



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Regierung von Oberbayern
Maximiliansstraße 39
80538 München

PRO BAHN
Bezirksverband Oberbayern e.V.
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
oberbayern@pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 7. Mai 2020

Planfeststellung nach §18 Allgemeines Eisenbahngesetz für das Vorhaben Bauliche Änderung des Bahnhofs München Hauptbahnhof (Bahnhof Nr. 4234), PFA1 (Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs), Bahn-Kilometer 0,042 bis 0,218 der Strecke 5500 München - Regensburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum vorliegenden Antrag auf Abriss und Entwidmung Starnberger Flügelbahnhof legt der bundesweit tätige Fahrgastverband PRO BAHN Einspruch ein und nimmt wie folgt Stellung:

Der Münchner Hauptbahnhof ist zusammen mit den Flügelbahnhöfen der am drittstärksten frequentierte Bahnhof Deutschlands und hat – ohne Betrachtung von S-Bahnen – die höchste Zugzahl. Entsprechend hoch ist auch die Bedeutung des Bahnhofs und die Relevanz des vorliegenden Antrags für viele Fahrgäste. Wenig überraschend sind auch Mitglieder unseres Vorstands unter den regelmäßigen Nutzern der Einrichtung und damit auch persönlich betroffen.

Im Erläuterungsbericht wird an vielen Stellen verwiesen auf Neubaupläne für den Hauptbahnhof inklusive des Starnberger Flügelbahnhofs. Dies ist aber irreführend: Beantragt (und damit auch zu beurteilen) ist hier lediglich der ersatzlose Abriss des heutigen Starnberger Flügelbahnhofs. Ob und welchen Neubau die Deutsche Bahn danach beantragt oder auch nicht, ist ihre freie Entscheidung und kann daher nicht Entscheidungsgrundlage sein. Unsere Stellungnahme bezieht sich auf den vorliegenden Antrag, nicht auf weitergehende Pläne, über die hier nicht zu entscheiden sind und die auch nur eine bloße Absichtserklärung sind.

Denkmalschutz

Der Antrag versucht den Starnberger Flügelbahnhof und den Denkmalschutz dafür auf vielfache Weise kleinzureden und lächerlich zu machen. Das Wesentliche hingegen wird versucht, damit zu übertünchen: Die Deutsche Bahn hat das Gebäude in der jüngeren Vergangenheit nicht auf adäquate Art unterhalten. Der mittlerweile schlechte Zustand ist keineswegs zwangsläufig, im Gegenteil: Dass trotzdem bislang keine großen Schäden auch in den weniger benutzten Bereichen des Gebäudes entstanden sind, offenbart vielmehr die hohe bauliche Qualität. Auch dass das Gebäude nicht durchgehend vermietet ist, ist die freie Entscheidung der DB und kann nicht Grundlage eines Abrissantrags sein.

Ursache des Abrissantrags scheinen alleine kommerzielle Gründe zu sein: Die DB verspricht sich wesentlich höhere Einnahmen durch die Vermietung eines „normalen“ Neubaus, der zudem keine Eisenbahnanlage mehr ist. Das mag zwar subjektiv nachvollziehbar sein, ist aber keine Grund, die gültige Eintragung in eine Denkmalliste zu ignorieren. Dass die Eintragung dort zurecht erfolgt ist, kann man

schon alleine daran erkennen, dass die DB als großer, finanzstarker und rechtlich gut beratener Konzern nicht erfolgreich mit rechtlichen Mitteln dagegen vorgegangen ist.

Soweit die DB bisher oder auch künftig mit ihrer Eigentümerstellung argumentiert und ihren grundrechtlich geschützten Rechten, so sei daran erinnert, dass der DB-Konzern keinerlei Grundrechtsschutz genießt, sondern im Gegenteil als Teil der Staatsorganisation Garant der Grundrechte anderer ist (ständige Rechtsprechung, z.B. Urteils des Bundesverfassungsgerichts 2 BvE 2/11, Rn 238ff). Entsprechend ist auch dieser Antrag zu bewerten: Darf die Deutsche Bahn als Teil der Staatorganisation des Bundes (Artikel 87e Grundgesetz) sich beispielsweise beim Einhalten des Denkmalschutzes, also von gültigem Recht (siehe z.B. Artikel 20 Absatz 3 Grundgesetz), auf die Vernachlässigung der eigenen Unterhaltungspflichten berufen? Die Antwort darauf kann nur „Nein“ lauten.

Abweichend könnte dies nur beurteilt werden, wenn ein (Teil-)Abriss zwingend nötig ist, um das gewidmete Verkehrsbedürfnis zu erfüllen. Da jedoch auch die Fläche entwidmet werden soll, kann hiervon keine Rede sein. Auch ansonsten sind zumindest derzeit keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass deshalb ein Abriss nötig wäre.

Aufgrund des Denkmalschutzes ist der vorliegende Antrag abzulehnen. Alle weiteren Teile der Stellungnahme sind nur hilfsweise für den Fall, dass dies durch Planfeststellungsbehörde und Gerichte anders bewertet wird.

Aktueller Verkehrsbedarf

Fahrradstellplätze

Auf der Fläche befinden sich heute Fahrradabstellflächen. Hierfür besteht ein sehr hoher Bedarf, wie sich an der kompletten Überfüllung der vorhandenen Fahrradabstellflächen sowie der Anzahl an wild abgestellten Fahrrädern ersehen lässt. Das Ersatzkonzept muss sich mindestens an der Zahl der heute de facto nutzbaren Stellplätze orientieren (die die Zahl der markierten Stellplätze deutlich überschreitet), sollte sich aber besser am (nochmal deutlich höheren) eigentlichen Bedarf orientieren.

Ein Ersatzkonzept ist dem Antrag nicht zu entnehmen. Dies (und zwar verbindlich zugesichert, nicht nur als unverbindliche Planung) ist aber Genehmigungsvoraussetzung für den Entfall der Radstellflächen. Da die Stadt München durch die Bürgerbegehren „Sauba sog I“ (zur Luftreinhaltung) und den Radlbürgerbegehren verbindlich anstrebt, den Radverkehrsanteil deutlich zu erhöhen, ist von einem weitaus höheren Fahrradanteil als bisher auszugehen und den Planungen zugrunde zu legen. Dies gilt umso mehr, als weitergehende Aussagen zur Steigerung des Radverkehrsanteils auch Teil des Koalitionsvertrags für die Wahlperiode 2020-2026 des Münchner Stadtrats sind. Auch in einer Bauphase besteht entsprechender Bedarf (siehe unten zur Bauphase).

Aufgrund des hohen Bedarfs sind die Flächen für diesen Zweck nicht ein Zusatz, der irgendwo erfüllt werden kann, sondern notwendig für die Nutzung und damit auch ein integraler Teil der Bahnanlage.

Vorheizanlage

Es wird beantragt, aufgrund der heutigen Bestellungen von Zugtrassen die Vorheizanlagen für eine Vielzahl an Gleisen außer Betrieb zu nehmen. Dem widersprechen wir: Dies schränkt die Verkehrsunternehmen ein, mit welchen Zügen die Angebote gefahren werden können. An kleineren Stationen mag dies möglicherweise noch vertretbar sein. Am Münchner Hauptbahnhof hätte dies Ausstrahlwirkung auf das gesamte Netz, da damit faktisch der Zugang auf das Fernstreckennetz auf Triebwagen (oder fest zusammengestellte Züge) beschränkt wäre. Zusätzlich wird dadurch auch die Hürde für Markteinsteiger erhöht, und so eine gewisse Diskriminierungswirkung erzeugt.

Daher halten wir es für nötig, die Vorheizanlage für alle Gleise aufrechtzuerhalten. Für die Bauphase

mag ein vorübergehender Entfall akzeptabel sein, solange der Ersatz im Falle von entsprechenden Trassenbestellungen zugesichert wird.

Gebäudefläche für Bahnnutzungen

Die Nutzung im Jahre 2015 – wie im Erläuterungsbericht erwähnt – zeigt, dass Reserveflächen für den Bahnverkehr gesamtgesellschaftlich nötig sind. Wie auch in der gegenwärtigen Corona-Pandemie erkennbar ist, ist die Eisenbahn systemrelevant. Deshalb sind auch Reserven nötig, um eben bei unvorhersehbaren Situationen flexibel reagieren zu können. Niemand kann vorhersehen, was die Zukunft bringt – im September 2019 hätte niemand vorhergesehen, dass das Oktoberfest 2020 ersatzlos entfallen würde. Eine rein betriebswirtschaftliche Denkweise der „optimalen Auslastung“ ist erheblich zu kurz gegriffen. Das Prinzip der Widmung als Eisenbahn führt zu öffentlich-rechtliche Unterhaltspflichten anstelle des „normalen“ privaten Rechts, und eben auch dazu, dass ein Vorhalten von Reserven nötig ist. Unabhängig von der Widmung führt auch der Status als Eisenbahn des Bundes dazu, dass besonderer Augenmerk auf das Allgemeinwohl zu stellen ist (Artikel 87e Grundgesetz), hierzu gehört auch das Vorsorgeprinzip des Staats.

Widmung

Im Antrag wird die Entwidmung beantragt.

... Aufgrund aktuellen Verkehrsbedarfs

Weiter oben im Punkt „aktueller Verkehrsbedarf“ sind hingegen Nutzungen beschrieben, für die weiterhin gewidmete Fläche benötigt wird. Diese Nutzungen sind auch betriebsnotwendig (u.a. aufgrund des hohen Verkehrswerts des Münchner Hauptbahnhofs sowie der Funktion als zentralem Netzknoten) und erfordern somit gewidmete Fläche.

Zudem ist der Hauptbahnhof schon heute überlastet: So ist beispielsweise die Aufrechterhaltung der aufkommensstarken Münchner S-Bahn Linie S1 mit ihrem 20-Minuten-Takt selbst bei den zweimal jährlich geplanten stattfindenden Wartungswochenenden der S-Bahn-Stammstrecke nicht mehr möglich, da es an ausreichender Kapazität am Hauptbahnhof fehlt.

Laut der Deutschen Bahn selbst ist es trotz einer Planungsphase von mindestens 24 Monaten und dem intensiven Bemühen der betroffenen Konzerntöchter aufgrund der begrenzten Kapazitäten am Hauptbahnhof selbst nicht möglich, den Takt bei einer geplanten Maßnahmen in der S-Bahn-Stammstrecke aufrechtzuerhalten (siehe Abdruck des Schreiben des ...). Dies ist keine singuläre Aussage, ähnliche Aussage werden auch gegenüber dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr getroffen (siehe den auszugsweisen Abdruck des Schreibens ...). Das gleiche gilt auch für die S-Bahn-Linie S2, auch hier kommt es bei langfristig geplanten Maßnahmen zu Einschränkungen aufgrund des angesprochenen Kapazitätsmangels.

Der Platzmangel besteht selbst am Wochenende, d.h. außerhalb des Berufsverkehrs. Dies ist ein eindeutiges Zeichen der massiven Überlastung.

Damit besteht schon heute aktueller Bedarf an infrastrukturellen Verbesserungen, für die auch mehr Platz benötigt wird.

... Notwendiger Zugang zur S-Bahn

Im Antrag wird dargestellt, dass auch künftig ein Weg zwischen Starnberger Flügelbahnhof und S-Bahn-Zwischengeschoß über diese Fläche verlaufen soll. Konkret gesagt: ein Weg zwischen zwei Eisenbahn-Infrastrukturen.

Heute gibt es zwei verkehrsübliche Wege zwischen Flügelbahnhof und S-Bahn-Zwischengeschoss:

Der Weg durch das Empfangsgebäude des Starnberger Flügelbahnhofs (nachfolgend auch: direkte Weg) ist etwas breiter als der zweite Weg über den Bahnsteig von Gleis 26 an der engsten Stellen (unter Beachtung des nicht legal nutzbaren Sicherheitsstreifens). Der Bahnsteig ist zudem auch der Weg zur Haupthalle, dem Holzkirchner Flügelbahnhof, dem Bahnsteig der U4/5, der Tram Hauptbahnhof Süd und für viele Fahrgäste auch zur U1/2.

Bereits heute ist der Fußweg zur Hauptverkehrszeit und anderen Belastungsspitzen oftmals völlig überlastet. Die prognostizierte weitere Fahrgastzunahme ist nur denkbar, wenn auch beispielsweise mit der Querverbindung in der Halle ein weiterer Weg geschaffen wird. Diese Querverbindung wurde unter anderem vom Bayerischen Landtag im März 2016 (Drucksache 17/10366) aufgrund unserer Petition beschlossen, und ist mittlerweile Teil der offiziellen Planungen. Da am Starnberger Flügelbahnhof auch die Züge zu den Münchner Hausbergen abfahren (Richtung Tegernsee / Schliersee sowie Garmischer Oberland), besteht die Auslastung / Überlastung nicht nur im Berufsverkehr, sondern bei gutem Wetter oftmals auch am Wochenende.

Auch der vor dem Gebäude liegende Gehweg kann nicht als (Teil-)Ersatz dienen: So ist er nicht nur deutlich enger als jeder der beiden beschriebenen Wege, sondern ebenfalls so voll ausgelastet, dass Fussgänger schon heute immer wieder auf die Straße ausweichen. Nicht zuletzt ist das Verkehrsrisiko signifikant erhöht, da die Ein- und Ausfahrt u.a. zum Taxistandplatz gekreuzt werden muss. Ähnliches gilt für die Querung der Straße und der Straßenbahn zum Eingang zum Zwischengeschoss.

Der Wegfall eines der beiden heute vorhandenen Wege hingegen würde zu einer erheblichen Einschränkung der Nutzbarkeit führen. Mit anderen Worten: der direkte Zugang vom Flügelbahnhof zum S-Bahn-Zwischengeschoss ist betrieblich zwingend notwendig.

Die geplante Querverbindung kann nicht der Entscheidung zugrunde gelegt werden, da sie bislang nicht beantragt ist, und erst recht nicht verbindlich im Rahmen des aktuellen Verfahrens zugesichert ist. Doch selbst dann würde aufgrund der der künftigen Verkehrszunahme perspektivisch die zwingende Notwendigkeit dieses Weges wieder bestehen werden, sprich sich eine Entwidmung verbieten.

... Aufgrund künftigen Verkehrsbedarfs

Für Stadt und Region München wird auch künftig ein weiterhin sehr starkes Bevölkerungswachstum prognostiziert. Im Rahmen der Verkehrswende soll nicht nur der Neuverkehr mit dem Umweltverbund (Öffentlicher Nahverkehr, Rad, Fuß) erfolgen, sondern auch bestehender Autoverkehr verlagert werden. Daher ist davon auszugehen, dass die Verkehrszunahme im Umweltverbund weitaus stärker ist als das Bevölkerungswachstum des Großraums München.

Hierfür wird es auch (früher oder später) weiterer Infrastrukturmaßnahmen am Hauptbahnhof bedürfen, für die noch Platzreserven vorhanden sein müssen.

Konkret könnten beispielsweise eine Verlängerung der nutzbaren Länge der Bahnsteige nötig sein. Ebenso wären eine Erhöhung der Geschwindigkeit und damit eine Verschlinkung von Weichen und Fahrstraßen vorstellbar. Dies Überlegungen sind jedoch keinesfalls vollständig, sondern nur zwei exemplarische Beispiele, wie Platz für heutiges oder konkret absehbares Verkehrsbedürfnis benötigt wird.

Heutiges und erwartbares Verkehrsbedürfnis

Somit besteht schon heute ein Verkehrsbedürfnis, das die Antragsstellerin de facto auch zumindest für den Fußweg selbst eingeräumt hat. Auch unabhängig vom heutigen Verkehrsbedürfnis ist zumindest mittelfristig die Eisenbahninfrastruktur nötig. Damit verbietet sich eine Entwidmung, da nach §23 Absatz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz eine Entwidmung nur zulässig ist, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und auch langfristig nicht mehr zu erwarten ist.

Baustellensituation

Für den Fall, dass entgegen obiger Ausführungen dennoch im Ergebnis der Abriss genehmigt wird, sind Maßnahmen erforderlich, um die Nutzbarkeit für die Fahrgäste und letztlich auch die Sicherheit und Ordnung im Bahnverkehr aufrechtzuerhalten. Für entsprechende Auflage ist auch die Genehmigungsbehörde zuständig, soweit die Antragsstellerin nicht selbst entsprechende glaubwürdige Zusagen macht.

Konkret möchten wir daran erinnern, dass bei der Sanierung des S-Bahn-Zwischengeschosses Maßnahmen des Eisenbahn-Bundesamtes nötig waren, um die Antragsstellerin von sicherheitsgefährdendem Verhalten wie der Ausschilderung von Fluchtwegen in Sackgassen abzubringen. Daher sind Zusagen sowie Auflagen entsprechend robust zu gestalten und leider auch zu überwachen.

Direkter Zugang zur S-Bahn / mangelnde Durchgangsbreite Gleis 26

Wie oben dargestellt, ist der Weg heute nötig. Sollte daher im Rahmen der Baustelle der Weg gesperrt werden sollen, so muss davor ein ausreichend breiter, durchgängig sicher nutzbarer Ersatzweg geschaffen werden. Dies kann über eine durchgehende deutliche Verbreiterung des Weges am Gleis 26 erfolgen (durchgängig nutzbare Breite mindestens doppelt so breit wie heute; für Einbauten wie z.B. Werbung sind Abzüge der nutzbaren Breite vorzunehmen), die Inbetriebnahme der Bahnsteigquerung oder auch provisorische Wege über das Baufeld. Das gilt natürlich nicht für einzelne punktuelle Sperrungen zu Nebenzeiten, um beispielsweise den Notweg zu verschieben.

Die im Erläuterungsbericht herausgestellte Übereinstimmung der drastischen Kapazitätsreduzierung mit den internen Richtlinien der Antragsstellerin sollte selbstverständlich sein und ist natürlich nötig. Sie kann aber nicht der Maßstab für die Genehmigung sein, das Planfeststellungsverfahren ist mehr als die lediglich formelle Übereinstimmungsprüfung zwischen internem Regelwerk und Antrag. Vielmehr sind alle betroffenen Belange (auch von Dritten) zu prüfen und zu gewichten.

Bahnhöfe sind kein Selbstzweck, sondern dienen dem Ein- und Ausstieg von Reisenden aus den Zügen (inklusive dazugehörenden Tätigkeiten wie dem Umstieg in den städtischen ÖPNV, Abstellen von Fahrrädern etc). Der Münchner Hauptbahnhof ist wie eingangs dargestellt (und hoffentlich auch unstrittig) ein besonders verkehrsreicher Bahnhof. Zudem ist die Lage mit Gleis 26 und dem gleichzeitigen Durchgang eine nochmalige Sondersituation. Ob die Richtlinie diesen Fall angemessen abdeckt, kann dahingestellt bleiben, da nicht die Richtlinie zur Diskussion steht sondern der konkrete Antrag. Trotzdem möchten wir ergänzen, dass beispielsweise beim Umbau des Haltepunktes Unterschleißheim die Bahnsteigbreite so reduziert wurde, dass es jetzt immer wieder zu Engpässen kommt.

Konkret sind die heute verfügbaren Wegbreiten in Summe nötig, für die Flüssigkeit des Reisendenverkehrs, aber auch für die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb. Eine Überfüllung des Bahnsteigs an Gleis 26 würde zudem fast zwangsläufig dazu führen, dass der Sicherheitsstreifen als Gehweg missbraucht würde und Fahrgäste sich so gefährden würden. Da zudem es hier ausschließlich um gewidmete Eisenbahnfläche führt (was zu einer öffentlich-rechtlichen Obliegenheit führt), kommt man zwangsläufig zum Ergebnis: Die Fläche entlang des Gleises 26 reicht nicht aus.

Fahrradabstellfläche

Die heutige Abstellfläche für Fahrräder ist wie oben dargestellt unterdimensioniert, ein Wegfall daher nicht vertretbar. Für die Bauphase sind daher durchgehend so viele nutzbare Fahrradstellplätze vorzusehen, wie heute de facto genutzt werden (können). „Nutzbar“ bedeutet auch, dass beim Verschieben der Stellplätze ein Übergangszeitraum von regelmäßig 14 Tagen vorhanden ist, damit z.B. Einpendler nach München ihr Rad am alten Platz aufsperrten und nach Nutzung dann am neuen Platz abstellen können.

Zusammenfassung

Aufgrund des Denkmalschutzes ist der vorliegende Antrag abzulehnen. Die weiteren Punkte sind damit nur hilfsweise aufgeführt.

Im Falle der Genehmigung sind zusätzliche Fahrradstellplätze nachzuweisen. Die Vorheizanlage ist für alle Gleise zu erhalten. Kurzfristig aktivierbare Flächen für Sondersituationen sind vorzusehen.

Der Antrag auf Entwidmung ist abzulehnen. Dies ergibt sowohl das heutige wie auch das künftige Verkehrsbedürfnis, wobei laut Gesetz jeder der Punkte alleine für die zwingende Ablehnung ausreichend wäre.

Für die Bauzeit ist durchgängig der Weg zwischen Flügelbahnhof und S-Bahn-Zwischgeschoss in bestehender Breite offen zu halten, oder durchgängig ein durchgängig ausreichend breiter Weg zwischen Flügelbahnhof und den anderen Bahnanlagen sicherzustellen. Zudem sind (temporäre) Fahrradabstellplätze nötig.

Wir beantragen daher entsprechend die Ablehnung des Antrags auf Abriss und auf Entwidmung, hilfsweise dass vor Vollzug die Einrichtungen wie beschrieben nachgewiesen und auch während der Bauzeit zur Verfügung stehen.

Für Rückfragen oder Ergänzungen stehen wir gerne zur Verfügung, auch bei der weiteren Ermittlung des Sachverhalts von Amts wegen (§24 VwVfG).

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(stellv. Vorsitzender)