



Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstraße 28b, 80331 München

An den Bezirksausschussvorsitzenden  
Herrn Jörg Spengler  
und die  
SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 5 Au-  
Haidhausen

Per E-Mail über die BAG-Ost:  
bag-ost.dir@muenchen.de

**Stadtentwicklungsplanung,  
Bereich Infrastruktur  
PLAN-HAI-12**

Blumenstraße 28b  
80331 München

Telefon: [REDACTED]

Dienstgebäude: [REDACTED]

Zimmer: [REDACTED]

Sachbearbeitung: [REDACTED]

plan.step-pfv@muenchen.de

[REDACTED]

Ihr Prüfantrag vom  
28.07.2022

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
09.08.2024

**BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04322 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-  
Haidhausen vom 28.07.2022**

### **PFA 3 Ost der 2. S-Bahn-Stammstrecke München / 1. Tektur**

Sehr geehrter Herr Spengler,  
sehr geehrte Damen und Herren,

danke Ihnen zunächst für die Gewährung der Fristverlängerung mit Ihrer E-Mail vom  
10.06.2024.

Auf Ihre vier Forderungen im Prüfantrag vom 28.07.2022 können wir – nun auch mit Hilfe des  
am 31.10.2023 erlassenen Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 3 Ost – wie folgt eingehen:

#### **1. Rettungsschacht 7 – Ersatzflächen für die Sportanlage in der Grütznerstraße**

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt zwar, dass die Nutzung der Sportanlage in den Maximiliansanlagen bauzeitlich erheblich beeinträchtigt wird, sieht dies jedoch für die vorgesehene Maßnahme als erforderlich an. Es soll aber zu gegebener Zeit eine Abstimmung zwischen Deutscher Bahn und Landeshauptstadt München zwecks Minimierung der Eingriffe erfolgen (vgl. Punkt B.4.21.5 auf Seite 516 des Planfeststellungsbeschlusses vom 31.10.2023).

Laut Deutscher Bahn und Bestätigung durch das Referat für Bildung und Sport der Landeshauptstadt München kann zumindest ein Teil der Anlage (Basketballplatz im Nordteil sowie Ascheplatz und Kugelstoßanlage im Südteil) weiterhin durch Schulklassen und Freizeitgruppen genutzt werden. Auch eine Nutzung der Maximiliansanlagen als Erholungsstätte bleibt erhalten.

Im o. g. Planfeststellungsbeschluss wurde die Deutsche Bahn leider nicht verpflichtet für Ersatzflächen zu sorgen. Dies liegt daran, dass Ersatzflächen in vertretbarer Nähe, trotz

des Einsatzes der Landeshauptstadt München, Referat für Bildung und Sport hierfür, nicht identifiziert werden konnten.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat allerdings verfügt, dass die Deutsche Bahn den Ausgangszustand der Sportanlage nach Abschluss der Baumaßnahmen in Abstimmung mit der Bayerischen Schlösserverwaltung sowie der Landeshauptstadt München, Referat für Bildung und Sport wiederherzustellen hat (vgl. Punkt A.4.3.3 auf Seite 34 des o. g. Beschlusses). Im Endzustand wird die Nutzung der Sportfläche durch den Rettungsschacht 7 durch die oberflächlich sichtbaren Teile des Lüftungsbauwerks, Rettungsausstiegs sowie des befestigten Rettungsweges laut Deutscher Bahn nicht wesentlich und nur im Falle von Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten eingeschränkt, da sich die Anlagen im Randbereich des Rasenfeldes befinden (vgl. Punkt B.4.21.5 auf Seite 515 f. des o. g. Beschlusses).

## **2. Rettungsschacht 7 – Positionierung und Alternativstandort**

Die Verlegung des Rettungsschachts 7, damit die Maximiliansanlagen von jeglichem Eingriff freigehalten werden können, ist laut Sicherheitskonzept der Deutschen Bahn bereits aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Die Planungen hierfür wurden unter Beachtung des technisch Notwendigen und unter Beachtung des Minimierungsgebotes erstellt, sodass es laut Eisenbahn-Bundesamt, welches sich der diesbezüglichen Prüfung der Deutschen Bahn anschließt, keine vorzugswürdige Alternative gibt, die die Schutzgüter weniger beeinträchtigen würde, zumal mit den planfestgestellten und in Bau befindlichen Abschnitten PFA 1 und PFA 2 planerische Zwangspunkte bestehen.

So ist auch die Praterinsel durch dichten Baumbestand sowie geschützte Baudenkmäler und Ensembles geprägt und liegt im Landschaftsschutzgebiet Isarauen, was ebenfalls eine entsprechende Ausnahmegenehmigung bedingen würde. Aufgrund der Verkehrslogistik wäre mit wesentlich größeren Auswirkungen auf Umwelt, Landschaft und kulturelles Erbe zu rechnen, da aufgrund der schwierigen Zugänglichkeit der Praterinsel entsprechend umfangreiche Zufahrtsmöglichkeiten erst geschaffen werden müssten.

Die entfallenden Gehölze werden größtenteils nach Bauende durch Neupflanzung ersetzt. Der Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3 Ost vom 31.10.2023 erläutert das oben Stehende unter Punkt B.3.2.2.5 auf Seite 134 und unter Punkt B.3.2.4.2 auf Seite 163 f. Auch auf dem in privatem Eigentum stehenden Grundstück neben den Maximiliansanlagen (Hinterhof des Hauses Nr. 11 mit Spielplatz ohne Unterkellerung/Tiefgarage) ist der Rettungsschacht 7 nicht besser verortet. Das Eisenbahn-Bundesamt erachtet die Inanspruchnahme von öffentlichem Grund als vorzugswürdig. Der erforderliche Flächenbedarf für den Rettungsschacht und die Baugrube ergibt sich nicht nur rein aus den Abmessungen des fertigen Bauwerks, sondern auch durch den für den Bau erforderlichen Bauraum. In der vorgeschlagenen Lage ist dieser Bauraum für aufzustellende Kräne etc. nicht verfügbar bzw. hätte den Abriss von bestehenden Gebäuden zur Folge. In diesem Fall würde es sich um einen unzulässigen Eingriff in Eigentumsrechte handeln (vgl. Punkt B.4.4.3 auf Seite 206 des o. g. Beschlusses).

## **3. Flächen für ein Fahrradparkhaus**

Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamts handelt es sich bei Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen um ein Verkehrsproblem außerhalb des Schienenverkehrs, das der kommunalen Daseinsvorsorge gemäß Art. 57 BayGO zuzuordnen ist. Im Zweifel sind Stellplatzanlagen auch keine planfeststellungsrelevanten Eisenbahnbetriebsanlagen (vgl. VGH Baden-Württemberg vom 24.02.1989 - 5 S 958.88; Punkt B.4.16.9 auf Seite 463 des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 3 Ost vom 31.10.2023). Nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamts liegt an der Schnittstelle zwischen Schienen- und sonstigem Verkehr daher die Zuständigkeit für Stellplätze grundsätzlich bei der Landeshauptstadt München (vgl. Punkt B.4.16.9 auf Seite 464 des o. g. Beschlusses). Das ist der Grund dafür, dass Fahrradstellplätze nicht in den bereits erlassenen Planfeststellungsbeschluss verbindlich aufgenommen werden konnten.

Allerdings hat das Eisenbahn-Bundesamt festgelegt, dass die Deutsche Bahn im Rahmen

des ihr Zumutbaren daran mitzuwirken hat, dass durch den PFA 3 Ost mitbedingte Stellplatzbedarfe seitens der Landeshauptstadt München gedeckt werden können (vgl. Punkte B.4.22.15 auf Seite 553 und A.4.11.5 auf Seite 56 des o. g. Beschlusses).

Die Landeshauptstadt München bleibt bei Ihrer bereits mehrfach an die Deutsche Bahn geäußerten Forderung, dass ca. 2000 Fahrradstellplätze am Ostbahnhof notwendig sind und unbedingt realisiert werden müssen. Deshalb wird auf Grundlage des o. g. Planfeststellungsbeschlusses weiterhin mit der Deutschen Bahn verhandelt, damit im Zuge weiterer Bebauung durch die Deutschen Bahn um die beiden Zugangs-/Ausgangspunkte am neuen Ostbahnhof herum auch ausreichend Raum für Fahrradparken entsteht.

#### **4. Unterbrechung des Trambetriebs durch die Unterführung vom Haidenauplatz nach Berg am Laim**

Die Deutsche Bahn hat zugesichert, sich mit den Stadtwerken München frühzeitig und eng zur Tramsperrung abzustimmen. Abschließende, konkrete und verbindliche Zeiträume können jedoch erst nach Vergabe der Bauleistung und Vorlage der Bauvertragstermine abgestimmt werden. Im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3 Ost vom 31.10.2023 hat das Eisenbahn-Bundesamt verfügt, dass die Sperrdauer maximal 18 Wochen betragen soll und nicht vor 2026 erfolgt (vgl. Punkt A.4.11.1 auf Seite 52 f. des o. g. Beschlusses). Die Sperrung ist für Mitte 2027 vorstellbar, wobei eine Verschiebung auf 2028 möglich wäre. Das Eisenbahn-Bundesamt stützt sich dabei auf ein Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg und erklärt, dass dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens die Möglichkeit zustehen müsse, sein Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. VGH Baden-Württemberg vom 08.02.2007 - 5 S 2257/05; vgl. insg. Punkt B.4.16.1 auf Seite 448 f. des o. g. Beschlusses).

Es wird versucht die Auswirkungen auf Bürger, Fahrgäste und den Verkehr so gering wie möglich zu halten, wozu auch ein dichter und aufeinander abgestimmter Schienenersatzverkehr gehören wird, um den Fahrgästen im Stadtbezirk Berg am Laim trotz des Entfalls der Trambahn ein möglichst hohes Maß an Mobilität zu gewährleisten.

Die Stadtwerke München werden rechtzeitig, mit einigen Monaten Vorlauf, auf den Bezirksausschuss 5 – Au-Haidhausen zugehen und über die Streckensperrung informieren. Ebenso wird es die Münchner Verkehrsgesellschaft hinsichtlich des Schienenersatzverkehrs tun.

Mit freundlichen Grüßen

■

■■■■■  
■■■■■■■■  
■■■■■■■■■