sollen die Zugangsbauwerke Nukleus (Hauptbahnhof), Marienhof und Orleansplatz (Ostbahnhof) samt kurzer Bahnsteiggleis-Abschnitte in offener Bauweise, die restlichen Bahnsteiggleise in der Bauweise NÖT und die eingleisigen Streckentunnels mit TBM vorgetrieben werden.“



Bisherige (oben) und neue (unten) Planung im Bereich Hauptbahnhof, Quelle Info-Pavillon der DB am Marienhof

Besonders kritisch sind nun die Bereiche, bei denen sich über den bergmännisch aufzufahrenden Bahnsteigtunnels andere Bauwerke befinden. Am Hauptbahnhof ist es bislang geplant gewesen, den Bahnsteig unter dem bis in 31 m Tiefe reichenden Bahnhofsbauwerk der U1/2 und weitere 40 m in Richtung Stachus unter der Schützenstraße zu bauen. An diesem Bahnsteigende war dann ein Aufgang zum Stachus vorgesehen gewesen, so dass der Bau bergmännischer Bahnsteigtunnels unter dem U-Bahn-Bauwerk nötig gewesen wäre. Wegen der geringen Überdeckung von nur 5 Metern zwischen künftigem S-Bahn-Tunnel und der Tunnelsohle des U-Bahn-Bauwerks und nur 1,80 m zwischen Säulenfundamenten und S-Bahn-Tunnel ist nur

wenig Platz für entsprechende Gegenmaßnahmen bei Hebungen und Setzungen; je kleiner dieser Abstand, desto zeitlich schneller müssen auch die Gegenmaßnahmen stattfinden, weil sich Setzungen nicht zeitlich sofort durch das Gestein bewegen. Diese bautechnisch schwierige Aufgabe wird im Unterschied zu den Planern der DB AG von den Ingenieuren der Baufirmen, die für den Auftrag in Frage gekommen wären, als nicht bzw. kaum machbar bzw. als zu riskant angesehen. Mit der früher noch zulässigen Druckluft-Methode und dem Verzicht von Vereisung wäre es vermutlich eher noch machbar gewesen, doch selbst die Druckluft-Methode kommt aufgrund der großen Tieflage und dem damit verbundenen Wasserdruck dann an seine Grenzen, denn bei einem dann theoretisch hohen Luftdruck jenseits von 3 Bar könnten die Bauarbeiter jeweils nur kurz in der Baustelle verweilen, um gesundheitliche Schäden zu vermeiden. Beim Gerätetauchen gilt die Regel: Je tiefer man taucht, desto kürzer muss der Tauchgang sein.

Da der Vortrieb mit Tunnelbohrmaschinen setzungs- und hebungsarm ist, kann das Problem umgangen werden, indem im Bereich des Bauwerkes der U1/2 keine Bahnsteiggleise vorgesehen werden und der kritische Streckenabschnitt mit Tunnelbohrmaschine erstellt wird. Besonders kritisch sind allerdings auch die Anfangs- und Endbereiche des Tunnelvortriebs mit Tunnelbohrmaschine. Wenn der Bahnsteig um nur 80 Meter nach Westen verschoben würde, liegen die Anfahr- bzw. Endbereiche des Tunnelvortriebs wiederum unter dem U1/2-Bauwerk. Deshalb wäre eine weitere Verschiebung um 20 bis 30 Meter samt Nukleus bautechnisch sinnvoll, so dass man dann zu einer Verschiebung von 100 bis 110 m nach Westen gelangt. Dieser Sicherheitsabstand kann reduziert werden, wenn die Tunnelbohrmaschine nicht bei jedem Übergang zwischen Bahnhofsbauwerk und Streckentunnel neu angesetzt wird, sondern im Bereich der Bahnsteig zuerst der Streckentunnel errichtet wird, um ihn dann im nachhinein nach Fertigstellung der größeren Bahnsteigtunnels wieder abzubauen, was nun neuerdings erwogen wird. Eine Verschiebung des offen zu bauenden Zugangsbauwerkes Nukleus wäre dann nicht zwangsläufig erforderlich, doch würde mit der Verschiebung der Bahnsteige bei Beibehaltung der ursprünglichen Lage des Nukleus ein verkehrlich unschöner asymmetrischer Bahnhof mit langen Fußwegen auf den Bahnsteigen entstehen, der zu einer ungleichen Verteilung der Fahrgäste in den S-Bahn-Zügen führen würde. Wegen des Wegfalls des Aufgangs Stachus müssen allerdings die Treppkapazitäten des Nukleus vor allem für den Brandfall wesentlich aufgestockt werden, so dass auch das Bauwerk Nukleus neu konstruiert werden muss, wie noch weiter unten näher erläutert wird. Alternativ wäre auch ein weiteres Zugangsbauwerk im Westen zwischen Paul-Heyse-Unterführung und Busbahnhof Hackerbrücke vorstellbar.

Weil unmittelbar westlich der bislang geplanten Bahnsteige eine Steigung in Richtung Donnersbergerbrücke beginnt, bedeutet die Verschiebung der Bahnsteige nach Westen auch eine Änderung der Höhenlage der Streckengleise im Bereich Hackerbrücke - Paul-Heyse-Unterführung, und zwar eine Absenkung um rund einen Meter.“ (Vieregg)

b) Konsequenzen einer Umplanung

„Für jede wesentliche Änderung an einer schon planfestgestellten Planung muss eine sog. Tektur durchgeführt werden. Dies ist eine reduzierte Planfeststellung, bei der die neuen Texte und Abbildungen dargestellt, sowie die obsoleten Texte und Abbildungen mit anderer Farbe wiederholt werden, so dass die Veränderungen dem Leser verständlich werden.

Möglicherweise stellt die geplante Änderung keine Tektur mehr, sondern eine von Grund auf neue Planfeststellung dar. Zumindest grafisch ist es nur noch schwer vorstellbar, auf derselben Karte die bisherige Planung und die neue Planung mit allen Änderungen darzustellen, weil praktisch das gesamte Bauwerk geändert ist. Dasselbe gilt auch für die Texte des Erläuterungsberichts, die in weiten Teilen von Grund auf neu geschrieben werden müssen.

Ein Vorab-Bauen des Streckentunnels mit nachträglichem Einbau des dann später genehmigten Bahnhofs-Bauwerkes ist nicht möglich, da im Bereich Hackerbrücke - Paul-Heyse-Unterführung die Höhenlage der Streckengleise ebenfalls verändert werden muss.“(Vieregg)

(1) Erneute Erstellung des Brandschutzkonzeptes

„Bevor ein beklagbarer Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, muss im Vorfeld die Planung dem Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Genehmigung vorgelegt werden. Das EBA wacht über die Einhaltung der Planungsgesetze. So muss das Bauwerk u.a. den aktuellen Brandschutzrichtlinien entsprechen, es muss deshalb ein umfangreiches Brandschutzkonzept vorgelegt werden. Für jeden der drei geplanten Tiefbahnhöfe wurden deshalb Simulationen bzw. Berechnungen zur Brandentwicklung, der

Rauchausbreitung, der Fremd- und Eigenrettung erstellt.

Um feststellen zu können, ob ein Tunnelbahnhof hinsichtlich des Brandschutzes genehmigt werden darf, muss untersucht werden, ob bei einem Brand die Fahrgäste rauchfrei bzw. -arm evakuiert werden bzw. flüchten können. Hierfür wird ein sog. "Bemessungsbrand" unterstellt, dessen physikalische Eigenschaften für jedes Eisenbahnfahrzeug bundeseinheitlich festgelegt sind. Der Nachweis der Evakuierbarkeit erfordert nun immer zwei Arten von Simulationen: Zum einen eine Berechnung, wie sich über die Zeit der Brand entwickelt und sich der Rauch verteilt. Hierfür wird das Bauwerk in seinen Innenmaßen im Computer abgebildet und die thermische Entwicklung des Feuers und die Verteilung des Rauches wird simuliert. Um zu verhindern, dass der Bahnhof beim Ausbruch eines Feuers sofort verraucht wird und so nicht mehr evakuierbar ist, ist es bei allen drei Tunnelbahnhöfen vorgesehen, mit Hilfe starker Ventilatoren 100 bis 200 Kubikmeter Luft über dem Feuer (oberhalb der Bahnsteigkante) pro Sekunde abzusaugen.

Des Weiteren findet eine Simulation der Bewegungen der Fahrgäste über Treppen und Gänge statt, wobei eine Worst-case-Betrachtung unterstellt wird, dass zwei volle S-Bahn-Züge plus wartende Fahrgäste am Bahnsteig evakuiert werden müssen, in der Größenordnung ca. 5.000 Menschen. Die beiden Simulationen stehen dann in Form eines zeitlichen Wettlaufes gegenüber: Es muss der Nachweis erbracht werden, dass alle Fahrgäste die Oberfläche erreichen können, bevor der Brand so stark zugenommen hat, dass die "Entfluchtungswege" so verraucht sind, so dass eine Flucht bzw. Evakuierung nicht mehr möglich ist.

Wegen der großen Mengen an Menschen ist für den Fall der Evakuierung eine sehr große Menge an festen Treppen erforderlich, die größer ist, als es zur Hauptverkehrszeit für den normalen Personenfluß eigentlich erforderlich wäre.

Finden wesentliche bauliche Änderungen am Bahnhofsbauwerk statt, so muss zwingend ein neues Brandschutzkonzept erstellt werden und die zwei genannten Simulationen (Rauchausbreitung und Personenbewegungen) müssen erneut durchgeführt werden. Neben der Veränderung der Fluchtwege ist hier vor allem der Wegfall des Ausgangs zum Karlsplatz/Stachus zu nennen, der im bisherigen Brandschutzkonzept eine wichtige Funktion als Fluchtweg erfüllt. Der Nukleus muss somit um die Treppenkapazität des entfallenden Ausgangs Stachus erweitert werden.

Im Unterschied zu früheren Nachweisen zum Brandschutz wird allerdings eine erneute

Überprüfung der Genehmigungsfähigkeit des Brandschutzes nicht mehr so einfach erzielbar sein, denn die brandschutzrechtliche Genehmigung der drei bislang geplanten Tiefbahnhöfe wird sich aufgrund von inzwischen erkannten Mängeln beim Genehmigungsverfahren nicht mehr einfach wiederholen lassen:

In einer Studie der VIAREGG-RÖSSLER GmbH von 2013¹ wurde anhand des geplanten Tiefbahnhofs am Ostbahnhof festgestellt, dass extrem tiefliegende Tunnelbahnhöfe, die in der bergmännischen Bauweise mit engen Bahnsteigtunnels errichtet werden, aus Sicht des Brandschutzes eigentlich gar nicht genehmigungsfähig sind: So führt die Enge des Tunnels aufgrund der geplanten starken Luftabsaugung zu hohen Windgeschwindigkeiten, die das Feuer anfachen und dazu führen, dass der sog. "Bemessungsbrand" deutlich schneller abläuft und schon nach ca. 10 Minuten die stärkste Feuer- und Rauchentwicklung erreicht. Aufgrund der großen Tieflage wird jedoch für die Evakuierung des Bahnhofs eine Zeitspanne von 20 bis 30 Minuten benötigt. Das heißt, nur knapp die Hälfte der erforderlichen Menschenmenge kann aus dieser Tiefe rechtzeitig evakuiert werden.

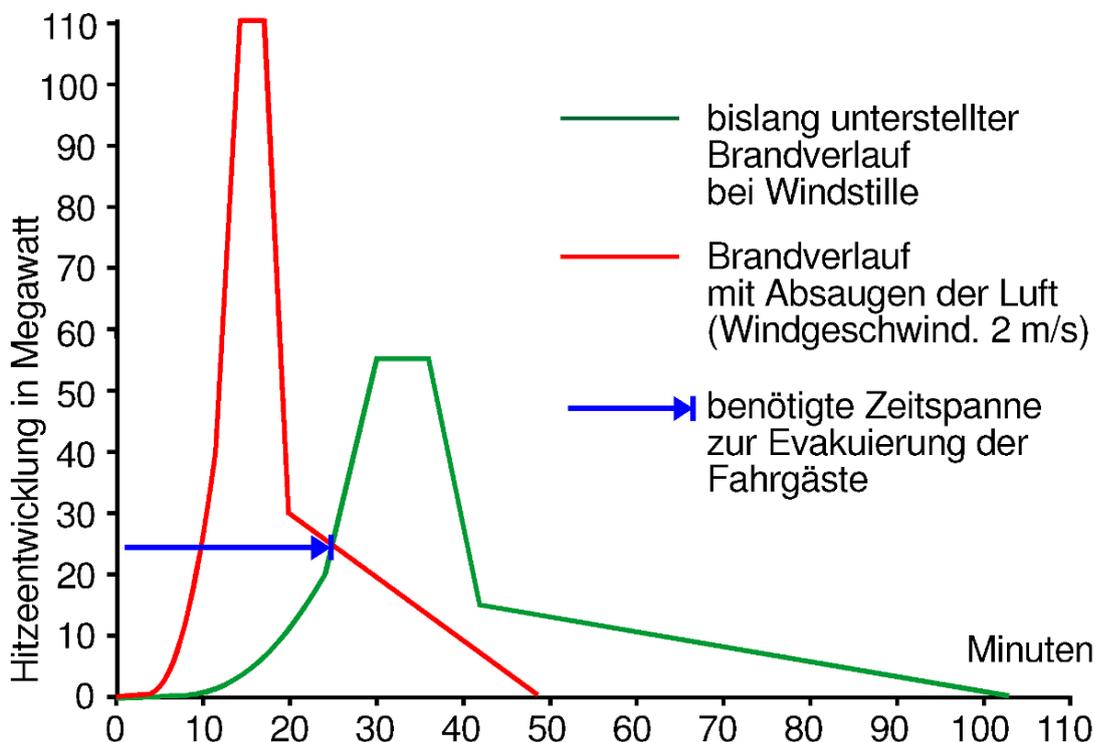


Abb. 2: Entwicklung des Brandverlaufes und Evakuierungszeit

Der bislang unterstellte Brandverlauf berücksichtigt weder die aktive Rauchabsaugung noch die Enge der bergmännischen Bahnsteigröhren und der Brandverlauf wurde nur ganz allgemein für Tunnelbahnhöfe gegenüber einem oberirdischen Bahnhof minimal

angepaßt.

Aufgrund einer Studie der Feuerwehr über Brände in Straßentunneln ist inzwischen genau bekannt, wie sich ein Brand beschleunigt, wenn er mit einer bestimmten Windgeschwindigkeit angefacht wird.

(Pleß, Georg / Seliger, Ursula: Untersuchung der Bedingungen für die Feuerwehren bei der Bekämpfung von Bränden in Verkehrstunneln unter Berücksichtigung der in den Risikoanalysen der OECD-PIARC zugrundeliegenden Brandszenarien für verschiedene Unfälle, Teil 1, Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder, Arbeitskreis V, Ausschuss für Feuerwehrangelegenheiten, Katastrophenschutz und zivile Verteidigung, Forschungsbericht Nr. 158, Institut der Feuerwehr Sachsen-Anhalt, Heyrothsberge, Mai 2009 (im Internet verfügbar), insbes. S. 41)

In der Grafik wird eine noch konservative Annahme getroffen, dass die Luftabsaugung lediglich zu einer Beschleunigung des Brandes um Faktor 2 führt (rote Linie). Es wäre auch möglich, dass die tatsächliche Beschleunigung bei Faktor 3 oder 4 liegt. Nur durch das Übersehen dieses physikalischen Zusammenhangs, dass die konkret verwendete Bemessungsbrandkurve, also die Entwicklung der Brand-Intensität über die Zeit, den Parameter "Windgeschwindigkeit" nicht berücksichtigt, konnte die brandschutzrechtliche Genehmigung überhaupt erteilt werden. Aufkommensstarke tiefliegende Tunnelbahnhöfe mit bergmännischen Bahnsteigtunnels sind deshalb in Deutschland grundsätzlich nicht mehr genehmigungsfähig. Ein nochmaliges "Durchmogeln" wird nach den fachlichen Hinweisen beim Ostbahnhof, dem letzten planfestgestellten Bahnhof, wo der Hinweis auf die fachlichen Mängel auch erst nach der Genehmigung durch das EBA geschah und sich die Planfeststellungsbehörde auf das EBA berief, faktisch nicht mehr möglich. Ein Schifffahrtskanal, bei dem das Wasser nach oben statt nach unten fließen soll, ist nicht genehmigungsfähig, auch wenn keine wasserbaulichen Richtlinien den Sachverhalt explizit formulieren bzw. der Spezialfall nicht durch die Richtlinien abgedeckt ist. Inzwischen ist der Fehler bekannt und das EBA ist verpflichtet, das Problem entsprechend zu berücksichtigen.“ (Vieregg)

(2) Erneute Erstellung der Standardisierten Bewertung

„Die Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des ÖPNV, kurz Standardisierte Bewertung, ist ein bundesweit standardisiertes Bewertungsverfahren von Schienenprojekten des Öffentlichen Nahverkehrs. Jedes Projekt des Schienenpersonennahverkehrs muss sich bei Verwendung von Bundes- und

Landesmitteln dieser Überprüfung stellen. Das Bewertungsverfahren ist in einer umfangreichen Anleitung genau festgelegt. Die Bewertung mündet in einen dimensionslosen sog. Nutzen-Kosten-Wert. Dieser fiel beim Zweiten S-Bahn-Tunnel mit 1,05 denkbar knapp aus, d.h. der Nutzen ist nur um 5% höher als es die Kosten sind. Fällt der Nutzen-Kosten-Wert unter 1,00, dann darf das Projekt weder mit Bundes- noch mit Landesmitteln finanziert werden.

In der Standardisierten Bewertung wird die Veränderung der Reisezeit von Haus zu Haus betrachtet. Hierbei werden neben der Fahrzeit der Züge auch die Fußwege herangezogen. Weil eine Minute Fußweg als unangenehmer empfunden wird als eine Minute Fahrzeit im Zug, werden diese Fußwege mathematisch gewichtet. Es entsteht so eine "virtuelle", gefühlte Reisezeit, die dann entscheidend für die Verkehrsmittelwahl ist. Eine Minute Verlängerung von Umsteigewegen kann zu einer gewichteten Reisezeitverlängerung von 3 Minuten führen. Die Länge der Fußwege ist deshalb von ganz entscheidender Bedeutung. Beim knappen Abschneiden mit 1,05 reichen schon wenige Meter verlängerte Fußwege, um dem Projekt die Förderfähigkeit mit Bundes- und Landesmitteln zu entziehen.“(Vieregg)

Somit ist auch die wirtschaftliche Realisierbarkeit des Projekts in Frage gestellt.

c) **Voraussichtliche zeitliche Verzögerung**

„Für die Neuplanung am Hauptbahnhof sind folgende Planungsschritte zu durchlaufen:

- (1) Erstellung der ingenieurtechnischen Vorplanung
- (2) Erstellung der ingenieurtechnischen Entwurfsplanung
- (3) Erstellung eines neuen Brandschutzkonzeptes
- (4) Vorlage der Entwurfsplanung und des Brandschutzkonzeptes beim EBA (Eisenbahn-Bundesamt) zur Genehmigung
- (5) Genehmigung durch das EBA
- (6) Erstellung der Genehmigungsplanung und des Erläuterungsberichts
- (7) Vorlage der Genehmigungsplanung bei der Regierung von Oberbayern als zuständige Planfeststellungsbehörde
- (8) Öffentliche Anhörungen durch die Regierung von Oberbayern
- (9) Erarbeitung und Erlassung des Planfeststellungsbeschlusses durch die Regierung von Oberbayern
- (10) Ggfs. Gegner reichen Klagen vor Gericht ein
- (11) Ggfs. Gerichtliche Auseinandersetzung mit Gerichtsterminen

- (12) Ggfs. gerichtlicher Beschluss
- (13) Erstellung von Ausschreibungsunterlagen
- (14) Zuschlag an eine Baufirma bzw. ein Konsortium
- (15) Erstellung von Ausführungsplanungen durch die Baufirma.

Das Baurecht wird im Fall von Klagen nach Punkt 12 erreicht, andernfalls schon nach Punkt 9.

Ein Vergleich mit den Zeitabläufen vergangener Planungsschritte bei der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke läßt Rückschlüsse auf den voraussichtlichen Zeitbedarf bis zu einem Baubeginn zu.

Bis zum Planfeststellungsbeschluss ist mit ca. 3,5 Jahren ohne Klagen (Herbst 2021) und mit 5 Jahren (Frühjahr 2022) mit Klagen zu rechnen. Baubeginn könnte jeweils 1 Jahr später sein. Dazwischen müssen Ausschreibungen erstellt und nach dem Zuschlag muss die Baufirma die Ausführungsplanung selbst erstellen.

Nicht nur wegen der geänderten Pläne, sondern auch wegen der inzwischen geänderten Baumethoden ist eine Neuausschreibung des Projektes unumgänglich. Denn im Ausschreibungstext ist das Bauverfahren beschrieben: So sollten zuerst die Bahnsteigröhren und dann die Streckentunnels aufgefahen werden. "Die TVMs sind durch die zuvor erstellten Bahnsteigröhren am Haltepunkt Hauptbahnhof Bahnhofplatz durchzuziehen. Nun ist eine umgekehrte Vorgehensweise mit Durchfahren der Tunnelbohrmaschinen im Bereich der späteren Bahnsteigtunnels, ein Bau der Bahnsteigtunnels um die bestehende Tunnelröhre herum und ein anschließender Abbruch des Tunnels im Schutz des neuen, fertiggestellten Bahnsteigtunnels vorgesehen. Ohne Neuausschreibung bestünde eine Klagemöglichkeit durch andere Firmen, mit sicherer Aussicht auf Erfolg, und der Gefahr weiterer zeitlicher Verzögerungen.

Es wurde von der DB AG diskutiert, ob es möglich wäre, die Klagemöglichkeit auszuschließen, weil schließlich durch die Verschiebung der Bahnsteige in das Hauptbahnhofs-Gelände hinein die DB AG die einzige Betroffene wäre. Doch das Gesetz sieht eine solche Ausnahme nicht vor. Als potentielle Kläger kommen Gewerbetreibende in der Schützenstraße infrage, die bislang nahe am bislang geplanten Ausgang liegen, sowie Verbände, die auch ohne Betroffenheit von Eigentum im Rahmen Umweltrechts gegen den Planfeststellungsbeschluss klagen dürfen. Hier liegt ein Präzedenzurteil vor, dass eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs

hinsichtlich des Umweltrechts relevant seiⁱⁱ.

Somit wäre ein Baubeginn in 4,5 bis 6 Jahren möglich. Bei den bislang unterstellten 8 Jahren Bauzeit wäre dann eine Inbetriebnahme zwischen Herbst 2030 und Frühjahr 2032 möglich, wenn nicht eines der zwei "Damoklesschwerter" Scheitern beim Brandschutzkonzept (Kapitel 2.2) und/oder bei der Standardisierten Bewertung (Kapitel 2.3) zuschlagen sollte.“ (Vieregg)

d) Ggf. weitere Verzögerung durch Integrieren der neuen U-Bahn-Linie U 9

Im Sommer entscheidet der Stadtrat, ob am Hauptbahnhof schon einmal ein Rohbau für ein Zugangsbauwerk **zu einer neuen U-Bahn-Linie U 9** errichtet werden soll. Diese weitere U-Bahn-Station müsste geplant und in den unterirdischen Gebäudekomplex eingefügt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Planänderungsverfahren zumindest zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen des eigentlichen Baubeginns und zu einer erheblichen Unsicherheit führt, ob die Baumaßnahmen Nukleus und Tunnelgleise in der neu beantragten Weise überhaupt technisch und wirtschaftlich durchführbar sind.

Es kommt noch ein (wenn auch hier nicht entscheidungserheblicher) Umstand hinzu. Das neue, futuristische Bahnhofsgebäude befindet sich am Beginn des Planfeststellungsverfahrens. Es ist von seiner Gestaltung hoch umstritten. Einige Teile des Komplexes (Gleishalle und Starnberger Bahnhof) stehen unter Denkmalschutz. Die bauplanerischen Grundlagen sind noch nicht vorhanden. Mit der Realisierung wird in zehn bis fünfzehn Jahren gerechnet. Diese Bauphase wird den Fahrgästen ohnehin noch einiges abverlangen. Es ist nicht zu rechtfertigen, diesen Zeitraum grundlos noch um weitere Jahre zu verlängern.

06.05.2019

**Suzan Goldschmidt
Rechtsanwältin**

