



Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstr. 40, 81660 München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN HA I-11-1
vorab per E-Mail:
harald.steinacker@muenchen.de
plan.step@muenchen.de

Vorsitzende:
Adelheid Dietz-Will
Privat:
Telefon: 4 48 82 33
E-Mail: dietz-will@mnet-online.de
Geschäftsstelle:
Telefon: 2 33-6 14 92

www.muenchen.info/ba/05/index.html

BA-Geschäftsstelle Ost:
Friedenstr. 40, 81660 München
Zi. 2.207
Telefon: 2 33-6 14 90
Telefax: 2 33-6 14 85
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 16.09.2010

Ihr Schreiben vom
24.08.2010

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
09/10 A 7.1

**Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
2. S-Bahn-Stammstrecke München;
Planfeststellungsabschnitt 3neu München Ost,
Bereich westliches Isarufer bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof (tief)
- Anhörung der Bezirksausschüsse -**

Stellungnahme des Bezirksausschusses 5 Au-Haidhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen hat sich in seiner Sitzung am 15.09.2010 mit dem Vorhaben befasst und einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Es ist zwingend erforderlich, das S-Bahn-System im Innenbereich der Stadt durchgreifend zu verbessern und die Kapazität des Netzes zwischen Laim und Ostbahnhof zu erweitern. Der Bezirksausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die Entscheidung, welche Lösung zur 2. S-Bahn-Stammstrecke zum Zug kommt, im Landtag und Stadtrat getroffen wurde. Der Bezirksausschuss setzt sich dafür ein, dass nachteilige Auswirkungen und Schäden für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger vermieden und ausgeschlossen werden.

Nach langjähriger Planung zur Optimierung einer 2. S-Bahn-Stammstrecke durch Haidhausen, hat die DB Projektbau GmbH im Auftrag des Freistaates Bayern im Sommer 2010 die Variante Haidhausen 3 in das Planfeststellungsverfahren gebracht.

Allen Fraktionen im Bezirksausschuss 5 liegen die vollständigen Planfeststellungsunterlagen seit Ende August 2010 vor. Die für das Stadtviertel wichtigen Aspekte wurden ausführlich im Unterausschuss Gesundheit, Umwelt, Verkehr und in den Fraktionen diskutiert.

Nach den Darstellungen der DB Projektbau GmbH werden die Streckentunnel bergmännisch mit Tunnelvortriebsmaschinen von Osten kommend, vom Startschacht an der Berg-am-Laim-Str. in Richtung Isar bis zum Marienhof vorangetrieben. Die Röhren werden aus 6-7 einzelnen Stahlbetonfertigteilen kreisförmig mit einem Durchmesser von 8,4m maschinell eingebaut. Die erforderli-

che Baustelleneinrichtung zur Ver- und Entsorgung der Vortriebe im Bereich der Startbaugrube wird an der Berg-am-Laim-Str. eingerichtet. Die aus dem Vortrieb resultierenden Ausbruchmassen werden hier per Bahn zum Rangierbahnhof München Nord und Hüllgraben gefahren und entsorgt. Sonstige Güter werden per Lkw über das öffentliche Straßennetz an- und abtransportiert.

Es gibt die folgenden oberirdischen Baustellen:

- Querung der Berg-am-Laim-Straße und gleich daneben ein Rettungsschacht und der Angriffspunkt für die Tunnelvortriebsmaschinen
- Gesamter Orleansplatz: Bau des neuen Tiefbahnhofs mit Rettungsschacht
- Kellerstraße/Milchstraße/Pütrichstraße: Rettungsschacht
- Maximiliansanlagen: offene Bauweise in Ort beton für die langfristig mögliche Abzweigung des Südastes der Stammstrecke und Rettungsschacht

Die Planung ist bei allen verbleibenden Belastungen von den bisherigen drei Planungen die schonendste.

Zur Minimierung von Störungen und Nachteilen für die Bevölkerung in Haidhausen und zur Verbesserung der laufenden Informationen über die Baumaßnahmen stellt der Bezirksausschuss 5 folgende Forderungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens:

1. Informationsportal zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke

Die DB Projektbau GmbH wird dringend aufgefordert, zur Information der Haidhauser Bevölkerung und der Haidhauser Gewerbetreibenden ein Informationsportal im Internet einzurichten. Hierdurch sollen verlässliche Informationen zur Planung, zum Bau und zum Ablauf des Vorhabens gegeben werden.

2. Beweissicherungsverfahren

Die DB Projektbau GmbH soll adressenbezogen an alle Grundstückseigentümer im Verlauf des Auswirkungsbereichs und mindestens 100m beidseitig der Trasse gezielte Informationen zu den Rahmenbedingungen der Planung, zu spezifischen Ergebnissen der Fachgutachten (Untergrundverhältnisse, Erschütterung, Tiefenlage des Bauvorhabens) und zum baulichen Zustand der Gebäude geben. Diese Maßnahmen dienen der Vertrauensbildung.

Ebenso müssen die betroffenen Kühlkeller der Kellerstadt der Münchner Brauereien in Haidhausen im Untersuchungsraum von 100m beidseitig der Trasse ab der Inneren Wiener Straße bis zur Steinstraße erfasst und im Bauverlauf gesichert werden.

Auf dem rückwärtigen Areal von Preysingplatz 3, 4, 5, 6 und 7 ist ein Teil der ehemaligen Bierkeller, ein vierschiffiges langgestrecktes Tonnengewölbe aus Ziegelmauerwerk aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in der Baudenkmalliste FINr.17085 eingetragen.

Haidhausen ist bekannt für seine historischen Bierkeller, die nach Aussage von Bewohnern tief in die Erde reichen und weit verzweigt sind. Es ist zu gewährleisten, dass beim Bau und nachträglich keine Schäden durch unzureichend geprüfte Statik entstehen.

3. Abzweigungsstelle Maximiliansanlagen und Rettungsschacht 7

Die Einrichtungspläne für Baustelleneinrichtung und Bauwerke auf dem Sportplatz auf den Maximiliansanlagen sollen die tatsächlichen Rahmenbedingungen und Erschließungswege berücksichtigen. Dementsprechend soll der geplante Ausstieg des Rettungsschachtes unmittelbar auf den Meillerweg zugeordnet werden. Insgesamt soll durch die Verschiebung des Rettungsschachtes nach Westen die zukünftige Sportnutzung weniger gestört werden. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme soll der Busparkplatz des Landtages wie vorgesehen als Ausgleichsfläche für die Baustelle Isarkaskaden renaturiert werden. Der Zuweg der Fußgänger von der Grütznerstraße zum

Meillerweg und zur Isar muss während der Bauzeit offen bleiben. Für die gesamte Zeit, in der die Schulsportanlage baustellenbedingt für Schul- und Freizeitsport nicht zur Verfügung steht, wird eine ausreichende Ersatzfläche ortsnah zur Verfügung gestellt. Es wird angeregt, dass das Schulerferat entsprechende Verhandlungen mit der Tagesheimschule an der Hochstraße aufnimmt und gleichzeitig mit der Schlösser- und Seenverwaltung verhandelt über die Einrichtung eines temporären Sportplatzes im Bereich der nördlichen Maximiliansanlagen.

Der Ausstieg des Rettungsschachtes soll außerhalb des umzäunten Bereichs der Sportanlage situiert werden. Es ist nicht sinnvoll, möglicherweise panische Personen in ein umzäuntes Gelände laufen und erst nach einer Tür suchen zu lassen. Außerdem darf das Spielfeld auf keinen Fall verkleinert werden.

Hierzu ist gegebenenfalls auch die Verlegung der bestehenden Fernwärmeleitung so umzuplanen, dass ein evtl. notwendiger Revisionsschachtdeckel im Gegensatz zur jetzigen Situation außerhalb des bestehenden Spielfeldes positioniert wird.

Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Schulsportanlage nach dem heutigen Stand der Technik wiederhergestellt und mindestens mit einer Drainage ausgerüstet.

3.1 Schutzgut Boden und Wasser

Die DB Projektbau GmbH wird aufgefordert, die Auswirkungen zu prüfen, die die Baumaßnahme auf das eiszeitliche Hangquellensystem des Isarhochufers hat und durch welche Maßnahmen negative Auswirkungen auf Wasser und Baumbewuchs auf der Hangkante ausgeschlossen werden können.

Nach unserer Auffassung ist der Eingriff als problematisch zu sehen und es müssen dafür Fachgutachten eingeholt werden.

4. Unterquerung Preysingplatz

Das Areal Preysingplatz ist aufgrund seiner besonderen Gegebenheiten hinsichtlich der Bebauung und des Untergrundes besonders zu prüfen. Das Areal mit früherer Kiesgrube wurde gegen Ende des ausgehenden 19. Jhdts verfüllt/aufgefüllt zum Zweck der Errichtung des singulären Backsteinkirchenbaus (einschließlich rund 35 m hohem Kirchturm). Der Kirchenbau selbst basiert auf umfangreicher Pfahlgründung.

Insbesondere sind Einschätzungen über Auswirkungen bzw. etwaige Begleitumstände im Rahmen der Errichtung des Tunnels, der vsl. ca. 10 m unterhalb der Pfahlgründung liegen wird (etwa durch mögliche Einfrierung des Bodens und evtl. Auswirkungen auf die Umgebung z. B. durch Anhebung und Absenkung) vorzunehmen. Über den Fortgang der Untersuchungen, die mit Blick auf die Einwirkung auf die Statik erst demnächst begonnen werden sollen, und deren Ergebnisse einschließlich Auswirkungsprognose ist dem Bezirksausschuss zu berichten.

Das Kirchengebäude selbst, ein neoromanischer Bau, errichtet zwischen 1914 und 1916, ist zudem in den aktuellen Plan-Unterlagen nicht als Denkmal oder historische Anlage erfasst. Dies ist nachzuholen.

5. Rettungsschacht 8 Pütrich-/Milchstraße

Der Bezirksausschuss stimmt dem Standort grundsätzlich zu; dieser ist im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen am Weißenburger Platz und oder Genoveva-Schauer-Platz bei Weitem vorzuziehen. In jedem Fall muss während der Bauzeit ein angemessener Zugang zu den Häusern und entsprechende Schutzmaßnahmen gewährleistet werden.

6. Haltepunkt Ostbahnhof tief (Orleansplatz)

Beim Bau der Bahnhofsanlagen am Orleansplatz, und hier insbesondere bei den Zugängen und Durchbrüchen zur Oberfläche muss auf ein sinnvolles Gesamtkonzept für die Oberflächengestal-

tung und spätere Nutzung des Platzes Rücksicht genommen werden. Hierzu müssen die zuständigen Referate der Stadtverwaltung und geeignete Planungsbüros eingeschaltet werden. Ein abgestimmtes Konzept zwischen den unterirdischen Bauanlagen und der zukünftigen Oberflächengestaltung des Platzes ist Voraussetzung für die angemessene zukünftige Nutzung und städtebauliche Gestaltung des Platzes. Ein Wettbewerb hierzu ist dringend erforderlich. Die derzeit zufällige Verteilung der Gitterrostöffnungen und der Zuganganlagen erschwert eine zukünftige Nutzung der Platzanlage erheblich und ist zugunsten einer uneingeschränkten Nutzung der gesamten Platzfläche abzuändern.

6.1 Baustelleneinrichtungsfläche

Sowohl für die Wörthstraße als auch für die Weißenburger Straße müssen Ausfahrten über den Orleansplatz in die Orleansstraße offen gelassen werden. Sämtliche Fußgängerflächen müssen frei durchgängig und ohne Lkw-Verkehr gehalten werden. Ein Lkw-Verkehr auf den Fußgängerflächen vor dem Kaufring ist keinesfalls akzeptabel (vergleiche Plan OPB 2BL4-3203c).

6.2 Lebens- und Wohnumwelt – Schutzgut Mensch

Mit der örtlichen Wirtschaft und Dienstleistung sind unmittelbar Gespräche zu führen, wie nachteilige Entwicklungen im Bauablauf abgemildert und zeitlich verkürzt werden können. Zur Minimierung der baubedingten Störungen sind mit den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern des Orleansplatzes und der Einmündungsbereiche von Weißenburger Straße, Wörthstraße, Belfortstraße und Orleansstraße intensive Kontakte zu halten. Gegebenenfalls sollen in den Hauptbelastungszeiten Hotelunterkünfte zur Verfügung gestellt werden.

Die Baumaßnahme wird so durchgeführt, dass die Belästigung durch Lärm, Dreck und Staub auf ein geringstmögliches Maß beschränkt wird, z.B. durch Beregnung der Aushub-/Ausbrucharbeiten bei trockenem Wetter. Die Überwachung des Baulärms wird mindestens stichprobenartig in kurzen Zeitabständen auch durch das RGU durchgeführt.

7. Angriffsbaugrube, Aushub, Verladung und Herstellung oder Anlieferung der Stahlbetonfertigteile in der Orleansstraße und am Haidenauplatz

Die störenden Baustelleneinrichtungen und Bautätigkeiten im Bereich der jetzigen Bahnflächen an der Orleansstraße müssen zum Schutz vor Lärm, Erschütterung und Staub möglichst von der Wohnbebauung und den Hotels an der Orleansstraße abgerückt werden und hinter der bestehenden gewerblichen Bebauung (ehemals Siemens, Flächen der HVB) eingerichtet werden.

7.1 Lebens- und Wohnumwelt – Schutzgut Mensch

Im Bereich des Haidenauplatzes ist so zu verfahren wie unter 6.2 gefordert.

Gegebenenfalls sollen für die Bewohner an der Orleansstraße, Spicherenstraße und Grillparzerstraße in den Hauptbelastungszeiten Hotelunterkünfte zur Verfügung gestellt werden.

8. Grundsätzliches zur Verminderung der Belastung durch die Bauarbeiten

Grundsätzlich zu begrüßen ist, dass mit dem Erdaushub für den Tunnel die Mehrzahl der Transporte auf die Schiene verlagert werden. Für die unumgänglichen Straßentransporte sollen in der Regel die Hauptstraßen benutzt werden.

Es ist Sorge zu tragen, dass die Fußwegebeziehungen über die gesamte Bauzeit sicher, kindgerecht und barrierefrei aufrecht erhalten werden. Für existierende Radwege werden Ersatzwege eingerichtet, die klar und deutlich ausgeschildert und räumlich vom restlichen Verkehr, insbesondere vom Fußgängerverkehr, getrennt werden.

Der Vorhabensträger ist für die Schäden, die durch den zusätzlichen Schwerverkehr, insbesondere auf gerade erneuerten bzw. instand gesetzten Straßen entstehen, in Regress zu nehmen.

Grundsätzlich gilt für alle vier großen Baustellen an der Oberfläche, dass sie mit Blick auf die lange Zeitdauer und die damit verbundenen Beeinträchtigungen durch Staub, Abgas, Lärm und Erschütterung für die Bevölkerung schwere Belastungen darstellen. Diese sind in Zusammenarbeit mit den Betroffenen auf ein Minimum zu begrenzen. Im äußersten Fall müssen Hotelunterkünfte bereit gestellt werden, wie dies auch bei der U-Bahn-Baustelle der Landeshauptstadt München gehandhabt wird.

gez.

Adelheid Dietz-Will
Vorsitzende