

Maßnahme <b>2. S-Bahn Stammstrecke München</b> <b>Planfeststellungsabschnitt 3neu</b> <b>Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</b>	Aktenzeichen ROB:  31.2-3532.1-642
<b>Äußerung:</b> DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Süd, Großprojekt 2. S- Bahn-Stammstrecke München, Arnulfstr. 27, 80335 München	
Einwendung – Nr.: P1020	Seite 1 von 4

<b>Einwender:</b> Max Zeidler Bazeillestraße 17 81669 München	<b>vertreten durch:</b>	<b>Bem.:</b> Als Nutzer Sport- anlage Innere Wiener Straße
Einwendung / Stellungnahme vom: 12.10.2010	Aktenzeichen (des Einwenders):	
Projektleiter: Herr Scheller		

<input type="checkbox"/> Eigentümer-/in/Teil-Miteigentum einer Eigentümergemeinschaft  <input type="checkbox"/> Mieter-/in/Pächter-/in/ sonstiger Nutzungsberechtigter	<input type="checkbox"/> Unmittelbare Betroffenheit des Grundstückes  <input type="checkbox"/> Betroffenheit des Grundstückes im Auswirkungsbereich	<input checked="" type="checkbox"/> Sonstiger Einwender  <input checked="" type="checkbox"/> Mittelbare Betroffenheit nicht auszuschließen
--	---	--

<b>1. Einwendung/ Stellungnahme:</b> Befürchtung, dass die gesamte Sportanlage verschwindet.
<b>Äußerung des Vorhabenträgers zur Einwendung/ Stellungnahme:</b> Während der Bauphase sind Störungen und Beeinträchtigungen von Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten im Bereich des Rettungsschachtes 7 in den Maximiliananlagen zu erwarten. Während der Bauphase stehen aber zahlreiche, für die Wochenend- und Feierabenderholung geeignete Flächen nördlich und südlich der Maximiliananlagen in zumutbarer Entfernung zur Verfügung (LSG Isarauen im Stadtgebiet von München). Die infolge bauzeitlichen Flächenbedarfs bzw. Lärmimmissionen nicht für Erholung und Freizeit nutzbaren Bereiche werden im Anschluss an die Baumaßnahme wieder in den vorherigen Zustand gesetzt und sind dann wieder entsprechend für die Öffentlichkeit nutzbar. Bzgl. Lärm- und Schmutzbelastung werden geeignete Maßnahmen ergriffen. Im gesamten Projekt wird die Allgemeine Verwaltungsvorschrift gegen Baulärm (AVV Baulärm) berücksichtigt. Sofern erforderlich werden die notwendigen Schallschutzmaßnahmen zu deren Einhaltung ergriffen. Entwicklungsbeeinträchtigungen der Kinder sind nicht zu erwarten, da ausreichend geeignete Ausweichmöglichkeiten in der Nähe vorhanden sind.

<b>2. Einwendung/ Stellungnahme:</b> Befürchtung, dass die Gutachten eines höheren Nutzens des Tunnels gegenüber dem Südring den Einwender nicht überzeugt haben. Forderung, die Südringvariante nochmals zu prüfen
<b>Äußerung des Vorhabenträgers zur Einwendung/ Stellungnahme:</b> Im Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurden in einer vergleichenden Untersuchung in den Jahren 2000/2001 der Ausbau des Südringes und der Bau eines zweiten Innenstadtunnels gegenübergestellt. Zu diesem Zweck wurden bereits vorliegende Untersuchungen zu beiden Projekten weiter vertieft und hinsichtlich der Variantenentscheidung - Planungsalternativen die Planungsgenauigkeit

vereinheitlicht (zuletzt durch eine vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn Tunnel/Südring vom 16.11.2009, im Auftrag des BayStMWIVT ). Bei der Gegenüberstellung wurden neben den an eine 2. S-Bahn-Stammstrecke gestellten Anforderungen u.a. insbesondere die Kriterien verkehrliche Wirkung, betriebliche Umsetzung, rechtliche Durchsetzbarkeit, Betroffenheiten Dritter und Wirtschaftlichkeit eingehend betrachtet.

Die Gegenüberstellung ergab, dass ein zweiter Innenstadttunnel in der Gesamtabwägung der Kriterien größere Vorteile aufweist als der Ausbau des Südrings.

Unter Würdigung der Untersuchungsergebnisse zum S-Bahn-Variantenvergleich verfolgt der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr seit 2001 nur mehr den 2. S-Bahn-Tunnel weiter. Er wird dabei seither vom Stadtrat der Landeshauptstadt München unterstützt.

Die Deutsche Bahn als Vorhabenträger des Projekts hat die vorangegangenen Untersuchungen und Entscheidungen bei der aktuellen Planung mit berücksichtigt und dabei abwägend festgestellt, dass nur mit einem zweiten Innenstadttunnel die verkehrlich notwendigen Weiterentwicklungen im S-Bahn-System Münchens ermöglicht werden und dadurch zugleich eine vollwertige zweite S Bahn-Stammstrecke, die ein ausreichendes Angebot auch im Störfall gewährleistet, geschaffen wird.

### **3. Einwendung/ Stellungnahme:**

Forderung nach einer polyzentrischen Orientierung des künftigen Nahverkehrs.

#### **Äußerung des Vorhabenträgers zur Einwendung/ Stellungnahme:**

Die Radiallastigkeit des Münchner Schnellbahnsystems ist im Zusammenhang mit der Stadt- und Regionalplanung sowie der Raumordnungsplanung zu sehen. Die Landeshauptstadt München ist sehr stark monozentrisch ausgerichtet. Die vorwiegend radiale Ausrichtung des Schnellbahnsystems ist demzufolge die logische Konsequenz. Eine Ausrichtung des Ballungsraumes München in Richtung eines polyzentrischen Konzeptes, d.h. der Stärkung von kleinen Zentren, ist primär eine Aufgabe der Stadt- und Regionalplanung und nicht der Verkehrsplanung.

Neuerschließungen im Zusammenhang mit der Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden nicht gezielt vermieden, sondern sind im Innenstadtbereich von München kaum mehr möglich, da bereits nahezu sämtliche Bereiche nahezu optimal erschlossen sind. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke dient dagegen primär der Optimierung der Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt München und dem Umland. Durch die 2. S-Bahn-Stammstrecke werden sehr wohl direktere Verbindungen ermöglicht. So reduziert sich beispielsweise die Fahrzeit vom S-Bahnhof Pasing zum Marienplatz von 13 Minuten auf 8 Minuten. Die Fahrzeit zwischen dem Leuchtenbergring und dem Hauptbahnhof wird sich von 13 Minuten auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke auf 6 Minuten bei einer Fahrt über die 2. S-Bahn-Stammstrecke verkürzen.

Auf den Strecken mit Expressbedienungen werden je nach Relation Fahrzeitverkürzungen in der Größenordnung zwischen 5 und 10 Minuten prognostiziert.

### **4. Einwendung/ Stellungnahme:**

Forderung, die Kosten des Tunnels zu nennen und zu vergleichen.

#### **Äußerung des Vorhabenträgers zur Einwendung/ Stellungnahme:**

Das Projekt wurde bereits mehrfach einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) unterzogen, die jeweils zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis führte. Grundlage der aktuellen NKU mit Abschluss im Juli 2010 ist der Mitfall mit den drei unterirdischen Haltepunkten Hauptbahnhof tief, Marienhof und Ostbahnhof tief. Zwischen dem Kostenstand welcher der NKU zugrunde gelegt wurde und den heutigen Erkenntnissen gibt es keine relevanten Unterschiede. In den Investitionsaufwendungen sind Aufwendungen für Schadensregulierungen bereits berücksichtigt.

### **5. Einwendung/ Stellungnahme:**

Forderung nach Beibehaltung des 10-Minuten-Takts.

#### **Äußerung des Vorhabenträgers zur Einwendung/ Stellungnahme:**

Nach Inbetriebnahme der Express-S-Bahn werden auf den jeweiligen Streckenästen die stark frequentierten Haltepunkte zu den Hauptverkehrszeiten und auch zur Nebenverkehrszeit von sechs stündlichen Fahrtenpaaren bedient. Die weniger stark bedienten Haltepunkte werden im stadtnahen Bereich im ganztägigen 15-Minuten-Takt bedient.

Im Istzustand und damit auch im Ohnefall wird ein 10-Minuten-Takt ausschließlich zu den Hauptverkehrszeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten angeboten. Die angesprochene Taktausdünnung durch die Einrichtung des Express- S- Bahnsystemes tritt demzufolge nur in Einzelfällen auf.

## **6. Einwendung/ Stellungnahme:**

Forderung, dass unabhängige vom Bürger finanzierte Gutachten dem Stadtrat vorzulegen sind.

### **Äußerung des Vorhabenträgers zur Einwendung/ Stellungnahme:**

Der Vorhabenträger hat für die Planung die abwägungsbeachtlichen Belangen ermittelt und gewichtet, um für die Verwirklichung des Projekts eine Lösung aufzuzeigen, durch die die öffentlichen und privaten Belange am wenigsten beeinträchtigt werden. Dazu hat sich der Vorhabenträger auch externer Planer, Gutachter und weiterer fachlicher Experten bedient. Diese haben den Sachverhalt weiter aufgehellert und die Planung kontinuierlich kritisch begleitet. Ziel dieser Vorgehensweise war für den Vorhabenträger Grundlagen zu schaffen, um sich so in einer bilanzierenden Betrachtungsweise mit den für und gegen das Projekt der 2. SBSS sprechenden Gründen auch im Bereich Haidhausens auseinandersetzen zu können.

## **7. Einwendung/ Stellungnahme:**

Befürchtung von Beeinträchtigung des Lebensumfelds durch Lärm.

### **Äußerung des Vorhabenträgers zur Einwendung/ Stellungnahme:**

Ziel des Vorhabenträgers ist es für den Bereich des Baulärms aktive Schutzmaßnahmen und Minimierungsmaßnahmen an den Emissionsquellen vorrangig in Betracht zu ziehen und umzusetzen. Dabei zieht der Vorhabenträger insbesondere die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, auch besondere Maßnahmen an Baumaschinen (z.B. Einhausungen), geräuscharme Bauverfahren, temporäre Schallschutzwände und dergleichen in Betracht. Sofern sich auch dadurch allerdings Immissionskonflikte nicht vollständig ausschließen lassen, können die Betroffenen passiven Lärmschutz dem Grunde nach beanspruchen soweit die Eingreifwerte für einen beachtlichen Zeitraum überschritten werden. Sind weitergehende Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht zu verwirklichen, können die Betroffenen für die Beeinträchtigung von Wohnräumen eine angemessene Geldentschädigung beanspruchen.

Erschütterungsbelastungen während der Bauarbeiten werden durch die Wahl geeigneter Baugeräte und Baumaschinen minimiert. Sie sind im Übrigen nur für kurze Zeit und lokal begrenzt zu erwarten und werden sich daher im zumutbaren Rahmen halten.

In der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 19.1 der Planfeststellungsunterlagen) wurde auch die Geräuschsituation während der Bauphase für einige typische Konstellationen anhand der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) bestimmt und beurteilt. Bei der rein rechnerischen Abschätzung der Beurteilungspegel ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen wurde vielfach für die lautesten Bauphasen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte ermittelt. Soweit die Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A) überschreiten ("Eingreifwert") hält der Fachgutachter Maßnahmen zur Minderung des Baulärms für geboten. Für die endgültige Beurteilung des Baulärms werden der Genehmigungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn auf der Grundlage der Anlage 19.1 weitere schalltechnische Detailgutachten für die Baustellen vorgelegt. Diese werden auch über die Wirksamkeit von Schallminderungsmaßnahmen Auskunft geben. Zu diesem Zeitpunkt kann der Schallgutachter bei seinen Ermittlungen dann auch die konkreten Baustellenplanungen und Bauablaufpläne zugrunde legen.

Bei der Umsetzung der beschriebenen Maßgaben und Vorkehrungen zum Immissionsschutz geht der Vorhabenträger davon aus, dass in aller Regel damit gleichzeitig auch mögliche Gesundheitsgefahren ausgeschlossen sein werden. Weitergehende konfligierende Belange, insbesondere individuell gefühlte Beeinträchtigungen der Lebensqualität konnte der Vorhabenträger bei seinen Planungen außer Betracht lassen.

## **8. Einwendung/ Stellungnahme:**

Befürchtung von Beeinträchtigung des Lebensumfelds durch Grundwasserabsenkung.

### **Äußerung des Vorhabenträgers zur Einwendung/ Stellungnahme:**

Absenkungen des Grundwasserspiegels finden planmäßig im tertiären Grundwasserleiter nur vorübergehend während der Bauzeit in dem in Anlage 18 dargestellten Umfang statt. Durch Grundwasserabsenkung entstehen großflächige ("flache") Setzungsmulden, die nur zu sehr geringen Setzungsdifferenzen führen. Nicht die Absolutsetzungen sondern nur die Setzungsdifferenzen sind für Schäden maßgeblich. Wie Berechnungen sowie Erfahrungen aus früheren Baumaßnahmen zeigen, sind die Setzungsdifferenzen so gering, dass keine Schäden entstehen.

**9. Einwendung/ Stellungnahme:**

Befürchtung von Beeinträchtigung des Lebensumfelds durch Schwerlastverkehr.

**Äußerung des Vorhabenträgers zur Einwendung/ Stellungnahme:**

Vorrangiges Ziel in der Baulogistikplanung ist, die Belastung durch Baustellenverkehr während der Bauzeit insbesondere auch im Stadtteil Haidhausen so gering wie möglich zu halten. Dazu wird der Baustellenverkehr auf kurzem Wege auf die Hauptverkehrsstraßen geleitet. Zur Andienung einzelner Teilbaustellen kann die Nutzung der Straßen durch Wohngebiete nicht vollständig ausgeschlossen werden. Sie wird jedoch auf das unvermeidliche Maß beschränkt.

Im Bereich Berg-am-Laim-Straße ist vorgesehen, die Ausbruchmassen aus den maschinell aufgefahrenden Tunnelabschnitten übertage zu bringen. Von dort kann der Transport dann schienengebunden erfolgen.

Grundsätzlich werden die gültigen Regelungen zur gesetzlichen Verkehrssicherungspflicht beachtet und umgesetzt sowie vom Vorhabenträger überwacht.

München, den 07.02.2011

gez. ppa. Scheller