

**„Rund um den Ostbahnhof“
Fußgängerunterführung zum Ostbahnhof
Machbarkeitsstudie**

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 01702

Anlagen:

1. Planskizze Fußgängerunterführung zum Ostbahnhof
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
3. Stellungnahme des Bezirksausschusses 5 vom 19.03.2009
4. Stellungnahme des Bezirksausschusses 14 vom 01.04.2009

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 02.12.2009 (SB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Vortrag der Referentin	2
Anlass	2
Machbarkeitsstudie der Fa. Dorsch und Verkehrsuntersuchung der Fa. Intraplan	2
Weiteres Vorgehen	5
Beteiligung der Bezirksausschüsse	6
II. Antrag der Referentin	7
III. Beschluss	8

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 10 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

Anlass

Im Vortrag zum Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur Strukturplanung „Rund um den Ostbahnhof“ vom 18.04.2007 wurde auf die Bedeutung einer Verbesserung des Zugangs zum Ostbahnhof und nach Haidhausen für die dort beabsichtigte innerstädtische, verdichtete Mischung von Dienstleistungen, modernem Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und Wohnen hingewiesen.

Dies war von Beginn an ein zentrales Ziel bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers.

Der Strukturplan sieht vor, den südlichen Bahntunnel, der heute nur als Verbindung vom Untergeschoss des Ostbahnhofs zu den 8 nördlichen Bahngleisen ohne Ausgang nach Osten existiert, zur Friedenstraße zu verlängern, um die Fahrgastströme aus den westlich gelegenen Bereichen des neuen Stadtquartiers (insgesamt rund 9 - 10.000 Arbeitsplätze und 1.700 Einwohner) auf direktem Wege zu den Bahnsteigen des Ostbahnhofs zu leiten.

Für die bis zu 300 m langen Regionalzüge und die bis zu 400 m langen Fernzüge steht auf den Bahnsteigen E und F nur ein einziger Zugang in Richtung Schalterhalle und zur U5 zur Verfügung. Durch die Tunnelverlängerung lassen sich somit die Wege zwischen den Bahnsteigen und die Wege aus den südlichen Entwicklungsgebieten zu den Fernbahn- und S-Bahnsteigen und zur U-Bahn um 100 bis 200 m verkürzen.

Die Verbesserung des U- und S-Bahn-Zugangs in einer angemessenen Qualität ist zugleich ein wichtiges Element für die geplante verdichtete Bebauung in Bereichen jenseits des 300 m Einzugsbereiches der bestehenden Unterführung.

Darüber hinaus dient eine kurze Verbindung nach Haidhausen der Schulwegsicherung. Etwa die Hälfte der Schüler aus dem geplanten neuen Wohngebiet am Ostbahnhof sollen dem Sprengel der Bazeille-Schule zugeordnet werden. Mit der neuen Bahnunterführung soll daher auch ein schneller und möglichst direkter Weg nach Haidhausen geschaffen werden.

Machbarkeitsstudie der Fa. Dorsch und

Verkehrsuntersuchung der Fa. Intraplan

Die Fa. Dorsch Consult hat im Auftrag des Planungsreferates im Jahre 2003 eine Machbarkeitsstudie für eine neue Bahnquerung und einen attraktiveren Zugang zum Ostbahnhof durchgeführt. Es wurden zwei alternative Lösungen untersucht:

Die Alternative A sieht eine unterirdische Bahnhofshalle in der Trasse des bestehenden

südwestlichen Fußgängertunnels mit einer Verlängerung nach Süden vor. Die Bahnhofshalle (Fußgängertunnel) quert auf voller Länge die DB -Gleisanlagen. Alle DB - Bahnsteige werden mit Fest- und Fahrtreppen an die unterirdische Bahnhofshalle angeschlossen.

Im Unterführungsbereich wird der Fußgängertunnel für eine Nutzbreite von 10,0 m ausgelegt. Zwischen dem DB - Bahnsteig C und dem unterirdischen Verbindungsbauwerk an der Friedenstraße könnten, wenn die DB Station & Service AG daran interessiert ist, Einheiten für "Handel und Dienstleistung" angeordnet werden. Die Höhe der Unterführung beträgt 3,0 m bei einer lichten Durchgangshöhe von 2,5 m. Soweit möglich, sollen an der Decke der Unterführung Öffnungen für Tageslichteinfall angeordnet werden.

Die DB Station & Service AG hat bisher aus wirtschaftlichen Gründen kein Interesse an der Errichtung einer Bahnhofshalle gezeigt.

Die Alternative B sieht eine einfache Verlängerung des bestehenden südwestlichen Fußgängertunnels bis zur Friedenstraße vor. Die Verlängerung kann entweder in der gleichen Nutzbreite von 5,0 m wie der bestehende Fußgängertunnel oder in einer größeren Breite hergestellt werden.

Bei beiden Alternativen kann, optional mit einem unterirdischen Verbindungsbauwerk an der Friedenstraße, die Erschließung der DB - Bahnsteige und die Querung der DB - Anlagen verbessert werden. In Verbindung mit einem darüber liegenden Neuen Bahnhofsgebäude könnte auch das DB - Angebot für die Kunden und die städtebauliche Situation am östlichen Eingang zum Ostbahnhof aufgewertet werden. Der Neubau eines Gebäudes wird jedoch derzeit von der DB AG nicht weiter verfolgt.

Aus städtebaulicher Sicht ist angesichts einer Gesamttunnellänge von 165 m eine Dimensionierung der Verlängerung in einer Breite von 8 - 10 m angebracht, um den Zugang zu den Bahnsteigen und die Stadtteilverbindung ausreichend attraktiv zu machen. Damit wird auch die Option einer späteren Aufweitung des westlichen Teils offengehalten.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde auch die Verlängerung des Fußgängertunnels bis zum Orleansplatz untersucht, wie sie im Wettbewerbsentwurf des 1. Preisträgers vorgeschlagen war. Eine solche Verlängerung ist nur durch technisch schwierige Baukonstruktionen, verbunden mit kostenintensiven Aufwendungen möglich. Nicht unerheblich sind die Eingriffe in die Grünanlagen des Orleansplatzes, die städtebaulich nachteilig gesehen werden. Eine weitere Verbesserung der bestehenden Erschließungsanlagen für die kreuzungsfreie Querung der Orleansstraße mit den Zugängen zu U-Bahn und S-Bahn ist durch den dargestellten möglichen Neubau eines Fußgängertunnels nicht zu erkennen. Diese Lösung wurde daher nicht weiterverfolgt.

Das Planungsreferat ist der Auffassung, dass eine attraktive Anbindung des Ostbahnhofes an die neuen Entwicklungsflächen östlich des Bahnhofes im gemeinsamen Interesse von Stadt, Bahn und den Planungsbegünstigten liegt, um möglichst viel Verkehr aus dem Entwicklungsgebiet über den ÖPNV abzuwickeln. Der Ostbahnhof mit seinen 7 S-Bahnlinien, U-Bahn und Tram, dem Busbahnhof mit 9 Buslinien und dem Regional- und Fernverkehr bietet hierfür ideale Voraussetzungen.

Eine behindertengerechte Lösung am südlichen Ende (z. B. Aufzug) soll im Zuge der weiteren Planung untersucht werden. Ein barrierefreier Zugang zum Ostbahnhof ist über

die nordöstliche Fußgängerunterführung vorhanden.

Für die weiteren Untersuchungen wurde die Machbarkeitsstudie der Fa. Dorsch aus dem Jahre 2003 aktualisiert und präzisiert. Als Grundlage wurde nun eine Lösung definiert, die eine Verlängerung der bestehenden 5 m breiten Unterführung durch einen 10 m breiten Tunnel vorsieht. (siehe Planskizze in der Anlage)

Die Kosten dieser Lösung bewegen sich bei ca. 6 Mio. € (so erste Kostenschätzung aus dem Jahr 2007). Hinzu kommen noch Kosten durch den Bau während des laufenden Bahnbetriebes (ca. 3,8 Mio. €) und die Kosten von Spartenverlegungen im Bereich der Friedenstraße (ca. 0,7 Mio. €). Daraus ergibt sich ein Kostenrahmen mit geschätzten Gesamtkosten von ca. 10 – 12 Mio. €. Hinzu kämen ggf. noch die Kosten für den behindertengerechten Ausbau, z. B. mit Aufzug, Rolltreppe oder Rampe.

In einer gemeinsam von der DB Station & Service, der Eigentümergemeinschaft Ostbahnhof-Süd und der Stadt finanzierten Studie hat die Fa. Intraplan untersucht, wie sich die Entwicklung des Projektes „Rund um den Ostbahnhof“ auf die Fahrgastströme am Ostbahnhof auswirken und ob ggf. eine finanzielle Förderung der Verlängerung des Fußgängertunnels nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz möglich ist.

Diese Untersuchung wurde im Sommer 2008 abgeschlossen. Das Ergebnis ist klar positiv. Durch die Verlängerung des Fußgängertunnels gibt es praktisch ausschließlich verkehrliche Verbesserungen durch kürzere Wege im ÖPNV. Der ÖV-Anteil in den vom Investitionsvorhaben betroffenen Verkehrsbeziehungen verbessert sich um 3,5% auf einen Modal Split von 52,5%. Insgesamt werden durch diese Maßnahme über 800 Fahrten mehr im ÖPNV je Werktag durchgeführt, was für das relativ kleine Projekt einen sehr guten Wert darstellt. Die Untersuchung wurde für den Prognosezeitraum bis 2015 durchgeführt. Die Verlängerung des Fußgängertunnels ist unabhängig von der Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke im Tunnel die bei der Verkehrsuntersuchung daher auch nicht als Planungsvoraussetzung unterstellt wurde.

Aus Sicht des Planungsreferates ist aber der bestehende Rumpfteil des westlichen Fußgängertunnels im Zusammenhang mit den Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke im Tunnel mit einem unterirdischen S-Bahnhof und den hierdurch generierten zusätzlichen Umsteigevorgängen am Ostbahnhof auf seine Leistungsfähigkeit hin zu überprüfen. Das Planungsreferat hat eine entsprechende Forderung in den Planungsprozess zur 2. S-Bahn-Stammstrecke eingebracht. Die DB ProjektBau hat eine Prüfung zugesagt, Ergebnisse liegen bis dato noch nicht vor.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat bei der Präsentation der Untersuchung von Intraplan im Mai 2008 die grundsätzliche Förderwürdigkeit des Projektes durch den Freistaat Bayern nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz anerkannt. Die Höhe der Förderung bleibt noch zu verhandeln. Bei S-Bahn-Projekten ist eine Förderhöhe von derzeit 50- 60% möglich. Das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie sieht in einer ersten Einschätzung nur eine Breite von 5,0 m als förderfähig an.

Ende September 2008 wurden die Ergebnisse der Untersuchung von Intraplan der Eigentümergemeinschaft Ostbahnhof-Süd vorgestellt. Diese haben gegenüber dem Planungsreferat ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, sich an der Finanzierung der Fußgängerunterführung in einem angemessenen Umfang zu beteiligen.

Weiteres Vorgehen

Um das Projekt der Fußgängerunterführung zum Ostbahnhof weiter voran zu treiben, sind die erforderlichen Vereinbarungen (z.B. Planungsvereinbarung, Kreuzungsvereinbarung) mit den zuständigen Gesellschaften der DB (Station & Service, Netz, Fernverkehr, etc.) abzuschließen. Darin sind die Zuständigkeiten im weiteren Planungs- und Realisierungsprozess und die Aufteilung der Kosten zu klären.

Eckpunkte dieser Vereinbarungen sind aus der Sicht der Landeshauptstadt München:

- die Gesamtprojektleitung für das Projekt der Fußgängerunterführung zum Ostbahnhof übernimmt innerhalb der Landeshauptstadt München das Baureferat.
- Vorhabensträger ist die DB Station & Service.
- Unter Berücksichtigung der in Aussicht gestellten Förderung durch das Staatsministerium für Wirtschaft Infrastruktur, Verkehr und Technologie übernimmt die Landeshauptstadt München den überwiegenden Teil der Planungs- und Realisierungskosten des Projektes.
- Das Projekt der Fußgängerunterführung ist bisher noch nicht für das MIP angemeldet. Das Baureferat wird nach diesem Grundsatzbeschluss das Projekt zu gegebener Zeit für das MIP anmelden.
- Die DB Station & Service soll einen angemessenen Anteil an den Planungs- und Realisierungskosten übernehmen, der den Vorteilen einer besseren Erschließung des Bahnhofs und einer Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Regional- bzw. Fernverkehr entspricht, z. B. die Kosten für die Bahnsteigzugänge.
- Die Eigentümergemeinschaft des Planungsgebietes ROst („Rund um den Ostbahnhof“) soll im Rahmen der Sozialgerechten Bodennutzung einen angemessenen Anteil übernehmen, soweit er für die Entwicklung dieses Gebietes ursächlich ist.

In einer ersten Vorbesprechung mit der DB Station & Service am 10.09.2008 wurde von dieser vorgetragen, dass sie zwar als Verfahrensträgerin fungieren, aber weder Planungskosten noch eine finanzielle Beteiligung an dem Projekt selbst übernehmen wolle.

Darüber hinaus sind vom Planungsreferat im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Verhandlungen mit den Planungsbegünstigten ROst („Rund um den Ostbahnhof“) über eine angemessene Kostenbeteiligung zu führen.

Das Baureferat hat der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Das Baureferat hat Abdruck erhalten.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 5 Au-Haidhausen und 14 Berg am Laim wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Planungsreferates, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der **Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen** hält nach seiner Stellungnahme vom 19.03.2009 (Anlage 3) weder die Belassung des vorhandenen Tunnelabschnitt mit seiner Breite von 5 m noch eine Verbreiterung auf 8-10 m für attraktiv und ausreichend und fordert stattdessen eine großzügige Bahnhofshalle unter dem Gleisfeld wie sie z.B. im Hauptbahnhof von Köln geschaffen wurde. Weiterhin sei der Schulweg zur Bazeilleschule aus dem neuen Wohnquartier in der vorgeschlagenen Form nicht akzeptabel.

Hierzu nimmt das Planungsreferat wie folgt Stellung:

Das vorgeschlagene Projekt der Verlängerung der vorhandenen, nur 5 m breiten Fußgängerunterführung durch eine 8-10 m breite Fortsetzung zur Friedenstraße ist ein Kompromiss, der die Finanzierungsmöglichkeiten berücksichtigt. Die Erweiterung des vorhandenen Unterführungsabschnitts auf 8-10 m oder auf eine Breite wie im Kölner Hbf. würde eine Verdreifachung der Kosten bedeuten. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat eine Förderung einer Verbreiterung der bestehenden Unterführung abgelehnt. Darüber hinaus hat die DB Station & Service, wie oben dargestellt, erklärt, dass sie weder Planungskosten noch eine finanzielle Beteiligung an dem Projekt selbst übernehmen wolle. Auch wenn diese Frage zwischen der Landeshauptstadt München und der DB Station & Service noch zu verhandeln sein wird, ist absehbar, dass die Finanzierung der Unterführung, jenseits der Förderung durch den Freistaat, weitgehend von der Stadt und der Eigentümergemeinschaft getragen werden muss. Aus diesem Grunde erscheint das vorgeschlagene Projekt als sinnvoller und realistischer erster Schritt zu einem verbesserten Zugang zum Ostbahnhof und einer attraktiveren Verbindung der Stadtteile Berg am Laim und Haidhausen. Die Landeshauptstadt verfolgt – auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die 2. S-Bahn-Stammstrecke – die Verbreiterung des bestehenden Unterführungsabschnitts, die jedoch in keinem Fall durch die Stadt alleine finanziert werden kann.

Die verbesserte und verkürzte Verbindung der neuen Wohnquartiere mit Haidhausen durch das Projekt der Tunnelverlängerung erscheint auch als Schulweg geeignet und angemessen und ist in jedem Fall sicherer und attraktiver als die Verbindung über die Rosenheimer Straße und den dortigen Straßentunnel unter der Bahn.

Der **Bezirksausschuss 14 Berg am Laim** begrüßt in seiner Stellungnahme vom 01.04.2009 (Anlage 4) die beabsichtigte Schaffung einer weiteren fußläufigen Erschließung des Ostbahnhofes von Berg am Laim aus, lehnt aber den vorgeschlagenen Verlauf mit einer zweifachen Verschwenkung ab.

Diesem Einwand kann dadurch Rechnung getragen werden, dass die Fußgängerunterführung, wie die nordöstlich gelegene, zunächst an der Westseite der Friedenstraße endet. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehbar ist, ob der Großhandelsbetrieb an seinem jetzigen Standort verbleiben wird, soll die Option für eine Verlängerung der Unterführung in des Planungsgebiet jedoch offen gehalten werden. Dies erscheint im jetzigen Planungsstadium der Entwicklung des Gebietes sinnvoller als eine nach Süden verschwenkte oder diagonale Trassierung der Unterführung, wie vom Bezirksausschuss 14 Berg am Laim vorgeschlagen.

Die Bezirksausschüsse 5 und 14 haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

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

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur Machbarkeitsstudie für eine Fußgängerunterführung zum Ostbahnhof zur Kenntnis und stimmt der Verwendung der vorgelegten Konzepte als Grundlage weiterer Planungsschritte zu.
2. Das Baureferat wird gebeten, gemäß den oben gemachten Ausführungen in Verhandlungen mit den DB-Gesellschaften die erforderlichen Vereinbarungen abzuschließen.
3. Das Planungsreferat wird beauftragt, mit der Eigentümergemeinschaft des Planungsgebietes ROst („Rund um den Ostbahnhof“) über eine angemessene Kostenbeteiligung zu verhandeln.
4. Das Baureferat wird gebeten, mit der DB Station & Service AG über eine angemessene Kostenbeteiligung zu verhandeln.
5. Das Baureferat wird gebeten, im Benehmen mit dem Planungsreferat auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie zur Fußgängerunterführung zum Ostbahnhof eine Vorplanung zu erstellen.
6. Das Baureferat wird gebeten, für die Fußgängerunterführung die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung herbeizuführen.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium HA II/V
an das Direktorium Dokumentationsstelle
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 5 und 14
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An das Planungsreferat HA I
10. An das Planungsreferat HA I/01 BVK
11. An das Planungsreferat HA I/3
12. An das Planungsreferat HA II
13. An das Planungsreferat HA III
14. An das Planungsreferat HA IV
15. An das Planungsreferat SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
16. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/42
zum Vollzug des Beschlusses.

Am <DATUM>

Planungsreferat SG 3

I.A.