

## Mitglied im Bürger-Block e.V.

Dr. Robert Mertel Kindermannstr.1 80637 München

## ZWEITE S-BAHN-STAMMSTRECKE MÜNCHEN

### Bisheriger Stand

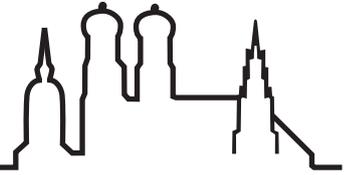
- Die Vorhabenträger DB AG, SWM, MVG, MVV, Wirtschaftsminister Zeil und weitere Minister der Bayerischen Staatsregierung wollen die 2. S-Bahn ohne die ursprünglich vorgesehenen S-Bahnhöfe Donnersbergerbrücke, Lenbachplatz, Maximilianstraße und Max-Weber-Platz erstellen. Das heißt: hier werden nur noch Rettungsschächte geplant, die im Notfall für Fahrgäste nicht für eine ausreichende Sicherheit und Selbstrettungsmöglichkeit sorgen.

Der Bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer sowie die Minister der Bayerischen Staatsregierung Martin Zeil (Wirtschaft und Verkehr), Joachim Herrmann (Inneres), Georg Fahrenschon bzw. nun Dr. Markus Söder (Finanzen) und die Bundesminister Dr. Peter Ramsauer (Verkehr), Dr. Hans-Peter Friedrich (Inneres) und Dr. Wolfgang Schäuble (Finanzen) stützen sich nur auf die Aussagen des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr unter Martin Zeil und die Aussagen der DB AG und versuchen sich bei den wesentlichen Punkten aus der Verantwortung zu stehlen, in dem sie die ihnen zugesandten ausführlichen Unterlagen an andere Behörden weiterleiten.

Nur untergeordnete Stellen (Staatssekretäre und Regierungsräte) der Ministerien antworten und verweisen in unsachlicher Weise auf den Vorhabenträger DB AG, der selbst in den Erörterungen bei den Planfeststellungen die wesentlichen Sicherheitspunkte und die Benutzerfreundlichkeit im Bereich für die Gesamtstrecke ignoriert hat.

OB Christian Ude (SPD) will lediglich eine Version als Zubringer zum Flughafen (Express light). Hierbei wird keine Rücksicht auf die Belange der Münchner Bevölkerung genommen.

- Die Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen unter Dr. Walter Heldmann, die Freien Wähler unter Dr. Michael Piazzolo, das Bündnis 90/Die Grünen unter Dr. Martin Runge, der Stadtrat Dr. Georg Kronawitter (CSU), Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und weitere Personen wollen keine 2. S-Bahn, sondern den S-Bahn-Südring über die Poccistraße. Sie wünschen eine Taktverdichtung der bisherigen Strecke und die Ertüchtigung der S-Bahn-Außenstrecken. Sie verweisen bei der 2. S-Bahn auf zu hohe Kosten des Projektes und Belastungen für die Anlieger.
- **Der FREIE WÄHLER MÜNCHNER BLOCK e.V. will die 2. S-Bahn-Stammstrecke mit den ursprünglich vorgesehenen S-Bahnhöfen (Donnersbergerbrücke, Lenbachplatz, Maximilianstraße und Max-Weber-Platz (neu Kellerstraße/Milchstraße) statt der von der DB AG geplanten Rettungsschächte. Wir haben große Sorge wegen der Unterlassung für Selbstrettungsmaßnahmen.**



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

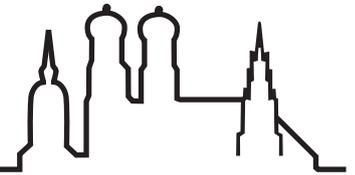
### Forderungen des FREIE WÄHLER MÜNCHNER BLOCK e.V.:

- Sicherheit für die Fahrgäste, insbesondere bei Katastrophenfällen
- Benutzerfreundlichkeit durch Vernetzung der 2. S-Bahn-Strecke mit anderen Verkehrsmitteln (U-Bahn, Straßenbahn, Omnibusse)
- Statt so genannter Rettungsschächte sind S-Bahnhöfe vorzusehen.
- Strafrechtliche Verantwortung für die am Planungsverfahren Beteiligten und Politiker
- Das Projekt 2. S-Bahn darf keine Frage des Geldes, sondern der Gewährleistung der Sicherheit und des Nutzens für die Fahrgäste sein.

### Am Planfeststellungsverfahren für 2. S-Bahn haben sich beteiligt:

- PFA 1 Dr. Martin Runge (Bündnis 90/Die Grünen)  
Dr.-Ing. Robert Mertel (FREIE WÄHLER MÜNCHNER BLOCK e.V.)  
Thomas Kantke
- PFA 2 Dr. Martin Runge  
Dr.-Ing. Robert Mertel  
Thomas Kantke
- PFA 3 Dr. Martin Runge  
Dr.-Ing. Robert Mertel  
Dr. Walter Heldmann  
Thomas Kantke

Von den anderen Gruppierungen und Parteien, insbesondere der CSU, SPD, FDP, FW und ödp, hat sich niemand an den Planfeststellungsverfahren beteiligt. Es lag hier nie ein ernsthaftes Interesse und eine Beteiligung an den Erörterungen des Projekt vor. Sie gebrauchen das Thema 2. S-Bahn nur als Wahlkampfmittel.



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

Die **2. S-Bahn-Stammstrecke München** ist zur Entlastung des Verkehrsknotens für die Bevölkerung von München als auch für das gesamte Münchner Umland längst dringend erforderlich.

Diese 2. S-Bahn-Stammstrecke München kann nur befürwortet werden, wenn sie für die Gesellschaft sinnvoll und für die Benutzer sicher ist. In Notfällen müssen Gesundheit und Leben der Menschen gewährleistet sein und das Risiko zu Schaden zu kommen, auf ein geringes Maß gebracht werden. Im einzelnen bedeutet dies, dass die Strecke mit den erforderlichen S-Bahnhöfen statt mit Rettungsschächten ausgestattet wird.

Zu bedauern ist die Verzögerung der Errichtung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München durch den Vorhabenträger und die zuständigen politischen Organe, obwohl der Wunsch nach einer sinnvollen und die Bedürfnisse für eine hohe Benutzerzahl mit **entsprechend erforderlichen S-Bahnhöfen** bereits im Jahre 2001 bekannt war.

Die S-Bahn in München ist das Rückgrat des ÖPNV in der Region. Im Ballungsraum München spielt die S-Bahn eine gewichtige Rolle. Ihre Leistungsfähigkeit und ihr Erscheinungsbild prägen die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs im gesamten MVV-Raum. Das S-Bahnsystem wurde 1972 für täglich rund 250.000 Fahrgäste konzipiert; zwischenzeitlich nutzen es rund 800.000 Reisende täglich, wobei in wenigen Jahren mit 1,2 Mio. Fahrgästen täglich gerechnet wird.

Aus diesem Grunde ist die 2. S-Bahn-Stammstrecke dringend mit den erforderlichen **S-Bahnhöfen Donnersbergerbrücke, Lenbachplatz, Maximilianstraße und Kellerstraße/Milchstraße** statt der vorgesehenen Rettungsschächte auszustatten. (Statt wie beim PFA 3 mit Max-Weber-Platz ist nunmehr beim PFA 3 neu der S-Bahnhof Kellerstraße/Milchstraße vorzusehen.)

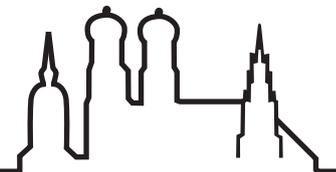
Dem Versuch, die Bevölkerung bei der Entscheidung um die 2. S-Bahn-Stammstrecke München auszuschließen, muss entschieden entgegengetreten werden.

Die **2. S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof** ist als **Gesamtprojekt** zu sehen und nicht nur als eine Aneinanderreihung von drei Planfeststellungsabschnitten PFA 1, PFA 2 und PFA 3.

Das Ziel einer Verknüpfung mit allen bestehenden U-Bahnlinien auf kurzen Wegen sowie mit Tram und Bus ist nicht zu erkennen. Die Aufteilung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke in mehrere Planfeststellungsabschnitte mag bautechnisch eventuell sinnvoll sein, für die Benutzer und Fahrgäste ist jedoch das Gesamtprojekt zu sehen, bei dem sie sicher fahren und auch an den gewünschten Stellen ein- und aussteigen können.

Die Punkte Sicherheit und Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln sind bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke München von existentieller Bedeutung. Wichtig ist, dass dieses Projekt von Laim bis zum Ostbahnhof als Gesamtprojekt betrachtet und behandelt wird; es darf nicht in einzelne Abschnitte aufgeteilt werden.

Bei dem Beschluss über den Planfeststellungsabschnitt PFA 2 wurde die **nötige Sicherheit**, insbesondere bei Paniksituationen, und die **erforderliche Vernetzung** mit anderen



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

Verkehrsmitteln nicht berücksichtigt, obwohl bei der Erörterung auf die Problematik Sicherheit und Vernetzung hingewiesen wurde. Hier sind die S-Bahnhöfe Lenbachplatz und Maximilianstraße dringend erforderlich.

Das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) macht es möglich, dass eine Betroffenheit nur Eigentümern entlang der Strecke (die Grund und Boden als Eigentum besitzen und hier materiell zu Schaden kommen) das Recht zusteht, sich rechtlich zu wehren.

Nutzer der 2. S-Bahn-Stammstrecke und Steuerzahler gelten im Sinn des VwVfG nicht als betroffen und sind praktisch von der Planung und der Erstellung von derart wichtigen und zukunftsweisenden großen Projekten ausgeschlossen. Wer aus welchen Gründen auch immer als Fahrgast zu Schaden kommt, ist somit im Sinne des Gesetzes nicht betroffen.

Wie im Planfeststellungsbeschuß PFA 2 bereits zu ersehen ist, wurden hier die wichtigen Punkte der Sicherheit und Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln ignoriert. Es ist im Rahmen dessen, was rechtlich möglich ist, alles zu tun, um eine Fehlplanung und unakzeptable Ausführung dieses Projekts zu verhindern und eine redliche Planung und Erstellung durchzuführen.

### S-Bahnhöfe

Derzeit von der DB AG vorgesehene Haltepunkte:  
Hauptbahnhof, Marienhof, Ostbahnhof

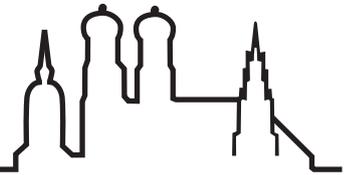
Diese lediglich 3 vorgesehenen Hauptumsteigepunkte reichen für einen sinnvollen S-Bahn-Betrieb in keiner Weise aus, um die Fahrgäste entsprechend ihren Wünschen und Erfordernissen zu ihren Zielorten zu bringen.

Derzeitige Einwohnerzahl von München 1,39 Mio.  
Bis 2030 Einwohnerzahl von München 1,5 Mio.

Wenn wie vom Vorhabenträger prognostiziert ca. 80.000 bis 100.000 Personen pro Tag jeweils an Hauptumsteigepunkten (Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof) ein- und aussteigen, dann ist zu fragen, wo der Rest der Fahrgäste, das sind dann 1,2 Millionen minus 300.000, im Innenstadtbereich ein- und aussteigen werden.

Die von der DB AG vorgesehenen Rettungsschächte (ca. 4,5 x 4,5 m) müssen aus Sicherheitsgründen als S-Bahnhöfe ausgeführt werden:

Rettungsschächte	Umsteigezwänge in weitere Verkehrsmittel
Donnersbergerbrücke	Tram 17 ca. 450 m entfernt und Tram 19 ca. 320 m entfernt, sowie Buslinien 53 und 133
Lenbachplatz	U 4 und U 5 sowie Tram 19
Maximilianstraße	Lehel U 4 / U 5 250 m entfernt, S-Bahn-Haltepunkt Isartor 430 m entfernt



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

Rettungsschächte	Umsteigezwänge in weitere Verkehrsmittel
Max-Weber-Platz	U 4 und U 5 sowie Tram 15, 18 und 19 (bei PFA 3 neu: Kellerstraße/Milchstraße)

Wie hier aufgezeigt, werden die Fahrgäste über Umsteigezwänge von der DB AG genötigt weitere Verkehrsmittel zu benutzen, obwohl die gewünschten Zielorte bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit entsprechenden S-Bahnhöfen erreichbar wären.

Der Verweis des Vorhabenträgers DB AG auf die Erreichbarkeit von Zielen entlang der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit U-Bahnlinien, Straßenbahnen und Omnibussen statt der zu erstellenden S-Bahnhöfe bei der 2. S-Bahn, stellt den Sinn für ein in die Zukunft gerichtetes Projekt auf den Kopf.

Es stellt sich die Frage, für wen die DB AG die 2. S-Bahn-Stammstrecke überhaupt bauen will, wenn die gewünschten Zielorte auf direktem Weg nicht erreichbar sind.

Die von der LH München und dem Vorhabenträger angestrebte Express-S-Bahn bzw. ein Olympiaexpress als Zubringer zum Münchner Flughafen ist unsinnig, da analog wie beim Transrapid die Fahrgäste erst ins Stadtzentrum fahren müssen, um dann mit dieser Express-S-Bahn mit weniger Zwischenhalten und ohne Zu- und Aussteigemöglichkeit fahren zu können.

Im Bereich der Donnersbergerbrücke sind vom Vorhabenträger statt des ursprünglich geplanten S-Bahnhofs neuerdings zwei Rettungsschächte (RS 1 und RS 2) vorgesehen: RS 1 ca. 200 m westlich der Donnersbergerbrücke, RS 2 ca. 160 m östlich der Donnersbergerbrücke. Im Bereich der Donnersbergerbrücke sind besonders die Stadtteile Neuhausen und die Schwanthalerhöhe betroffen.

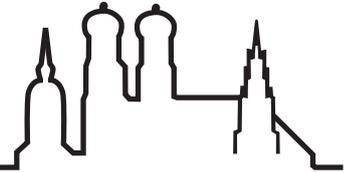
Diese gegen die Bevölkerung gerichtete Planung ohne den erforderlichen viel benutzten S-Bahnhof ist nicht hinnehmbar. Die Kosten für die zwei Rettungsschächte an dieser Stelle (R 1 und R 2) sind einem erforderlichen S-Bahnhof gegenzurechnen.

### Alternative zur Express-S-Bahn

Das Problem einer Verbindung zum Flughafen kann mit der Anbindung der U 1 an die S 1 und der U 4 an die S 8 wesentlich besser und mit geringem finanziellem Aufwand gelöst werden als mit einer Express-S-Bahn (siehe Anlage).

Bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke hat sich der Vorhabenträger nicht einmal die Mühe gemacht, die Kosten für die zusätzlich dringend erforderlichen S-Bahnhöfe, zu ermitteln. (Planfeststellungsbeschuß PFA 2 [vom Hauptbahnhof bis zur Isar], S. 44 von 113 im Jahr 2006)

Die von Herrn Scheller (Vorhabenträger) in der Erörterung am 22. 03. 2011 angegebenen Kosten für einen S-Bahnhof mit 100 Mio. bis 180 Mio. Euro sind so grob geschätzt, dass diese Beträge nicht nachvollziehbar und nicht glaubhaft sind.



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

Bei den Kosten für die von der Bürgerschaft in Bürgerversammlungen längst geforderten Vernetzung der U-Bahnen mit S-Bahnlinien vom OEZ zur Fasanerie mit der U 1 zur S 1 und vom Effner Platz nach Engelschalking mit der U 4 zur S 8 (siehe Anlage) würde dies für 4 U-Bahnhöfe und ca. 3 km U-Bahnstrecke insgesamt ca. 100 Mio. bis 200 Mio. Euro betragen.

Wo ist die **Verhältnismäßigkeit bei der Kostenbetrachtung** dieser aufgezeigten Projekte: **ein S-Bahnhof** des Vorhabenträgers zu einem Projekt mit **4 U-Bahnhöfen und 3 km U-Bahnstrecke**?

Hier liegt wohl ein Glaubwürdigkeitsproblem vor. Die Kosten für die groß dimensionierten S-Bahnhöfe Marienplatz und Hauptbahnhof, die sehr hoch anzusetzen sind, dürfen nicht mit den Kosten der zusätzlich geforderten S-Bahnhöfe Donnersbergerbrücke, Lenbachplatz, Maximilianstraße und Kellerstraße/Milchstraße gleichgesetzt werden. Zudem müssen von den Kosten für die zu erstellenden S-Bahnhöfe die Kosten für die von der DB AG vorgesehenen Rettungsschächte abgezogen werden.

Der Vorhabenträger gibt lediglich an, aufgrund der tiefgelegenen Stationen (Haltepunkt Arnulfpark und Maximilianstraße) seien große Investitionen erforderlich, wobei die umliegenden Bereiche angeblich bereits heute gut erschlossen wären. Diese sogenannte gute Erschließung ist für zukünftige Fahrgäste nicht erkennbar.

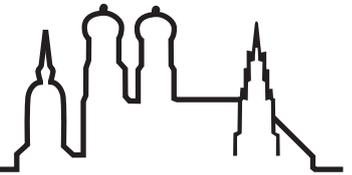
Kostenträger sind:	Bundesrepublik Deutschland	60 %
	Freistaat Bayern	40 %

Im Jahre 2001 wurden verantwortungsvoll für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München die S-Bahnhöfe Donnersbergerbrücke, Lenbachplatz, Maximilianstraße und Max-Weber-Platz geplant. Heute plant man stattdessen nur noch Rettungsschächte, die dem Sicherheitsbedürfnis nicht genügen.

Dass große Projekte sowohl für Anlieger als auch für die gesamte Gesellschaft Belastungen, Belästigungen und Unannehmlichkeiten über Jahre bringen, ist allen Bürgerinnen und Bürgern bekannt. Dieser Sachverhalt wird von der Bürgerschaft auch hingenommen, wenn auf Dauer Vorteile für die gesamte Gesellschaft entstehen und nicht derartig große Risiken für Leib und Leben der Fahrgäste eine Benutzung (im Falle von Problemen) nicht ratsam erscheinen lassen.

Der MVV und die MVG haben über Jahre versäumt, die 2. S-Bahn-Stammstrecke München mit den im Jahre 2001 als erforderlich angesehenen und ursprünglich vorgesehenen S-Bahnhöfen Donnersbergerbrücke, Lenbachplatz, Maximilianstraße und Max-Weber-Platz (neu Kellerstraße/Milchstraße) auszustatten. Die 2. S-Bahn darf nicht nur eine Hilfsbahn mit lediglich wenigen S-Bahnhöfen auf der Gesamtstrecke sein.

Aufgrund der zunehmenden Verdichtung der Stadtviertel, der Erweiterung der Wohnbaugebiete in München und im Umland, ist ein weiterer Ausbau des bestehenden S-Bahnsystems im Innenstadtbereich nicht mehr möglich, der Takt ist an seine Grenzen gestoßen.



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

Die Verdichtung der LH München z. B. auf dem Gebiet von Freiam und weiterer Stadtteile sowie die ständige weitere Besiedlung des Münchner Umlandes macht es erforderlich, dass die Fahrgäste in ihrer Mobilität, insbesondere im ÖPNV, nicht eingeschränkt werden. Die bestehende Stammstrecke darf nicht weiterhin das Nadelöhr des sternförmig ausgerichteten Münchner S-Bahnsystems sein.

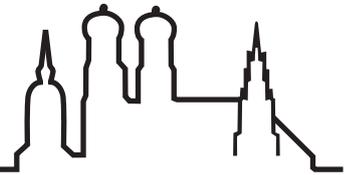
Da dort gebündelt alle S-Bahnen fahren, ist ständig mit Störungen und mit Unpünktlichkeiten zu rechnen. Ein Ausweichen auf eine andere leistungsfähige Linie ist nicht möglich. Die begrenzte Kapazität auf der Strecke verhindert eine Ausweitung des Verkehrsangebotes. Die Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke des Vorhabenträgers DB AG mit den vorgesehenen S-Bahn-Stationen Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof verfehlt den eigentlichen Zweck einer Entlastung des Streckennetzes. Bei einer begrenzten Anzahl von Stationen auf der neuen S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim (Pasing) und Ostbahnhof kann nicht von einer attraktiven Fahrzeit gesprochen werden, wenn die Passagiere ihre Fahrziele nicht direkt erreichen können und mehrmals umsteigen müssen. Die Fahrgäste müssen vielmehr auf weitere Fahrzeuge ausweichen, sie müssen umständlich lange Wegführungen hinnehmen.

Wie aus dem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für den Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München (PFA 2) hervorgeht, wurde bei den Rettungsschächten am Lenbachplatz und an der Maximilianstraße bei der Regierung von Oberbayern nicht auf die Problematik der erforderlichen Sicherheit eingegangen.

Die DB AG will ohne Zwischenhaltstellen (z. B. vom Ostbahnhof zum Marienhof, aber auch bei den anderen Bereichen) für die Fahrgäste keine Möglichkeiten schaffen, ein- und aussteigen zu können. Bei diesen Entfernungen wird vom Gutachter des Vorhabenträgers behauptet, dass ein S-Bahnzug so gesteuert wird, dass er gesichert den nächsten S-Bahnhof, hier den Ostbahnhof bzw. den Hauptbahnhof, erreichen kann.

Dass ein S-Bahnzug auf der Strecke stehen bleiben könnte, aus welchen Gründen auch immer, ist bei der DB AG nicht vorgesehen und wird theoretisch ausgeschlossen; der Zug würde nach Vorstellung des Vorhabenträgers mit neuer Technik auf jeden Fall erst bei einem S-Bahnhof zum Stehen kommen. Hier handelt es sich beim Vorhabenträger wohl um ein Wunschdenken. Weshalb kommt es dann immer wieder vor, dass S-Bahnzüge oder U-Bahnzüge in Tunnels – nicht nur an S-Bahnhöfen – stehen bleiben oder sonst verunglücken?

Wenn, wie vom Vorhabenträger gewünscht mit Express-Prinzip gefahren werden sollte, so könnte die **Möglichkeit einer Überholspur eingerichtet** werden, d. h. man würde den Bürgerinteressen auf Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und möglichst großer Sicherheit auf Leib und Leben mit S-Bahnhöfen gerecht.



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

### Katastrophenschutz

**Bei der Höhe der Rettungsschächte (z. B. 45 m an der Kellerstraße/Milchstraße) können im Brandfall wegen der Kaminwirkung Temperaturen bis 1200 ° C (Krematoriumstemperaturen) auftreten.**

Obwohl bekannt ist, dass bei Katastrophen und Unglücken gleich welcher Art immer wieder die Verantwortlichkeit für das erstellte Projekt und das Geschehene überprüft werden muss, gibt es für das Projekt Personen, die große Risiken auf Kosten anderer eingehen.

Es ist darzustellen, wer die Verantwortung im Brand- und Katastrophenfall übernimmt. Die Abwälzung von Schuld auf die unterste behördliche Ebene reicht nicht. **Das ist hier der Zugbegleiter oder Zugführer, der mit Handlampe und Megafon die bis zu 1632 Fahrgäste in Sicherheit bringen soll.**

Der Katastrophenschutz wird von den jeweiligen Bundesländern definiert. Das Bayerische Katastrophenschutzgesetz (Bay KSG) vom 24. 07. 1996, unterzeichnet vom Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Edmund Stoiber, gibt die Aufgaben und Zuständigkeiten in Artikel 1 an:

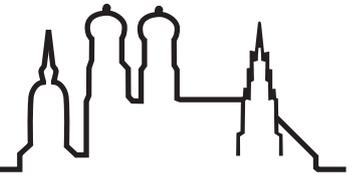
- (1) Die Katastrophenschutzbehörden haben die Aufgabe, Katastrophen abzuwehren und die dafür notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen zu treffen (Katastrophenschutz).
- (2) Eine Katastrophe im Sinn dieses Gesetzes ist ein Geschehen bei dem Leben oder Gesundheit einer Vielzahl von Menschen oder die natürlichen Lebensgrundlagen oder bedeutende Sachwerte in ungewöhnlichem Ausmaß gefährdet oder geschädigt werden.

Auf den Brand- und Katastrophenschutz wurde in den Vorlagen der Planfeststellungsunterlagen für den S-Bahnhof am Marienhof und am Hauptbahnhof relativ ausführlich eingegangen. Diese Sorgfalt ist bei den Rettungsschächten, die durch S-Bahnhöfe sinnvoll zu ersetzen wären, nicht zu erkennen. Eine redliche Kostengegenüberstellung von S-Bahnhöfen zu Rettungsschächten liegt nicht vor.

Der übliche Personenkreis setzt sich aus den am Verfahren beteiligten Planern und Gutachtern, Herstellern, Eigentümern des Projekts, Feuerwehr, Polizei, Politikern, die die Finanzierung ermöglichen und weiteren mit dem Projekt befassten Personen zusammen.

Paniksituationen wurden insbesondere bei derartigen Tiefenlagen weder in der Planfeststellung noch in der Erörterung diskutiert.

Bei Massenpaniken schaltet sich die soziale Kompetenz des Menschen ab. „Aus Angst ist das eigene Überleben wichtiger als die Rücksicht auf andere“, erläuterte der Psychologe Steffen Friedel mit Blick auf die tödliche Massenpanik bei der Loveparade in Duisburg. Die schnellen Fluchtbewegungen der panischen Menschen lösen dann in der Enge und der Menge ein Herdenverhalten aus. „Es entsteht eine lawinenartige Kettenreaktion“, sagte Friedel. In einer Massenbewegung sei die „Ratio, also das verantwortliche Denken, außer Kraft gesetzt.“



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

**Ein paar Beispiele von Katastrophen**, die verdeutlichen wie selbst nach 10 Jahren und noch längerer Dauer Prozessverfahren nicht abgeschlossen werden können: Kitzsteinhorn in Kaprun (Brand im Tunnel mit 155 Toten), Eishalleneinsturz in Berchtesgaden, Love Parade in Duisburg (Paniksituation mit 21 Toten). Die Szenarien, die sich dort abspielten, sind grausam und unvorstellbar. Bei der Katastrophe in Duisburg (Love Parade) geben sich die Veranstalter, Polizei, Politiker, Verwaltung und Teilnehmer gegenseitig die Schuld.

**In einem Blatt der Münchener Rück sind historische Tunnelbrände aufgezeigt.** Im Falle einer Katastrophe können die Opferzahlen im Bereich der Rettungsschächte bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke wesentlich höher liegen als bei den bisher bekannten Unfällen (1632 Fahrgäste bei einem vollbesetzten Langzug). (Beim Zusammentreffen von zwei Zügen an einem Rettungsschacht gegenüberliegend kann sich die Zahl der Betroffenen verdoppeln.)

Die **Risiken sind zu minimieren.** Im Falle der 2. S-Bahn-Stammstrecke sind daher die Rettungsschächte durch S-Bahnhöfe zu ersetzen. **Nur bei S-Bahnhöfen besteht die Möglichkeit der Selbstrettung.**

Es geht um die sinnvolle Nutzung **und** die Sicherheit.

Die Behauptung des Vorhabenträgers, dass bei der 2. S-Bahn keine Unglücke vorkommen können, ist realitätsfremd (siehe Katastrophen bei U-Bahnunglücken, aus der Schrift: Münchener Rück, Risk-Management Tunnel).

Auf meine Ausführungen bei der Erörterung am 01. 04. 2011 antwortete der Vorhabenträger (Gutachter Herr Dr. J. Schreyer): „Ein Szenario ist sehr wohl möglich“, „Insgesamt muß man mit allem rechnen“ und es gibt das „Restrisiko“. Dass bei Brand Temperaturen bis 1200 ° C entstehen, wurde vom Gutachter nicht bestritten. Hier verweise ich auf das Unglück in Kaprun mit 155 Toten.

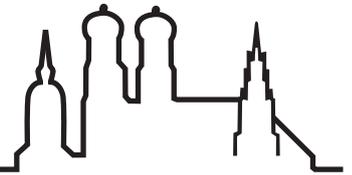
Ich sehe mich bei solchen Antworten des Vorhabenträgers in meiner Meinung voll bestätigt, dass die Gefahren minimiert und durch die Bürgern dienende zusätzliche S-Bahnhöfe verbessert werden müssen.

Bezüglich der Gesamtkosten des Projektes sind **die Mehrkosten für die dringend erforderlichen S-Bahnhöfe** (statt der Rettungsschächte) **in jedem Fall von untergeordneter Bedeutung**, vor allem, wenn man berücksichtigt, dass eine bessere Lösung möglich ist. Eine größere Anzahl von Fahrgästen wird angesprochen, **ihre Sicherheit sowie ihre Überlebenschancen im Katastrophenfall werden erheblich erhöht.**

Das Restrisiko muss so gering wie möglich gehalten werden; das gelingt nur mit der Selbstrettungsmöglichkeit.

Das Risiko, dass etwas mit verheerender Wirkung passiert, muss minimiert werden. Für die Fahrgäste muss zumindest die Möglichkeit der Selbstrettung bestehen, dies ist nur bei S-Bahnhöfen möglich. Der Schutz von Leib und Leben hat an vorderster Stelle zu stehen!

Ich frage hier mit aller Eindringlichkeit: Warum wird den Fahrgästen die ihnen zustehende Sicherheit und die Möglichkeit, da ein- und aussteigen zu können, wo ihr gewünschter Ab-



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

fahrt- oder Zielort ist, verwehrt? **Der Vorhabenträger berücksichtigt bei der Planfeststellung in keiner Weise Paniksituationen und terroristische Anschläge.**

Die Aussage des Vorhabenträgers, dass in den Zügen Feuermelder und Feuerlöscher vorhanden sind, kann für den Fahrgast in der Notsituation nur als Hohn empfunden werden. Auch der Verweis auf Flugzeuge mit denen man abstürzen kann, ist für die 2. S-Bahn untauglich.

Bei den hier gezeigten Aussagen, muss man bereits davon ausgehen, dass der Schadensfall wahrscheinlich ist, d. h. die Handelnden nehmen billigend in Kauf, dass es zu ähnlich vielen Toten kommt wie bei den von der Münchener Rück aufgelisteten Fällen (siehe Anlage: Risk-Management Tunnel); d. h. man handelt mit Eventualvorsatz.

Es reicht nicht aus, dass sich der Vorhabenträger lediglich auf brandtechnische Vorgänge (Brandschutzkonzept) mit DIN- und andere Normen, Verordnungen sowie die EBA-Richtlinien stützt, die im Katastrophenfall und bei Paniksituationen nicht anwendbar sind. Wichtig ist das Verhalten der betroffenen Fahrgäste, die in Panik geraten können und sich an keine maßgeschneiderten, sehr disziplinierten Verhaltensvorschriften des Vorhabenträgers halten.

In ständiger Regelmäßigkeit ist aus den Medien zu entnehmen, dass Betriebsstörungen in unterschiedlicher Art stattfinden, die den Betrieb erheblich beeinträchtigen bzw. den Verkehr gänzlich zum Stillstand bringen.

Störungen auf der bestehenden S-Bahn in München sind keine Seltenheit: z. B. aus dem MM, 25. 02. 2010, S. 35 – Zwischen Laim und Ostbahnhof ging den ganzen Tag fast gar nichts mehr: „Totales Chaos auf der S-Bahn-Stammstrecke“. Es können hier viele weitere den Betriebsablauf störende Vorkommnisse aufgezeigt werden.

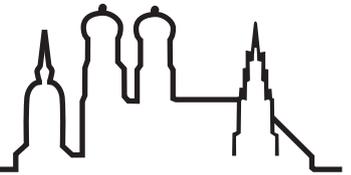
Eine **2. S-Bahn-Stammstrecke als Parallellinie** könnte mit den **zugeordneten S-Bahnhöfen** wichtige den Verkehr entlastende Dienste leisten.

Wo das Leben und die Gesundheit von Menschen praktisch auf fahrlässige Weise durch Nicht-Berücksichtigung möglicher Katastrophenfälle aufs Spiel gesetzt werden, kann von einem leistungsfähigen S-Bahnsystem nicht gesprochen werden.

Personen, die sich in auswegloser Situation befinden, haben bei der bisher vorgelegten Planung keine Chance, sich irgendwie befreien zu können. Die Realität in vielen unterschiedlichen Unglücksfällen zeigt, dass erst später nach langen Überprüfungszeiten und Rechtsstreitigkeiten, die den Opfern nicht mehr halfen, Korrekturen und Umbauten an den Projekten vorgenommen wurden bzw. diese Anlagen sogar gänzlich stillgelegt wurden.

Ich bin in großer Sorge, dass bei einem so großen Projekt wie der 2. S-Bahn, elementare Punkte, die die Bevölkerung betreffen, außer Acht gelassen werden.

Die Frage der Haftbarmachung im Falle von Unglücken, Anschlägen und sich daraus ergebenden Paniksituationen sowie erforderlicher Versicherungen ist bisher überhaupt nicht angesprochen. Die Verschuldens- und Gefährdungshaftung für S-Bahn-Tunnels ist nicht geklärt. Der Vorhabenträger weiß hierzu keine Antwort (Erörterung, 01. 04. 2011)



## Mitglied im Bürger-Block e.V.

**Bei dieser Sachlage ist die mögliche strafrechtliche Verantwortlichkeit für die an diesem Verfahren und der Entscheidung Beteiligten von größter Bedeutung. Dies trifft auch die Politiker, die die entsprechenden Entscheidungen treffen.**

Aus meinen bisher vorgetragenen Einwendungen wird unmissverständlich klar, dass bei Panik und unzulänglichen Fluchtwegen (z. B. bei einem, aber auch bei zwei Rettungsschächten) Menschen zu Tode kommen können. Nur bei S-Bahnhöfen besteht die Möglichkeit der Selbstrettung.

Wenn trotz dieser objektiv eindeutigen dramatischen Situation darauf vertraut werden sollte, dass die in Panik geratenen Massen nicht tödlich verletzt werden, **so handeln die Entscheidungsträger strafrechtlich mit bewusster Fahrlässigkeit!**

Für den Fall, dass bei solchen Paniken billigend ein bestimmter Prozentsatz – statistisch gesehen – von Toten in Kauf genommen werden sollte, **handeln die Entscheidungsträger sogar strafrechtlich mit bedingtem Tötungsvorsatz!**

Dies gilt für alle Personen, die verantwortlich am Zustandekommen des Projektes **2. S-Bahn-Stammstrecke München** mitwirken.

**Die 2. S-Bahn-Stammstrecke München ist für die Bürgerschaft von München als auch für das gesamte Umland dringend erforderlich. Hierbei muss die Sicherheit und die Benutzerfreundlichkeit für die Fahrgäste gewährleistet sein.**

### Anlagen:

- Abbildung der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit den erforderlichen S-Bahnhöfen (SZ, 22. 03. 2001, S. 50)
- Rettungsschacht am Lenbachplatz (Zeichnung Planfeststellungsunterlagen des PFA 2)
- Abbildung Kaprun-Katastrophe (AZ, 09. 11. 2010, S. 16)
- Münchener Rück (Risk-Management Tunnel, S. 8)
- Alternative zur Express-S-Bahn:  
U-Bahn-Netz von München mit U 1 zur S 1 und U 4 zur S 8