

## **2. S-Bahn-Stammstrecke München;**

### **Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

#### **a) Sach- und Verfahrensstand; ergänzende Informationen**

#### **b) Weiteres Vorgehen**

#### **c) Anträge und Empfehlungen**

ca) Verwendung des Aushubmaterials der neuen S-Bahn-Stammstrecke für die Errichtung eines Lärmschutzwalles auf der Nordseite der S-Bahn-Linie 1 Richtung Holledauer Straße (Antrag 6 Ziffer 4)  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00225 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10 Moosach am 20.10.2005

cb) Verzicht auf den 2. S-Bahntunnel – stattdessen Ausbau „Südring“ (Ziffer 6 des Antrags)  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00246 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 10.11.2005

cc) Anwohner-Tiefgarage über der S-Bahn-Röhre in der Kirchenstraße  
Antrag Nr. 02-08 / A 02746 von Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor und Herrn Stadtrat Mario Schmidbauer vom 17.11.2005

cd) Zukunft des Marienhofes  
Antrag Nr. 02-08 / A 02797 von Herrn Stadtrat Vinzenz Zöttl, Herrn Stadtrat Richard Quaas und Herrn Stadtrat Thomas Schmatz vom 15.12.2005

ce) Empfehlungen der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 02.02.2006

-Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Einstellung der Planungen;  
erneute Prüfung möglicher Alternativen  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00324

-Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Stadtrat soll Alternativplanungen veranlassen

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00325

-S-Bahn-Tunnel: Zustimmung des Stadtrats widerrufen  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00326

- cf) Zweiter S-Bahn-Tunnel ohne Südspange unter der Kirchenstraße  
Antrag Nr. 02-08/B 00939 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.02.2006
- cg) Zweite S-Bahn-Stammstrecke;  
Schutzmaßnahmen für Anwohner bei offener Bauweise  
Antrag Nr. 02-08 / B 00940 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.02.2006
- ch) Zweiter S-Bahn-Tunnel;  
verkehrliche Auswirkungen der Baustelle an der Sckellstraße  
Antrag Nr. 02-08 / B 00941 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.02.2006
- ci) 2. S-Bahn-Stammstrecke München  
Antrag Nr. 02-08 / B 00964 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 23.02.2006
- cj) Keine Verschlechterung der S-Bahn-Verbindung für die Schwanthalerhöhe während der Baumaßnahmen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke  
Antrag Nr. 02-08 / B 01073 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 Schwanthalerhöhe vom 12.04.2006
- ck) Empfehlungen der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006

-Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Stadtrat soll vorgelegte Planung verwerfen  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00392

-Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Erneute Überprüfung der Alternativen City-Tunnel und Südring  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00393

-Erneute Machbarkeitsstudie für den 2. S-Bahn-Tunnel und den Südring  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00394

-Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Auswirkungen auf Haidhausen; Maßnahmen zur Schadensbegrenzung  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00395

-Keine Nachteile für Münchner Bürger, die im Umland arbeiten  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00396

-Keine Verlagerung der Umsteigebeziehungen vom Ostbahnhof zum Leuchtenbergring (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00397

-Überprüfung der Kalkulation der 2. S-Bahn-Stammstrecke  
(Ziffer 1 des Antrags)

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00398

-Bürgerentscheid auf der Grundlage eines unabhängig  
überprüften Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitskonzeptes  
(Ziffer 1 des Antrags)

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00399

-Schutz der Hauseigentümer in der Sckell- und Grütznerstraße  
vor existenziellen Verlusten (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00400

-Zweite S-Bahn-Stammstrecke: rechtzeitige und umfassende  
Informationen für alle, in deren Eigentumsrechte eingegriffen  
wird

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00401

-Entscheidung für sozialpolitisch vertretbare Lösung ohne  
Verschwendung von Steuergeldern

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00402

-Schutzmaßnahmen für die Grundschule an der Ernst-Reuter-  
Schule: Schulweg sichern; Lärm- und Staubbelastung  
minimieren (Ziffer 1 bis 3 des Antrags)

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00403

-Ersatz für wegfallende Spielmöglichkeiten während der Bauzeit  
und danach (Ziffer 4 des Antrags)

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00404

-Schaffung von zusätzlichen Hortplätzen an den Schulen zur  
Vermeidung langer Wege

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00405

-Schutzmaßnahmen für die Anwohner der Grillparzerstraße  
während der Bauzeit (Ziffer 1 des Antrags)

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00406

-Beruhigung der Grillparzerstraße (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00407

cl) Mischbetriebs-Alternative zum 2ten S-Bahntunnel untersuchen;  
Antrag Nr. 02-08 / B 01225 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 18.05.2006

cm) Regionalzughalt an der Poccistraße  
Antrag Nr. 02-08 / B 01303 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt  
vom 27.06.2006

- cn) Wenn die S-Bahn im Tunnel streikt  
Antrag Nr. 02-08 / B 01414 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem  
vom 27.07.2006
- co) Regionalzughalt an der U-Bahn-Haltestelle Poccistraße  
Antrag Nr. 02-08 / A 03287 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/  
Die Grünen/RL vom 11.10.2006
- cp) Planung und Bau der Umweltverbundröhre, Fuß- und Radweg-  
Stege und S-Bahnhof Laim soll uneingeschränkt fortgeführt  
werden  
Antrag Nr. 02-08 / B 01535 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 25 Laim vom 17.10.2006
- cq) Regionalzughalt an der Lindwurmstraße  
Antrag Nr. 02-08 / B 01574 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 06 Sendling vom 13.11.2006
- cr) Zweite S-Bahn-Stammstrecke:  
Ablehnung der „Stufenbauvariante“  
Antrag Nr. 02-08 / B 01613 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.11.2006
- cs) Zweite S-Bahn-Stammstrecke:  
Realitätsnahe Verkehrsplanung  
Antrag Nr. 02-08 / B 01614 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.11.2006
- ct) Konkrete Planungen Regionalzughalt Poccistraße  
Antrag Nr. 02-08 / B 01649 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt  
vom 21.11.2006
- cu) Lasst die Fakten sprechen – mehr Transparenz  
beim 2ten Stammstreckentunnel  
Antrag Nr. 02-08 / B 01695 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 14.12.2006
- cv) Sachstandsbericht zum geplanten 2. S-Bahn-Tunnel  
Antrag Nr. 02-08 / A 03436 der Stadtratsfraktion  
Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 29.12.2006
- cw) Insolvenz der 2. S-Bahn-Stammstrecke: Kosten des  
Südrings prüfen  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00660 der Bürgerversammlung  
des Stadtbezirkes 05 Bezirksteil Haidhausen am 25.01.2007
- cx) Stadt plant City-Tunnel/München 21 statt zweitem S-Bahn-Tunnel  
Antrag Nr. 02-08 / A 03640 der ÖDP vom 12.04.2007

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 10245

Anlagen:

1. Empfehlung E 00225
2. Empfehlung E 00246
- 3.
- 4.
5. Antrag A 02746
6. Antrag A 02797
7. Empfehlungen E 00324 – 00326
8. Antrag B 00939
9. Antrag B 00940
10. Antrag B 00941
11. Antrag B 00964
12. Antrag B 01073
13. Empfehlungen E 00392 - 00407
14. Antrag B 01225
15. Antrag B 01303
16. Antrag B 01414
17. Antrag A 03287
18. Antrag B 01535
19. Antrag B 01574
20. Antrag B 01613
21. Antrag B 01614
22. Antrag B 01649
23. Antrag B 01695
24. Antrag A 03436
25. Empfehlung E 00660
26. Stellungnahmen der DB ProjektBau GmbH vom 10.05.2006 und 30.06.2006
27. Übersichtslageplan 2. S-Bahn-Stammstrecke/Stadtbezirke
28. Übersichtslagepläne 2. S-Bahn-Stammstrecke PFA 1 München West
29. Übersichtslageplan 2. S-Bahn-Stammstrecke PFA 2 München Mitte
30. Übersichtslageplan 2. S-Bahn-Stammstrecke PFA 3 München Ost
31. Übersichtslageplan 2. S-Bahn-Stammstrecke PFA 3 Ostbf/Leuchtenbergring (Auszug)
32. Informationsblatt der StWIVT zur 2. S-Bahn-Stammstrecke März 2006
33. Informationsblatt des MVV zur 2. S-Bahn-Stammstrecke März 2006
34. Vergleich Lichtraumquerschnitte U-/S-Bahn (Baureferat 2007)
35. Antrag A 03640
- 36.
- 37.
38. Äußerungen der Bezirksausschüsse 1, 2, 3, 5, 8, 15 und 25
- 39.
  
- 40.
- 41.

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung**

**vom 27.06.2007 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

#### **Vorbemerkungen**

Nach der erfolgten Umsetzung des letzten Ausbauprogramms für die S-Bahn (sog. 266-Mio-Euro-Paket) lässt sich die Kapazität der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke nicht mehr erweitern, da die maximale Leistungsfähigkeit mit inzwischen 30 Zügen pro Stunde und Richtung ausgeschöpft ist. Wesentliche verkehrliche Verbesserungen im S-Bahn-System (u.a. Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen mit der S-Bahn im Falle einer Betriebsstörung auf der bestehenden Stammstrecke) und eine Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im S-Bahnbereich sind erforderlich. Daher plant das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zusammen mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) den Bau eines zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnels zwischen Laim und Ostbahnhof/Leuchtenbergring einschließlich ergänzender Ausbaumaßnahmen auf den S-Bahn-Außenästen. Entsprechend den im Vorfeld der laufenden Planfeststellungsverfahren gefassten Stadtratsbeschlüssen vom 24.10.2001 und 19.05.2004 sowie den Stadtratsbeschlüssen über die Gesamtstädtischen Stellungnahmen vom 24.08.2005, 26.10.2005 und 16.02.2006 zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten befürwortet die Landeshauptstadt München die Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke bei Beachtung der jeweils dargelegten Belange. Die Stadtverwaltung unterstützt die Planungsarbeiten und die Baurechtsschaffung im Rahmen der Vorgaben des Stadtrates.

Entsprechend den Aufträgen der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.02.2006 in Sachen „2. S-Bahn-Stammstrecke ... Planfeststellungsabschnitt 1 München West“ und vom 26.07.2006 i. S. „2. S-Bahn-Stammstrecke – Baustellenlogistik ...“, unterbreitet das Planungsreferat einen Bericht über den Sach- und Verfahrensstand dieses Projektes. Außerdem werden diverse Anträge aus den Reihen des Stadtrates und von Bezirksausschüssen sowie zahlreiche Bürgerversammlungsempfehlungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke zur Behandlung vorgelegt.

Das Planungsreferat hatte hierzu bereits im Sommer 2006 den Entwurf der Beschlussvorlage für den Stadtrat vorbereitet, zu dem dann im Herbst 2006 die Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse durchgeführt werden sollte. Aufgrund der Verzögerungen beim Abschluss einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Freistaat und DB AG und bekannt gewordener Überlegungen zu einer evtl. stufenweisen Realisierung des Vorhabens musste die Vorlage jedoch zurückgestellt und versucht werden, hinreichend gesicherte Erkenntnisse über das vom Freistaat Bayern und vom Vorhabensträger beabsichtigte weitere Vorgehen zu erlangen. Mittlerweile konnte eine Klärung mit dem Freistaat Bayern und der DB ProjektBau GmbH dahingehend erfolgen, dass das für den öffentlichen Nahverkehr äußerst wichtige Vorhaben mit Nachdruck weiterbetrieben wird und parallel Verhandlungen zur Sicherstellung der Finanzierung erfolgen. Das Planungsreferat

geht davon aus, dass die laufenden Planfeststellungsverfahren 2007/2008 abgeschlossen werden und Fortschreibungen der Berechnungen zu Kosten und Wirtschaftlichkeit sowie Verhandlungen zu Einzelheiten der Bau- und Finanzierungsvereinbarung (insbesondere zur Höhe der Jahresraten) erfolgen. Für die erneute Stadtratsbefassung können allerdings die Ergebnisse hierzu nicht abgewartet werden, zumal eine Behandlung der vorliegenden Anträge und Empfehlungen notwendig ist. Insoweit kann bei der jetzigen Vorlage und der inhaltlichen Behandlung der Anträge und Empfehlungen nur auf die vorliegende Planung und die durchgeführten Anhörungsverfahren, die bisherigen Stadtratsbeschlüsse, die bereits erörterten Gesamtstädtischen Stellungnahmen sowie die aktuellen Informationen abgestellt werden. Soweit sich in der Zeit der Bezirksausschuss-Anhörung bis zur Behandlung im Stadtrat bedeutsame weitere Entwicklungen ergeben, wird hierüber durch schriftlichen Hinweis oder mündlichen Vortrag informiert.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung).

## **1. Stand der Planfeststellungsverfahren für die 2. S-Bahn-Stammstrecke**

2.

•

•

•

•

•

•

3.

4.



## **1.1 Planfeststellungsabschnitt 1 - München West – Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof**

### **Gesamtstädtische Stellungnahme**

Die Planfeststellungsunterlagen zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 wurden in der Zeit vom 09.01.2006 bis 09.02.2006 im Stadtmuseum öffentlich ausgelegt; die Einwendungsfrist lief am 23.02.2006 ab. Die grundsätzlich zustimmende Stellungnahme der Landeshauptstadt München gemäß **Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.02.2006** wurde der Regierung von Oberbayern als Anhörungsbehörde fristgerecht gestellt.

### **Erörterung der Einwendungen**

Die Erörterung der Einwendungen Privater oder ihrer Vertretungen und von öffentlichen Stellen sowie der Behördenstellungen unter Leitung der Regierung von Oberbayern fand vom 13.09.2006 bis 21.09.2006 statt. Die seitens der Stadt vorgebrachten Bedenken, Forderungen, Anregungen und Hinweise (sowie die Stellungnahme der Stadtwerke München GmbH) wurden am 13.09.2006 erörtert. Das Planungsreferat hat auftragsgemäß zusammen mit den weiter beteiligten Referaten auf der Basis der gesamtstädtischen Stellungnahme und unter Würdigung der Erwiderng des Vorhabensträgers sowie der Ergebnisse gemeinsamer Besprechungen die Interessen der Landeshauptstadt München vertreten. Eine Reihe von Einwendungen und Forderungen konnte (insbesondere durch entsprechende Darlegungen und Zusagen der Projektträgerin) bereits erledigt werden. Über letztendlich verbleibende Einwendungen und Forderungen (z. B. Verbesserung der Erschließung zur U4/U5 und Direktzugang zu U1/U2 Hauptbahnhof, zu Sicherheitsfragen, zum Immissionsschutz und zum Naturschutz) wird das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zu entscheiden haben (hinsichtlich Bauleistik-Gesamtkonzept s. Ziffer 1.5 des Vortrags).

### **Bauweise/Bauleistik Schützenstraße**

Gegenstand der Erörterung war auch der im Auftrag von Anliegern bzw. deren Rechtsver-



treten erstellte Vorschlag eines Ingenieurbüros für eine Änderung der Bauweise und der geplanten Baustelleneinrichtung im Bereich Schützenstraße sowie deren Andienung (Erschließung über die Bayerstraße von Osten her anstelle der vorgesehenen Zufahrt vom Bahnhofplatz Ost über die Schützenstraße). Wie zum Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2006 i. S. „2. S-Bahn-Stammstrecke – Baustellenlogistik; Antrag Nr. 02-08 / A 03142 von Frau Stadträtin Dr. Menges vom 14.07.2006“ ausgeführt, wurde dieser Vorschlag auch von der Stadtverwaltung in die weiteren Überlegungen im Rahmen der von ihr zu vertretenden öffentlichen Belange hinsichtlich einer Optimierung der Baulogistik einbezogen.

Nach der dem Planungsreferat zur Kenntnis gebrachten ausführlichen Stellungnahme der DB ProjektBau GmbH weist die Planfeststellungslösung gegenüber dem o. g. Vorschlag zur Baustellenandienung gerade hinsichtlich der Verkehrssicherheit deutliche Vorteile auf, während bei den Betroffenheiten durch den Gegenvorschlag diese im Wesentlichen nicht verringert, sondern nur verlagert würden. Weiterhin hat der Vorhabensträger auf bautechnische Vorteile der jetzigen Lösung bei evtl. zusätzlichen Injektionsmaßnahmen während des Tunnelvortriebs hingewiesen, die eine Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen vermeiden. Dies wurde von der DB ProjektBau GmbH in der Erörterung der entsprechenden Einwendungen und Vorschläge am 15.09.2006 entsprechend vertreten. Seitens des Kreisverwaltungsreferates – HA III Straßenverkehr wurde erklärt, dass erhebliche Probleme im Bereich Bayerstraße zu erwarten wären und die vom Vorhabensträger vorgesehene Lösung nicht zu beanstanden sei. Die Behandlung der Angelegenheit im städtischen Koordinierungskreis hat im Übrigen zu dem Ergebnis geführt, dass aufgrund erkennbarer deutlicher Nachteile dem Vorschlag seitens der Landeshauptstadt München nicht näher getreten werden kann.

### **Hauptbahnhof**

Weiter wird auf den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 05.07.2006 i. S. „Hauptbahnhof – Ergebnis des Workshopverfahrens zur Überarbeitung der Wettbewerbsergebnisse ...“ hingewiesen. Bei den Anforderungen an die Überarbeitung der Architektentwürfe waren die neue S-Bahn-Station in Tieflage nach aktuellem Planungsstand mit dem Nukleus als Erschließungskern sowie weitere Detailvorgaben zur bestmöglichen Erschließung und Höhenüberwindung zu berücksichtigen. Die Auslober des Wettbewerbs, die DB Station&Service AG, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie sowie das Planungsreferat haben als Grundlage für eine mögliche Realisierung eine eindeutige Empfehlung für das Architektenteam Auer + Weber + Architekten aus München ausgesprochen und eine Empfehlung zur Abfolge der Baustufen abgegeben. Der Stadtrat hat mit einer Ergänzung beschlossen, den Entwurf der Architekten der weiteren Planung (Fortschreibung Masterplan, Bebauungsplan, Stellungnahmen zur Planfeststellung zum Hauptempfangsgebäude) zugrunde zu legen. Wie und wann die DB AG das Projekt realisiert, ist jedoch offengeblieben. Für den Fall, dass die Bahn sich nicht zu einem Neubau entschließen kann, sind zur Sicherung der verkehrlichen Erschließung innerhalb und außerhalb des Empfangsgebäudes und der Steuerung einer verträglichen Nutzungsentwicklung planungssichernde Maßnahmen zu ergreifen. Der Stadtrat ist über den Fortgang der Verhandlungen zwischen Freistaat Bayern und Bahn (Förderung von Erschließungsmaßnahmen in Verbindung mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke) entsprechend zu informieren. Weiter wurde das Planungsreferat u. a. beauftragt, im Benehmen mit dem Baureferat mit der DB AG eine Planungsvereinbarung zu treffen, in der der weitere Umgang mit den städtischen Flächen und die künftigen Fahrradstellmöglichkeiten (Fahrradparkhaus an der Arnulfstraße) geregelt werden sowie ein verbindliches Baustellen- und Realisierungskonzept festzulegen. Dabei ist die diesbezügliche Inanspruchnahme der städtischen Flächen so gering und ihre Nutzungsdauer so kurz wie möglich zu halten. Die Baumaßnahmen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, für das Hauptempfangsgebäude sowie gegebenenfalls für die Magnetschwebbahn sind entsprechend zu koordinieren, soweit zeitliche Überschneidungen erfolgen. Dies gilt auch für den Baustellenverkehr dieser Projekte (s. auch Ziffer 1.5 – Baulogistik-Gesamtkonzept).

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan zum Hauptbahnhof-Empfangsgebäude wird derzeit vom Planungsreferat vorbereitet.

[Zur aktuellen Entwicklung i.S. Neubau des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes s. Ausführungen zur Stellungnahme des Bezirksausschusses 1 - Seite 55.]

### **Planänderungen und Planergänzungen**

Aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und weiterer Planoptimierungen können sich Planänderungen bzw. Planergänzungen ergeben, die evtl. auch noch nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beantragt und vom Eisenbahn-Bundesamt (nach Änderungsverfahren, unter bestimmten Voraussetzungen nach Durchführung eines vereinfachten Verfahrens nach AEG) verfügt werden können, wie dies bei derartigen Großprojekten der Regelfall ist.

## **1.2 Planfeststellungsabschnitt 2 München Mitte – Karlsplatz bis Isar mit Haltepunkt Marienhof**

### **Gesamtstädtische Stellungnahme**

Die Planfeststellungsunterlagen der DB ProjektBau GmbH wurden in der Zeit vom 18.07.2005 bis 18.08.2005 im Stadtmuseum öffentlich ausgelegt; die Einwendungsfrist lief am 01.09.2005 ab. Die grundsätzlich zustimmende Stellungnahme der Landeshauptstadt München gemäß **Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses als Ferien-senat vom 24.08.2005** wurde der Regierung von Oberbayern fristgerecht zugestellt. Gespräche mit dem Ziel einer Verbesserung der Baulogistik zusammen mit Verbandsvertretern wurden noch im September 2005 aufgenommen. Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern hat am 03.11.2005 gemeinsam mit der Projektträgerin eine Informationsveranstaltung für betroffene Gewerbetreibende durchgeführt.

### **Erörterung der Einwendungen**

Die Erörterung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen unter Leitung der Regierung von Oberbayern erfolgte vom 09.01.2006 bis 20.01.2006. Vom Planungsreferat wurden auf der Basis der gesamtstädtischen Stellungnahme und unter Würdigung der Er widerung des Vorhabensträgers sowie der Ergebnisse gemeinsamer Besprechungen zusammen mit den weiter beteiligten Referaten die Interessen der Landeshauptstadt München im Erörterungstermin am 09.01.2006 vertreten. Eine Reihe von Einwendungen und Forderungen konnte (insbesondere durch entsprechende Darlegungen und Zusagen der Projektträgerin) bereits erledigt werden. Über letztendlich verbleibende Einwendungen und Forderungen (z. B. zur Baulogistik, zum Immissionsschutz und zum Naturschutz) wird das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zu entscheiden haben (hinsichtlich eines Baulogistik-Gesamtkonzeptes s. Ziffer 1.5 des Vortrags).

### **Wettbewerb zur künftigen Gestaltung des Marienhofs**

Mit der einstimmigen Entscheidung zur Vergabe des 1. Preises in der Preisgerichtssitzung am 01.06.2006 wurde der Entwurf bbz Landschaftsarchitekten/atelier pk Berlin ausgezeichnet, der auf lange Sicht eine tragfähige Lösung für diesen bedeutungsvollen zentralen Ort der Münchner Innenstadt gewährleisten kann. Dem Preisgericht gehörten im Hinblick auf die Planungen für den Haltepunkt Marienhof der 2. S-Bahn-Stammstrecke auch Vertreter der DB AG an, wodurch die grundsätzliche Kompatibilität der Planungen weitgehend sichergestellt werden konnte. Die Ausstellung zum Wettbewerb fand in der Zeit vom 26.06. bis 07.07.2006 in der Halle des Technischen Rathauses statt. Das Baureferat hat den Stadtrat bereits mit den Wettbewerbsergebnissen befasst. Der Bauausschuss vom 16.01.2007 hat das Ergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen und das Baureferat beauftragt, den Projektauftrag herbeizuführen, die Vorplanung zu erstellen und sämtliche notwendige Untersuchungen anzustellen, um alle kostenrelevanten Fragen, Empfehlungen des Preisgerichts und Schnittstellen mit der Planung der DB AG zu klären. Der "Planungsumgriff für die Neugestaltung des Marienhofs wird um den südlichen Abschnitt

der Dienerstraße zwischen Landschaftsstraße und Marienplatz erweitert“ – gemäß dem Beschluss „Perspektive München – Leitlinien für die Münchner Innenstadt“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 05.10.2006. Außerdem wurde das Baureferat beauftragt, die vorgeschlagene provisorische Begrünung bis zum Beginn der Bauarbeiten für die Station Marienhof der 2. S-Bahn-Stammstrecke herzustellen.

Die noch offenen bzw. weiter klärungsbedürftigen Punkte aus der Gesamtstädtischen Stellungnahme zur 2. S-Bahn-Stammstrecke PFA 2 München Mitte (z. B. zusätzliche Notausgänge, Entrauchungskamin/Gitterrost) sowie einige von der SWM GmbH/MVG aufgezeigte Problempunkte sollen dann im Rahmen der Vorplanungs- und Entwurfserarbeitung für die künftige Gestaltung des Marienhofs behandelt werden. Auch ist die Notwendigkeit sowie stadträumliche Verträglichkeit einer von der DB in die Diskussion eingebrachte Überdachung für die Treppenzugänge zu prüfen. Ein weiteres Thema sind die möglichen Überdeckungshöhen der unterirdischen Bauwerke, die überprüft und ggf. angepasst werden müssen, um das Baumkarree realisieren zu können.

Mittlerweile hat das Baureferat für die Bearbeitung des Projektes „Neugestaltung des Marienhofes und der angrenzenden Straßen“ die erforderlichen organisatorischen Maßnahmen getroffen (Gesamt-Projektleitung Baureferat – Gartenbau, Festlegung der Teilprojektleitungen und Projektbeteiligten unter Einbindung der beteiligten Referate und der SWM GmbH/MVG sowie der DB ProjektBau GmbH/DB Station&Service AG) und einleitenden Schritte (mit Auftaktgespräch am 19.03.2007) unternommen. Der Planungsbeginn zu diesem Zeitpunkt war notwendig, damit die bereits zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke noch im Zuge einer Tektur geändert werden können, sofern dies aus Gründen der Kompatibilität der Planentwürfe notwendig ist.

### **Bauweise/Baulogistik Haltepunkt Marienhof**

Ein von einer Rechtsanwaltskanzlei, die zahlreiche Anlieger im Bereich der vorgesehenen Baustelle am Marienhof vertritt, bei einem Ingenieurbüro in Auftrag gegebenes Gutachten wurde von City-Partner München e.V. der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt. Inwieweit die (nach Abschluss der Anhörung eingebrachten) Vorschläge zur Änderung der Bauweise und der Ausführung vom 21.07.2006 im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden, liegt in der Entscheidung der Regierung von Oberbayern. Bisher hat das Planungsreferat keine Hinweise, dass die beantragte erneute Erörterung durchgeführt werden soll.

Eine Durchsicht seitens der Stadtverwaltung mit Behandlung im Koordinierungskreis hat zu dem Ergebnis geführt, dass die Vorschläge der Gutachter zahlreiche Fragen und Probleme in zeitlicher und technischer Hinsicht aufwerfen (wie etwa Bauzeitplanung Haltepunkt Marienhof, Abhängigkeiten beim Schildvortrieb, Problem permanenter Wasserhaltung, schwieriger und zeitaufwändiger bergmännischer Vortrieb von unten nach oben).

### **Planänderungen und Planergänzungen**

Aufgrund noch notwendiger Klärungen und Entscheidungen in Detailfragen bzw. aus der vorstehend dargelegten weiteren Entwicklung, insbesondere der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses für den Marienhof, können sich Planänderungen bzw. Planergänzungen ergeben, die evtl. noch vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eingebracht, ggf. aber auch nach seinem Erlass beantragt und vom Eisenbahn-Bundesamt (nach Änderungsverfahren, unter bestimmten Voraussetzungen nach Durchführung eines vereinfachten Verfahrens nach AEG) verfügt werden können.

## **1.3 Planfeststellungsabschnitt 3 München Ost – Isar bis Ostbahnhof/Leuchtenbergring**

### **Gesamtstädtische Stellungnahme**

Die Planfeststellungsunterlagen der DB ProjektBau GmbH lagen in der Zeit vom 19.09.2005 bis 19.10.2005 im Stadtmuseum öffentlich aus; die Einwendungsfrist lief am

02.11.2005 ab. Die grundsätzlich zustimmende Stellungnahme der Landeshauptstadt München wurde von der **Vollversammlung des Stadtrates vom 26.10.2005** beschlossen und vom Planungsreferat fristgerecht bei der Regierung von Oberbayern abgegeben.

### **Erörterung der Einwendungen**

Die Erörterung der von Bürgerinnen, Bürgern und Firmen oder ihren Vertretungen im Anhörungsverfahren erhobenen besonders zahlreichen Einwendungen und Forderungen, der Einwendungen öffentlicher Stellen sowie der Behördenstellungen unter Leitung der Regierung von Oberbayern fand in der Zeit vom 15.05.2006 bis 01.06.2006 statt.

Die Erörterung der städtischen Stellungnahme mit den darin dargelegten Bedenken, Forderungen, Anregungen und Hinweisen erfolgte am 15.05.2006. Vom Planungsreferat wurden auf der Basis der Gesamtstädtischen Stellungnahme und unter Würdigung der Erwiderung des Vorhabensträgers sowie der Ergebnisse gemeinsamer Besprechungen zusammen mit den weiter beteiligten Referaten die Interessen der Landeshauptstadt München vertreten.

Da sich seit der Stadtratsbefassung einige neue bzw. ergänzende Aspekte ergeben hatten, wurden vom Planungsreferat ergänzende Einwendungen abgegeben:

- Genereller Vorbehalt im Falle der Nichtaufrechterhaltung von Einwendungen, dass alle zwischen dem Vorhabensträger und der Landeshauptstadt München besprochenen Änderungen, Ergänzungen und Erklärungen auch Eingang in das Planfeststellungsverfahren finden.
- Forderung der Landeshauptstadt München, zu allen Jour-fixe-Besprechungen mit der Bauleitung der jeweiligen Bauleitung zur Abstimmung von Detailfragen im Zuge der Bauausführung eingeladen zu werden.
- Erklärung der Landeshauptstadt München zu Lichtsignalanlagen und zur Straßenbeleuchtung (zur Verkehrssicherungspflicht, zu Umbauten und Änderungen an elektrischen Verkehrssicherungseinrichtungen für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs, zur Kostentragung durch die DB als Verursacher).
- Ergänzung und Präzisierung einer Forderung zur Verschiebung des Rettungsschachtes RS 10.1 (Haidenauplatz Süd).

Eine Reihe von Einwendungen und Forderungen konnte (insbesondere durch entsprechende Darlegungen und Zusagen der Projektträgerin) bereits erledigt werden. Über letztendlich verbleibende Einwendungen und Forderungen wird das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zu entscheiden haben (hinsichtlich eines Bauleistungs-Gesamtkonzeptes s. Ziffer 1.5 des Vortrags).

Beim PFA 3 wurden für die städtischen Belange hinsichtlich der von der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (MGS) zum 01.01.2006 erworbenen Grundstücke im Bereich Einstein-/Seerieder-/Kirchenstraße („Sanierungsblock 49“ einschl. Einsteinstraße 42 – Kulturkeller „Einstein“) die von der MGS bereits erhobenen Einwendungen vorsorglich aufrechterhalten. Die Erörterung dieser Belange gemeinsam mit den Belangen der in diesem Verfahren als „privater Betroffener“ anzusehenden MGS für noch in deren Eigentum befindliche Immobilien in diesem Bereich erfolgte am 31.05.2006, wobei vom Planungsreferat eine schriftliche Erklärung in Ergänzung und Präzisierung des Einwendungsschriftsatzes der MGS unter Berücksichtigung der Gesamtstädtischen Stellungnahme übergeben wurde. Außerdem wurden vom Planungsreferat ergänzende Forderungen des Kulturreferates (auf der Basis einer Stellungnahme des Baureferates) zur Sicherung des Kulturkellers „Einstein“ vorgetragen. Die Expertisen von Gutachtern zu den Problembereichen Lärm/Erschütterungen, Hydrogeologie und Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) wurden formell in das Verfahren eingebracht.

### **Planänderungen und Planergänzungen**

Bei dem in die Planung der DB ProjektBau für den PFA 3 aufgenommenen Fußgänger-

steg über die Bahnanlagen mit behindertengerechtem Zugang zum S-Bahnhof Leuchtenbergring (als Tektur für die Planung des PFA 3A) hat sich mittlerweile die Notwendigkeit einer Planänderung ergeben (Anpassung an den städtebaulichen Entwurf für dieses Gebiet durch Drehung des Bauwerks). Für die Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke selbst ergeben sich dadurch voraussichtlich keine Auswirkungen. Hier wird dann gemeinsam mit dem Vorhabensträger der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu klären sein, wie die Tektur in Abhängigkeit von den Betroffenheiten mit möglichst geringem Aufwand und Zeitverlust eingebracht werden kann bzw. inwieweit eine nachträgliche Planänderung zweckmäßig ist. Entsprechende Überlegungen werden auch von der DB ProjektBau GmbH anzustellen sein für Planänderungen, die aufgrund notwendiger Aktualisierungen oder der Berücksichtigung von Einwendungen durchzuführen sind (z. B. für den Bereich Haidenauplatz).

### **Bürgerversammlungen 2006/2007 sowie Informationsveranstaltung 2006**

Im Anschluss an die Erörterung der Gesamtstädtischen Stellungnahme fand am 15.05.2006 im vollbesetzten Saal des Hofbräukellers eine außerordentliche Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen zur Thematik „2. S-Bahn-Stammstrecke“ statt. Zu diversen Fragen aus dem Teilnehmerkreis wurde seitens des Planungsreferates zu den im Verfahren vertretenen städtischen Positionen auch unter Darlegung der Untersuchungsergebnisse zur 2. S-Bahn-Stammstrecke und zum S-Bahn-Südring vorgetragen, außerdem seitens der Vertreter des Vorhabensträgers DB ProjektBau GmbH zu Details der Planung. Auf die zahlreichen in dieser Bürgerversammlung beschlossenen Empfehlungen wird nachfolgend unter Ziffer 4 eingegangen.

Am 19.06.2006 fand auf Einladung des Schul- und Kultusreferates in der Hauptschule an der Wörthstraße eine Informationsveranstaltung für die Leitungen der betroffenen Schulen und Kindertagesstätten, für Lehrkräfte und Elternbeiräte über die Auswirkungen während der Bauzeit der 2. S-Bahn-Stammstrecke in Haidhausen statt. Seitens des Projektträgers wurden die vorgesehenen Bauarbeiten und deren Auswirkungen erläutert und Fragen aus dem Publikum beantwortet. Diverse Fragen der Verkehrsordnung wurden mit dem Vertreter des Kreisverwaltungsreferates diskutiert. Seitens des Planungsreferates wurde auf die im Verfahren von der Landeshauptstadt München erhobenen Einwendungen und Forderungen hinsichtlich Immissionsschutz, Baulogistik, Schulwegsicherheit etc. hingewiesen. Vom Schul- und Kultusreferat wurde zugesagt, die betroffenen Einrichtungen nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich über die Entscheidungen zu unterrichten.

Die Planungen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke waren weiter ein Thema der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen, am 25.01.2007. Auch auf die hier beschlossene Empfehlung wird unter Ziffer 4.40 des Vortrags eingegangen.

## **1.4 Planfeststellungsabschnitt 3 A München Ost / Leuchtenbergring**

### **Gesamtstädtische Stellungnahme**

Die Planfeststellungsunterlagen der DB ProjektBau GmbH für im Bereich Leuchtenbergring/Ostbahnhof vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen (Abbruch und Neubau Bahnsteig im Bahnhofsteil Leuchtenbergring, Veränderung der Gleisanlagen, Neubau Elektronisches Stellwerk etc.) lagen in der Zeit vom 14.03.2005 bis 14.04.2005 im Stadtmuseum öffentlich aus; die Einwendungsfrist lief am 28.04.2005 ab. Die Abgabe der Gesamtstädtischen Stellungnahme durch das federführende Planungsreferat erfolgte fristgerecht am 25.04.2005.

### **Erörterung der Einwendungen**

Der Erörterungstermin bei der Regierung von Oberbayern hat am 29.07.2005 stattgefunden. Nach Vorlage einer gemäß den städtischen Forderungen und Hinweisen überarbeiteten Baulogistikkonzeption mit entsprechenden Plänen und einer neuen Grunderwerbspla-

nung durch die DB ProjektBau GmbH, die keine beeinträchtigenden Eingriffe in den Wertstoff- und Betriebshof an der Truderinger Straße mehr vorsieht, konnten die dahingehenden Einwände nach detaillierter Überprüfung zurückgezogen werden. Auch wurde eine Landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) vorgelegt, so dass lediglich noch ein Disens hinsichtlich der Einwertung der betroffenen Flächen und damit der erforderlichen Ausgleichsflächen bestand. Weiter wurde eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung vorgenommen. Die von der Landeshauptstadt München eingeforderte Nachbaubarkeit des in der Vorplanung und der Nutzen-Kosten-Untersuchung enthaltenen dritten Inselbahnsteigs am Leuchtenbergring wurde von der DB ProjektBau GmbH im Erörterungstermin anhand von Plänen nachgewiesen. Die Nachbaubarkeit ist somit auch ohne Verschiebung des nördlichen Fußgängerstegzugangs möglich.

### **Planfeststellungsbeschluss**

Der Planfeststellungsbeschluss wurde vom Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle München am 30.05.2006 erlassen. Der Beschluss mit Rechtsbehelfsbelehrung wurde vom Planungsreferat zusammen mit dem festgestellten Plan in der Zeit vom 16.06.2006 bis 29.06.2006 im Stadtmuseum öffentlich ausgelegt. Er wurde außerdem vom Planungsreferat den Fraktionen und weiteren Mitgliedern des Stadtrates, den betroffenen Bezirksausschüssen sowie allen beteiligten Referaten und Dienststellen zur Kenntnis gebracht.

Die von der Landeshauptstadt München im Anhörungsverfahren vorgebrachten Forderungen, Anregungen und Hinweise sind weitgehend durch entsprechende Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Hinweise der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, die mit der DB ProjektBau GmbH abgesprochenen v. g. Planänderungen und Planergänzungen sind in der letztendlich festgestellten Planung enthalten. Die Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Planungsreferat und die beteiligten Referate und Dienststellen ergab keine Hinweise, dass erhebliche Belange der Landeshauptstadt München nicht berücksichtigt worden seien. Lediglich der im Verfahren geltend gemachte Anspruch auf Lärmvorsorge, Erschütterungsschutz und EMV für das Gebiet nördlich der Bahnanlagen (Bebauungsplan mit Grünordnung – Aufstellungsbeschluss vom 28.07.2004) war vom Eisenbahn-Bundesamt zurückgewiesen worden, da es sich hierbei um eine nicht hinreichend konkretisierte Planung handele. Hinsichtlich der streitigen fachlichen Einwertung betroffener Ruderalfluren im Gleisbereich hat das Eisenbahn-Bundesamt eine Entscheidung nicht für erforderlich gehalten, da im konkreten Fall keine Auswirkungen auf das Ausgleichserfordernis bestünden.

### **Planänderungen und Planergänzungen**

Für den in der Planung der Vorwegmaßnahmen noch nicht enthaltenen Fußgängersteg über die Bahnanlagen erfolgte eine Tektur durch Aufnahme dieser städtischen Planung durch die DB ProjektBau GmbH in die Planfeststellungsunterlagen für den PFA 3 München Ost (s. Ziffer 1.3).

## **1.5 Baulogistik-Gesamtkonzept für die 2. S-Bahn-Stammstrecke**

Die DB ProjektBau GmbH hat (nach einer Präsentation des Vorentwurfs beim Vorhabenträger im September 2006) im Oktober 2006 den Entwurf einer in den Gesamtstädtischen Stellungnahmen zu den Planfeststellungsabschnitten 1, 2 und 3 geforderten Gesamtplanung für die Lkw- und Gleistransporte im Stadtgebiet vorgelegt. Ziel ist insbesondere die Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen der Gesamtmaßnahme auf das Straßennetz der Landeshauptstadt München. Das Konzept enthält

- Erläuterungen zur Baulogistik allgemein, zu den durchgeführten Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen auf das Straßennetz und deren Gesamtergebnis.
- Übersichtsplan mit Fahrrouten auf der Straße von und zu den Baustellen
- Übersichtsplan mit Fahrrouten von und zur Startbaugrube West auf der Schiene;
- Darstellung der Massentransporte gesamt;

- Darstellung des zeitlichen Verlaufs und Verkehrsaufkommens der Einzelbaustellen;
- Ganglinien Aushubsverkehr, Versorgungsverkehr, Gesamtverkehrsaufkommen;
- diverse Verkehrsbelastungspläne;
- Plan Gesamtbaulogistik Hauptbahnhof (mit Magnetschwebebahn).

Allerdings sind derzeit noch keine exakten Angaben über den Versorgungsverkehr (von woher erfolgt Anlieferung der Baumaterialien zu den einzelnen Baustellen) möglich. Zu-  
mindest auf die vorgesehenen Routen innerhalb des Mittleren Ringes sind hier allerdings  
keine Auswirkungen zu erwarten.

Nach näherer Prüfung durch die Stadtverwaltung (Baureferat, Kreisverwaltungsreferat,  
Referat für Gesundheit und Umwelt und Planungsreferat) und Behandlung im Koordinie-  
rungskreis konnte dem Gesamtlogistikkonzept grundsätzlich zugestimmt werden bei Be-  
rücksichtigung verschiedener Maßgaben und Forderungen und entsprechende Zusiche-  
rungen durch den Vorhabensträger bzw. dahingehende Nebenbestimmungen im Planfest-  
stellungsbeschluss:

- Präzisierung, Ergänzung und Fortschreibung der Auswirkungen auf das Straßennetz im  
Zuge der detaillierten Bauvorbereitungsplanung sowie weiter im Verlauf der  
Bauabwicklung (verkehrstechnische Untersuchung der Routen und Knoten etc.)
- Erstellung detaillierter Pläne mit Routen-, Belastungs- und Zeitangaben etc. für die  
besonders kritischen Bereiche aller Planungsabschnitte (beim Hauptbahnhof in  
Abstimmung mit der Planung für die Magnetschwebebahnstation und ggf. den Neubau  
des Empfangsgebäudes) – auch zur Information von Stadtrat, Bezirksausschüssen und  
Anliegern;
- Berücksichtigung der Belange umweltverträglicher Mobilität („Staubminderungsplan“);
- Koordinierung mit weiteren Großbauvorhaben.

Das Fazit der vorliegenden Untersuchungen, wonach aufgrund des Baustellenverkehrs in-  
folge der 2. S-Bahn-Stammstrecke keine Behinderungen des Straßenverkehrs oder der  
befahrenen Knoten zu erwarten ist, ist bisher noch nicht hinreichend belegt bzw. aufgrund  
der Datenlagen noch nicht belegbar und muss durch die genannten detaillierten verkehrs-  
technischen Untersuchungen nachgewiesen werden.

Von der Verkehrsordnungsbehörde (Kreisverwaltungsreferat HA III Straßenverkehr) ins-  
besondere begrüßt wurden der Verzicht auf Baustellenverkehr zwischen Bahnhofplatz  
und Marienhof (lediglich mit Ausnahme der genehmigungspflichtigen Fahrten mit Lang-  
fahrzeugen zum Marienhof), die Abwicklung des innerstädtischen Lkw-Verkehrs über den  
nördlichen Mittleren Ring mit kurzwegiger Anbindung des Bereichs Hauptbahnhof an den  
Mittleren Ring West und des Bereich zwischen Marienhof und Haidhausen an den Mittele-  
ren Ring Ost sowie die Anbindung des Strassergeländes und des Hüllgrabens (Bereitstel-  
lungsflächen) über geeignete Routen.

Mit dem von der DB ProjektBau GmbH im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vor-  
gelegten Baulogistik-Gesamtkonzept in Verbindung mit den vorgenannten künftigen Präzi-  
sierungen, Ergänzungen und Fortschreibungen werden wichtige Grundlagen für eine  
stadtverkehrs- und umweltverträgliche Abwicklung des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke  
geschaffen. Den Forderungen in den Gesamtstädtischen Stellungnahmen wird damit so-  
weit derzeit möglich Rechnung getragen.

Das Gesamtkonzept wird möglichst bald den betroffenen Bezirksausschüssen und dem  
Stadtrat bekannt gegeben, wenn die überarbeitete Version vorliegt, wie sie vom Vorha-  
bensträger der Regierung von Oberbayern und dem Eisenbahn-Bundesamt unterbreitet  
werden soll. Für den Fall, dass einer Stufenplanung für die Realisierung der 2. S-Bahn-  
Stammstrecke näher getreten werden sollte (s. Ausführungen unter Ziffer 2.1), müsste al-  
lerdings eine weitreichende Überarbeitung und Neuabstimmung erfolgen.

## 1.6 Sonstige Planungen und Verfahren

## Netzergänzende Maßnahmen

Im Zusammenhang mit der Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke sind zur Umsetzung der Betriebsprogramme weitere netzergänzende Maßnahmen notwendig. Diese wurden nach aktuellem Stand im städtischen Arbeitskreis ÖV am 13.02.2007 vorgestellt. Im Stadtgebiet München sind dies die **linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) in den Bereichen östlich Leuchtenbergring und westlich Pasing**, der **Ausbau des Betriebswerkes Steinhausen** (II. Baustufe) und der Bau eines **2. Gleises Giesing – Perlach**. Hierfür werden gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden; nähere zeitliche Angaben sind allerdings noch nicht möglich.

Für die Umsetzung des künftigen Betriebskonzeptes stehen nach wie vor grundsätzlich die beiden Planfälle Mitfall 1 (10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit - HVZ) und Mitfall 2 (15-Minuten-Grundtakt mit Express-S-Bahn-System) zur Verfügung. Auch wenn der Mitfall 2 weiterhin favorisiert wird, so ist die Realisierung auch von der weiteren Entwicklung der Regionalisierungsmittel abhängig. Vor diesem Hintergrund werden die Betriebskonzepte derzeit im Auftrag der Bayerische Eisenbahngesellschaft optimiert.

### S-Bahn-Haltepunkt Friedenheimer Brücke

Der neue S-Bahn-Haltepunkt Friedenheimer Brücke an der bestehenden Stammstrecke ist in den Planfeststellungsunterlagen für den PFA 1 München West nachrichtlich enthalten. Für diesen von der Landeshauptstadt München seit Jahren geforderten und für die ÖV-Erschließung der Wohn- und Gewerbestandorte des städtebaulichen Entwicklungsprojektes „Neue Münchner Adressen“ (insbesondere Bebauungsplan Nr. 1926 „Birketweg“) dringend benötigten Haltepunkt wurde das Planfeststellungsverfahren von der Regierung von Oberbayern im Februar 2006 eingeleitet. Die weitgehend positiven Stellungnahmen der Landeshauptstadt München mit verschiedenen Forderungen, Anregungen und Hinweisen wurde am 31.07.2006 erörtert.

Zu einer nach weiteren Stellungnahmen und diversen Verhandlungen vorgelegten 1. Planänderung wurde im Rahmen des vereinfachten Anhörungsverfahrens mit Schreiben des Planungsreferates vom 01.12.2006 Stellung genommen. Der überarbeiteten Planung konnte grundsätzlich zugestimmt werden; es mussten lediglich noch einige fachliche Anforderungen und Hinweise formuliert werden, die zur Aktualisierung und Optimierung bzw. zur Ausräumung evtl. Bedenken und Klärung fachlicher Fragen im Interesse des angestrebten baldigen Verfahrensabschlusses beitragen sollen (zu: Fahrradabstellanlage, Bushaltestelle, Entwässerung, Brandschutz und Rettungskonzept, Arten- und Biotopschutz/Grünplanung, Bauzeiten und Baudurchführung, Baustellenverkehr und Baustelleneinrichtungsflächen einschl. Belange City-Logistik-Zentrum - CLZ).

Aufgrund der anstehenden Brückensanierung und des voraussichtlich gleichzeitigen Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke sowie der Bebauung Birketweg ist hier ein besonders hoher Abstimmungsaufwand erforderlich. Die Inbetriebnahme des Haltepunktes wird 2009 (zum Fahrplanwechsel 2009/2010) angestrebt.

## 2. Ergänzende Informationen

### 2.1 Infrastrukturkosten, Nutzen-Kosten-Untersuchung, Finanzierung, Zeitplan

Nach allen dem Planungsreferat bekannten Aussagen hält der Freistaat Bayern an dem Vorhaben 2. S-Bahn-Stammstrecke fest und bemüht sich nachdrücklich um die Sicherstellung der Finanzierung.

Entsprechend einer Antwort von Herrn Staatsminister Erwin Huber vom 29.11.2006 auf eine mündliche Landtagsanfrage hat der Freistaat Bayern für den Bau der zweiten



Stammstrecke der Münchner S-Bahn Mittel beim Bund in Höhe von rd. 1,5 Mrd. € Gesamtkosten in der Kategorie C des GVFG-Bundesprogramms angemeldet und steht in dieser Sache in engem Kontakt mit dem Bund.

Bei einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft am 07.11.2006 wurden seitens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie Überlegungen angesprochen, das Projekt evtl. in Stufen zu realisieren. Sollte eine Realisierung in Baustufen konkret beabsichtigt sein, würde eine eingehende Abstimmung mit der Landeshauptstadt München insbesondere hinsichtlich evtl. betroffener Planungen (wie etwa Umweltverbundröhre – s.u.) erforderlich.

Das Planungsreferat hat sich mit Schreiben vom 11.10.2006 (Frage nach Baubeginn) und vom 16.01.2007 (unter Übersendung des Antrags A 03436 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 29.12.2006 – Anlage 22) an das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie gewandt. Mit Antwortschreiben vom 07.02.2007 an die Referentin hat das Ministerium dazu Folgendes mitgeteilt:

“ ...

Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für den Bau der zweiten Stammstrecke. Erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens werden die endgültigen Kosten des Vorhabens feststehen. Auf dieser Grundlage und nach Abschluss eines Bau- und Finanzierungsvertrages kann die DB dann Antrag auf Aufnahme in Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms stellen. Der Bau- und Finanzierungsvertrag wird derzeit überarbeitet.

Mit dem Bau der zweiten Stammstrecke kann erst begonnen werden, wenn nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens Baurecht vorliegt. Die Regierung von Oberbayern erarbeitet momentan ihre Stellungnahme zum durchgeführten Anhörungsverfahren und leitet sie dann an das Eisenbahn-Bundesamt weiter. Erst wenn dieses seine Entscheidung getroffen hat und den Planfeststellungsbeschluss erlässt, können belastbar Aussagen zum weiteren Zeitplan getroffen werden.

Über die Finanzierung des zweiten Tunnels ist das StMWIVT in intensiven Verhandlungen mit der DB AG. Eine Finanzierung aus Nahverkehrsmitteln ist nur möglich, wenn das Projekt in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung positiv abschneidet. Diese Untersuchung wird derzeit überarbeitet. Mit ersten Ergebnissen rechnen wir im Frühsommer dieses Jahres.

...“

Zu Pressemeldungen Mitte März 2007: Aussagen von DB-Vorstand Herrn Dr. Otto Wiesheu hinsichtlich einer „abgespeckten“ Version der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit rd. 1 Mrd. € Kosten bzw. eines Stufenmodells als Grundlage eines zu verhandelnden Finanzierungsvereinbarungsentwurfs wurden seitens des Staatsministeriums nicht bestätigt.

Erkenntnisse, dass eine reduzierte Lösung bzw. eine stufenweise Realisierung des Vorhabens tatsächlich angestrebt werde, liegen dem Planungsreferat nicht vor.

Auch wenn dahingehende Überlegungen oder Überprüfungen legitim wären, so könnten jedoch absehbare negative Auswirkungen wie etwa eine erhebliche Verringerung des verkehrlichen Wertes oder eine deutliche Verlängerung der Gesamtbauzeit aus städtischer Sicht die insgesamt für das Vorhaben gegebene hohe Akzeptanz gefährden. Wie eingangs des Vortrags bereits erwähnt, geht das Planungsreferat davon aus, dass das Vorhaben nach jetziger Planung weiterverfolgt wird, die laufenden Verfahren sukzessive 2007/2008 abgeschlossen und währenddessen die Finanzierungsfragen geklärt werden können. Der Baubeginn ist nach derzeitiger Einschätzung erst 2008 zu erwarten.

Mit einer Verschiebung des zunächst noch für 2007 anvisierten Baubeginns der 2. S-Bahn-Stammstrecke insgesamt bzw. des PFA 1 West als letzten in das Verfahren gegangenen Abschnitt verzögert sich auch die Realisierung der Umweltverbundröhre (UVR) entsprechend. Diese bedeutsame Maßnahme der Landeshauptstadt München – Bedarfs- und Konzeptgenehmigung mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom

27.07.2005 - ist in vielfältiger Hinsicht mit dem Umbau des Bahnhof Laim verknüpft und wurde wegen dieser gegenseitigen Abhängigkeiten in das Planfeststellungsverfahren für die 2. S-Bahn-Stammstrecke mit aufgenommen. Im Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2006 – 2010 ist die UVR ab 2006 mit Raten bis 2010 (Hauptraten ab 2007) in Investitionsliste 1 eingestellt.

Weiter betroffen sind z. B. geplante Fußgängerstege und die endgültige Wiederherstellung des Marienhofs (s. auch Vortragspunkt 4.39).

## 2.2 Verkehrliche Auswirkungen auf die städtischen Verkehrsmittel

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.05.2004 wurden die SWM GmbH/MVG gebeten, mögliche Konsequenzen auf die Angebotsgestaltung der Betriebszweige U-Bahn, Tram und Bus durch eine Taktumstellung bei der S-Bahn im Planfall Express-S-Bahn (Mitfall 2), sowie die Folgen auf die Auslastung der U-Bahn in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, der MVV GmbH und dem Gutachter (Intraplan) in beiden Planfällen vertiefend aufzuzeigen. Hierzu kann vorläufig lediglich Folgendes mitgeteilt werden:

Die alternativen Betriebskonzepte für die 2. S-Bahn-Stammstrecke sind in den Planfeststellungsunterlagen zwar nachrichtlich dargestellt und sind Grundlage der Planrechtfertigung. Sie sind aber nicht Gegenstand der Planfeststellungsentscheidung und unterliegen auch ständigen Weiterentwicklungen.

Vor diesem Hintergrund ist eine qualifizierte Durchführung der bereits im Beschluss vom Mai 2004 angesprochenen Untersuchung erst möglich, wenn nur noch ein verfestigtes Betriebskonzept vorliegt. Über die Untersuchungsergebnisse wird dann zu gegebener Zeit berichtet werden.

## 2.3 Resolutionen des Regionalen Planungsverbandes München

Nach einer entsprechenden Beschlussfassung in der Sitzung des Planungsausschusses des Regionalen Planungsverbandes München am 04.04.2006 hat nunmehr auch die **Verbandsversammlung des Regionalen Planungsverbandes München** am 05.12.2006 folgende Resolution für die 2. S-Bahn-Stammstrecke beschlossen (mit Ergänzung letzter Satz):

“Der Regionale Planungsverband München **unterstützt die Planungen zum Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke und fordert ihre baldige Realisierung.**

Die Realisierung dieser zweiten S-Bahn-Stammstrecke ist **unerlässlich für die Bewältigung des zukünftigen regionalen Verkehrs**. Die S-Bahn als Rückgrat des Regionalen ÖPNV hätte ohne den zweiten Tunnel keine Entwicklungsperspektive. Weitere Zunahmen von Arbeitsplätzen und Einwohnern in der prosperierenden Region München werden zu einem deutlichen Verkehrsanstieg in Stadt und Umland führen. Bis 2015 werden die Verkehre voraussichtlich um 20 % ansteigen. Die heutige Kapazität der Stammstrecke ist ausgereizt. Nur mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke kann die Münchner S-Bahn die kommenden Verkehrszuwächse aufnehmen.

Im Zusammenhang mit diesem Neubau müssen allerdings auch die **Schienenstrecken im Außenbereich entsprechend ertüchtigt** und wo nötig ergänzt werden. Nur dann kann sich eine mögliche Kapazitätserweiterung des Regionalen ÖPNV durch den zweiten Tunnel in der ganzen Region positiv auswirken.

Der Bau des zweiten Tunnels ermöglicht es unter anderem, einen flächendeckenden 10-

Minuten-Takt oder ein Expressbahnsystem einzuführen, das die normale S-Bahn überlagert. Beide der bisher diskutierten Modelle zeigen, dass mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke viele attraktive Optionen für ein neues Fahrplankonzept bestehen. Die Untersuchungen, welches Konzept oder welche Kombination aus beiden Konzepten den größten Nutzen für die Fahrgäste bringt, werden fortgeführt.

Diese **Attraktivitätssteigerung des Regionalen ÖPNV** auf dem S-Bahn-System ist notwendig, um wenigstens einen Teil des zusätzlichen Verkehrs in der Region München auf den ÖPNV zu bringen. Die jetzt schon durch Kfz-Verkehr hoch belasteten Stadt-Umlandbereiche werden von dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke profitieren.

Besondere Belastungen für Gemeinden und Städte im Zuge des Ausbaus sollen so weit wie möglich vermieden werden.“

Damit liegt nunmehr auch ein eindeutiges Votum aller Kommunen der Region München zugunsten der 2. S-Bahn-Stammstrecke vor.

In seinem Schreiben vom 18.01.2007 an den Vorsitzenden des Regionalen Planungsverband München begrüßte Herr Staatsminister Huber die Anerkennung der Notwendigkeit der Maßnahme und sicherte seinen weiteren tatkräftigen Einsatz für die Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Nach Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse wird das Planungsreferat jeweils umgehend gemeinsam mit den weiter beteiligten Referaten und Dienststellen die Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes – Außenstelle München überprüfen und vor allem mit den von der Landeshauptstadt München im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen, Anregungen und Hinweisen spiegeln. Über die Planfeststellungsbeschlüsse sowie die Ergebnisse der Überprüfungen werden der Stadtrat und die betroffenen Bezirksausschüsse so schnell wie möglich informiert werden. Erforderlichenfalls können verfahrensrechtliche Reaktionen vorgeschlagen werden.

Parallel wird das Planungsreferat nach öffentlicher Bekanntmachung den Planfeststellungsbeschluss und die festgestellten Planunterlagen des jeweiligen Abschnitts für die Dauer von zwei Wochen öffentlich auslegen.

**3.**

### **4. Anträge und Empfehlungen**

#### **4.1 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00225 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10**

**Moosach am 20.10.2005**

(Anlage 1)

-Verwendung des Aushubmaterials der neuen S-Bahn-Stammstrecke für die Errichtung eines Lärmschutzwalles auf der Nordseite der S-Bahn-Linie 1 Richtung Holledauer Straße (Antrag 6 Ziffer 4) -

Auf diese Empfehlung wurde bereits in der Vorlage zum Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.02.2006 zur Gesamtstädtischen Stellungnahme für den PFA 1 München West hingewiesen. Die DB ProjektBau GmbH hatte in ihrer Stellungnahme vom

04.01.2006 ausgeführt, dass die Aufschüttung eines Lärmschutzwalles als maßnahmen-nahe Verwertung des Aushubmaterials – bei bautechnischer Eignung – auch im vorrangigen Interesse des Vorhabensträgers ist. In diesem Sinne werden auch andere Vorhaben laufend auf ihren Bedarf und ihre speziellen Anforderungen an das Einbaumaterial abgefragt. Voraussetzung sei jedoch, dass diese Maßnahmen, in denen Aushubmaterial aus der 2. S-Bahn-Stammstrecke verwendet werden kann, eigenständig geplant und realisiert werden. Eine Planung und Realisierung zusätzlicher Maßnahmen bei anderen Vorhaben aus dem Budget der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist nach Aussage der DB ProjektBau GmbH nicht möglich.

Aus Sicht des Planungsreferates ist ergänzend Folgendes anzumerken.

Die Forderung ist im Gesamtzusammenhang mit der Bahnstrecke S 1 zu sehen. Derzeit sind nach den dem Planungsreferat vorliegenden Unterlagen zum Ausbau der Bahnstrecke für den angesprochenen Bereich keine Planungen der DB AG für Lärmschutzmaßnahmen bekannt.

Im Flächennutzungsplan sind die dortigen Flächen an der Bahnstrecke als „ökologische Vorrangfläche“ enthalten. Aufschüttungen z. B. für einen Lärmschuttwall wären insoweit als grundsätzlich problematisch anzusehen. Der Bereich liegt im Übrigen im Umgriff des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 904 vom 17.05.1972, wobei keine konkreten Planungen vorliegen.

Der Empfehlung E 00225 kann aus den darlegten Gründen nicht entsprochen werden.

#### **4. 2 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00246 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 10.11.2005** (Anlage 2)

- Verzicht auf den 2. S-Bahntunnel – stattdessen Ausbau „Südring“ (Ziffer 6 des Antrags) -

Wie bereits zum Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.02.2006 i. S. „. S-Bahn-Stammstrecke ... Planfeststellungsabschnitt 1 München West ...“ unter Ziffer 8 des Vortrages ausgeführt, konnte die Empfehlung E 00246 (ebenso wie die nachfolgend aufgeführten Empfehlungen E 00324, E 00325 und E 00326) bereits im Hinblick auf die geltende Beschlusslage des Stadtrates inhaltlich als behandelt angesehen werden, da sich die Landeshauptstadt München für die Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke ausgesprochen hat und das Vorhaben auch in den laufenden Planfeststellungsvorhaben unterstützt. Der Südring bleibt nach wie vor als Rückfalloption im Nahverkehrsplan und Verkehrsentwicklungsplan enthalten.

Zur Information der Bezirksausschüsse und der antragstellenden Bürgerinnen und Bürger wird dazu zusammenfassend aus Sicht der Stadtverwaltung nochmals Folgendes ausgeführt:

In Stadtratsbeschlüssen vom 24.10.2001 bzw. 19.05.2004 wurde nach einer vergleichenden Untersuchung S-Bahn-Südring/2. S-Bahn-Tunnel eine vertiefende Untersuchung des 2. S-Bahn-Tunnels und schließlich eine Unterstützung des Freistaates Bayern als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und der DB AG bei der Vorbereitung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens der **2. S-Bahn-Stammstrecke** befürwortet.

Die bereits bei den Voruntersuchungen erkennbaren Vorteile des 2. S-Bahntunnels waren insbesondere die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt, der höhere verkehrliche Nutzen, die geringeren Privateigentumseingriffe sowie weitere betriebliche Vorteile (kein Wenden der Züge am Ostbahnhof mehr). Die weiteren Untersuchungen haben ergeben, dass durch einen zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnel auch wesentliche verkehrliche Verbes-

serungen im S-Bahn-System (u. a. Störfallmanagement) verbunden mit einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr erreicht werden können. Der verkehrliche Hauptvorteil liegt dabei vor allem darin, dass sich die Fahrzeiten ins Stadtzentrum deutlich verkürzen. Gerade auch der neue Münchner Verkehrsentwicklungsplan (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2006) prognostiziert eine erhebliche Zunahme des Stadt-Umland-Verkehrs. Eine spürbare Entlastung der Umwelt und der Straßen kann hier nur durch einen leistungsfähigen S-Bahn-Ausbau verwirklicht werden. Das Konzept mit Express-S-Bahnen und der 2. S-Bahn-Stammstrecke hat sich nach vielen Untersuchungen als das Erfolg versprechendste herausgestellt. Die letztendliche Entscheidung über das künftige Betriebskonzept wird allerdings erst in einigen Jahren nach weiterführenden Untersuchungen getroffen werden. Für den Fall, dass der als Alternative zur Magnetschwebebahn-Planung entwickelte Planungsvorschlag MünchenAirportExpress („MExpress“) wie von der Landeshauptstadt München gefordert aufgegriffen und vertiefend auf seine Machbarkeit überprüft wird, muss auch diese Verbesserungsmöglichkeit für die ÖV-Flughafenanbindung in die Untersuchungen mit einbezogen werden.

Die genannte vergleichende Untersuchung aus dem Jahr 2001 hatte zum Ergebnis, dass der **Ausbau des Südrings** gegenüber dem 2. S-Bahn-Tunnel wesentliche Nachteile aufweist (wie etwa hoher Zwang zum Umstieg auf die U-Bahn an dezentralen Stationen, geringerer verkehrlicher Nutzen, große betriebliche Nachteile wie das Wenden der Züge Richtung Giesing am Ostbahnhof, gravierende Eigentumseingriffe). Gemäß den Stadtratsbeschlüssen vom 24.10.2001 und 19.05.2004 ist der S-Bahn-Südring jedoch weiterhin planerisch offen zu halten.

Der immer wieder als Alternative zur 2. S-Bahn-Stammstrecke ins Spiel gebrachte „**City-Tunnel**“ erscheint nach Auffassung des Planungsreferates als Problemlösung nicht geeignet; ein evtl. Tunnel Hauptbahnhof - Ostbahnhof (Projekt „München 21“) zur Durchbindung von Fern- und Regionalverkehr muss aus Sicht einer vorausschauenden Stadtentwicklungsplanung und im Sinne einer für die Gesamtstadt bedeutsamen Zukunftsvorsorge offengehalten werden.

Die **Mitnutzung des M 21 Fern- und Regionalverkehrstunnels** war Gegenstand der Ergänzungsuntersuchung S-Bahn aus dem Jahre 2000. Die damalige Empfehlung lautete, die Planung nicht mehr weiterzuverfolgen, da die M 21-Anlagen bereits durch den Regional- und Fernverkehr ausgelastet wären. Die Mitnutzung des M 21-Tunnels wäre nur mit einer Linie im 20-Minuten-Takt und einem weiteren Zug/h in „befriedigender Betriebsqualität“ möglich. Im Störfall könnte der Tunnel lediglich von 4 weiteren Zügen/h bei ausreichender Betriebsqualität befahren werden. Mit der alleinigen Nutzung des M 21-Tunnels durch die S-Bahn würde somit die Option der Schaffung eines Durchgangsbahnhofes für den Fern- und Regionalverkehr in der Münchner Innenstadt endgültig aufgegeben. Darüber hinaus wären bei einer vertieften Planung die durch die M 21-Trassierung zu erwartenden erheblichen bautechnischen Eingriffe in den Bestand zu lösen (u. a.: Durchfahrung des U1/U2-Bauwerks am Hauptbahnhof im 2. und 3. UG; Abbruch am 2. UG Mathäser).

In den vom Stadtrat am 24.08.2005, 26.10.2005 und 16.02.2006 verabschiedeten Stellungnahmen der Landeshauptstadt München zu den Planfeststellungsverfahren für die Streckenabschnitte 2 München Mitte – Karlsplatz bis Isar mit Haltepunkt Marienhof, 3 München Ost – Isar bis Ostbahnhof/Leuchtenbergring und schließlich 1 München West – Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurde dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt mit der Maßgabe der Berücksichtigung von diversen Forderungen, Anregungen und Hinweisen. Schwerpunkte der von der Stadt vorgebrachten Einwendungen waren planerische/bautechnische Optimierungen und die Verbesserung des Immissionsschutzes mit dem Ziel, die Beeinträchtigungen der betroffenen Anlieger einschließlich Schulen und Kindergärten bei den Bauarbeiten und bei den Aus- und Baumaterialtransporten durch Lärm, Erschütterungen sowie Staub- und Feinstaubbelastung so gering wie möglich zu halten. Beim künftigen Betrieb müssen negative Auswirkungen z. B. durch Erschütterungen im Tunnelbereich oder elektromagnetische

Felder ausgeschlossen werden. Weiter wurden Forderungen zur Vermeidung lärmintensiver Bauarbeiten zur Nachtzeit, zur Verkehrs- und Schulwegsicherheit und nach Ersatzmaßnahmen für wegfallende Spielplätze erhoben. Die DB ProjektBau GmbH als Vorhabensträger ist aufgefordert, die Besorgnisse und Forderungen, wie sie auch in den zahlreichen Einwendungen privater Betroffener vorgetragen wurden, zu berücksichtigen und ggf. Planänderungen und Planergänzungen in die Wege zu leiten bzw. die Bauausführungsplanung entsprechend zu gestalten. Das Eisenbahn-Bundesamt wurde gebeten, im Planfeststellungsbeschluss weitreichende Schutzauflagen und die Einsetzung eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen als Immissionsschutzbeauftragten als ständigen Ansprechpartner zu verfügen.

Die von der DB ProjektBau GmbH zugesagte Rücksichtnahme auf die Anlieger durch geeignete Baumethoden und Bauabläufe sowie Schutzmaßnahmen und die nach aller Erfahrung strengen Auflagen des Eisenbahn-Bundesamtes, deren Einhaltung ständig zu kontrollieren sein wird, berechtigten zu der Annahme, dass die Beeinträchtigungen bei Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden können und beim künftigen Betrieb keine schädlichen Auswirkungen im Umfeld auftreten werden.

Auf die Bedeutung und Notwendigkeit der 2. S-Bahn-Stammstrecke und auf Alternativvorschläge wie Ausbau des S-Bahn-Südrings und „City-Tunnel“ wurde auch aus Sicht des Vorhabensträgers in der als Anlage 24 b beigefügten Stellungnahme der DB ProjektBau GmbH vom 30.06.2006 eingegangen.

Der Empfehlung E 00246 kann aus den dargelegten Gründen nicht entsprochen werden.

**4.3 Antrag Nr. 02-08 / A 02746 von Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor und Herrn Stadtrat Mario Schmidbauer vom 17.11.2005** (Anlage 3)  
- Anwohner-Tiefgarage über der S-Bahn-Röhre in der Kirchenstraße -

Der Antrag wurde mit Beschluss der Vollversammlung vom 16.02.2006 i. S. „2. S-Bahn-Stammstrecke ... Planfeststellungsabschnitt 1 München West ...“ aufgegriffen.

Gemäß diesem Antrag soll die Landeshauptstadt München mit der DB, die die zweite Stammstrecke in offener Bauweise in der Kirchenstraße plant, den Bau einer Tiefgarage über dem mit ausreichender Tiefe und Breite angelegten Aushub vereinbaren und dadurch verhindern, dass der aufwändig entstandene Graben wieder mit Kies zugeschüttet wird. Er wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.02.2006 i. S. „2. S-Bahn-Stammstrecke München ---- Planfeststellungsabschnitt 1 München West...“ aufgegriffen.

Wie in der Sitzung der referatsübergreifenden Lenkungsgruppe „Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ am 20.01.2006 besprochen wurde das Baureferat um Überprüfung der Möglichkeiten für eine Anwohner-Tiefgarage im Sinne des Antrags gebeten. Die Untersuchung des Baureferates hat zu folgendem Ergebnis geführt (Stellungnahme Baureferat vom 03.03.2006):

Die Kirchenstraße besitzt im fraglichen Bereich zwischen den Baukörpern der angrenzenden Wohnbebauung nur eine Breite von ca. 20 m. In diesem Bereich muss neben der zweigleisigen Tunnelröhre für die 2. S-Bahn-Stammstrecke mit einer Gesamtbreite von ca. 12 m auch noch ein Regenentlastungskanal mit einer Gesamtbreite von ca. 2,5 m und ein darüber liegender Abwasserkanal untergebracht werden. Weiterhin müssen Sparten wie Strom, Gas, Wasser usw. untergebracht werden. Da diese bestehenden Kanäle mit dem geplanten Tunnelbauwerk der 2. S-Bahn-Röhre kollidieren, müssen in einem ersten Bauabschnitt die beiden vorgenannten Kanalbauwerke in Seitenlage (auf Südseite der Kirchenstraße) verlegt werden, um danach den Bestand für

die Herstellung der 2. S-Bahnröhre abbrechen zu können. Dazu werden drei ca. 1,2 m breite, wegen der beengten Verhältnisse teilweise geneigt auszuführende Bohrpfehlwände als Baugrubenverbau erforderlich.

Wegen der Kanäle steht damit für ein TG-Bauwerk nur der Raum unmittelbar über dem S-Bahn-Tunnelbauwerk mit einer lichten Weite von ca. 10 m zur Verfügung.

Der S-Bahn-Tunnel steigt im fraglichen Bereich zwischen der Kreuzung Kirchen- / Flurstraße und dem Haidenauplatz mit einer Steigung von 2,4 % an, wobei die ursprüngliche Überdeckung von ca. 11,5 m bis nahezu auf null am Haidenauplatz abfällt.

Unter Berücksichtigung des für die Versorgung der anliegenden Gebäude freizuhaltenen Spartenraumes und der konstruktiv erforderlichen Deckendicke sowie der benötigten lichten Höhe von ca. 3 m für eine TG wäre daher eine zweigeschossige Tiefgarage nur im Westabschnitt auf einer Länge von ca. 130 m möglich. Eine eingeschossige TG-Ebene könnte auf eine Länge von knapp 250 m ausgebildet werden.

Wegen der geringen lichten Weite des möglichen Garagengeschosses von ca. 10 m könnten die Stellplätze entweder beidseitig längs oder einseitig schräg angeordnet werden, wobei eine Befahrung nur im Einbahnstraßensystem möglich wäre. Ohne Berücksichtigung von erforderlichen Rampen und Wendebereichen ergäbe sich unabhängig von der Anordnungsart der Stellplätze eine Anzahl von max. 100 Stellplätzen im ersten und weiteren 52 Stellplätzen im 2. Untergeschoss. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse könnten jedoch die notwendigen Zufahrtsrampen nur innerhalb des Garagenbauwerkes untergebracht werden.

Dies bedeutet, dass sich wegen der erforderlichen Rampenfläche bei einer zweigeschossigen Lösung die insgesamt max. Stellplatzanzahl auf 76, bei einer eingeschossigen Lösung die insgesamt max. Stellplatzanzahl auf 82 reduzieren würde.

Unabhängig davon wäre die erforderliche Situierung der Ein- und Ausfahrten, jeweils ca. 40 m lange Rampenbauwerke, im Straßenraum der Kirchenstraße aufgrund der zahlreichen Gebäudezufahrten und auch im Hinblick auf den Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen der Feuerwehr nicht möglich.

Eine alternative Anordnung der Rampe außerhalb des Baukörpers in Höhe der Lucile-Grahn-Straße, d.h. in einer städtischen Grünanlage, ist nicht möglich, da dies ein Wenden jeweils am Ende der Garagenanlage erfordern würde. Dies ist aber wegen der zu geringen lichten Breite des möglichen Tiefgaragenbauwerkes nicht möglich.

Da die Machbarkeit einer konventionellen Anwohner-Tiefgarage über der S-Bahn-Röhre in der Kirchenstraße an den technischen Rahmenbedingungen scheitert, erübrigt sich eine Kostenbewertung. Eine automatische Anwohner-Tiefgarage (vgl. Donnersbergerstraße) würde in jedem Fall die Kostenobergrenze von 30.000,-- € pro Stellplatz weit überschreiten, da alleine der Rohbau (ohne betriebstechnische Ausstattung) aufgrund der räumlichen Situation sehr hohe Kosten pro Stellplatz verursacht.

Aufgrund dieses Untersuchungsergebnisses kann dem Antrag A 02746 nicht entsprochen werden.

#### **4.4 Antrag Nr. 02-08 / A 02797 von Herrn Stadtrat Vinzenz Zöttl, Herrn Stadtrat Richard Quaas und Herrn Stadtrat Thomas Schmatz vom 15.12.2005**

- Zukunft des Marienhofes -

(Anlage 4)

Der Antrag wurde mit Beschluss der Vollversammlung vom 16.02.2006 i. S. „2. S-Bahn-Stammstrecke ... Planfeststellungsabschnitt 1 München West...“ aufgegriffen.

In diesem Antrag wird unter Hinweis auf den erheblichen Wertverlust für die Landeshauptstadt München und die Gestaltungsfreiheit künftiger Generationen gefordert, die Stadtverwaltung zu beauftragen bei der DB darauf hinzuwirken, dass im Zuge der Baumaßnahmen zur 2. S-Bahnröhre die Anlagen im Bereich Marienhof statisch so ausgelegt werden, dass eine maßvolle Bebauung des Marienhofes künftig möglich bleibt.

Der Antrag wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.02.2006 i. S. „2. S-Bahn-Stammstrecke München ---- Planfeststellungsabschnitt 1 München West...“ aufgegriffen.

Die Vorhabensträgerin wurde vom Planungsreferat um Stellungnahme hinsichtlich der technischen, kosten- und verfahrensmäßigen Möglichkeiten und erste Einschätzung der Realisierbarkeit gebeten. In ihrer Rückäußerung vom 31.01.2006 hat die DB ProjektBau GmbH dazu Folgendes mitgeteilt:

“Im Rahmen der Entwurfsplanung sind gemäß der Abstimmung mit der LH München folgende Annahmen für eine Belastung der Oberfläche zu Grunde gelegt:

- Erdauflast aus einer mittleren Überschüttung von 1,75 m: 35 kN/m<sup>2</sup>
- Gleichmäßig verteilte Verkehrslast auf der gesamten Fläche: 15 kN/m<sup>2</sup>

Diese Lastansätze wurden bei der Vordimensionierung des Tragwerks berücksichtigt. Die maßgebenden Elemente sind dabei die Deckenplatte Sperrgeschoss, insbesondere im frei überspannten Bereich des zentralen Erschließungsbereichs, sowie die lastabtragenden Stützen und die weiter unten liegenden lastweiterleitenden Bauteile.

Als Grundlage für eine genauere Untersuchung ist es erforderlich, die „maßvolle Bebauung“ näher zu definieren. Hinsichtlich der Berücksichtigung von Lasten aus einer Bebauung wäre deren Größe, Verteilung und Eintragungsbereich relevant.

Durch statisch-konstruktive Maßnahmen (Verstärkung der Bauteilabmessungen, Vorspannung von Decken bzw. Anpassung des Tragsystems) ist es grundsätzlich möglich, auf neue Anforderungen zu reagieren und diese in die Planung aufzunehmen. Entscheidend ist, dass entsprechende Einflüsse möglichst frühzeitig in den Planungsprozess eingebracht werden.

In terminlicher Hinsicht müssten die Anforderungen von Seiten der LH München innerhalb des Zeitrahmens für den Wettbewerb zur Oberflächengestaltung artikuliert und abgestimmt werden, andernfalls könnte es zu Verzögerungen im Planfeststellungsverfahren und bei der weiteren Planung des Haltepunkts Marienhof führen.

Die aus den neuen Anforderungen resultierenden Mehrkosten bei der Planung und der Ausführung müsste u. E. die LH München übernehmen, da sie aus verkehrlicher Sicht nicht begründbar und damit nicht zuwendungsfähig sind. ...“

Die Ergebnisse des Wettbewerbes zur künftigen Gestaltung des Marienhofes liegen nunmehr vor und wurden vom Stadtrat bestätigt (s. Ziffer 1.2). Die endgültige Neugestaltung kann nach Abschluss der Bauarbeiten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke erfolgen.

Die konkreten Verhandlungen mit der DB AG zu den betroffenen Grundstücken bleiben einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Dem Antrag A 02797 von Herrn Stadtrat Vinzenz Zöttl, Herrn Stadtrat Richard Quaas und Herrn Stadtrat Thomas Schmatz vom 15.12.2005 kann aus den dargelegten Gründen nicht entsprochen werden.

#### **4.5 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00324 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 02.02.2006** (Anlage 5 a)

- Zweite S-Bahn-Stammstrecke; Einstellung der Planungen; erneute Prüfung möglicher Alternativen -



und

- 4.6 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00325 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 02.02.2006** (Anlage 5 b)  
- Zweite S-Bahn-Stammstrecke; Stadtrat soll Alternativplanungen veranlassen -

und

- 4.7 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00326 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 02.02.2006** (Anlage 5 c)  
- S-Bahn-Tunnel; Zustimmung des Stadtrats widerrufen -

Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 4.2 zur Empfehlung E 00246 hingewiesen. Den Empfehlungen E 00324, E 00325 und E 00326 kann aus den genannten Gründen nicht entsprochen werden.

- 4.8 Antrag Nr. 02-08/B 00939 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.02.2006** (Anlage 6)  
- Zweiter S-Bahn-Tunnel ohne Südspange unter der Kirchenstraße -

Der Bezirksausschuss 05 hat vom Planungsreferat mit Schreiben vom 27.07.2006 Zwischenachricht zu diesem Antrag erhalten.

In diesem Antrag wird ein Verzicht auf den Nebenast der 2. S-Bahn-Stammstrecke vom Maximilianeum zum Leuchtenbergring gefordert. Die DB ProjektBau GmbH hat dazu in Ihrer Stellungnahme vom 10.05.2006 (s. Anlage 24 a) darauf hingewiesen, „dass die 2. S-Bahn-Stammstrecke zwei grundlegende Aufgaben zu erfüllen hat. Zum einen soll sie im Störfall auf der bestehenden Stammstrecke als Umleitungsstrecke dienen. Zum anderen muss sie für die prognostizierten verkehrlichen Entwicklungen entsprechende Freiheitsgrade bei der Gestaltung des zukünftigen S-Bahnnetzes ermöglichen. In diesem Punkt ist es unverzichtbar, dass aus der 2. S-Bahn-Stammstrecke heraus auch direkt die Station Leuchtenbergring und die östlichen Linienaußenäste angefahren werden können. Die DB ProjektBau GmbH hat weiter ausgeführt, dass besonders im Störfall der Nebenast zum Leuchtenbergring an Bedeutung gewinnt, da der Ostbahnhof umfangreiche betriebliche und verkehrliche Aufgaben während eines Störfalles auf der bestehenden Stammstrecke zu übernehmen hat. So müssen z. B. S-Bahnen wenden, bereit- und weggestellt werden, gestörte Züge aus der Stammstrecke müssen behandelt werden und der Betrieb Richtung Giesing ist sicherzustellen. Mit dem Streckenast zum Leuchtenbergring kann die 2. S-Bahn-Stammstrecke gewährleisten, dass von allen Linienaußenästen die Münchner Innenstadt erreichbar bleibt. Ohne diesen Ast könnten im Störfall die S-Bahnlinien zum Flughafen, nach Erding und nach Ebersberg sowie zahlreiche westliche S-Bahnlinien nicht in die Innenstadt geführt werden.

Auch für die Entwicklung des S-Bahnnetzes ist nach Darlegung des Vorhabensträgers der Streckenast zum Leuchtenbergring von großer Bedeutung. Mit dem weiteren Ausbau der S-Bahn sind zusätzliche Taktverdichtungen geplant. So ist z. B. nach dem Ausbau zwischen Pasing und Buchenau ein noch attraktiverer Takt vorgesehen. Auch aus Richtung Tutzing und langfristig gesehen aus Richtung Freising sind zusätzliche S-Bahnen ange-

dacht. Diese Züge müssen über die 2. S-Bahn-Stammstrecke zum Leuchtenbergring verkehren, da weder die bestehende Stammstrecke noch der Ostbahnhof die dafür notwendigen Kapazitäten aufweisen. In der Summe der mittel- und langfristigen Entwicklung können auf dem Streckenast zum Leuchtenbergring bis zu 12 Züge je Richtung und Stunde verkehren.

Ohne den Ast zum Leuchtenbergring würden die Investitionskosten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke geringer ausfallen. Jedoch würde auch der Nutzen der 2. S-Bahn-Stammstrecke deutlich sinken, so dass voraussichtlich kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis mehr für das Projekt zu erwarten wäre.“

Den Ausführungen wird aus Sicht des Planungsreferates vollinhaltlich beigeprlichtet. Ein Verzicht auf die Verbindungsspange Leuchtenbergring würden der originären Aufgabenstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke

- Rückfallmöglichkeit für den Störfall auf der bestehenden Stammstrecke und
  - Voraussetzung für den weiteren S-Bahn-Ausbau
- direkt widersprechen.

Dem Antrag B 00939 kann aus den dargelegten Gründen nicht entsprochen werden.

**4.9 Antrag Nr. 02-08 / B 00940 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05  
Au-Haidhausen vom 15.02.2006**

(Anlage 7)

- Zweite S-Bahn-Stammstrecke; Schutzmaßnahmen für Anwohner bei offener Bauweise -

Der Bezirksausschuss 05 hat vom Planungsreferat mit Schreiben vom 27.07.2006 Zwischenachricht zu diesen Antrag erhalten.

Im Antrag Nr. 02-08 / B 00940 werden Schutzmaßnahmen für die von der offenen Bauweise Betroffenen gefordert, wie das Aufstellen von Lärmschutzzelten, den Verzicht auf Nacharbeit, die auswärtige Unterbringung der direkten Anwohner während der Einbringung der Bohrpfähle, sowie die Unterbringung alter und kranker Menschen in ruhigen Ersatzwohnungen für die Dauer der Bohrpfahlerstellung in der gesamten Straße. Hierzu hat die DB ProjektBau GmbH in ihrer Stellungnahme vom 10.05.2006 (s. Anlage 24 a) Folgendes mitgeteilt:

“In der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 19.1 der Planfeststellungsunterlagen) hat der Fachgutachter auch die Geräuschsituation während der Bauphase für einige typische Konstellationen anhand der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) bestimmt und beurteilt. Bei der rein rechnerischen Abschätzung der Beurteilungspegel ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen wurde vielfach eine Überschreitung der Immissionswerte ermittelt. Soweit die Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A) überschreiten („Eingreifwert“), hält der Fachgutachter Maßnahmen zur Minderung des Baulärms für geboten. Für die endgültige Beurteilung des Baulärms werden der Genehmigungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn auf der Grundlage der Anlage 19.1 weitere schalltechnische Detailgutachten für die Baustellen festgelegt. Diese werden auch über die Wirksamkeit von Schallminderungsmaßnahmen Auskunft geben. Zu diesem Zeitpunkt kann der Schallgutachter bei seinen Ermittlungen dann auch konkrete Baustellenplanungen und Bauablaufpläne zugrunde legen.

Ziel des Vorhabensträgers ist es, für den Bereich des Baulärms aktive Schutzmaßnahmen und Minimierungsmaßnahmen vorrangig an den Emissionsquellen umzusetzen. Dabei zieht der Vorhabensträger insbesondere die Verwendung geräuscharmer Bauverfahren, auch besondere Maßnahmen an den Baumaschinen (z. B. Einhausungen), geräuscharme Bauverfahren, temporäre Schallschutzwände und dergleichen in Betracht. Sofern sich allerdings auch dadurch Immissionskonflikte nicht vollständig ausschließen lassen, können die Betroffenen passiven Lärmschutz dem Grunde nach beanspruchen, soweit die Eingreifwerte für einen beachtlichen Zeitraum überschritten werden.

Sind weitergehende Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht zu verwirklichen, können die Betroffenen für die Beeinträchtigung von Wohnräumen eine angemessene Geldentschädigung beanspruchen. Gegebenenfalls ist auch die beantragte anderweitige temporäre Unterbringung in Betracht zu ziehen.

Die Baustelle der offenen Bauweise in der Kirchenstraße wird im Nachtzeitraum nicht betrieben. Es sind somit dort keine Beeinträchtigungen in der Nacht zu erwarten.

Der Nahbereich von Haidenauplatz, Grillparzerstraße und Orleanstrasse liegt im Einflussbereich der Gleisbaustelle zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring, welche teilweise auch nachts betrieben werden muss. Die in der schalltechnischen Untersuchung – Anlage 19 – beschriebenen Belastungen im Nachtzeitraum beziehen sich auf eine rein rechnerische Abschätzung ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen.

Die durchgeführten schalltechnischen Abschätzungen sind nur der Ausgangspunkt des ungünstigsten Falls, der nicht realisiert werden darf, sondern Schallschutzmaßnahmen erfordert. Es wurde daher in der schalltechnischen Untersuchung der Hinweis aufgenommen, dass entsprechende Berechnungen vor Beginn der Einzelmaßnahmen für die betroffenen Immissionsorte durchgeführt werden müssen. Im Rahmen dieser Berechnungen werden die in der AVV Baulärm aufgeführten Kriterien erfasst und beurteilt. Im Zuge dieses Prozesses werden auftretende Beeinträchtigungen durch Schutzmaßnahmen soweit möglich minimiert.“

Seitens des Planungsreferates sind diese Ausführungen im Einvernehmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt wie folgt zu ergänzen:

In der vom Stadtrat am 26.10.2005 verabschiedeten Gesamtstädtischen Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den Streckenabschnitt 3 München Ost – Isar bis Ostbahnhof/Leuchtenbergring der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurde dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt mit der Maßgabe der Berücksichtigung von diversen Forderungen, Anregungen und Hinweisen. Schwerpunkte der von der Stadt vorgetragenen Einwendungen –

unter besonderer Berücksichtigung der erheblichen Auswirkungen im Abschnitt Kirchenstraße/Haidenauplatz - waren planerische/bautechnische Optimierungen und die Verbesserung des Immissionsschutzes mit dem Ziel, die Beeinträchtigungen der betroffenen Anlieger einschließlich Schulen und Kindergärten bei den Bauarbeiten und bei den Aushub- und Baumaterialtransporten durch Lärm, Erschütterungen sowie Staub- und Feinstaubbelastung so gering wie möglich zu halten. Weiter wurden z. B. Forderungen zur Vermeidung lärmintensiver Bauarbeiten zur Nachtzeit und zur Verkehrs- und Schulwegsicherheit erhoben. Die DB ProjektBau GmbH als Vorhabensträger ist aufgefordert, die Bedenken, Besorgnisse und Forderungen, wie sie auch in den zahlreichen Einwendungen privater Betroffener vorgetragen wurden, zu berücksichtigen und ggf. Planänderungen und Planergänzungen in die Wege zu leiten bzw. die Bauausführungsplanung entsprechend zu gestalten. Das Eisenbahn-Bundesamt wurde gebeten, im Planfeststellungsbeschluss weitreichende Schutzauflagen und die Einsetzung eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen als Immissionsschutzbeauftragten als ständigen Ansprechpartner zu verfügen.

Dem Antrag B 00940 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen des Vorhabensträgers und der Landeshauptstadt München entsprochen werden.

#### **4.10 Antrag Nr. 02-08 / B 00941 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.02.2006**

(Anlage 8)

- Zweiter S-Bahn-Tunnel; verkehrliche Auswirkungen der Baustelle an der Sckellstraße -

Der Bezirksausschuss 05 hat zu diesem Antrag mit Schreiben vom 27.07.2006 Zwischenbericht vom Planungsreferat erhalten.

In diesem Antrag werden die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Baustelle für den Tunnelzwischenangriff an der Sckellstraße angefragt. Die DB ProjektBau GmbH hat dazu in ihrer Stellungnahme vom 10.05.2006 (s. Anlage 24 a) Folgendes mitgeteilt:

“Für den Zwischenangriff Maximilianeum einschließlich dem nahe gelegenen Rettungsschacht 7 erfolgt die Ver- und Entsorgung über das öffentliche Straßennetz. Sie erfolgt von bzw. nach Osten über die Einsteinstraße. Nach derzeitigem Planungsstand ist für diesen Bereich mit maximal ca. 50 LKW / Tag zu rechnen; dies entspricht ca. 100 LKW-Fahrten / Tag. Da diese baustellenbedingten Verkehre im Vergleich zum allgemeinen Verkehr nur einen geringen Anteil ausmachen, liegt die Mehrbelastung im Schwankungsbereich des allgemeinen Verkehrsaufkommens.“

Seitens Planungsreferat und Kreisverwaltungsreferat ist hier darauf hinzuweisen, dass zu den Fragen der Baulogistik und Verkehrsordnung – auch für den hier angesprochenen Bereich – diverse Forderungen im Verfahren erhoben wurden; die Detailregelung wird zu gegebener Zeit soweit notwendig durch Verkehrsanordnungen des Kreisverwaltungsreferates erfolgen (zum Baulogistik-Gesamtconcept s. Ziffer 1.5).

Dem Antrag B 00941 ist somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

#### **4.11 Antrag Nr. 02-08 / B 00964 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 23.02.2006**

(Anlage 9)

- 2. S-Bahn-Stammstrecke München -

Der Bezirksausschuss 15 hat vom Planungsreferat mit Schreiben vom 07.07.2006 Zwischenbericht zu diesem Antrag erhalten.

Im Hinblick auf die hier als Antrag beschlossene Ausarbeitung des „Vereins der Bürgerinitiative S-Bahn Tunnel Haidhausen“ mit negativer Beurteilung der 2. S-Bahn-Stammstrecke sowie die zusätzlich beschlossenen Fragen (Information der Fahrgäste im Störfall, Konzept des Notfallbetriebs und Auswirkungen auf die Verknüpfung der U4 mit der S8 in Englschalking) wurde der Vorhabensträger um Stellungnahme gebeten. Die ausführliche Erwiderung der DB ProjektBau GmbH vom 30.06.2006, die seitens der Landeshauptstadt München vor allem hinsichtlich der Alternativenbeurteilung mitgetragen wird, ist als Anlage 24 b beigefügt.

Aus städtischer Sicht ist noch Folgendes anzumerken:

a) Sicherheitsfragen

Im Rahmen der Gesamtstädtischen Stellungnahmen in den laufenden Planfeststellungsverfahren wurden vom Kreisverwaltungsreferat – HA IV Branddirektion zahlreiche Forderungen aus Sicht des vorbeugenden Brand- und Gefahrenschutzes erhoben mit dem Ziel einer Optimierung der Planung u. a. unter verstärkter Berücksichtigung der besonderen Tieflage des S-Bahn-Tunnels und der Haltepunkte Hauptbahnhof und Marienhof sowie der weiterhin bestehenden Gefahr von Terroranschlägen. Die Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes hierüber bleiben abzuwarten.

b) Betriebskonzept

Wie seitens des Freistaates Bayern wurde mehrfach betont wurde, sind zum künftigen Betriebskonzept weiterführende Untersuchungen erforderlich, bevor vor Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke eine Entscheidung getroffen wird (s. auch Informationsblätter des Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Infrastruktur sowie der MVV GmbH Anlagen 30 und 31). Die Landeshauptstadt München erwartet ebenso wie die betroffenen Kommunen im Umland, dass sie in den Entscheidungsfindungsprozess eingebunden werden.

Dem Antrag B 00964 kann aus den dargelegten Gründen nicht bzw. nur nach Maßgabe des Vortrags entsprochen werden.

**4.12 Antrag Nr. 08-02 / B 01073 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 Schwanthalerhöhe vom 12.04.2006** (Anlage 10)

- Keine Verschlechterung der S-Bahn-Verbindung für die Schwanthalerhöhe während der Baumaßnahmen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke -

Der Bezirksausschuss 08 hat vom Planungsreferat mit Schreiben vom 12.07.2006 Zwi-schennachricht zu diesem Antrag erhalten.

Der Antrag des BA fordert keine Verschlechterungen im S-Bahn Angebot für die Bewohner des Stadtbezirkes durch die Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke und die dadurch verbundene Verlagerung von S-Bahnverbindungen von der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke. Die für die Angebotskonzeption zuständige Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH hat dazu mit Schreiben vom 17.07.2006 folgende Stellungnahme übermittelt:

„Die 2. S-Bahn-Stammstrecke hat folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Im Störfall auf der bestehenden Stammstrecke ist die Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt mit S-Bahnen über die 2. Stammstrecke zu gewährleisten.
- Um der prognostizierten verkehrlichen Nachfrage entsprechende Angebotskonzepte entgegenzusetzen zu können, ist durch Realisierung der 2. Stammstrecke die notwendige Leistungsfähigkeit im Kernbereich des S-Bahnsystems zu schaffen.
- Zur qualitativen Verbesserung des S-Bahnsystems ist es aus aktueller Sicht aber auch aus Sicht der prognostizierten Entwicklung notwendig, die bestehende Stamm-

strecke mit Hilfe der 2. S-Bahn-Stammstrecke betrieblich sowie verkehrlich zu entlasten.

Um diesen Aufgaben gerecht zu werden, ist die Diskussion neuer Angebotskonzepte für die S-Bahn notwendig. Wesentlich ist dabei, dass eine begründete Verteilung der S-Bahnen auf dann zwei Stammstrecken erfolgen muss.

Nach derzeitigem Planungsstand wird es nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke in Abhängigkeit vom dann gültigen Angebotskonzept für die S-Bahn an der Donnersbergerbrücke bzw. an der Hackerbrücke zwischen 18 (Mitfall 1 mit zwei S-Bahnlinien im 10-Minuten-Takt auch außerhalb der HVZ) und 20 S-Bahnhalte je Richtung und Stunde (Mitfall 2) geben. Am Hauptbahnhof, welcher die Schwanthalerhöhe genau so erschließt, werden zwischen 34 und 36 S-Bahnen je Stunde und Richtung halten.

Somit ist gewährleistet, dass der Stadtbezirk Schwanthalerhöhe bestens durch die S-Bahn erschlossen wird. Besonders ist dabei zu beachten, dass die verkehrliche Grundauslastung auf der bestehenden Stammstrecke geringer ausfallen wird, das die Verkehrsströme sich auf zwei Stammstrecken verteilen werden. Dies bewirkt größere Beförderungskapazitäten und somit eine bessere Qualität für den Fahrgast.“

Das Planungsreferat schließt sich der Stellungnahme der BEG an.

Dabei ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass in den bisherigen Planungen zum Mitfall 1 bislang nur von einem 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit ausgegangen wurde. Die o.g. Ausdehnung darüber hinaus stellt somit eine Erweiterung des geplanten S-Bahn Angebots auch im Bereich des 8. Stadtbezirkes dar.

Dem Antrag B 01073 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.13 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00392 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 a)

- Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Stadtrat soll vorgelegte Planung verwerfen –

und

**4.14 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00393 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 b)

- Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Erneute Überprüfung der Alternativen City-Tunnel und Südring –

und

**4.15 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00394 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 c)

- Erneute Machbarkeitsstudie für den 2. S-Bahn-Tunnel und den Südring -

Den Empfehlungen E 00392, E 00393 und E 00394 kann aus den unter Ziffer 4.2 bereits dargelegten Gründen nicht entsprochen werden. Auf die als Anlage 24 b beigefügte Stellungnahme der DB ProjektBau GmbH wird außerdem hingewiesen.

**4.16 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00395 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 d)

- Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Auswirkungen auf Haidhausen; Maßnahmen zur Schadensbegrenzung –

Hierzu wird zunächst auf die Darlegungen unter Ziffer 4.2 und 4.9 hingewiesen. Ergänzend ist Folgendes auszuführen:

**Baumfällungen:** der temporäre Verlust der stadtklimatisch bedeutsamen und stadtbildprägenden Baumallee (39 Bäume, vorwiegend Spitz-Ahorn) stößt verständlicherweise auf Kritik bei den dort betroffenen Bürgerinnen und Bürger. Aufgrund der beengten Verhältnisse in der Kirchenstraße und der zeitweise offenen Bauweise einschl. Kanalverlegung ist jedoch eine Erhaltung der Bäume leider nicht möglich. Nach Abschluss der Baumaßnahme erfolgt eine Neubepflanzung entsprechend der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Maßnahmebereich M6). Auf den bauzeitlich in Anspruch genommenen Grün- und Wegeflächen wird der vorherige Zustand wieder hergestellt, es ist die Anpflanzung von 39 Bäumen und die Anlage von Rasenflächen als Unterpflanzung vorgesehen. Allerdings verbleibt auch nach Wiederherstellung des Straßenraums aufgrund der Entwicklungszeiten für die neue Allee noch länger ein optischer und klimatischer Eingriff.

**Grundwasserabsenkung:** in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ausführlich beschrieben und bewertet; hierauf wird auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan eingegangen. Unter der Annahme, dass die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen greifen ist davon auszugehen, dass Beeinträchtigungen vermieden werden. Bauzeitliche Wasserhaltungen im Bereich der Trog- und Tunnelabschnitte in offener Bauweise sowie im Spritzbetonvortrieb führen demnach zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Grundwassers. Tunnelbauwerke und Rettungsschächte haben nach den Aussagen der Fachgutachter keine erhebliche Beeinträchtigung durch Grundwasseraufstau zur Folge. In der Gesamtbetrachtung werden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltsfaktors Wasser erwartet. Vorsorglich haben jedoch die Landeshauptstadt München wie auch die MGS für die Liegenschaften in Haidhausen gutachterliche Fragen und Einwendungen zur Hydrogeologie vorgetragen. Die umfassenden Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes München im Planfeststellungsverfahren werden zu beachten sein.

**Offene Bauweise in der Kirchenstraße:**

Nach den Darlegungen des Vorhabensträgers ist nach Kanalverlegung und den sonstigen notwendigen Vorbereitungen in der Kirchenstraße ein Tunnelbau in vier Abschnitten vorgesehen, wobei jeweils ein Betondeckel erstellt wird, unter dem dann die weiteren Bauarbeiten stattfinden. Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr sollen soweit wie möglich gering gehalten werden; auch hierzu hat die Landeshauptstadt München eine Reihe von Forderungen zum Immissionsschutz erhoben.

Der Empfehlung E 00395 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprechen werden.

**4.17 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00396 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 e)

- Keine Nachteile für Münchner Bürger, die im Umland arbeiten –

Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.2 sowie im Informationsblatt des MVV (Anlage 31) zum künftigen Betriebskonzept wird hingewiesen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke attraktive Optionen für ein neues Fahrplankonzept bestehen. Die Untersuchungen, welches Konzept oder welche Kombination von Konzepten den größten Nutzen für die Fahrgäste bringt, werden fortgeführt; eine letztendliche Entscheidung ist erst in einigen Jahren vor Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu erwarten. Die Landeshauptstadt München wird hier ihre Interessen ebenso einbringen

wie die betroffenen Umlandkommunen; die Diskussion mit dem Freistaat Bayern als Besteller der Verkehrsleistungen wurde bereits aufgenommen.

Der Empfehlung E 00396 kann nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen werden.

#### **4.18 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00397 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006**

(Anlage 11 f)

- Keine Verlagerung der Umsteigebeziehungen vom Ostbahnhof zum Leuchtenbergring auch nicht für eine evtl. Flughafen-Express-S-Bahn (Ziffer 2 des Antrags) –

Wie bereits in der Antwort zu Ziffer 4.8 (Zweiter S-Bahn-Tunnel ohne Südspange unter der Kirchenstraße) von der DB AG dargelegt, hat der die Verlagerung von Umsteigebeziehungen auslösende S-Bahn-Nebenast Leuchtenbergring – Marienhof die im Folgenden beschriebene Funktion.

Zum einen soll die 2. S-Bahn-Stammstrecke „im Störfall auf der bestehenden Stammstrecke als Umleitungsstrecke dienen. Zum anderen muss sie für die prognostizierten verkehrlichen Entwicklungen entsprechende Freiheitsgrade bei der Gestaltung des zukünftigen S-Bahnnetzes ermöglichen. In diesem Punkt ist es unverzichtbar, dass aus der 2. S-Bahn-Stammstrecke heraus auch direkt die Station Leuchtenbergring und die östlichen Linienaußenäste angefahren werden können.

Auch für die Entwicklung des S-Bahnnetzes ist nach Darlegung des Vorhabensträgers der Streckenast zum Leuchtenbergring von großer Bedeutung. Mit dem weiteren Ausbau der S-Bahn sind zusätzliche Taktverdichtungen geplant. So ist z. B. nach dem Ausbau zwischen Pasing und Buchenau ein noch attraktiverer Takt vorgesehen. Auch aus Richtung Tutzing und langfristig gesehen aus Richtung Freising sind zusätzliche S-Bahnen ange-dacht. Diese Züge müssen über die 2. S-Bahn-Stammstrecke zum Leuchtenbergring verkehren, da weder die bestehende Stammstrecke noch der Ostbahnhof die dafür notwendigen Kapazitäten aufweisen. In der Summe der mittel- und langfristigen Entwicklung können auf dem Streckenast zum Leuchtenbergring bis zu 12 Züge je Richtung und Stunde verkehren.“

Durch die Schaffung zusätzlicher Ost-West verlaufender Streckenkapazitäten durch die Verbindungsspange Leuchtenbergring ist eine wesentliche infrastrukturelle Voraussetzung im Innenstadtbereich zur Realisierung einer Express-S-Bahn zum Flughafen gegeben. Auch wenn die Vorüberlegungen derzeit eine Führung der Express-S-Bahn via Leuchtenbergring in die 2. S-Bahn-Stammstrecke favorisieren, so ist eine alternative Einführung in die bestehende Stammstrecke via Ostbahnhof in Abhängigkeit u.a. vom zu erwartenden verkehrlichen Nutzen grundsätzlich denkbar. Aber auch in diesem Fall ist die Verbindungsspange zum Leuchtenbergring unverzichtbar, da die heute vollausgelastete bestehende Stammstrecke neue Kapazitäten nur durch Verlagerung von S-Bahnen auf die 2. S-Bahn-Stammstrecke aufnehmen kann.

Der Empfehlung E 00397 kann aus den dargelegten Gründen nicht entsprochen werden.

#### **4.19 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00398 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006**

(Anlage 11 g)

- Überprüfung der Kalkulation der 2. S-Bahn-Stammstrecke (Ziffer 1 des Antrags) –

Die Landeshauptstadt München hat weder die Berechtigung noch die Möglichkeiten, wie beantragt in Zusammenarbeit mit dem Bundesrechnungshof die Kalkulation der Bahn bezüglich der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu prüfen. Dies gilt analog für die Durchführung ei-



ner Prüfung durch unabhängige Bau- und Finanzexperten. Der Bundesrechnungshof ist bereits eingeschaltet; die Überprüfungen ruhen jedoch derzeit.

Die Landeshauptstadt München geht davon aus, dass in Vorbereitung der Bau- und Finanzierungsvereinbarung eine eingehende Überprüfung der voraussichtlichen Kosten nach aktuellem Planungsstand erfolgt. Mehrkosten gegenüber dem bisherigen Kostenrahmen sind dem Planungsreferat nicht bekannt. Kostenrisiken sind im Übrigen bei allen Verkehrsprojekten, so auch bei den in der Öffentlichkeit diskutierten Alternativen gegeben.

Der Empfehlung E 00398 kann aus den dargelegten Gründen nicht entsprochen werden.

#### **4.20 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00399 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 h)

- Bürgerentscheid auf der Grundlage eines unabhängig überprüften Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitskonzeptes (Ziffer 1 des Antrags) –

Zur Finanzierung und der Wirtschaftlichkeit wird auf die Vorbemerkungen und die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 4.19 hingewiesen. Gemäß den Vorschriften des Art. 18a Gemeindeordnung über Bürgerbegehren und Bürgerentscheid können Gemeindebürger über Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises der Gemeinde eine Bürgerentscheid beantragen (Bürgerbegehren); außerdem kann der Gemeinderat beschließen, dass über eine Angelegenheit des eigenen Wirkungskreises der Gemeinde ein Bürgerentscheid stattfindet. Gegenstand eines Bürgerbegehrens bzw. Bürgerentscheides könnte im vorliegenden Fall die städtische Position zur 2. S-Bahn-Stammstrecke sein. Die Initiative für ein Bürgerbegehren liegt bei den Bürgerinnen und Bürgern Münchens. Da sich zum einen der Stadtrat nach eingehender Diskussion wiederholt mit großer Mehrheit zugunsten der 2. S-Bahn-Stammstrecke ausgesprochen und bereits entsprechende grundsätzlich positive Gesamtstädtische Stellungnahmen in den laufenden und bald abzuschließenden Planfeststellungsverfahren verabschiedet hat, zum anderen massiver genereller Widerstand gegen das Vorhaben lediglich gegen den Streckenabschnitt Maximilianeum bis Haidenauplatz in Haidhausen erkennbar ist, wird ein stadtweiter Bürgerentscheid auf Beschluss des Stadtrates hin weder für zeitlich vertretbar noch für sachlich zielführend gehalten. Ein Bürgerentscheid innerhalb des Stadtbezirkes 5 Au-Haidhausen ist hier nicht möglich, da es sich nicht um eine Angelegenheit handelt, die dem Bezirksausschuss zur Entscheidung übertragen ist.

Der Empfehlung E 00399 kann aus den genannten Gründen nicht entsprochen werden.

#### **4.21 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00400 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 i)

- Schutz der Hauseigentümer in der Sckell- und Grütznerstraße vor existenziellen Verlusten (Ziffer 2 des Antrags) –

Wie vorstehend bereits ausgeführt, hat die Landeshauptstadt München weitreichende und detaillierte Forderungen zum Schutz der Anlieger einschließlich eigener betroffener Einrichtungen erhoben mit dem Ziel, die Beeinträchtigungen während des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke so gering wie möglich zu halten und negative Auswirkungen beim künftigen Betrieb zu vermeiden. Diese Einwendungen und Forderungen liegen in ihrer Kompetenz im eigenen und übertragenen Wirkungskreis für die Daseinsvorsorge allgemein und für sektorale Bereiche wie etwa die Stadtentwicklungs- und Stadtplanung, den Natur- und den Immissionsschutz oder die Verkehrsordnung.

Hingegen ist es der Kommune verwehrt, als Sachwalter einzelner privater Interessen auf-

zutreten und z. B. wie verlangt dafür zu sorgen oder mitzuhelfen, dass sämtliche Schäden von Gebäude- oder Wohnungseigentümer ersetzt werden. Für die Vertretung dieser Interessen stehen den betroffenen Bürgerinnen, Bürgern und Firmen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben die Einwendungs- und Erörterungsmöglichkeiten im Planfeststellungsverfahren und schließlich nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Rechtsschutzmöglichkeiten zur Verfügung. Soweit in dieser Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes bei glaubhaft gemachten wirtschaftlichen Nachteilen Entschädigungsansprüche dem Grunde nach festgelegt werden, sind die weiteren Verhandlungen dann in entsprechenden separaten Verfahren von den Betroffenen mit dem Vorhabensträger zu führen.

Der Empfehlung E 00400 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **4.22 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00401 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 j)

- Zweite S-Bahn-Stammstrecke: rechtzeitige und umfassende Informationen für alle, in deren Eigentumsrechte eingegriffen wird –

Der DB ProjektBau GmbH wurde mit der Übermittlung der gesamtstädtischen Stellungnahme zum PFA 3 München Ost die Aufforderung des Stadtrates gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 26.10.2005 mitgeteilt, bereits während der Planungsphase eine bürgerfreundliche Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen und unverzüglich die betroffenen Grundstückseigentümer zu unterrichten. Auch bei Gesprächen mit dem Vorhabensträger dringt die Landeshauptstadt München auf eine möglichst eingehende Information der betroffenen Bürgerinnen, Bürger und Firmen.

Die Abwägung der öffentlichen und der privaten Belange besonders hinsichtlich der dauernden oder vorübergehenden Eingriffe in Eigentum ist ein wichtiger Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Entsprechend enthalten die Planfeststellungsunterlagen bei allen Verfahren ein Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne mit Angaben über Gemarkung, Flurnummern, Grundstücksgrößen und bestehende Nutzungen sowie Umfang und Art der geplanten Inanspruchnahme. Die für die Dauer eines Monats durchzuführende öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgt nach ortsüblicher Bekanntmachung (Amtsblatt, Hinweise in der Tagespresse). Aus Datenschutzgründen enthält das zusammen mit den weiteren Unterlagen öffentlich ausgelegte Verzeichnis keine persönlichen Daten privater Eigentümer (Name, Anschrift), sondern lediglich Schlüsselnummern. Es wird davon ausgegangen, dass Eigentümer bei der Einsichtnahme anhand der auch in den Plänen eingetragenen Gemarkung und Flurnummer ihre Betroffenheit feststellen können. Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln lassen, sollen nach den einschlägigen verfahrensrechtlichen Vorschriften von der Auslegung benachrichtigt werden; aber auch hier erfolgt lediglich ein allgemeiner Hinweis auf die Betroffenheit sowie eine Information über Ort und Zeit der Auslegung sowie über die Einwendungsmöglichkeiten (Übersendung Bekanntmachungstext).

Der Empfehlung E 00401 wurde und wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

#### **4.23 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00402 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 k)

- Entscheidung für sozialpolitisch vertretbare Lösung ohne Verschwendung von Steuergeldern –

Gefordert wird die Auswahl einer kostengünstigeren Alternative zur jetzigen Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke durch die bzw. die Zustimmung der Landeshauptstadt München zu einer dahingehenden Alternativlösung.

Auf die Kostenfrage wurde bereits im Vortrag eingegangen. Generell besteht bei öffentlichen Bauvorhaben die Verpflichtung zu sparsamen Mittelverwendung. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Landeshauptstadt München nicht Träger des Vorhabens 2. S-Bahn-Stammstrecke ist und auch nicht Träger der Investitionskosten für diese Maßnahme sein wird. Sie war und ist lediglich an den Vorabstimmungen und im Planfeststellungsverfahren beteiligte Gebietskörperschaft und Trägerin öffentlicher Belange hinsichtlich der in ihrer Zuständigkeit liegenden Aufgaben. Sie hat sich jedoch mit den genannten Beschlüssen des Stadtrates grundsätzlich für das Projekt ausgesprochen.

Der Empfehlung E 00402 kann aus den dargelegten Gründen nicht entsprochen werden.

**4.24 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00403 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 I)  
- Schutzmaßnahmen für die Grundschule an der Ernst-Reuter-Schule: Schulweg sichern; Lärm- und Staubbelastung minimieren (Ziffer 1 bis 3 des Antrags) -

Auf die Ausführungen unter Ziffer 1.3 über die am 19.06.2006 vom Schul- und Kultusreferat gemeinsam mit der DB ProjektBau GmbH durchgeführte Informationsveranstaltung für die Leitungen der betroffenen Schulen und Kindertagesstätten, für Lehrkräfte und Elternbeiräte über die Auswirkungen während der Bauzeit der 2. S-Bahn-Stammstrecke wird hingewiesen. Weiter wird verwiesen auf die im Verfahren von der Landeshauptstadt München erhobenen Einwendungen und Forderungen hinsichtlich Immissionsschutz, Baulogistik, Schulwegsicherheit etc. hingewiesen, die bei der Erörterung aufrechterhalten wurden

**Schulwegsicherheit allgemein**

Dem Thema Schulwegsicherheit wird bei diesem Vorhaben generell einen hohen Stellenwert zugemessen werden. Seitens der Stadtverwaltung (Kreisverwaltungsreferat, Schul- und Kultusreferat) wird die Möglichkeit überprüft, zur Erhöhung der Schulwegsicherheit besonders betroffene Schulen in städtische Pilotprojekte zur Erhöhung der Schulwegsicherheit aufzunehmen. Welche Sicherheitsmaßnahmen hier im Einzelfall ergriffen werden müssen, wird dem Schulwegbeauftragten des Kreisverwaltungsreferates in enger Abstimmung mit den Schulen und dem Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen zu klären sein.

**Verkehrsberuhigung/Tempo 30 in der Grillparzer Straße**

Zur Frage der Verkehrsberuhigung ist vom Planungsreferat aus Sicht der Verkehrsplanung Folgendes hinzuweisen:

Die Grillparzerstraße hat laut Flächennutzungsplan die Funktion einer Hauptverkehrsstraße und im Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2005) die Funktion einer örtlichen Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion. Insbesondere dient sie - zum Schutz der angrenzenden Wohnquartiere - auch der Bündelung für örtliche Durchgangsverkehre. Diese o.g. Funktion wurde beibehalten, nachdem Verkehrsprognosen (Prof. Kurzak, Verkehrsuntersuchung München, Ausbau Mittlerer Ring, Abschnitt Ost, München 19.03.1999) im Zusammenhang mit der Planfeststellung für den Ausbau des Mittleren Rings zu dem Ergebnis kamen, dass auch nach dem Ausbau des Mittleren Rings-Ost trotz einer geringen Verkehrsbelastung mit Verkehrsmengen gerechnet werden muss, die eine Funktionsabstufung nicht zulassen. Eine Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit besonders im hier angesprochenen Streckenabschnitt zwischen Einsteinstraße und Haidenauplatz ist deshalb weiterhin erforderlich.

Die Anordnung von Tempo 30 kann in Hauptverkehrsstraßen nur in Ausnahmefällen bei besonderen Gefahrensituationen erfolgen. Beispielhaft führt das Kreisverwaltungsreferat – HA III an, dass in der Grillparzer Straße zwischen Einstein- und Prinzregentenstraße im Zusammenhang mit dem Bau des Mittleren Rings Ost im Zeitraum von März 2004 bis April 2005 Tempo 30 als höchstzulässige Geschwindigkeit angeordnet war. Diese Regelung wurde jedoch wieder aufgehoben, da die Regierung von Oberbayern als Fachaufsichtsbehörde der Ansicht war, dass die verkehrlichen Voraussetzungen für Tempo 30 in der Grillparzer Straße nicht ausreichend vorliegen würden.

Die Kontrolle der Abbiegevorschriften stellt ein rein polizeiliches Überwachungsproblem dar.

### **Längere Ampelschaltzeiten für die Schulkinder**

In der Empfehlung wurden nur allgemein längere Schaltzeiten bzw. Grünzeiten für die Schulkinder gefordert, welche die Kreuzungen und Einmündungen im Zuge des Schulweges zur Grundschule an der Ernst-Reuter-Straße überqueren, es wurde keine Kreuzung oder Einmündung explizit genannt.

Für die beiden verkehrsreichsten und damit kritischsten Kreuzungen, die Teil des Schulweges zur Grundschule an der Ernst-Reuter-Straße sind, die Kreuzungen Grillparzer-/Einsteinstraße und Leuchtenbergring/Einsteinstraße, können vom Kreisverwaltungsreferat – HA III folgende Aussagen getroffen werden:

Die dortigen vielfältigen Abbiegebeziehungen und die dafür jeweils notwendigen Grünzeiten pro Phase schränken die Grünzeiten für die Fußgängerquerungen entsprechend ein. Trotz dieses Umstandes reichen die jeweiligen Grünzeiten – sofern sie von Anfang an auch wirklich genutzt werden – für die komplette Querung von einer Straßenseite zur anderen Straßenseite grundsätzlich aus. Lediglich die Querung im östlichen Kreuzungsbereich Einstein-/Grillparzerstraße von der nördlichen Seite der Einsteinstraße zur südlichen Seite ist in einem Zug unter Umständen nicht möglich. Hier ist jedoch eine sichere Aufstellung auf einer Mittelinsel möglich. An den anderen Kreuzungen und Einmündungen sind die Grünzeiten für die Fußgängerquerungen ausreichend für den Übergang in einem Zug bemessen. Sollten hier gegenteilige Praxiserfahrungen der Eltern und ihrer Schulkinder vorliegen, bittet das Kreisverwaltungsreferat – HA III um direkte Information (Tel. 089/233 20667). Zu dieser Thematik wurden im Übrigen schon mehrere gleichlautende Anträge und Anfragen gestellt, die bereits seitens des Kreisverwaltungsreferates beantwortet wurden.

### **Weitere Forderungen zur Wegesicherheit**

Die in der Empfehlung E 00403 weiter erhobenen diversen Forderungen wie Kontrollen und Überwachungsanlage, Fußgängerbrücke während der Bauarbeiten, Prüfung hinsichtlich Bau von Fußgängerunterführungen an der Kreuzung als Dauerlösung – können derzeit noch nicht abschließend geprüft werden; sie werden von den zuständigen Referaten und Dienststellen (Kreisverwaltungsreferat mit Polizei, Baureferat, Schul- und Kultusreferat) vorgemerkt und in die weiteren Überlegungen und Überprüfungen mit einbezogen. In der Gesamtstädtischen Stellungnahme wurde bereits festgehalten, dass sich im Falle aufwändiger Maßnahmen zur Schulwegsicherheit ergebende erhebliche zusätzliche Kosten ggf. vom Projektträger zu übernehmen sein werden.

### **Minimierung der Lärm- und Erschütterungsimmissionen**

Auch hinsichtlich einer Minimierung der Lärmauswirkungen der Bauarbeiten wurden entsprechende eingehende Forderungen erhoben; aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Einhausung der Bohrgeräte, Schallschirme zwischen Lärmquellen und Immissionsorten, Vorfertigung von Bauteilen etc.) sind passiven Maßnahmen vorzuziehen. Bei Planung und Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen auf den Baustellen wird eine baubegleitende Betreuung und Überwachung, unterstützt durch Dauermessungen und Dokumentierung der Schallereignisse während der gesamten Bauzeit durch einen nach § 26 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) anerkannten Gutachter für dringend erforderlich gehalten; es wird davon ausgegangen, dass das Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsbeschluss alle erforderliche Auflagen verfügen und bei der später erforderlichen Vorlage der Detailausführungsplanungen durch den Vorhabensträger deren Einhaltung genauestens überprüfen wird. Weiter wird davon ausgegangen, dass Rammungen nur in Ausnahmefällen vorgenommen werden und hierfür besondere Schutzmaßnahmen angeordnet werden; generell soll mit dem Bohrpfehlverfahren gearbeitet werden. Bei baubedingten Erschütterungswirkungen sind die Anhaltswerte der DIN 4150- Teil 2 einzuhalten, analog zum Baulärm wird eine Hinzuziehung eines Gutachters zur Ausarbeitung von

Schutzmaßnahmen und Überwachung mit Dokumentation der Ergebnisse ebenfalls für dringend erforderlich gehalten.

### **Verringerung der Grob- und Feinstaubbelastung in der Umgebung der Grundschule an der Ernst-Reuter-Straße**

Von der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2006 wurde die Einführung einer Umweltzone für den Bereich innerhalb des Mittleren Ringes (ohne den Mittleren Ring selbst) beschlossen. Grundsätzlich dürfen dann Kraftfahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß nicht mehr einfahren. Wann und mit welchen Detailregelungen die Einführung konkret erfolgt, bleibt abzuwarten. Da sich die Grundschule an der Ernst-Reuter-Straße innerhalb des Mittleren Ringes und damit der zukünftigen Umweltzone befindet, wird sie und deren nähere Umgebung jedenfalls von einer Verringerung insbesondere der Feinstaubbelastung profitieren können.

Speziell zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurden von der Landeshauptstadt München außerdem Forderungen zur Minimierung zusätzlicher Staubbelastungen sowie der Feinstaubbelastung (wie Einsatz von umweltfreundlichen Transportfahrzeugen) erhoben. Mittlerweile liegt ein Merkblatt der Regierung von Oberbayern für alle bei Bauvorhaben erforderlichen Maßnahmen vor („Staubminderungsplan“), das der DB ProjektBau GmbH im Zusammenhang mit dem Baugistik-Gesamtkonzept zur Verfügung gestellt wurde.

### **Zentraler Ansprechpartner für Beschwerden**

Außerdem wird in der Empfehlung ein zentraler Ansprechpartner („Mediator“) gefordert, der für die Entgegennahme von Beschwerden und für die Überwachung der Einhaltung von Zusagen verantwortlich ist. Hierzu kann vorläufig Folgendes mitgeteilt werden:

Neben der frühzeitigen Information der Nachbarschaft der Baustellen über Art und Dauer der Bauarbeiten wurde die Benennung eines unabhängigen anerkannten Sachverständiger/einer unabhängigen anerkannten Sachverständigen

(„Immissionsschutzbeauftragter/Immissionsschutzbeauftragte“) gefordert, der/die während der Baudurchführung vor Ort ständig telefonisch erreichbar sein muss. Der/Die Ansprechpartner/Ansprechpartnerin muss berechtigt sein, bei etwaigen Beschwerden (Lärm, Erschütterungen, Geruch, Staub) sofort geeignete Abhilfemaßnahmen einzuleiten.

Darüber hinaus können Beschwerden im Zusammenhang mit der Bauausführung an die örtliche Bauleitung oder die DB ProjektBau GmbH bzw. an das Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle München als Genehmigungsbehörde gerichtet werden. Genauere Angaben können im Rahmen der Informationsmaßnahmen des Projektträgers übermittelt werden. Auch die Stadtverwaltung wird ggf. Beschwerden entgegennehmen und an die zuständigen Stellen weiterleiten; eine unmittelbare Zuständigkeit der Landeshauptstadt München wird allerdings voraussichtlich nur in wenigen Fällen gegeben sein. Soweit es um den Vollzug von Stadtratsentscheidungen und –aufträgen in dieser Angelegenheit geht, steht die Koordinierungsstelle beim Planungsreferat für Anfragen zur Verfügung.

Ein effizientes Beschwerdemanagement wird im Übrigen auch Gegenstand von Gesprächen der Stadtverwaltung mit dem Projektträger und dem Eisenbahn-Bundesamt sein mit dem Ziel praktikabler, eindeutiger Festlegungen, die dann gegenüber den Betroffenen kommuniziert werden können.

Die Empfehlung E 00403 kann hinsichtlich der Ablehnung des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht übernommen werden; hinsichtlich geforderter Einzelmaßnahmen oder Überprüfungen im Falle der Realisierung des Vorhabens kann ihr nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen soweit derzeit möglich entsprochen werden.

### **4.25 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00404 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 m)

- Ersatz für wegfallende Spielmöglichkeiten während der Bauzeit und danach

(Ziffer 4 des Antrags) -

Im Benehmen mit dem Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen wurde in der Gesamtstädtischen Stellungnahme die Errichtung temporärer Ersatzspielplätze gefordert, wobei die Standorte mit dem Bezirksausschuss 5, dem Baureferat und dem Planungsreferat abzustimmen sind. Ein Standortvorschlag wird dem Vorhabensträger noch unterbreitet werden; hierzu laufen derzeit die Überprüfungen. Auch die Wiederherstellung von Spielflächen nach Abschluss der Baumaßnahme müssen in Absprache mit dem Bezirksausschuss und dem Baureferat – Gartenbau erfolgen. Inwieweit und in welchem Umfang Ersatz für wegfallende Spielmöglichkeiten nach Beendigung des Tunnelbaus geschaffen werden muss, hängt auch von den Entscheidungen bei der Planfeststellung über die DB-Planung, über zunächst vorgesehene Eingriffe und dagegen erhobene Einwendungen ab. Zur beantragten Öffnung der Schulhöfe für Sportmöglichkeiten am Nachmittag während des Tunnelbaus und Prüfung der Möglichkeit der Einrichtung wandernder Spielplätze (etwa neues Projekt „Kunst und Spiel“ während des Baus) erfolgt eine Prüfung durch das Schul- und Kultusreferat im Benehmen mit dem Kulturreferat und ggf. weiter zu beteiligender Referate und Dienststellen.

Der Empfehlung E 00404 kann hinsichtlich der Ablehnung des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht übernommen werden; hinsichtlich geforderter Einzelmaßnahmen oder Überprüfungen im Falle der Realisierung des Vorhabens kann ihr nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen soweit derzeit möglich entsprochen werden.

**4.26 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00405 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 n)

- Schaffung von zusätzlichen Hortplätzen an den Schulen zur Vermeidung langer Wege -

Zur Verbesserung der Hortsituation im Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen plant das Schul- und Kultusreferat am Standort des ehemaligen Gebäudes der Stadtwerke Einsteinstraße 28 die Einrichtung eines 3-gruppigen Hortes. Damit soll die Hortversorgung der unmittelbar benachbarten Grund- und Förderschule an der Kirchenstraße gewährleistet werden. Ob der Hort in einem sanierten Gebäude oder als Neubau errichtet werden soll, wird derzeit geklärt. Insoweit ist noch offen, wann hier zusätzliche Hortplätze zur Verfügung gestellt werden können.

Der Empfehlung E 00405 kann derzeit lediglich nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen werden.

**4.27 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00406 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 o)

- Schutzmaßnahmen für die Anwohner der Grillparzerstraße während der Bauzeit (Ziffer 1 des Antrags) -

Hinsichtlich der geforderten Maßnahmen zum Schutz der Anlieger vor Lärm und Erschütterungen, Staub und Feinstaub sowie hinsichtlich der Wegesicherheit darf auf die bereits vorstehenden Ausführungen hingewiesen werden. Von der Landeshauptstadt München werden lärmintensive Bauarbeiten in der Nachtzeit von 20.00 bis 6.00 Uhr nicht für zumutbar gehalten, eine weitere Einschränkung (hier gefordert: 19.00 bis 7.00 Uhr) würde allerdings die Bauarbeiten zu sehr behindern und verzögern mit der Folge einer noch längeren Gesamtbauzeit. Grundsätzlich wird (auch aufgrund dahingehender Aussagen des Vorhabensträgers) davon ausgegangen, dass bei Berechnung von Schutzmaßnahmen in der Regel der „worst case“ zugrunde gelegt wird, also die Annahme des ungünstigsten Falls einer möglichen Beeinträchtigung.

Der Empfehlung E 00406 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.28 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00407 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006** (Anlage 11 p)  
- Beruhigung der Grillparzerstraße (Ziffer 2 des Antrags) -

Hierzu darf auf die Ausführungen unter Ziffer 4.24 zur Empfehlung Nr. E 00403 hingewiesen werden. In der Empfehlung wird neben der Beruhigung der Grillparzerstraße eine andere Streckenführung (gemeint ist wohl: der 2. S-Bahn-Stammstrecke) – nicht durch Haidhausen – beantragt. Zur Notwendigkeit der 2. S-Bahn-Stammstrecke und zur städtischen Grundsatzposition sind an verschiedener Stelle des Vortrags bereits Ausführungen erfolgt.

Der Empfehlung E 00407 kann aus den dargelegten Gründen nicht entsprochen werden.

**4.29 Antrag Nr. 02-08 / B 01225 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 18.05.2006** (Anlage 12)  
- Mischbetriebs-Alternative zum 2ten S-Bahntunnel untersuchen -

Der Bezirksausschuss 15 hat vom Planungsreferat mit Schreiben vom 11.07.2006 Zwischennachricht zu diesem Antrag erhalten.

Der Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft hat sich bereits am 01.04.2003 mit einem inhaltlich sehr ähnlichen Vorschlag befasst („Bimodale U-Bahn auf S-Bahn-Gleisen“ – Verknüpfung des U4/U5 Tunnels im Westen und Osten mit der S-Bahn). Demnach hat sich der Stadtrat **gegen** die Weiterverfolgung der betrieblichen Verknüpfung von U- und S-Bahn ausgesprochen. Wesentliche Gründe dabei waren u.a.:

Verlängerung der Fahrzeit:

Wegen des dichteren Haltestellenabstands ist die Fahrzeit der U-Bahn zwischen Pasing und Hauptbahnhof länger als die der S-Bahn. Zumindest für einen Teil der S-Bahn-Fahrgäste würde sich die Fahrzeit dadurch verlängern, es sei denn sie steigen in Pasing um. Dies kann jedoch nicht beabsichtigt sein.

Geringere Streckenkapazität im Vergleich zur 2. S-Bahn-Stammstrecke:

Für die Beurteilung der Kapazitätsgrenze ist maßgeblich auf den Bereich Hauptbahnhof – Odeonsplatz abzustellen, in dem die U-Bahn im Berufsverkehr gut ausgelastet ist und bereits im 2 ½-Minuten-Takt verkehrt. Die Überlagerung mit einer oder mehreren S-Bahn-Linien würde in diesem Bereich zu einer Überlastung führen, auch wenn der U-Bahn-Takt dafür ausgedünnt würde. Eine im Gegenzug nennenswerte Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke würde sich dennoch nicht ergeben.

Problem des Mischbetriebs:

Ein Mischbetrieb mit den vorhandenen U- und S-Bahnfahrzeugen auf der gleichen Strecke ist auf Grund der unterschiedlichen Fahrzeuglängen und –breiten, Einstiegshöhen, Höchstgeschwindigkeit und Stromversorgung baulich, technisch und betrieblich nicht oder nur mit großem finanziellen Aufwand möglich. Dies würde voraussichtlich die Neuentwicklung und Beschaffung entsprechender Fahrzeuge erfordern.



Hinzu kommen erforderliche Gleisbauten an den Bahnhöfen Pasing und Ostbahnhof, eventuell ein zusätzlicher Betriebshof und Anpassungsmaßnahmen an allen betroffenen Bahnhöfen und ggf. im U-Bahn-Tunnel.

An dieser generellen Einschätzung hat sich bislang nichts geändert. Dem Antrag B 01225 vom 18.05.2006 kann somit nicht entsprochen werden.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.38 zu einem neuerlichen Antrag des Bezirksausschusses 15 in dieser Angelegenheit wird hingewiesen.

**4.30 Antrag Nr. 02-08 / B 01303 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 27.06.2006** (Anlage 13)

- Regionalzughalt an der Poccistraße -

4.31

4.32

und

**4.31 Antrag Nr. 02-08 / A 03287 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 11.10.2006** (Anlage 15)

- Regionalzughalt an der U-Bahn-Haltestelle Poccistraße -

und

**4.32 Antrag Nr. 02-08 / B 01574 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 06 Sendling vom 13.11.2006** (Anlage 17)

- Regionalzughalt an der Lindwurmstraße -

und

**4.33 Antrag Nr. 02-08 / B 01649 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 21.11.2006** (Anlage 20)

- Konkrete Planungen Regionalzughalt Poccistraße -

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL und die Bezirksausschüsse 06 und 02 haben vom Planungsreferat Zwischennachrichten (Schreiben vom 09.03.2007 bzw. 12.07.2006/31.01.2007) zu den o.g. Anträgen erhalten.

Die für die Bestellung der Regionalverkehrsleistungen zuständige **Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH** hat mit Schreiben vom 13.07.2006 gegenüber dem Planungsreferat wie folgt Stellung genommen:

„Im Rahmen unserer langfristigen Planungen ist auch die Einrichtung eines Regionalzughaltes im Bereich des Südbahnhofs in der Überlegung. Wegen prioritärer anderer Planungen sind diese jedoch z. Zt. zurückgestellt.

Somit ist eine Verknüpfung von aktuelle anstehenden Arbeiten an der Bahnüberführung über die Lindwurmstraße mit der Einrichtung eines Regionalzughaltes nicht gegeben.

Wie schon wiederholt dargestellt, ist das Münchner S-Bahnsystem nur mit einer zusätzlichen Infrastruktur in unmittelbarer Nähe zur bestehenden S-Bahn-Stammstrecke den betrieblichen und prognostizierten verkehrlichen Entwicklungen gewachsen. Ein S-Bahn-Südring und schon gar in einer „light-Version“, wird diesen Anforderungen nicht gerecht.“

Die **MVV GmbH** führte mit Schreiben vom 18.08.2006 hierzu aus, dass „für die weitere Entwicklung des S-Bahnsystems die Erhöhung von dessen Leistungsfähigkeit in der Münchner Innenstadt bedeutend ist. Umfangreiche Untersuchungen dazu hatten zum Ergebnis, dass nur durch einen zweiten S-Bahntunnel die vorhandene Stammstrecke in ausreichenden Maße entlastet und die gewünschten verkehrlichen Wirkungen erreicht werden können. Der Südring ist keine Alternative, da mit ihm nicht die gewünschten Effekte

erzeugt werden. Somit kann auch ein Regionalzughalt an der Poccistraße – als isolierte Maßnahme oder als Teil eines Südring-light – keinen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der vorhandenen Stammstrecke leisten. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir, die Einrichtung dieses Haltes als langfristige Planungsmaßnahme - zeitlich dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke nachgeordnet und somit losgelöst von den anstehenden Sanierungsarbeiten der DB-Brücke – zu betrachten.“

Nach Ansicht des Planungsreferates handelt es sich bei der Einrichtung eines Regionalzughaltes Poccistraße um eine teilweise verkehrliche Alternative zur 2. S-Bahn-Stammstrecke – wie in der Stellungnahme der MVV GmbH angedeutet. Es wäre daher zu erwarten, dass durch einen solchen Regionalzughalt weniger Fahrgäste die bestehende bzw. die 2. S-Bahn-Stammstrecke insbesondere am Marienplatz/Marienhof nutzen würden und somit der verkehrliche Wert der 2. S-Bahn-Stammstrecke geschwächt würde. Aus diesem Grund schließt sich das Planungsreferat der Haltung der MVV GmbH an, die Einrichtung eines Regionalzughaltes Poccistraße als langfristige Option – zeitlich dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke nachgeordnet – zu betrachten. Nähere Untersuchungen könnten dann zu gegebener Zeit eingeleitet werden.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Anpassung der Lindwurmstraße zwischen Poccistraße und Implerstraße an den von der DB AG dringend durchzuführenden Neubau der Eisenbahnüberführung mit Beschluss des Bauausschusses vom 17.10.2006 erteilt wurde. Das Baureferat hat darauf hingewiesen, dass der bauliche Zustand der bestehenden Eisenbahnüberführung einen baldigen Neubau erfordert. Baureferat und DB Netz AG betreiben derzeit gemeinsam die Planungen weiter, so dass der geplante Baubeginn im Jahr 2009 eingehalten werden kann. Untersuchungen nach Einbindung eines zusätzlichen Haltepunkts in die laufende Planung würden den Baubeginn um Jahre verzögern. So lange kann aber wegen des schlechten Zustands des Überführungsbauwerks nicht gewartet werden.

Im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung sollen auch die Geh- und Radwege in diesem Bereich verbessert werden. In der o.g. Vorlage des Baureferates wurde bereits darauf hingewiesen, dass bei einer evtl. Errichtung eines Haltepunktes z. B. für Regionalzüge an der Lindwurm-/Poccistraße mit einer deutlichen Zunahme der Fußgängerströme zu rechnen wäre. Ein evtl. späterer Haltepunkt würde nach den früheren Untersuchungen zum S-Bahn-Südring östlich des Brückenbauwerks über die Lindwurmstraße bis auf Höhe des ehemaligen Güterbahnhofs Süd zu liegen kommen. Nach den damaligen Planungsüberlegungen müsste die Brücke aber um zwei weitere Streckengleise erweitert werden. Für Fuß- und Radwege wurden bereits eigene Zugänge zum U-Bahn-Aufgang Poccistraße und zur Tumblingerstraße angedacht, so dass hier voraussichtlich Entflechtungen zur Vermeidung einer Überbelastung der nun geplanten Wege erfolgen könnten.

Den Anträgen B 01303, A 03287, B 01574 und B 01649 kann aus den dargelegten Gründen derzeit nicht entsprochen werden.

#### **4.34 Antrag Nr. 02-08 / B 01414 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering – Riem vom 27.07.2006** (Anlage 14)

- Wenn die S-Bahn im Tunnel streikt –

Der Bezirksausschuss 15 hat vom Planungsreferat mit Schreiben vom 30.08.2006 Zwischennachricht zu diesem Antrag erhalten.

Zu diesem Antrag wurde die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) vom Planungsreferat um Stellungnahme gebeten. Die BEG hat mit Schreiben vom 30.08.2006 dazu Folgendes mitgeteilt:

“ ...

Die Grundaufgaben der 2. S-Bahn-Stammstrecke sind die verkehrliche und betriebliche Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke, die Steigerung der Leistungsfähigkeit im Kernbereich des S-Bahnsystems und vor allem die Verbesserung der Innenstadterreichbarkeit im Störfall auf der bestehenden Stammstrecke. Alle Planungen und Bemessungen der Infrastruktur sind auf diese Ziele ausgerichtet.

Heute kommt es bei einer Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke im Störfall zu einer verkehrlichen und betrieblichen Trennung des westlichen und östlichen S-Bahnnetzes. Die Fahrgäste können ihre Ziele gar nicht mehr oder nur durch Nutzung anderer öffentlicher Verkehrsmittel erreichen. Erschwerend kommt hinzu, dass die Wiedererreichung des Normalbetriebes nach Ende eines Störfalls durch die Komplexität des S-Bahnsystems mit einem langen Zeitraum verbunden ist.

Auch nach Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden Störungen im Betriebsablauf auftreten. Diese Störungen werden vom Fahrgast auch wahrgenommen werden. Allerdings werden die Auswirkungen für den Fahrgast deutlich geringer ausfallen. So ist z.B. die maximale Leistungsfähigkeit der 2. S-Bahn-Stammstrecke so dimensioniert, dass ein Teil der S-Bahnlinien aus der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke im Störfall auch über die 2. S-Bahn-Stammstrecke verkehren kann. Damit kann von nahezu jedem S-Bahn-Linienast die Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt gewährleistet werden.

Die deutlich höheren Freiheitsgrade eines Münchner S-Bahnsystems mit zwei Stammstrecken werden auch dazu führen, dass der Regelbetrieb nach einem Störfall schneller wieder erreicht wird. Dies konnte bereits im Rahmen sehr aufwendiger Simulationen nachgewiesen werden.

Aktuell laufen weitere Untersuchungen, in denen bereits standardisierte Vorgehensweisen entwickelt werden, die in Abhängigkeit vom Störfall einen S-Bahnbetrieb gewährleisten sollen, der die negativen verkehrlichen Auswirkungen für den Fahrgast auf ein erträgliches Maß beschränkt. Hierzu zählen z.B.:

- die Festlegung der Linienführung
- die Definition von leistungsfähigen Umsteigepunkten zwischen den S-Bahnen
- die Fahrgastinformation
- die Wiedereinführung des Regelbetriebs.

...“

Weiter hat die BEG auf die grundsätzliche Möglichkeit hingewiesen, nach Abschluss der Untersuchungen den ÖV-Arbeitskreis über die Ergebnisse zu informieren.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie sowie die MGV GmbH haben Abdruck des Schriftverkehrs erhalten.

Dem Antrag B 01414 wird mit diesen Ausführungen der BEG soweit derzeit möglich entsprochen. Eine Weiterbehandlung der Thematik kann zu gegebener Zeit im städtischen Arbeitskreis ÖV erfolgen.

#### **4.35 Antrag Nr. 02-08 / B 01535 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim vom 17.10.2006**

(Anlage 16)

- Planung und Bau der Umweltverbundröhre, Fuß- und Radweg-Stege und S-Bahnhof Laim soll uneingeschränkt fortgeführt werden -

und

**4.36 Antrag Nr. 02-08 / B 01613 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05  
Au-Haidhausen vom 15.11.2006** (Anlage 18)

- Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Ablehnung der „Stufenbauvariante“ -  
und

**4.37 Antrag Nr. 02-08 / B 01614 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05  
Au-Haidhausen vom 15.11.2006** (Anlage 19)

- Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Realitätsnahe Verkehrsplanung -

Zu diesen Anträgen haben die Bezirksausschüsse 25 und 05 mit Schreiben des Planungsreferates vom 21.03.2007 Zwischennachricht erhalten.

Derzeit kann zur Gesamtproblematik lediglich auf die vorstehenden Ausführungen im Vortrag einschließlich Bewertung von Alternativvorschlägen sowie die Aussagen des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hingewiesen werden.

Den Anträgen B 01535 und B 01613 kann derzeit nur nach Maßgabe der bisherigen Ausführungen im Vortrag und des Antrags der Referentin entsprochen werden; eine weitere Beurteilung der hier inmitten liegenden Fragen kann erst erfolgen, wenn entsprechende Informationen bzw. gesicherte Erkenntnisse vorliegen.

Dem Antrag B 01614 kann bei derzeitigen Sach- und Beschlusslage mit ausdrücklicher Befürwortung der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht entsprochen werden.

**4.38 Antrag Nr. 02-08 / B 01695 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15  
Trudering-Riem vom 14.12.2006** (Anlage 21)

- Lasst die Fakten sprechen – mehr Transparenz beim 2ten Stammstreckentunnel -

Der Bezirksausschuss 15 hat mit Schreiben vom 31.01.2007 vom Planungsreferat Zwischennachricht zu diesem Antrag erhalten.

Zunächst wird auf die Ausführungen zum Antrag „Mischbetriebs-Alternative“ des Bezirksausschusses 15 (Ziffer 4.29) hingewiesen.

Zum neuen Antrag B 01695 haben die MVV GmbH sowie das Baureferat und die MVG ausführlich und grundsätzlich Stellung genommen.

Nach Aussage des Bezirksausschusses 15 hat die **Bahnhofsbelastung** im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke von 1987 bis 2002 abgenommen. Der **MVV** führt hierzu folgendes aus:

In der Bekanntgabe im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2006 i.S. „Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in München“ wurde die Entwicklung der Bahnhofsbelastung einzelner S-Bahnstationen von 1987 bis 2002 dargestellt. Dieser Zeitraum war für den Münchner ÖPNV durch einen intensiven Ausbau des U-Bahnsystems geprägt, währendgleich die S-Bahn-Infrastruktur nur im geringen Umfang erweitert wurde bzw. sogar teilweise ein Rückbau stattfand (S-Bahngleis zum Olympiabahnhof 1988).

Für diesen Zeitraum sind insbesondere folgende **Ausbaumaßnahmen bei der U-Bahn** zu nennen: Verlängerung der U3 von der Implerstraße bis Fürstenried West (1989 bzw. 1991), Verlängerung der U2 vom Scheidplatz bis Feldmoching inkl. der Verknüpfung zur S1 (1993 bzw. 1996), Verlängerung der U1 vom Kolonnenplatz bis Mangfallplatz (1997), Verlängerung der U1 vom Rotkreuzplatz bis Westfriedhof (1998), Verlängerung der U6 von Holzapfelkreuth zum Klinikum Großhadern (1993), Verlängerung der U2 vom Innsbrucker Ring zur Messestadt Ost inkl. der Verknüpfung zur S4 in Trudering (1999).

Im gleichen Zeitraum sind bei der **S-Bahn** lediglich folgende **Infrastrukturweiterungen** umgesetzt worden: Verlängerung der S-Bahn von Maisach nach Mammendorf (Nannhofen) (1989), Verlängerung der S8 von Ismaning zum Flughafen (1992), Bau der Neufahrner Spange zwischen Neufahrn und Flughafen (1998).

Die umfangreichen Ausbaumaßnahmen bei der U-Bahn bewirkten einen wesentlichen Attraktivitätsgewinn dieses Verkehrsmittels und einhergehend damit Verlagerungseffekte von der S-Bahn zur U-Bahn. Insbesondere durch die Netzverknüpfungen zwischen U- und S-Bahn in Trudering und Feldmoching kam es zu deutlichen Entlastungen im S-Bahnnetz.

Diese Verlagerungen spiegeln sich folglich auch in einer geringeren Belastung der S-Bahnhöfe im Bereich der Stammstrecke wider. Die insgesamt positive Entwicklung der S-Bahn zeigt sich jedoch am Großteil der Stationen auf den Außenästen bzw. an den Bahnhöfen Pasing und Ostbahnhof, d.h. an den Stationen, die nicht im Wirkungsbereich der Verlagerungseffekte zur U-Bahn liegen.

Die starke Steigerung der Bahnhofsbelastung an den Bahnhöfen Ostbahnhof, Hauptbahnhof (Halle) und Pasing resultiert u.a. daraus, dass die Fahrgäste zunehmend das Verkehrsangebot mit Regionalzügen nutzen. Einerseits werden immer mehr die schnellen Regionalzugverbindungen innerhalb des MVV genutzt, andererseits zeigt sich, dass zunehmend Fahrgäste auch außerhalb des S-Bahn-Einzugsbereiches mit Regionalzügen nach München pendeln. Dabei spielt insbesondere der Ostbahnhof als Umsteigepunkt zwischen Regionalzug und S-Bahn in Richtung Innenstadt eine bedeutende Rolle.

Dieser Funktionalität des Ostbahnhofes wird in den Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke Rechnung getragen. Aus dem östlichen S-Bahnnetz wird weiterhin eine umsteigefreie Verbindung zum Marienplatz/-hof angeboten. Für im Ostbahnhof endende Regionalzüge ermöglicht dieser als Verknüpfungspunkt zur S-Bahn auch in Zukunft eine attraktive Verbindung zur Münchner Innenstadt.

Angesichts der weiteren strukturellen Entwicklung im Münchner Umland ist der Ausbau des S-Bahnnetzes als Rückgrat des Nahverkehrs im Großraum München dringend erforderlich. Mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke wird der begrenzende Engpass hinsichtlich Verkehrsangebot, Betriebsstabilität und Pünktlichkeit der S-Bahninfrastruktur beseitigt. Dabei bietet der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke die grundsätzliche Möglichkeit zur zukunftsicheren Weiterentwicklung des Münchner S-Bahnsystems.

Bezüglich der Erläuterung der **baulichen Randbedingungen** (Regelquerschnitte) für einen Mischbetrieb von U- und S-Bahn hat das **Baureferat** unter Heranziehung aktueller Vorschriften der Deutschen Bahn wie folgt Stellung genommen:

Vom Bezirksausschuss 15 wird angeführt, dass die U-Bahn-Tunnel vom Querschnitt her für einen Betrieb unter Oberleitung ausgelegt worden seien und zu einem späteren Zeitpunkt das Profil der U-Bahn verkleinert worden sei.

Diese Aussage wird vom Baureferat wie folgt richtig gestellt: Im Lichtraumprofil der U-Bahn ist Raum für eine Oberleitung vorgesehen worden. Dieses Lichtraumprofil gilt unverändert und wurde der Konstruktion des gesamten U-Bahn-Netzes zugrunde gelegt. Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass die entsprechende Lichtraumvergrößerung nicht im Hinblick auf einen U-/S-Bahn-Mischbetrieb erfolgt ist. Vielmehr wurde in Anlehnung an bestehende Systeme in Berlin und Hamburg bei der Konzeption des Münchner U-Bahn-Netzes von einer Energieversorgung der Fahrzeuge über Stromschiene ausgegangen. Durch die Vergrößerung des Lichtraumprofils sollte aber eine mögliche Umstellung des U-Bahn-Betriebes auf Oberleitung offengehalten werden.

Der Bezirksausschuss fragt, ob durch Umwandlung des Schotterbettes der U-Bahn-Tunnel in eine feste Fahrbahn mehr Höhe über der Schienenoberkante gewonnen werden könnte, um Platz für eine Oberleitung zu schaffen.

Aufgrund der Berücksichtigung des Raums für eine Oberleitung im Lichtraumprofil stellt sich diese Frage grundsätzlich nicht. Unabhängig davon legt § 31 Absatz 8 Satz 2 der für den U-Bahn-Bau einschlägigen Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vom 11.12.1987 (BGBL S. 2648 - 2666) fest, dass die Bahnsteigoberfläche nicht höher liegen darf als der Fahrzeugfußboden. Die Bahnsteige der U-Bahnhöfe können mit vertretbarem bautechnischem Aufwand nicht abgesenkt werden. Die von den Antragstellern vorgeschlagene Tieferlegung der Gleise um ca. 30 – 50 cm wäre daher nach den Vorschriften der BOStrab unzulässig. Eine weitere Prüfung der technischen Machbarkeit ist somit entbehrlich.

Bei Vergleich der Lichtraumquerschnitte von U-Bahn und S-Bahn wird ersichtlich, dass ein S-Bahn-Wagen höher und breiter ist als die Lichtraumumgrenzung der U-Bahn und somit im Hinblick auf die Lage der Tunneldecken, Tunnelwände und Bahnsteigkanten in einem U-Bahn-Tunnel nicht verkehren kann, dass das Fahrzeugprofil der S-Bahn mit der Stromschiene der U-Bahn kollidieren würde und das im Hinblick auf die Höhenlage des Fußbodens des S-Bahn-Fahrzeuges ein Verkehr eines solchen Fahrzeuges an einem U-Bahn-Bahnsteig im Hinblick auf die bereits erwähnte Vorschrift des § 31 Absatz 8 BOStrab nicht zulässig wäre (s. Anlage 32).

Dem gegenüber wäre der Verkehr eines U-Bahn-Fahrzeuges in einem S-Bahn-Tunnel vom Lichtraum her grundsätzlich möglich; allerdings wäre das U-Bahn-Fahrzeug dann im Hinblick auf die Höhendifferenz zwischen dem Bahnsteig der S-Bahn und dem Fußboden der U-Bahn nicht barrierefrei erreichbar; der maximale Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug von 0,25 m gemäß § 31 Absatz 7 BOStrab würde aber noch eingehalten.

Auch hinsichtlich der Bahnsteiglänge wäre – abgesehen von der oben beschriebenen Lichtraumproblematik – der Verkehr eines S-Bahn-Fahrzeuges im U-Bahn-Tunnel nicht sinnvoll. Die bei der S-Bahn verwendeten Zwei-Wagen-Züge, die zu einem aus drei Zug-garnituren bestehenden 6-Wagen-Zug gekuppelt werden, haben eine Einzellänge von 67,4 m. Im Hinblick auf die Bahnsteiglänge des U-Bahn-Tunnels von 120 m könnte daher nur ein S-Bahn-Kurzzug am U-Bahnsteig Platz finden. Ein solcher Zug bietet Platz für insgesamt 544 Fahrgäste und damit nur knapp 60 % der Kapazität eines U-Bahn-Wagens. Umgekehrt kann im Hinblick auf die Bahnsteiglänge ein S-Bahn-Außenast von einem U-Bahn-Fahrzeug benutzt werden; dies ist jedoch im Hinblick auf die Kapazität eines U-Bahn-Zuges von nur 56 % der Fahrgäste eines S-Bahn-Langzuges auch verkehrlich nicht sinnvoll.

Im Hinblick auf die **Machbarkeit des Zwei-System-Betriebs** hat die **MVG** wie folgt Stellung genommen:

Der Bezirksausschuss 15 fragt nach dem vorgesehenen Fahrzeugtyp bei der vor einigen Jahren geführten Diskussion zum Einsatz eines Stadion-Sprinters.

Hier bezieht sich der Bezirksausschuss auf die von der MVG vorgeschlagene Konzepte des "Stadion-Sprinters" bzw. der "City-Spange". Unter dem Begriff "Stadion-Sprinter" wurde während der Planungsphase der Allianz-Arena diskutiert, einzelne U-Bahnzüge im Abtransport der Fußballfans nach Spielende über den Nordring und die Gleise der S1 zum Hauptbahnhof zu führen, um den Tunnel der U3/U6 zu entlasten. Die "City-Spange" beinhaltete eine Ausschleifung aus dem neu zu bauenden Tunnel der 2. S-Bahn-Stammstre-

cke östlich des Hauptbahnhofs in einen neuen U-Bahn-Tunnel, der unter Bedienung eines U-Bahnhofs im Bereich TU/Pinakotheken an der Münchner Freiheit den Tunnel der U3/U6 erreichen sollte.

Dadurch wäre es möglich gewesen, eine Direktverbindung der Münchner U-Bahn von Norden her zum Hauptbahnhof und darüber hinaus nach Pasing zu schaffen. Dies vor allem mit dem Fokus, für die starken Verkehrsströme zwischen dem Münchner Norden und dem Münchner Westen eine eigene Verbindung anzubieten und dadurch die am stärksten belastete Münchner U-Bahnstrecke zwischen Marienplatz und Münchner Freiheit sowie den Umsteigepunkt Marienplatz zu entlasten.

Ein konkreter Fahrzeugtyp, nach dem im Antrag gefragt wird, wurde damals nicht unterstellt. Wohlgermerkt bezog sich der Vorschlag nicht darauf, ein S-Bahn-Fahrzeug in das Münchner U-Bahn-System zu bringen. Im Gegenteil: Ein U-Bahnfahrzeug, entweder neu entwickelt oder als Umrüstung von Fahrzeugen im Bestand, sollte v.a. hinsichtlich Stromversorgung und Signaltechnik für den S-Bahn-Betrieb nach EBO (Eisenbahnbetriebsordnung) ausgerüstet sein, um die angedachten Verkehrsverbindungen zu befahren.

Fragen des Bezirksausschuss 15 nach dem Einsatz des **Zweissystemtriebwegens ET 474** für die Hamburger S-Bahn bzw. Umrüstung von **Münchner C-Wagen** für die S-Bahn:

Das Hamburger Beispiel zeigt ebenso wie etwa das "Karlsruher Modell", dass es möglich ist, Fahrzeuge anderer Verkehrssysteme (S-Bahn, Stadtbahn) für den Zweissystembetrieb zu ertüchtigen und die jeweiligen Verkehrsnetze zu verknüpfen. Allerdings wäre ein Zweissystemfahrzeug für München sicherlich eher auf Basis der bisher bzw. zukünftig in München eingesetzten U-Bahnfahrzeuge zu entwickeln und nicht auf Basis eines Hamburger S-Bahnzuges.

Selbst wenn technische Lösungen für die unterschiedlichen Breiten des Fahrzeugs und der abweichenden Bahnsteighöhen denkbar wären, bleibt die Tatsache, dass ein U-Bahnzug aufgrund der kürzeren Bahnsteige (U-Bahn 120 m, S-Bahn 210 m) immer eine deutlich geringere Kapazität aufweisen wird, als ein S-Bahnzug.

Zur Frage des Bezirksausschusses 15 nach dem Einsatz anderer bereits existierender Zweissystemfahrzeuge für das Münchner Netz kann die MVG unter Verweis auf die vorstehenden Ausführungen derzeit keine vertieften Aussagen machen.

Die **MVG** merkt in diesem Zusammenhang folgendes grundsätzlich an:

Zu der Stoßrichtung des Antrags insgesamt ist anzumerken, dass die MVG bereits mehrfach darauf hingewiesen hat, dass eine Einführung von S-Bahnzügen in die Münchner U-Bahntunnel keine Alternative zu einem zweiten Stammstreckentunnel für die S-Bahn sein kann. Im Gegenteil zeigt sich, dass sich die Münchner U-Bahn vor allem in ihren innerstädtischen Abschnitten ihren von der baulichen Infrastruktur vorgegebenen Kapazitätsgrenzen nähert.

Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugfolge im Tunnel und den Fahrgastwechsel, sowie für die Bahnsteige und Treppenanlagen. Bei Sonderereignissen mit einem erhöhten Fahrgastaufkommen (Fußball, Oktoberfest) kann der Betrieb nur unter erheblichem Zusatzaufwand, insbesondere deutlich verstärktem Personaleinsatz abgewickelt werden.

Alle von der MVG bisher in die Öffentlichkeit gebrachten Konzepte zum Thema Zweissystemfahrzeug hatten das Ziel, die bestehenden Strecken und Bahnhöfe der Münchner U-Bahn zu entlasten. Fahrgäste sollten von der U-Bahn auf bestehende DB-Strecken bzw.

eine neu zu erstellende U-Bahnstrecke verlagert werden. Eine Verknüpfung der Systeme, die lediglich zu einer Verlagerung von der ebenfalls stark belasteten S-Bahn auf die U-Bahn führen, kann die MVG in keinem Fall befürworten. Investitionen in den Münchner Nahverkehr sind nur dann nachhaltig, wenn sie zu einer Erweiterung der Kapazität führen und damit ein betrieblich stabiles und für den Fahrgast attraktives Nahverkehrsangebot sicherstellen.

Aus Sicht des Planungsreferates ist dem nichts hinzuzufügen.

**Fazit:**

Dem Antrag B 01695 kann nur insoweit entsprochen werden, als die aufgeworfenen Fragen eingehend geprüft und beantwortet wurden. Der Intention der Planung und Einführung eines U-/S-Bahn-Mischbetriebes kann nicht gefolgt werden.

**4.39 Antrag Nr. 02-08 / A 03436 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 29.12.2006** (Anlage 22)

- Sachstandsbericht zum geplanten 2. S-Bahn-Tunnel -

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL hat vom Planungsreferat mit Schreiben vom 09.03.2007 Zwischennachricht zu diesem Antrag erhalten.

Hierzu wird zunächst auf die Aussagen zu den Punkten 4.35 – 4.37 hingewiesen. Da das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie bzw. die DB ProjektBau GmbH auf die Fragen des Antrags nicht im Einzelnen eingegangen ist, kann außerdem beim derzeitigen Kenntnisstand vom Planungsreferat lediglich Folgendes ausgeführt werden:

- „Wie hoch werden derzeit die Kosten für die 2. Stammstrecke geschätzt? Sind in dieser Summe auch die Kosten für Ausbaumaßnahmen auf den Außenästen enthalten? Wenn ja, für welche?“

Antwort:

Nach den bisher bekannten Aussagen seitens des Freistaates Bayern sollen sich die Kosten auf ca. 1,5 Mrd. € belaufen. Die endgültigen Kosten sollen nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren berechnet werden. Ob und ggf. welche Ausbaumaßnahmen auf den Außenästen in dieser Summe enthalten sind, ist dem Planungsreferat nicht bekannt.

- „Wird es eine Aktualisierung der standardisierten Bewertung (Kosten-Nutzen-Rechnung) geben? Für welche Planungsvariante wird diese errechnet? Wann werden Ergebnisse vorliegen?“

Antwort:

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wird nach Aussage des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie derzeit aktualisiert. Mit ersten Ergebnissen wird dort im Frühsommer dieses Jahres gerechnet. Das Planungsreferat geht bis auf Weiteres davon aus, dass der aktualisierten Standardisierten Bewertung das Gesamtprojekt zugrundegelegt wird.

- „Ist mittlerweile ein Antrag auf Förderung durch den Bund gestellt worden? In welcher Höhe ist eine Förderung von Seiten des Bundes zu erwarten? Liegt eine Finanzierungsvereinbarung zwischen DB AG und Freistaat vor?“

Antwort:



Bislang hat der Freistaat Bayern für den Bau der zweiten Stammstrecke der Münchner S-Bahn Mittel beim Bund Gesamtkosten in Höhe von rd. 1,5 Mrd. € lediglich in der Kategorie C des GVFG-Bundesprogramms angemeldet. Ein Antrag auf Aufnahme in Kategorie A des Bundesprogramms soll nach Feststellung der endgültigen Kosten und nach Abschluss des Bau- und Finanzierungsvertrages gestellt werden. Die genaue Höhe der Förderung seitens des Bundes ist dem Planungsreferat nicht bekannt.

- „Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet? Was sind die Ursachen für die Abweichung vom ursprünglichen Zeitplan?“

Antwort:

Wie das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie dargelegt hat, kann mit dem Bau der zweiten Stammstrecke erst begonnen werden, wenn nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens Baurecht vorliegt. Eine nähere Aussage ist bislang nicht erfolgt. Der Abschluss der Verfahren für die Planfeststellungsabschnitte 1- 3 ist nach derzeitiger Einschätzung seitens des Planungsreferates sukzessive 2007 - 2008 zu erwarten. Zum bisherigen Ablauf der Verfahren darf auf die vorstehenden Ausführungen im Vortrag hingewiesen werden.

- „Ist, wie von Ministerialdirigent Dieter Wellner verlautbart, davon auszugehen, dass das Vorhaben in Stufen realisiert wird? Wenn ja, für wann sind welche Ausbaustufen angedacht? Was würde die erste Stufe kosten?“

Antwort:

Überlegungen zu einem evtl. Stufenplan sind lediglich aus der im Vortrag aufgeführten Veranstaltung und dahingehenden Pressemeldungen bekannt. Weitere Aussagen sind daher derzeit nicht möglich.

- „Wie würde sich eine stufenweise Realisierung des Vorhabens auf das Betriebskonzept auswirken?“

Antwort:

Da wie ausgeführt nähere Angaben zu einer evtl. Stufenlösung nicht vorliegen, gibt es hierzu auch keine Aussagen zu einem dahingehend angepassten Betriebskonzept.

- „Trifft es zu, dass es Pläne für ein geändertes Betriebskonzept mit einer Mischung von 10/20-min-Takt und 15/30-min-Takt gibt?“

Antwort:

Derartige Pläne sind dem Planungsreferat nicht bekannt.

- „Wie beurteilt die Stadt den Sachstand, insbesondere die angedachte stufenweise Realisierung?“

Antwort:

Da keine näheren Angaben zum Stufenkonzept vorliegen, kann eine Beurteilung nicht erfolgen.

- „Wie würde sich ein Rumpftunnel der ersten Ausbaustufe zwischen Donnersberger Brücke und Leuchtenbergring ohne Anbindung an den Ostbahnhof auf die Fahrgastzahlen der U-Bahn, Tram und Busse der MVG sowie auf die Belastung der Haltestellen Hauptbahnhof und Marienplatz/Marienhof auswirken?“

Antwort:

Da wie ausgeführt nähere Angaben zu einer evtl. Stufenlösung nicht vorliegen, gibt es

hierzu auch keine Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen.

- „Welche Konsequenzen ergeben sich für die Stadt aus einer möglicherweise erheblichen Verzögerung des Umbaus des Laimer Bahnhofes und somit auch der Umweltverbundröhre sowie aus einer Verzögerung des Umbaus des Hauptbahnhofes und des Marienhofes?“

Antwort:

Insbesondere die angestrebte wesentliche Verbesserung der Umsteigebeziehungen sowohl zur bestehenden als auch zur geplanten 2. S-Bahn-Stammstrecke durch die Umweltverbundröhre könnte bei einer wesentlichen Verzögerung beider Maßnahmen nicht so bald wie bisher angestrebt erfolgen. Die städtebauliche bedeutsame endgültige Wiederherstellung des Marienhofs würde sich entsprechend verzögern, d.h. die vorgesehene Zwischenlösung müsste für einen längeren Zeitraum als bisher angenommen beibehalten werden.

Für den Umbau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes laufen zwar die planerischen Vorbereitungen, die Realisierung ist jedoch noch offen, so dass hier derzeit keine Aussagen über Konsequenzen von evtl. wesentlichen Zeitverzögerungen beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke möglich sind.

Dem Antrag Nr. 02-08 / A 03436 kann derzeit nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **4.40 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00660 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Bezirksteil Haidhausen am 25.01.2007** (Anlage 23)

- Insolvenz der 2. S-Bahn-Stammstrecke: Kosten des Südrings prüfen -

Das Planungsreferat geht davon aus, dass die 2. S-Bahn-Stammstrecke finanziert und realisiert werden kann. Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Die wie dargelegt bereits früher untersuchte und schließlich ausgeschiedene Alternativlösung Südring kann deshalb derzeit nicht erneut in Betracht gezogen werden. Gemäß den Stadtratsbeschlüssen vom 24.10.2001 und 19.05.2004 ist der S-Bahn-Südring jedoch weiterhin planerisch offen zu halten ist.

Der Empfehlung Nr. 02-08 / E 00660 kann nicht entsprochen werden.

#### **4.41 Antrag Nr. 02-08 / A 03640 der ÖDP vom 12.04.2007** (Anlage 33)

- Stadt plant City-Tunnel/München 21 statt zweitem S-Bahn-Tunnel -

Die Vollversammlung des Stadtrats hat sich am 03.07.2002 im Rahmen des „Projektes München 21“ bereits grundsätzlich mit dieser Thematik befasst:

Im Projekt München 21 wurde der Umbau des Hauptbahnhofs von einem End- in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof untersucht. Im Rahmen der damaligen Machbarkeitsstudie standen für die Tunnellösung verschiedene Realisierungsalternativen zur Untersuchung an. Mit der Alternative A (Maximalvariante) sollte der gesamte Fern- und Regionalverkehr unterirdisch vom Haupt- zum Ostbahnhof geführt werden, mit einem Regionalzug halt am Sendlinger Tor. Zur Betriebsabwicklung war hierfür ein 4-gleisiger Eisenbahntunnel vorgesehen.

Im Zuge der Arbeiten zu München 21 wurde 1999 vom Freistaat Bayern eine S-Bahn-Ergänzungsuntersuchung beauftragt, um die Möglichkeiten zur Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke im Zusammenhang mit der Alternative A zu klären. Diese Untersuchung war keine Alternative zum Projekt München 21 sondern ein ergänzender Baustein.

Im Gesamtergebnisbericht zur Ergänzungsuntersuchung S-Bahn aus dem Jahre 2000 heißt es hierzu, dass „im Regelbetrieb die Anlagen von München 21 Alternative A zusätzlich von einer S-Bahn-Linie im 20-Minuten-Takt sowie einem weiteren S-Bahn-Zug mitbenutzt werden können, allerdings müssen einige Züge des Regionalverkehrs aus Ihrer Taktlage bis hin zur Überholung verschoben werden.“ Darüber hinaus muss eine aufwändige Verknüpfung zwischen der S-Bahn-Stammstrecke und den Anlagen von München 21 z.B. östlich von Laim erfolgen.

Am Ostbahnhof war festzuhalten, dass die große Anzahl von Zügen nur in einer nicht befriedigenden Betriebsqualität abgewickelt werden können. Eine entsprechende Erweiterung des S-Bahn Bereichs würde zudem eine komplette Umplanung des Projektes München 21 bedingen.

Zur Aufnahme des zusätzlichen S-Bahn-Verkehrs bei Einführung des 10-Minuten-Taktes auf allen S-Bahn-Linien und der Entlastung der Stammstrecke im Störfall muss das S-Bahn-System aber erheblich mehr S-Bahn-Linien aufnehmen.

Die laufenden Planungen zu einem 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel sind deshalb von den Planungen des DB-Projektes München 21 und von einem Störfall z.B. im Regional- oder Fernverkehr weitgehend unabhängig. Der 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel kann darüber hinaus auch erheblich mehr S-Bahn-Linien aufnehmen.

Eine Mitnutzung der Anlagen von München 21 durch die S-Bahn konnte somit seinerzeit nicht empfohlen werden. Aus Sicht des Planungsreferats und des MVV trifft diese Einschätzung nach wie vor zu. Dies ist unabhängig davon zu sehen, ob der S-Bahn- und Regionalzugverkehr in einem gemeinsamen 4-gleisigen Tunnel (Variante A München 21) oder – wie beantragt – in einem parallel zu einem zweigleisigen Fernverkehrstunnel verlaufenden weiteren zweigleisigen Tunnel geführt wird.

Dem Antrag A 03640 kann aus den dargelegten Gründen nicht entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Kommunalreferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt, dem Schul- und Kultusreferat, der Stadtkämmerei und über das Referat für Arbeit und Wirtschaft mit der Stadtwerke München GmbH/MVG abgestimmt.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen bzw. tangierten Bezirksausschüsse des 1. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel, des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, des 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt, des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen, des 6. Stadtbezirkes Sendling, des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe, des 9. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg, des 10. Stadtbezirkes Moosach, des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen, des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim, des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem, des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied sowie des 25. Stadtbezirkes Laim wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Planungsreferates Ziffer 23) zur Beschlussvorlage – Entwurfsstand 26.04.2007 angehört (Schreiben Planungsreferat vom 27.04.2007).

Der **Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel** hat sich in seiner Sitzung am 15.05.2007 mit der Angelegenheit befasst, kann jedoch angesichts der aktuellen Diskussionen hinsichtlich des Hauptbahnhofs und des S-Bahn-Südrings zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Stellungnahme abgeben (Schreiben vom 16.05.2007 – s. Anlage 34a).

Hierzu kann aus Sicht des Planungsreferates derzeit lediglich Folgendes angemerkt werden:

Die Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke erfordert einen Teilrückbau des Haupt-

bahnhof-Empfangsgebäudes. Es wäre eine Chance, wenn dieser Bauaufwand zur Herstellung des neuen Empfangsgebäudes genutzt würde. Nach Presseberichten Anfang Mai 2007 will die Deutsche Bahn vorerst von einem Neubau des Empfangsgebäudes wegen einer erheblichen, nicht aus Investorenmitteln zu schließenden Finanzierungslücke Abstand nehmen. Die DB Station&Service AG sieht die Lösung in einem Finanzierungsbeitrag der öffentlichen Hand. Mittlerweile werden die Verhandlungen mit der DB und dem Freistaat Bayern fortgesetzt. Gemeinsam sollen Überarbeitungsanforderungen für die Neubaukonzeption definiert werden, die dann Grundlage einer Planungsvereinbarung sein sollen.

Zur Zukunft des Hauptbahnhofes liegt dem Planungsreferat auch der Antrag Nr. 02-08 / A 03690 von Frau Stadträtin Constanze Lindner-Schädlich und Frau Stadträtin Claudia Tausend vom 08.05.2007 vor. Die Stadtverwaltung wird in diesem Antrag gebeten darzustellen, welche Konsequenzen sich nach der Entscheidung den Hauptbahnhof nicht umzubauen für den S-Bahnhaltepunkt 2. Stammstrecke, den Transrapidbahnhof und das Projekt Magistrale Europas ergeben. Insbesondere sei auf die technische Machbarkeit, die Kostenentwicklung und deren Finanzierung einzugehen. Eine Behandlung soll möglichst bald nach der Sommerpause unter Darlegung der weiteren Überprüfungs- und Verhandlungsergebnisse erfolgen.

Zum S-Bahn-Südring wird auf die nachfolgende Stellungnahme zur Äußerung des Bezirksausschusses 5 Au-Haidhausen hingewiesen.

Der **Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt** hat sich in seiner Sitzung am 22.05.2007 mit der Beschlussvorlage befasst und diese zur Kenntnis genommen. Der Bezirksausschuss verweist in diesem Zusammenhang auf seine früheren Beschlüsse zu dem Thema (Schreiben vom 24.05.2007 – s. Anlage 34b).

Anmerkung des Planungsreferates: die Stellungnahme des Bezirksausschusses 2 vom 25.02./31.01.2006 zur Planfeststellung PFA 1 München West wurde im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.02.2006 behandelt.

Der **Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt** hat die vorgelegte Beschlussvorlage in seiner Sitzung am 15.05.2007 ohne Beschlussfassung zur Kenntnis genommen (Schreiben vom 23.05.2007 – s. Anlage 34c).

Der **Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen** hat den Beschlussentwurf in seiner Sitzung am 23.05.2007 zur Kenntnis genommen und die beigefügte Stellungnahme abgegeben (Schreiben vom 24.04.2007 – s. Anlage 34d), die vom Planungsreferat wie folgt gewürdigt wird:

Die bei der Anhörung zur Planfeststellung für den Abschnitt 3 München Ost vom Bezirksausschuss 5 erhobenen Einwendungen und Forderungen wurden im Rahmen der Entscheidung über die Gesamtstädtische Stellungnahme – Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.10.2005 – bzw. bei der Stellungnahme selbst soweit wie möglich berücksichtigt.

Zum Hinweis, dass das vergleichende Gutachten von 2001 als veraltet anzusehen sei, da wichtige dort gemachte Annahmen nicht mehr zuträfen (höhere Kosten des Tunnels, insbesondere da nunmehr die Wiederaufbaukosten des Hauptbahnhofes auch noch dem Tunnel zugeschlagen werden müssen; verkehrlicher Nutzen aufgrund der Tieflage fraglich; existierende Planungen für Südumfahrung ohne die im Gutachten angeführten Eigentumseingriffe) ist vom Planungsreferat festzustellen, dass die Baumaßnahmen am Hauptbahnhof ausgelöst durch das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke immer Projektbestandteil waren. Ein zeitgleicher Neubau des Münchner Hauptbahnhofes könnte aber – u.a. aufgrund von Synergieeffekten – Einsparungen gegenüber dem zeitlich getrennten, einzeln abzuwickelnden Bau beider Großprojekte bringen.

Der vom Bezirksausschuss 5 angesprochene mangelnde verkehrliche Nutzen der 2. S-Bahn-Stammstrecke durch die Tieflage konnte durch den positiven Nutzen-Kosten-Faktor von 1,08 widerlegt werden.

Es wird angenommen, dass es sich bei den vom Bezirksausschuss 5 weiter angesprochenen Planungen für eine Südumfahrung um ein alternatives Konzept der Herren Baumgartner, Kantke und Schwarz für einen „Teilausbau Südring“ handelt, das im April 2007 in einer Veranstaltung der Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen vorgestellt wurde. Hierzu ist zu sagen, dass - wie im Vortrag u.a. unter Ziffer 4.40 ausgeführt – das Planungsreferat davon ausgeht, dass die 2. S-Bahn-Stammstrecke finanziert und realisiert werden kann. Die wie dargelegt bereits früher untersuchte und schließlich ausgeschiedene Alternativlösung Südring kann deshalb nicht erneut in Betracht gezogen werden. Dies gilt nach Ersteinschätzung des Planungsreferats insbesondere für das o.g. Konzept eines nur 2-gleisigen Südrings mit Mischbetrieb, welcher hinsichtlich Kapazität und Betriebsqualität deutlich hinter der ursprünglichen Planung eines 4-gleisigen Ausbaus des Südrings zurückbleiben dürfte. Unabhängig davon wird aber das Planungsreferat die DB AG und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) um Äußerung bitten.

Der Stellungnahme des Bezirksausschusses 5 kann daher nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Der **Bezirksausschuss des 6. Stadtbezirkes Sendling** hat sich in seiner Sitzung vom 07.05.2007 mit der Beschlussvorlage befasst und diese zustimmend zur Kenntnis genommen (Schreiben vom 15.05.2007).

Der **Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe** hat sich in seiner Sitzung am 08.05.2007 eingehend mit der Vorlage befasst. Die Unterlage wurde vom Gremium zur Kenntnis genommen, jedoch keinesfalls für begrüßenswert gehalten (Schreiben vom 29.05.2007 – s. Anlage 34e).

Der **Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg** hat in seiner Sitzung am 15.05.2007 der Beschlussvorlage zugestimmt (Schreiben vom 15.05.2007).

Der **Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes Moosach** hat sich in seiner Sitzung am 21.05.2007 mit der Beschlussvorlage befasst und den Ausführungen einstimmig zugestimmt (Schreiben vom 23.05.2007).

Der **Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen** hat sich in seiner Sitzung am 15.05.2007 mit dem Beschlusssentwurf befasst und stimmt dem Antrag der Referentin einstimmig zu (Schreiben vom 18.05.2007).

Der **Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim** hat sich in seiner Sitzung am 22.05.2007 mit dem Thema befasst und stimmt der Vorlage zu (Schreiben vom 23.05.2007).

Der **Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem** hat in seiner Sitzung am 24.05.2007 einstimmig beschlossen, den Entwurfsvorschlag der CSU-Fraktion inhaltlich zu übernehmen (Schreiben vom 29.05.2007 mit Beilage - s. Anlage 34f).

Diese Stellungnahme wird vom Planungsreferat wie folgt gewürdigt:

Der Forderung des Bezirksausschusses 15, das Ergebnis der Planfeststellung für die 2. S-Bahn-Stammstrecke abzuwarten, kann entsprochen werden.

Der Bezirksausschuss 15 behauptet, dass die Beschlussvorlage immer noch Grundaussagen enthalte, die „gravierend falsch“ seien, insbesondere zur Leistungsfähigkeit der bestehenden Stammstrecke. Hierzu ist festzustellen, dass nach den Aussagen der zuständigen Stellen (DB AG, BEG, MVV) die Kapazität der bestehenden Stammstrecke mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit ausgeschöpft ist. Aber selbst wenn eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit theoretisch möglich wäre, müsste eine damit verbundene Verschlechterung der Betriebsqualität verkehrlich abgelehnt werden. Bezüglich des vom Bezirksausschuss 15 aufgeworfenen betrieblichen Fragenkomplexes zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke wird sich das Planungsreferat jedoch an die zuständige DB AG und den Freistaat Bayern bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wenden. Dies gilt auch für die vom Bezirksausschuss gestellten Fragen nach den weiteren Ausbaumaßnahmen auf den S-Bahn-Außenstrecken und die Bewertung der v.g. Konzeptstudie zu einem 2-gleisigen Südring.

Hinsichtlich der angesprochenen Planungen zur U5 nach Pasing ist zu sagen, dass die Verlängerung der U5-West über den derzeitigen Endpunkt Laim hinaus bis zum Pasinger Bahnhof nach wie vor Bestandteil des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt München ist. Auch im Handlungskonzept zum neuen Verkehrsentwicklungsplan ist diese Maßnahme als geplante Netzergänzung enthalten (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2006). Entsprechend dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.01.2006 ist das Planungsreferat nach wie vor beauftragt, „die Trasse von baulichen Anlagen freizuhalten, um die spätere Erstellung der U-Bahnbauwerke zu sichern. Für Anträge auf Planfeststellung und Finanzierung wird unter Berück-

sichtigung des von Stadtrat mit Finanzierungsbeschluss festgelegten Zeitrahmens rechtzeitig vom Baureferat ein gesonderten Stadtratsbeschluss herbeigeführt.“ Die Möglichkeit einer Verlängerung der U5-West über den Pasinger Bahnhof hinaus nach Freiham wird – wie bei allen U-Bahn-Endpunkten – bautechnisch offen gehalten.

Der Stellungnahme des Bezirksausschusses 15 kann daher nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Der **Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied** hat in seiner Sitzung am 16.05.2007 der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt (E-Mail vom 31.05.2007).

Der **Bezirksausschuss des 25. Stadtbezirkes Laim** hat den Entwurf der Beschlussvorlage in seiner Sitzung am 15.05.2007 mehrheitlich zur Kenntnis genommen (E-Mail vom 16.05.2007 – Anlage 34g).

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 22 und 25 haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöller, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Podiuk, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Entsprechend den im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens gefassten Stadtratsbeschlüssen vom 24.10.2001 und 19.05.2004 sowie den Stadtratsbeschlüssen über die Gesamtstädtischen Stellungnahmen vom 24.08.2005, 26.10.2005 und 16.02.2006 zu den Planfeststellungsabschnitten 2 München Mitte, 3 München Ost und 1 München West befürwortet die Landeshauptstadt München weiterhin nachdrücklich die Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke, erwartet aber eine hinreichende Berücksichtigung der in den Verfahren vorgetragenen Forderungen und Hinweise bei der Planfeststellung, bei den weiteren Realisierungsvorbereitungen und bei der Baudurchführung. Außerdem erwartet die Landeshauptstadt München baldmöglichst verbindliche Angaben des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und der DB ProjektBau GmbH über die Finanzierung sowie die technische und zeitliche Baudurchführung der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

2. Das Planungsreferat wird beauftragt, zu gegebener Zeit gemeinsam mit den beteiligten Referaten die Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes zur 2. S-Bahn-Stammstrecke zu überprüfen, dem Stadtrat und den betroffenen Bezirksausschüssen über die Planfeststellungsbeschlüsse und die Behandlung der städtischen Einwendungen zu berichten und gegebenenfalls verfahrensrechtliche Reaktionen vorzuschlagen.

3. Das Planungsreferat bleibt beauftragt, zu gegebener Zeit dem Stadtrat und den betroffenen Bezirksausschüssen über die weitere Entwicklung hinsichtlich Kosten, Finanzierung und Realisierungszeitraum der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu berichten.

4. Verhandlungen mit der DB ProjektBau GmbH über den Bau einer Anwohner-Tiefgarage über dem S-Bahn-Tunnel in der Kirchenstraße werden von der Stadtverwaltung nicht aufgenommen.

5. Der Antrag Nr. 02-08 / A 02746 von Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor und Herrn Stadtrat Mario Schmidbauer vom 17.11.2005 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

6. Der Antrag Nr. 02-08 / A 02797 von Herrn Stadtrat Vinzenz Zöttl, Herrn Stadtrat Richard Quaas und Herrn Stadtrat Thomas Schmatz vom 15.12.2005 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

7. Der Antrag Nr. 02-08 / A 03287 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 11.10.2006 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

8. Der Antrag Nr. 02-08 / A 03436 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 29.12.2006 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

9. Der Antrag Nr. 02-08 / A 03640 der ÖDP vom 12.04.2007 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

10. Die Anträge

- Nr. 02-08 / B 00939 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.02.2006,

- Nr. 02-08 / B 00940 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.02.2006,



- Nr. 02-08 / B 00941 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.02.2006,
- Nr. 02-08 / B 00964 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 23.02.2006,
- Nr. 02-08 / B 01073 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 Schwanthalerhöhe vom 12.04.2006,
  - Nr. 02-08 / B 01225 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 18.05.2006,
  - Nr. 02-08 / B 01303 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 27.06.2006 und
  - Nr. 02-08 / B 01414 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 27.07.2006
  - Nr. 02-08 / B 01535 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim vom 17.10.2006
  - Nr. 02-08 / B 01574 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 06 Sendling vom 13.11.2006
  - Nr. 02-08 / B 01613 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.11.2006
  - Nr. 02-08 / B 01614 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 15.11.2006
  - Nr. 02-08 / B 01649 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 21.11.2006
  - Nr. 02-08 / B 01695 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 14.12.2006

sind damit gemäß Art. 60 Abs. 4 GO behandelt.

#### 11. Die Empfehlungen

- Nr. 02-08 / E 00225 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10 Moosach am 20.10.2005,
- Nr. 02-08 / E 00246 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 10.11.2005,
- Nr. 02-08 / E 00324 bis Nr. 02-08 / E 00326 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 02.02.2006,
- Nr. 02-08 / E 00392 bis Nr. 02-08 / E 00407 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen am 15.05.2006,
- Nr. 02-08 / E 00660 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Bezirksteil Haidhausen am 25.01.2007

sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

12. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

13.

14.

15.

16.

### III. Beschluss nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Dr. (I) Merk  
Stadtbaurätin

IV. IV. Abdruck von I. mit III.  
über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium HA II/V 1 (5x)  
an das Direktorium HA II/V 1 - R  
an das Direktorium HA II/V 2 (80x)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.





V. WV Planungsreferat SG 3  
zur weiteren Veranlassung.

- zu V. 1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten  
Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 22 und 25
  3. An das Baureferat (5x)
  4. An die Münchner Stadtentwässerung
  5. An das Kommunalreferat
  6. An das Kulturreferat
  7. An das Kreisverwaltungsreferat
  8. An das Kreisverwaltungsreferat – HA III
  9. An das Kreisverwaltungsreferat – HA IV
  10. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
  11. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
  12. An das Referat für Gesundheit und Umwelt – UW (4x)
  13. An das Schul- und Kultusreferat
  14. An die Stadtwerke München GmbH
  15. An die MVG mbH
  16. An die MVV GmbH
  17. An das Planungsreferat HA I, I/3, I/4
  18. An das Planungsreferat HA I/01-BVK
  19. An das Planungsreferat HA II, II/2, II/3, II/5
  20. An das Planungsreferat HA III
  21. An das Planungsreferat HA IV, IV/5, IV/6
  22. An das Planungsreferat SG 3  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  23. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/11-1

wird bestätigt.

- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.

Am .....  
Planungsreferat SG 3  
I.A.