

RPI

Dipl.-Ing. Ralf Porzig
Beratender Ingenieur

Sachverständiger des
Deutschen Beton- und
Bautechnik-Vereins e.V.
für Bauausführung
Baubetrieb
Vertragsauslegung

Sudetenstraße 21
85622 Feldkirchen
Tel: 089/9032566
Fax: 089/90019757
Mobil: 0171/5567062
e-mail: rpi.porzig@web.de

Eisenbahn Bundesamt

Herrn Volker Kurze / Frau Dr. Gronemeyer
Arnulfstrasse 9-11
80335 München

Betr.: Geändertes Planfeststellungsverfahren

15.10.2018

2. S-Bahn-Stammstrecke München– Baugrube Marienhof

Voraussehbare Extreme Belastungen der Münchner Innenstadt

Sehr geehrte Frau Dr. Gronemeyer!
Sehr geehrter Herr Kurze!

Wie ich erfahren konnte, hat die DB AG ein erneutes Planfeststellungsverfahren für den Bau der 2. Stammstrecke beim EBA beantragt wegen der Planungsänderungen in den Bereichen Hauptbahnhof und Marienhof. An dem generell geplanten Ablauf, mit der Baugrube Marienhof zu beginnen bevor die beiden Tunnelvortriebe den Marienhof erreicht haben, hat sich dabei meines Wissens nichts geändert.

Wie Sie sich vielleicht erinnern, hatte ich Ihnen bei unserem gemeinsamen Gespräch in Ihrem Hause am 3.4.2013 ein Alternativkonzept zur **oberirdischen Abfuhr** der Erdmassen aus der Baugrube vorgestellt. Sie mußten mir damals leider mitteilen, dass eine **Änderung des Bauverfahrens** aber nur durch einen Änderungsantrag der DB AG erfolgen könnte.

Dabei bedeutet die von mir entwickelte **unterirdische** Abfuhrlösung **keine Änderung des Bauentwurfs** und auch **keine Änderung des Bauverfahrens** sondern **nur eine Änderung des Bauablaufs** der einzelnen Gewerke. Eine Änderung des Bauablaufs - **zuerst die Tunnelauffahrung** und **danach die Baugrube Marienhof** - hatte die DB AG aber bereits schon Anfang 2006 abgelehnt mit der Begründung einer dadurch bedingten verlängerten Bauzeit von 2 ½ bis 3 Jahren. Diese Aussage war aus baubetrieblicher Sicht damals nicht richtig und ist auch heute nicht belegbar.

Der Hauptgrund für diesen von der DB AG geplanten baubetrieblich nicht nachvollziehbaren Bauablauf war vor jetzt fast 13 Jahren offensichtlich nur, mit dem vorgezogenen Bau des Haltepunktes Marienhof vollendete Tatsachen zu schaffen für den damals noch nicht genehmigten anschließenden Weiterbau der Strecke in Richtung Ostbahnhof. Dieser Streckenabschnitt war lange Zeit hinsichtlich seiner Genehmigung stark umstritten. Heute ist aber auch dieser Bauabschnitt vom Marienhof zum Ostbahnhof genehmigt und trotzdem will die DB AG an dem von ihr 2006 geplanten Bauablauf festhalten – zuerst die Baugrube Marienhof und dann die Tunnel-auffahrung.

Seit 2006 hat der innerstädtische Verkehr in München stark zugenommen und vor allem auch der Radfahr-Anteil hat sich extrem gesteigert. Dieser stark angewachsene Verkehr soll **zusätzlich belastet werden durch** den von der DB AG beabsichtigten **oberirdischen Abtransport** der Erd-massen aus der Baugrube Marienhof.

Besonders durch den Bau der geplanten Haltestelle Marienhof direkt hinter dem Marienplatz werden die Bürger, Geschäfte und Besucher Münchens deshalb extrem betroffen sein.

Ich hatte deshalb auch den heutigen Münchner Oberbürgermeister Reiter angeschrieben und im Detail aufgezeigt, welche Gefahren und Beeinträchtigungen mit dem DB-Konzept verbunden sind. Seine Antwort ist fast die gleiche wie die seines Vorgängers: *Es geht nichts mehr zu ändern, da die 2. Stammstrecke jetzt 2026 fertig sein muß.* Ich habe Herrn Reiter bereits auf seine Antwort geantwortet.

Die DB AG müßte aber nur den Bauablauf umstellen - **zuerst die Tunnel** im Rohbau und **danach erst die Baugrube** Marienhof herstellen lassen. Die DB AG hat das damals – Anfang 2006 - abgelehnt aus Termingründen, weil 2007 mit der 2. Stammstrecke begonnen werden sollte, um sie 2016 fertigzustellen. Heute – 2018 – lehnt sie die umweltgerechte Alternative wiederum aus Termingründen ab, da die Strecke jetzt 2026 in Betrieb gehen soll, mit den Arbeiten dazu ist aber immer noch nicht begonnen worden – abgesehen von Rohr- und Kabelverlegungen, die unabhängig vom Logistikkonzept vorab auszuführen sind. Dieser vorgesehene Fertigstellungstermin ist aber bereits heute schon wieder unrealistisch und überholt.

Es soll unverändert bei der **oberirdischen Abfuhr** der Erdmassen durch **40 to-LKW** bleiben. Ungeachtet der zwischenzeitlich stark angewachsenen Verkehrsprobleme, soll dann dieser LKW-Verkehr noch zusätzlich auf die Münchner Innenstadt zukommen.

Beim Aushub der 43 m tiefen Baugrube werden ca. **325 000 m³** Festmasse Boden anfallen und damit rd. **650 000 Tonnen** Erdreich, die im Pendelverkehr mit **40 to-LKW** vom Marienhof weg in Richtung Osten quer durch das Herz von München entsorgt werden sollen.

Wie geplant soll die **Abfuhr**route der **vollen 40 to-LKW** über die Maximilianstr. - Maximilianeum – Einsteinstr. – BAB A 94 gehen.

Die **Anfuhr**route der **leeren 40 to- LKW** soll umgekehrt laufen über Einsteinstr. – Maximilianeum - Maximilianstr. – Th. Wimmer-Ring – Tal – Sparkassenstr. – Pfisterstrasse.

Als Ausweiche für die An- und Abfahrten im Bedarfsfall ist die Route über die Maffeistrasse und den Promenadenplatz zum Stachus hin geplant.

Der tägliche Verkehrskollaps auf diesen Strassen mit allen damit verbundenen Gefahren und Beeinträchtigungen ist bei diesem Logistikkonzept vorprogrammiert.

Die DB AG fordert dabei eine Aushub- und damit auch Abfuhrleistung von **täglich 900 m³**. Dies entspricht **90 vollen 40 -Tonnern** und **90 leeren 40 -Tonnern pro Tag**, die dann zwischen Maximilianstrasse, Daglfing und Tal pendeln sollen. In Summe sind dies während der Bauphase nach Angaben der DB AG insgesamt also **77 000 Fahrten mit 40-Tonnern** durch die innerste Innenstadt. Daraus folgt bei Annahme eines ungestörten 10-Stunden-Arbeitstages, dass im Wechsel etwa **alle 3 Minuten ein voller resp. leerer 40-Tonner** die Innenstadt zusätzlich belasten wird.

Abhängig vom Verkehr verbraucht ein derartiger LKW im Stadtverkehr **40 – 50 l Diesel pro 100 km**. Damit wären nur bei der Abfuhr des Baugrubenaushubs **300 bis 400 Tausend Liter Diesel** nötig – ein großer Teil davon für die Fahrten im innersten Bereich der Stadt.

Nach Gesprächen mit Fahrern dieser „Straßengeschosse“ verbrauchen diese im Stadtverkehr fast keinen Harnstoff, d. h. die Abgase der 500 - 600 PS-Motoren beim stop-and-go-Fahren in der Innenstadt werden ungefiltert in die Umluft geblasen.

Sollte das „oberirdische Entsorgungskonzept“ der DB AG tatsächlich umgesetzt werden, müssten die hierfür erforderlichen **40-Tonner** eine **Gesamtfahrstrecke von rd. 770 000 km** bewältigen.

Der DB AG und den Verantwortlichen der LH München müssen die daraus resultierenden Beeinträchtigungen und Belastungen für die Anrainer bekannt sein:

NOx, CO2, Feinstaub, Dreck, Gestank, Lärmbelastung, Straßenschäden, Umsatzbeeinträchtigungen, besonders aber Unfallgefahren für Radfahrer und Kinder!

Nach einem Vergleich des Umweltbundesamtes zu den unterschiedlichen Emissionen von LKW und Güterbahn, Stand 6.3.2018 (s. Anlage), fallen durch diese Fahrstrecke von 770 000 km x 0.256 g/kmto x i.M. 30 to = rd. **6 Tonnen NOx** an. Da dieser Wert immer in mg angegeben wird, bedeutet das **6 000 000 000 Milligramm NOx** zusätzlicher Luftverschmutzung mit nachgewiesenen gesundheitsschädigenden Auswirkungen. Dieser Wert ist ein *durchschnittlicher Emissionsmesswert*, wie er für den normalen Güterverkehr auf Autobahnen und Landstraßen zugrunde gelegt wurde. Die in-situ-Emissionswerte im Innenstadtverkehr mit Ampeln, Staus und stop-and-go werden nochmals wesentlich höher sein. Wenn man das betrügerische Verhältnis von Ist- zu Meßwerten des Dieselskandals mit dem Faktor 5 – 10 zugrunde legte, dann wären das dann **30 bis 60 Milliarden mg NOx**.

Es kann und darf doch nicht sein, dass einerseits Pläne für eine autofreie Innenstadt geschmiedet werden, das Tal zur Fußgängerzone erklärt werden soll und andererseits wird zugelassen und der DB AG gestattet, dass **77 000 40-Tonner** - das sind die riesigen 5- oder sogar 6-achsigen Stahlmulden-LKW - über Jahre die Innenstadt zusätzlich verstopfen und gefährden
(**Rechtsabbiege-Unfallgefahren für Fußgänger und Radfahrer !!**).

Es gab bereits vor 13 Jahren und es gibt auch heute noch einen Ausweg aus dieser „oberirdisch verfahrenen“ Problematik und das EBA kann dafür sorgen, dass dieses gefahrbringende Konzept der DB AG aus ökologischen aber auch ökonomischen Gründen nicht genehmigt wird.

Ich kenne die genehmigungsrechtlichen Kompetenzen des EBA nicht. Aber ich kann mir einfach nicht vorstellen, dass es als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde nicht möglich sein sollte, ein besseres Entsorgungskonzept - entgegen einem geplanten gesundheitsschädlichen und Gefahr bringenden Konzept (vor allem für Radfahrer und Fußgänger in der Innenstadt) - zur Genehmigungsaufgabe zu machen. Muß es erst zu Unfällen mit Radfahrern und Fußgängern mit den riesigen 40-Tonnern kommen? Kann das EBA nicht vorsorglich durch Genehmigungsaufgaben dazu beitragen, dass es erst gar nicht zu solchen Unfällen kommen kann?

Nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind bei der Planfeststellung die vom Vorhaben berührten **öffentlichen und privaten Belange** einschließlich der **Umweltverträglichkeit** zu berücksichtigen.

Durch den bisher von der DB AG geplanten oberirdischen Abtransport der Erdmassen werden diese privaten und öffentlichen Belange nicht nur berührt sondern gravierend verletzt und die Umwelt wird dabei zusätzlich über ein nicht vertretbares Maß hinaus geschädigt. Unter Maßgabe des o.a. § 18 ist das EBA deshalb geradezu verpflichtet, diesem Abfuhrkonzept die Genehmigung zu versagen.

Die DB AG müsste nur dazu gebracht werden, von ihrem alten Konzept abzurücken und die **unterirdische Abfuhrvariante** zur Grundlage ihrer Planungen und Vergaben machen. Noch ist die Zeit dazu da, da sich die DB AG die Vergrößerung der Baugrube Marienhof und die Verschiebung des Haltepunktes Hauptbahnhof 80 m in Richtung Westen vom Eisenbahnbundesamt erst noch genehmigen lassen muß.

Diese unterirdische Abfuhrvariante soll nicht die bestehende Planung ersetzen, sondern sie soll sie optimieren und für die betroffenen Bürger und Geschäfte erträglich machen.

Die gesamten Aushubmassen werden dazu unter einem zuvor hergestellten Deckel (Deckelbauweise) gelöst, gefördert und untertage abgeführt.

-3-

Mit der Optimierung sind die folgenden Vorteile für das Gesamtvorhaben verbunden:

- 1.) Der Baustellenverkehr wird auf ein absolutes Minimum im Bereich des Marienhofs und der angrenzenden Strasse reduziert.
- 2.) Der Abtransport geschieht im wesentlichen nicht oberirdisch mittels 40 to-LKW sondern zum ganz überwiegenden Teil unterirdisch über Schienenfahrzeuge oder Förderbänder in Richtung Tunnelportal West und von dort ebenfalls gleisgebunden auf endgültige oder auch temporäre Kippen.
- 3.) Der kostenträchtige LKW-Abtransport entfällt. Die DB AG kann mit eigenem Güterverkehr diese Transporte für sie selbst kostengünstig organisieren. Zusatzkosten für die geplanten Zwischenlagerungen in Dagfing mit Ab- und Wiederaufladen entfallen.
- 4.) Die Anrainer – aber auch die anderen sonst vom zusätzlichen LKW-Verkehr Betroffenen - werden von mindestens 90 % des sonst anfallenden Lärms, Drecks, Abgasen und Unfallgefahren verschont.
- 5.) Die Klagebereitschaft von Anrainern und Betroffenen – gleich ob Private, Geschäfte, Hotels oder Bürgerinitiativen – wird und muß ins Leere laufen, da allen sonstigen Einwendungen im voraus Rechnung getragen wird.
- 6.) Durch das wesentlich geringere Prozessrisiko wird ein ungestörterer Bauablauf sicherer gemacht. Damit können kostenträchtige Behinderungsanzeigen der Ausführenden entfallen.
- 7.) Der unmittelbare Bereich des Marienhofs ist nur kurzfristig – ca. 9 Monate statt der sonst ca. 3 Jahre – durch die Baugrubenherstellung direkt betroffen. Auch die Entsorgung der bergmännisch hergestellten Bahnhofsbereiche kann dann untertage über die Tunnel erfolgen.
- 8.) Der Baugruben-Aushub unter dem Schutz des Deckels kann im gesamthaft kostengünstigeren 24h-Betrieb an 7 Tagen in der Woche durchgeführt werden. Damit ist eine Beschleunigung statt einer Verzögerung der Baumaßnahme gewährleistet-
- 9.) Der Tunnelvortrieb wird wesentlich kostengünstiger durchgeführt werden können, da es zu keiner Unterbrechung im Vortrieb kommt.
- 10.) Der Großteil der Materialtransporte für den Ausbau des Haltepunktes kann ebenfalls mit einem entsprechenden Logistikkonzept über die im Bauzustand fertigen S-Bahn-Tunnel auf dem Schienenweg von untertage aus erfolgen.

Unter Einbeziehung aller Randkosten – Prozesse, Entschädigungen, Straßen- und Schienschäden, Reinigungskosten, Bauzeitverzögerungen, Behinderungen, Schmerzensgelder etc. – ist diese Variante weit kostengünstiger als der zur Planfeststellung vorliegende Entwurf und vor allem frei von möglichen Störungen.

Diese Variante hat dazu den großen Vorteil:

- dass das Ausbaukonzept nicht geändert werden muß

- dass geplante realistische Bautermine eingehalten werden können – unter der Voraussetzung, dass auch zum geplanten Beginn tatsächlich angefangen wird (siehe 2006)
- dass die Umwelt und die Anrainer nicht geschädigt werden
- dass sie mit dem bisher planfestgestellten Konzept der DB AG kompatibel ist
- dass sie von den beauftragten Unternehmen wesentlich sicherer auszuführen ist.

-4-

Um diese Variante ausführen zu können, muss nur der bis jetzt geplante Bauablauf – nicht das Baukonzept - umgestellt werden. Zuerst müssen die S-Bahn-Röhren im Rohbau zumindest bis ca. 200 m hinter den Marienhof-Haltepunkt Richtung Osten hergestellt werden, ehe mit der für alle Beteiligten verträglicheren und sichereren Variante des Baugrubenaushubs begonnen wird.

Bis jetzt ist meines Wissens noch geplant, die beiden Tunnelvortriebsmaschinen nach Erreichen des Haltepunktes Marienhof teilweise zu demontieren, um sie rückziehen zu können Richtung Tunnelportal West zur Enddemontage. Nach Baugenehmigung des Loses 3 – Ostbahnhof - Marienhof - sollen sie durch die Stadt transportiert und am Ostbahnhof wieder montiert und für den Gegenvortrieb installiert werden. Das wäre ein Tunnelvortrieb einer Strecke in 2 nicht nötigen Teilabschnitten, wie es ihn meines Wissens zumindest in Deutschland noch nie gegeben hat. So ein unprofessionelles Vortriebskonzept muß hier auch nicht sein.

Von allen Beteiligten muß deshalb alles getan werden, dass der Vortrieb mit den beiden TVM **in einem Zuge** vom West-Portal bis zum Ost-Portal durchgeführt werden kann. Jeder andere Vortriebsablauf bedeutete Geldverschwendung in zweistelliger Millionenhöhe.

Meiner Meinung ist dieser Bauablauf ein so wichtiges Thema, dass das EBA als Aufsichtsbehörde aufgerufen ist, aus ökologischen, gefahrabweisenden, aber auch aus ökonomischen Gründen, die DB AG zu verpflichten, ein in jeder Hinsicht besseres und sichereres Ablaufkonzept mit **unterirdischem Abtransport** der Erdmassen seinen weiteren Planungen und Vergaben zugrunde zu legen. Die Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG § 18 ff – geben Ihnen dazu die entsprechenden gesetzlichen Befugnisse.

Es ist an Ihnen, dafür zu sorgen, dass die DB AG auch so handelt. Nur so kann verhindert werden, dass Verwaltungsgerichte schon wegen der absehbaren Klagen wegen gesetzeswidriger Dieselemissionen die Baumaßnahme gleich zu Anfang stoppen, wenn evident geworden ist, welche Gefahren, Belästigungen und Beeinträchtigungen mit dem von der DB AG geplanten Ablaufkonzept tatsächlich auftreten. Diese Klagebereitschaft ist sicher nicht unwahrscheinlicher geworden durch das Wahlergebnis zur Landtagswahl, da Herr Hartmann und Herr Hierneis von den Grünen das Direktmandat in den Stimmbezirken München-Mitte und München-Schwabing errungen haben. Das sind die beiden Stimmbezirke, die von der Baumaßnahme am meisten betroffen sein werden.

Soweit muß es aber nicht kommen, Sie haben es in der Hand, ein besseres Ablaufkonzept zur Genehmigungsaufgabe zu machen.

Mir ist bewußt, dass mir vorgehalten werden kann, dass ich nur wegen meines Patentbesitzes das bisherige Logistikkonzept der DB AG anprangere. Der Vorwurf wäre aber nur berechtigt, wenn ich mit dem Einsatz meines Patentbesitzes eine vermeintlich schnellere oder wirtschaftlichere - aber zugleich umweltschädlichere und auch gefährlichere - Logistikkonzept propagieren wollte. Genau das Gegenteil ist aber der Fall: Genauso schnelle Ausführung – gleichzeitig aber umweltgerecht, ungefährlich und bei Gesamtbetrachtung aller Einflußfaktoren auch wirtschaftlicher.

Sehr gerne würde ich Ihnen vor Ihrer planungsrechtlichen Entscheidung nochmals im Detail die Unterschiede zwischen dem von der DB AG geplanten oberirdischen Abfuhrkonzept **mit** seinen Beeinträchtigungen und Gefahren und der patentierten **unterirdischen** Lösung – **ohne** Beeinträchtigungen und Gefahren - darstellen und stehe Ihnen dazu auch kurzfristig zur

6

Verfügung. Wenn Sie es für notwendig hielten, auch einen Vertreter der DB AG dabei hinzuzuziehen, dann würde ich das begrüßen.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage: Umwelt Bundesamt Emissionsdaten, Stand 13.3.2018 – 3 Seiten.

-5-