

Offener Brief

an den Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder, den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München Dieter Reiter und den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG Dr. Richard Lutz

Für ein Moratorium „Neubau Hauptbahnhof – Zweite Stammstrecke München“

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrter Herr Vorstandsvorsitzender,

mit Unverständnis und Sorge verfolgen wir die Absicht der Deutschen Bahn AG (DB), das Empfangsgebäude des Münchner Hauptbahnhofs ab dem 6.5.2019 zu sperren, um seinen Abriss vorzubereiten. Angesichts einer fehlenden gesicherten Planung für das Gesamtprojekt „Zweite Stammstrecke“ als Tieftunnel halten wir einen solchen Schritt in der gegenwärtigen Situation für überstürzt und fahrlässig. Ein Baubeginn mit einem so massiven Eingriff birgt unanschätzbare technische, juristische und finanzielle Risiken für einen geordneten Projekt- ablauf und damit auch für die Projektverantwortlichen. Er setzt die Reisenden sowie große Teile der Bevölkerung auf unabsehbare Zeit unverhältnismäßigen Belastungen aus und widerspricht verantwortlichem Vorgehen.

Im Einzelnen sehen wir folgende Problempunkte:

- (1) Die bis zum Jahr 2018 planfestgestellten und zur Vergabe ausgeschriebenen Projektunterlagen zum S-Bahn-Tieftunnel zeigten erhebliche Mängel und Probleme auf, so dass die angefragten Bauunternehmen die Ausführung der U-Bahn-Unterführungen am Hauptbahnhof sowie am Ostbahnhof als konstruktiv unsicher und nicht versicherbar ablehnen mussten. Die DB hat daraufhin umfangreiche (von ihr als „Optimierungen“ bezeichnete) Planänderungen angekündigt.
- (2) Am Hauptbahnhof soll der Bahnsteig des Tiefbahnhofs um mindestens 80 m nach Westen verschoben werden. Damit entfällt der wichtige Zugang über die Schützenstraße zum Stadtzentrum, es fehlen Zugänge und die Möglichkeit der sicheren Evakuierung am Westkopf der Bahnsteige. Das ergänzend geplante Kreuzungsbauwerk mit der projektierten U-Bahnlinie U9 schafft weitere völlig neue Anforderungen an die Verkehrslenkung, die Sicherheit und den Brandschutz.
- (3) Aus technischer und juristischer Sicht handelt es sich nicht um marginale Änderungen sondern um gravierende Neuplanungen, die unbedingt ein neues Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren erfordern. Dabei muss auch das Brandschutzkonzept von 2013 korrigiert werden, da die zur Entrauchung einzusetzenden Ventilatoren als Brandbeschleuniger wirken und zu erheblich reduzierten Evakuierungszeiten führen.
- (4) Die geplante Kreuzung und Anbindung des Tieftunnels an die Station der U5 unter dem Orleansplatz ist ebenfalls kritisch und möglicherweise nicht realisierbar. Daraus resultiert ggf. eine Neuplanung mit gänzlich anderer Streckenführung zur Ostseite des Ostbahnhofs, die zweifellos auch hier eine neue Planfeststellung erforderlich macht. Zudem hat die DB auch an den Plänen zum Tiefbahnhof am Marienhof weitgehende Planänderungen angekündigt, die über das Maß marginaler Tektoren weit hinausgehen.
- (5) Offensichtlich will die DB noch vor Bekanntmachung der umfangreichen Neuplanungen am Hauptbahnhof symbolisch mit dem Bau beginnen, um vollendete Tatsachen zu schaffen und Druck in der Öffentlichkeit für die Durchsetzung ihrer weiteren Planungen zu erzeugen. Die bereits jetzt absehbaren Verzögerungen durch Neuplanungen, weitere Planfeststellungsverfahren und Baugenehmigungen lassen einen Projektabschluss nicht vor 2033/34 erwarten. Der vorgezogene Abriss des Empfangsgebäudes würde eine Baustellenbrache über ca. 15

Jahre im Herzen Münchens erzeugen und damit die Stadt, die Fahrgäste und die betroffene Bevölkerung in "Geiselhaft" nehmen.

(6) Mit den gravierenden Umplanungen am Haupt- und Ostbahnhof wird eine neue Standardisierte Bewertung notwendig. Verlängerte Fußwege, neue Nutzer-Präferenzen und z.T. deutlich verlängerte Gesamt-Reisezeiten verändern die Prämissen der Nutzen-/Kosten-Berechnungen und stellen die Förderfähigkeit des Vorhabens in Frage. Mit den absehbaren Kostensteigerungen entstehen Risiken für den Haushalt des Freistaats Bayern in mehrfacher Milliardenhöhe.

(7) Mit einem Baubeginn ohne stabile Planung, Genehmigung und Finanzierung würde das bewährte Prinzip „planen – genehmigen – bauen“ auf den Kopf gestellt. Das Argument, alle Änderungen fänden auf DB-Grund statt und würden Dritte nicht betreffen, greift wegen der absehbaren gravierenden Auswirkungen auf die Bevölkerung nicht. Selbstverständlich sind alle Änderungen – wie für jeden privaten Bauherren – genehmigungspflichtig.

(8) Für alle drei neuen Tiefbahnhöfe ist aus den oben genannten Gründen eine erneute Planfeststellung erforderlich. Erst wenn Baurecht für alle Abschnitte besteht, kann – bedingt durch den durchgängigen Einsatz der Tunnelbohrmaschine – mit dem eigentlichen Tunnelaushub begonnen werden. Eine ordentliche Planrevision einschließlich Planfeststellung und Genehmigungen erfordert nach den Erfahrungen von Stuttgart 21 ca. 4,5 bis 6 Jahre, die anschließende Bauzeit beträgt ca. 8 Jahre. Damit zeichnet sich ab, dass München 15 Jahre lang ohne Bahnhofsgebäude, aber mit beträchtlichen Bau-Beeinträchtigungen leben muss.

(9) Ein Vergleich mit den immer wieder Schlagzeilen liefernden Großprojekten Berliner Flughafen (BER) und Stuttgart 21 drängt sich geradezu auf. In München bestehen vergleichbare Risiken hinsichtlich der Instabilität und mangelnden Transparenz der Planungen, der negativen Auswirkungen für das gesamte Schnellbahn-Netz für die Region München und der fehlenden Öffentlichkeit und Bürgerbeteiligung bei den Um- und Neuplanungen. Ein Baubeginn bei unfertiger Planung birgt die Gefahr erneuter Umplanungen, Verzögerungen, Kostensteigerungen und ggf. Rückbau bereits realisierter Teilbauwerke. Damit gehen unabsehbare Risiken für die betroffenen Bürger, aber auch für Entscheider und Politiker einher. Für die Stadt und Region München stellen 15 Jahre (oder länger) mit Großbaustellen angesichts der jetzt schon schwierigen Verkehrssituation und der Wachstumsprognosen eine Katastrophe dar.

Wir halten aus den genannten Gründen ein sofortiges Moratorium des Vorhabens „Zweite Stammstrecke / Neubau Hbf. München“ für dringend geboten. Ein Abriss des Hauptbahnhofs zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist aus unserer Sicht nicht zu verantworten. Die für die Neuplanungen erforderliche Zeit könnte nutzbringend für dringend notwendige Ausbauarbeiten am Münchner Schnellbahnsystem (Ausbau der Außenstrecken, Provisorien am Süd- und Nordring, U-Bahn-Lückenschlüsse) genutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Erstunterzeichner: Dr. Wolfgang Beyer (AK Schienenverkehr, Münchner Forum), Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S. (Gröbenzell), Dr. Christoph Engelhardt (Physiker, WikiReal.org, Garching), Richard Forward (Architekt, AKS Münchner Forum), Dr. Walter Heldmann (AKS Münchner Forum), Prof. Dr. Wolfgang Hesse (AKS, Münchner Forum), Christian Hierneis (BUND Naturschutz Kreisgruppe München), Karl Hofmann (Verwaltungsjurist, AKU München), Heinbert Janze (Dipl. Kaufmann, DVWG), Thomas Kantke (Verkehrsplaner, München), Karl Klühspies (Verkehrsplaner und Autor, München), Wolfram Liebscher (VCD-Kreisverband München), Berthold Maier (AAN, Münchner Forum), Monika Naggl (München), Helmut Schleich (Kabarettist, München), Otto Schultz-Brauns (Architekt und Stadtplaner, München), Dietz-Ulrich Schwarz (AKS Münchner Forum), Dr. Detlev Sträter (Münchner Forum), Dr. Martin Vieregg (VR-Transport München)

München, 26. 4. 2019