

Regierung von Oberbayern

Maximilianstraße 39
80538 München
Zi.Nr. 4122

Erhebung einer Einwendung gegen den Planfeststellungsantrag PFA3 Ost der DB Netze, vom September 2021,

Zweite S-Bahn- Stammstrecke vom westlichen Isarufer bis zum Bft Mu Leuchtenbergring

1. Durch die vorgeschlagene DB-Netze-Planung wird das Ziel der Planfeststellung nicht erreicht.

- 1.1. Anlass und Ziele, laut Planfeststellung: **Den Verkehr „...im Kernbereich des Netzes zu entschärfen und damit die Grundlage zur weiteren Verbesserung auf dem Außennetz zu schaffen...“**
- 1.2. **Einwendungen gegen PFA 3 OST:** Durch diese Planung werden die Probleme des Kernbereichs des Netzes (Innenstadtrandgebiet Münchens) nicht „entschärft“, sondern verschärft. Siehe 4. „Zusammenfassung“.

2. Begründung

- 2.1. Die Neuplanung, Vergaben und Baustellen, bereits über 10 Jahre in Vorbereitung, verzögern noch mindestens 7 bis 10 Jahre lang eine Entschärfung der bereits katastrophalen Verkehrsverhältnisse im „Kernbereich“ und im „Außennetz“. Bis ca. 2033 bleibt die S-Bahn in München und in der Region immer noch unzuverlässig, unpünktlich und langsam, mit Unterbrechungen des Betriebs und langen Wartezeiten.
- 2.2. Bei einer Realisierung dieser Planfeststellung 3 Ost (dazu Planfeststellungen 1 und 2) wird das vorhandene radiale S-Bahnsystem für Jahrzehnte gefestigt, der Verkehr im Außenbereich nicht verbessert, der Zugstau bereits an den Tunnelportalen im Osten und Westen unverändert bleiben. Die begleitenden technischen Einrichtungen werden nicht verbessert. Das Angebot der S-Bahn wird noch schlechter.
- 2.3. Die 5 bis 10 Milliarden für die 2. Stammstrecke mit Tunnel werden bis weit in die Zukunft für die Finanzierung der Außenstrecken fehlen. Preisgünstige Alternativen würden auf unbestimmte Zeit verschoben, wie z.B. die sofortige Benutzung des Südrings und den schnelleren Ausbau des Nordrings. Eine ständige Ausbesserung und Erweiterung des ÖPNV-Systems bis zu einem echten S-Bahnnetzwerk und das Erreichen einer Entlastung der gesamten Innenstadt werden verhindert.
- 2.4. **Eine Entscheidung der Stadt München über den Bau einer Verlängerung der U-Bahnstrecke U5 über den Hauptbahnhof nach Pasing inklusiv zwei Stationen zwischen Laim und Pasing bedeutet, dass für wesentlich weniger Milliarden, Umweltzerstörung und Verkehrschaos, eine entlastende 2. Stammstrecke relativ schnell entstehen könnte (ca. 2029 statt 2033+ für eine S-bahn). Dadurch wäre die 2. S-Bahn-Stammstrecke, wie jetzt geplant, nutzlos.**
- 2.5. Für den MVV-Kunden, verkehrstechnische Nachteile, die die PFA3 Ost fixiert:
 - a) Trotz Tunnel, enormer Kosten und Umweltzerstörung, wird kein allgemeiner 10-Minuten-Takt erreicht.
 - b) Massive Verschlechterungen in Form von neuen Umsteigezwängen und Taktausdünnungen.
 - c) 35 Haltestellen aus dem gesamten S-Bahnsystems würden die Direktverbindung zu wichtigen Innenstadthaltepunkten wie Donnersberger Brücke, Hackerbrücke/Wies'n, Stachus, Isartorplatz und Rosenheimer Platz/Gasteig verlieren.
 - d) Für 20 Stationen käme es in der Hauptverkehrszeit zu Taktverschlechterungen (vom 10- auf den 15-Minuten-Takt bzw. vom 20- auf den 30-Minuten-Takt), 32 Stationen würden in der Spätverkehrszeit nur im 30-Minuten-Takt bedient werden.
 - e) Der bereits lang vorhandene, nördliche Fahrrad- und Fußgängertunnel als wichtige Ost-West-Verbindung unter dem Ostbahnhof ist bedroht, muss aber unbedingt weiter zur Verfügung stehen.

2.6. Baukonzept:

- a) Unattraktive und gefährliche Tiefenlagen bzw. große Teile der geplanten Tunnelstrecke verursachen lange Wege und Wartezeiten vor den wenigen Aufzügen bzw. Rolltreppen und verlängern dadurch die Reisezeit.
- b) Brandschutz- und Rettungskonzept weisen immer noch gravierende Mängel auf (u.U. 250 bis 300 m Rettungswege im Zuggtunnel, mit nur ca. 80 cm Durchgangsbreite, bis zur nächsten Fluchttür).
- c) Taktverschlechterung auf der alten (1.) Stammstrecke.
- d) Die S-3 und S-7 müssen weiterhin an einem Gleis des Ostbahnhofs ihre Fahrtrichtung wechseln.

2.7. Verkehrspolitische Kritik

- a) Keine Erschließung neuer Stadtgebiete, sogar weniger. Die 2. Strecke wäre sehr nah und parallel zur Stammstrecke mit nur drei, statt, wie ursprünglich geplant, sieben Stationen. Die Umsteige-Verzögerung wäre länger als die gesparte Fahrzeit.
- b) Die nachteilige Zentrallastigkeit des Münchner S-Bahn-Systems (Epizentrum Marienplatz) wird weiter verschlimmert.
- c) Wichtige und notwendige Netzergänzungen wie die U5 Bahn-Vollendung nach Pasing werden erschwert. Verkehrstechnisch wichtige Vernetzung mit der sonstigen Münchner U-Bahn werden nicht effizient genutzt.
- d) Kein Beitrag zur schnellen Flughafenanbindung.
- e) ÜFEX (Express-Verbindungen) mit heutigen, im Außenbereich, unveränderten eingleisigen Strecken ist nicht realisierbar.
- f) Aufgrund der Neuplanung der Trassen in Haidhausen entsteht zwischen Marienhof und Ostbahnhof eine sehr enge Kurve. Die hier notwendige Geschwindigkeitsreduzierung (80 k/h) würde zu unnötigen Fahrzeitverlängerungen führen.

2.8. Kritik an der Wirtschaftlichkeit

- a) Der Tunnel ist unwirtschaftlich: Bis zum Ausbau der Außenstrecken würden jahrzehntelang in den neuen, zwei parallel nebeneinander liegenden Zuggtunneln insgesamt nur drei Züge pro Stunde mehr in jeder Richtung fahren können.
- b) Keine Wirtschaftlichkeitsberechnung. Die dem Projekt einst zugrunde gelegte Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Faktor von 1,15) muss neu berechnet werden. Sie wurde nur durch Verzicht auf das ursprüngliche Ziel, 10-Minuten-Takt und drei statt sieben neuer Stationen erreicht. Die geringste Verteuerung des Projektes macht es bereits unwirtschaftlich. Eine Verschlechterung des S-Bahnangebots darf weder von Bund noch vom Freistaat Bayern subventioniert werden.

2.9. Kritik am Verfahren

- a) Das ursprüngliche Ziel, eines allgemeinen 10-Minuten-Takts und Ausweichgleise für Störfälle, wurde fast aus den Augen verloren.
- b) Wegen der dramatischen Kostensteigerungen im Laufe der Planung bleiben von sieben nur drei Stationen übrig. Um die Wirtschaftlichkeit zu retten wurde der 15/30-Minuten-Takt und, gegen den ausdrücklichen Wunsch der Stadt München, mit allen seinen Nachteilen eingeführt.

2.10 Planfeststellungs-Verfahrenstechnische Fehler: Unterlagen fehlen: Eine sachliche Einwendung ist nicht möglich:

- a) Die Ordner 2 bis 3, aber auch 12 bis 14, fehlten, bei der Ausstellung im Hochhaus, Zi. 71, genauso wie in den digitalen Unterlagen. Der Öffentlichkeit werden dadurch Auskünfte vorenthalten.
- b) Detaillierte, großmaßstäbliche Schnitte fehlen, besonders in den Bereichen von knappen Kreuzungen, wie des U5-Tunnels mit der Ostbahnhof-Haltestelle oder Berg-am-Laim-Straße/Haidenauplatz.

3. Sonstige Probleme

- 3.1. Die Tunnelbohrungen, die Senkung des Grundwasserpegels, auch in der Maximiliansanlage, sowie der Ausbau des Tunnels unter Gebäuden (sehr lang! Viele unterkellerte Wohnhäuser!) gefährdet, kurz und langfristig, die sehr alte Bausubstanz und die Baumbestände. Von der DB Netze gibt es nur allgemeine Auskünfte über verbindliche Gutachten, über Schutzmaßnahmen gegen Schäden an Häusern und Entschädigungen der Bewohner! Bestandsnachweise von unabhängigen Gutachtern werden nur sehr begrenzt, wenn überhaupt, angeboten.
- 3.2. Die Baustelle und der Bau eines großen Notausgangs auf dem Kobell-Sportplatz, mit dem sinnlosen Tunnelabzweig nach Süden und sehr großen Rolltreppenanlagen entsprechen keinem Nottreppenstandard. Der Fluchtweg, besonders über Treppen, muss kürzer sein. Dieser Notausgang, wenn überhaupt gebaut, muss außerhalb des Landschaftsschutzgebiets (z.B. am Landtag.Max-Plank Str.) liegen.
- 3.3. Die Funktionen und Erholungswerte des wichtigen Kobell-Sportplatzes sind gefährdet. Der Notausgang Mitten in der Sportanlage ist nicht zulässig. Jedoch, laut DB Netze ist die weitere Nutzung des Sportplatzes „unbekannt“! Spiele und Treffen der Freizeitgruppen im Freien wären nicht mehr möglich. Durch die Realisierung der PFA3-Neuplanung wären die Lauftrainingsstrecke und die täglichen Spazierwege vieler Münchner entlang der Isar durchschnitten. Durch Lärm- und (Fein-)Staubbelastung wäre jahrelang keine Erholung in fußläufiger Nähe mehr möglich. Auch die von vielen Kindertagesstätten, (Tages)eltern und Kindern aus Haidhausen, auch aus dem Lehel, besuchten Spielplätze werden unbrauchbar gemacht.
- 3.4. Die geschützten Bäume in der Maximiliansanlage dürfen nicht entfernt bzw. gefällt werden. Es dürfen keine LKW's in der Maximiliansanlage verkehren: Feinstaub/Stickoxide-, CO2-Emissionen! Bodenverdichtung! Unfallgefahr! Im Landschaftsschutzgebiet!
- 3.5. Auch beim Tunnelbau werden riesige Mengen Baumaterialien wie Beton, Stahl, Kunststoff u.ä. verwendet und somit Lärm, Staub, Rauch, Gift- und Treibhausgas sowie CO2-Emissionen produziert. Allein diese Planung verursacht enorme Umweltschäden. Deren Auswirkungen, widersprechen internationalen Klimavereinbarungen, sogar den Klimazielen der Stadt München!
- 3.6. Eine 2. Stammstrecke ohne Tunnel, z.B. mit Nord- und Südringen, sogar mit einer Verlängerung der U5, würde die enormen Probleme und Kosten der unterirdischen Notausgänge zum großen Teil eliminieren.

4. Zusammenfassung

Die teure und nicht-funktionsfähige Planung der DB-Netze, die sehr viele Fehler und Probleme beinhaltet, muss ersetzt werden! Die Verlängerung der U5 ist ein wichtiger Schritt zu einer neuen Planung! Die sparsamere Finanzierung der U5-Verlängerung setzt Mittel für eine rasche, wirtschaftliche Realisierung des Ausbaus der Außenstrecken und der Nord- und Südringe frei. Ohne gravierende Unterbrechung des ÖPNV-Systems könnte ein stufenweiser Ausbau fortgesetzt werden, letztendlich mit bequemen Umsteigemöglichkeiten an genügend Haltestellen, zu einem kompletten Netzwerk der S- und U-Bahn- Trambahn-, Bus- und anderen Mobilitätsangeboten.

Verantwortlich: Kristina u. Richard Forward, Preysingstr. 16, 81667 München, archforward@gmx.net

Unterstützer : Hans Albert, Preysingstr. 7, 81667; Monika Biswang, Breisacher Str. 28, 81675; Rainer Brigzinsky, Rübzahlstr. 39, 81739; Yvette Buchner, Pepsch Gottscheber, Sebastiansplatz 8, 80331; Dagmar Mayer, Wörthstr. 20, Rgb, 81667; Monika Scheuermann, Steinstr. 19, 81667; Wolfgang Stöger, Wörthstr. 34 , 81667; Justine Wein, Häckländerstr. 6, 81677; Juliane Ziegel, Kirchenstr. 33, 81675