

Bei der Planung für die Siedlung im Bereich der Bayernkaserne gleich die Trasse der U 26 mitberücksichtigen.

Antrag Nr. 08-14 / A 00406 von Herrn Stadtrat Quaas vom 07.11.2014

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03669

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14 -20 / A 00406
2. Plan Linienführung U26
3. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.02.2016 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Anlass und Vorbemerkung

Herr Stadtrat Quaas hat am 07.11.2014 den Antrag Nr. 14-20 / A 00406 gestellt, bei den Planungen für das städtebauliche Entwicklungsgebiet Bayernkaserne die Trasse mit Bahnhof einer U-Bahnverbindungsspange (U26) mit zu berücksichtigen und ggf. auch baulich vorzubereiten.

Da dieser Antrag auf Grund der Einholung externer Stellungnahmen nicht fristgerecht zu bearbeiten war, wurde Herr Stadtrat Quaas mit Schreiben vom 07.01.2015 um Terminverlängerung gebeten. Dieser wurde unter der Maßgabe zugestimmt, entweder nach 12 Monaten dem Stadtrat eine baureife Planung für die U26 vorzulegen oder den Antrag „in der nächsten Frist“ zu behandeln.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß §7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

Das Baureferat hat zu der Möglichkeit innerhalb von 12 Monaten eine baureife Planung vorzulegen Folgendes ausgeführt:

„Als „baureife Planung“ wird üblicherweise eine Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 der HOAI) verstanden. Demgegenüber liegt eine Planung mit der Planungstiefe einer Vorplanung (Leistungsphase 2 der HOAI) allenfalls für die Ausschleifung aus dem U-Bahnhof Fröttmaning vor. Für die Festlegung des Umgriffes der Baubeschränkungen gemäß §13 des Satzungstextes im Bebauungsplan Nr. 1939a existiert nur eine skizzenhafte Darstellung des erforderlichen Baubeschränkungsumgriffes. Für den übrigen Abschnitt einer möglichen U-Bahnlinie U26 existieren über die in der Planbeilage (Anlage 2) dargestellten Ausarbeitungen hinaus keine weiteren Planungsunterlagen. Diese Ausarbeitung erreicht aus hiesiger Sicht auch die Anforderungen der Leistungsphase 1 Grundlagenermittlung der HOAI nicht und kann allenfalls als Vorstudie bezeichnet werden.“

Für die Ausarbeitung der im Juli 2013 vom Stadtrat beauftragten Vorplanung für die Verlängerung der U5 vom U-Bahnhof Laimer Platz nach Pasing war ein Planungszeitraum von ca. 1½ Jahren erforderlich. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass mit Ausnahme des U-Bahnhofs Pasing, für den eine völlige Neuplanung erforderlich geworden ist, für die übrigen Abschnitte dieser Verlängerungslinie bereits frühere Vorplanungen vorlagen, auf die aufgebaut werden konnte. Eine Genehmigungsplanung für diesen Abschnitt liegt derzeit noch nicht vor. Unter Berücksichtigung dieser zeitlichen Gegebenheiten erscheint es unmöglich, für eine U-Bahn-Linie 26 eine planfeststellungsreife Genehmigungsplanung bis Ende 2015 zu erarbeiten, zumal dazu eine Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde über vorzulegende Unterlagen erforderlich wird, die zumindest die vorherige Einreichung des sog. Streckengenehmigungsantrages voraussetzt.“

Da zur Vorlage einer baureifen Planung somit eine deutlich längere Zeitspanne als 12 Monate anzusetzen ist, wird der Stadtratsantrag somit in der nächstmöglichen Frist beantwortet.

Dabei ist die Frage gemäß Antrag zu beantworten, ob für eine mögliche U26 im künftigen Baugebiet der ehem. Bayernkaserne Trassen freizuhalten sind, wie z.B. in dem oben geschilderten Fall des B-Plans 1939a mit Ausschleifung der U-Bahn Am Hart.

Trassierung der U26 im Bereich der Bayernkaserne

Bei der Trassierung der U26 im Bereich der Bayernkaserne wurde im Rahmen vorangegangener Verkehrsuntersuchungen darauf geachtet, dass sowohl das künftige Siedlungsgebiet als auch die bestehenden Gebiete nördlich der Heidemannstraße im Einzugsbereich möglicher U-Bahnhöfe liegen. Der künftige U-Bahnhof „Bayernkaserne“ ist daher im Bereich der Hauptzugangsstraße zur ehem. Bayernkaserne zu situieren. Diese verkehrlichen Vorgaben wurden der Linienführung der U26 zugrundegelegt (siehe Anlage 2).

Im Sinne des o.g. Stadtratsantrags war nun zu prüfen, ob für den möglichen Bau der U-Bahn in der Heidemannstraße mit U-Bahnhof über den vorhandenen Straßenraum hinaus, weiterer Raum in Anspruch genommen werden muss. Vom zuständigen Baureferat wurde hierzu folgende Stellungnahme übermittelt:

„Im Zusammenhang mit der Untersuchung zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Münchner Nordens hat das Baureferat auf Wunsch des Referates für Stadtplanung und Bauordnung u.a. auch eine Untersuchung möglicher Trassenführungen für eine Verbindungsspanne der sog. U26 durchgeführt. Ein entsprechender Planungsstand vom Juni 2007 war auch Grundlage der Angebotseinholung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bei der Fa. Intraplan Consult GmbH für die Durchführung dieser Untersuchungen. Der damalige Untersuchungsstand ging von möglichen Ausschleifungen der U-Bahn-Linie U6 an den Bahnhöfen Fröttmaning oder Kieferngarten aus; die Einschleifung in die U-Bahn-Linie U2 sollte am Bahnhof Am Hart erfolgen.

Auf der Grundlage dieser Untersuchungen ist in §13 des Satzungstextes zum Bebauungsplan Nr.1939a eine bis zum 31.12.2016 befristete Baubeschränkung auf einer Teilfläche des BMW-Forschungs- und Industriezentrums nördlich des U-Bahnhofs Am Hart für eine etwaige Aufweitung der dortigen U-Bahn-Tunnel zur Herstellung eines Abzweigs festgesetzt worden.

Im August 2008 wurden dann weitergehende Untersuchungen zu einer möglichen Ausschleifung aus dem U-Bahnhof Kieferngarten durch das Baureferat vorgenommen. Diese Untersuchungen sind in dem ursprünglichen Plan nachgeführt worden; die Plandarstellung in der Anlage 2 entspricht dieser Variante. Hingewiesen werden muss in diesem Zusammenhang darauf, dass für den Fall der Realisierung einer solchen Ausschleifung aus dem U-Bahnhof Kieferngarten der südliche, vom U-Bahnhof Klinikum Großhadern kommende Abschnitt der U-Bahn-Linie U6 in Fröttmaning gewendet werden muss, wohingegen der nördliche, von Garching-Forschungszentrum kommende Abschnitt dieser Linie die neu errichtete Ausschleifung zum U-Bahnhof Am Hart befährt. Andernfalls entstehen wegen der Lage der Abstell- und Wendeanlage zwischen den Streckengleisen nördlich des U-Bahnhof Fröttmaning durch die dann notwendigen Kreuzungsvorgänge fahrplantechnische Restriktionen.

Aufgrund der Ergebnisse von aktuellen Vorplanungen muss für einen üblichen U-Bahnhof mit Mittelbahnsteig in allgemein üblicher Bahnsteigbreite (ca. 7,5 - 8m) mit einer Gesamtbauwerksbreite von ca. 20 - 25m gerechnet werden. Eine vergleichbare Bauwerksbreite wird auch für einen etwa dort erforderlichen dreigleisigen Streckentunnel mit mittigem Abstellgleis erforderlich. Die Heidemannstraße besitzt im Abschnitt zwischen der Einmündung Maria-Probst-Straße/Paul-Hindemith-Allee und der Verschwenkung nach Süden ca. 100m östlich der Grusonstraße eine Breite von ca. 30 - 35m. Ein je nach Anordnung der Ausgangstreppen ca. 200 - 220m langer Standardbahnhof kann in diesem ca. 800m langen Abschnitt der Heidemannstraße nördlich des derzeitigen Gebiets der Bayernkaserne weitestgehend beliebig in Ost-West-Richtung verschoben werden. Für den Fall, dass ein dreigleisiger Streckentunnel mit mittigem Abstellgleis im Anschluss an den Bahnhof zusätzlich ausgeführt werden soll, muss für die erforderlichen Weichenverbindungen mit einer Längenentwicklung von ca. 2 x 100m und für jeden abzustellenden 6-Wagen-Zug mit einer Längenentwicklung von ca. 120m gerechnet werden; die Mindestlänge einer derartigen Anlage beträgt damit ca. 320m. Eine entsprechende Länge für ein derartiges Tunnelbauwerk wäre dann in dem obengenannten, weitestgehend gerade geführten Abschnitt der Heidemannstraße zusätzlich zu berücksichtigen.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass ein Eingriff in den Umgriff des Planungsgebiets Bayernkaserne im Falle einer Realisierung der Verbindungsspanne U 26 auf der Grundlage der seinerzeitigen Untersuchungen aus den Jahren 2007/2008 nicht erforderlich werden wird.“

Weiterführende Planungsarbeiten

In diesem Zusammenhang darf daran erinnert werden, dass die Verbindungsspanne von der U2 zur U6 ein Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Fußballstadions in Fröttmaning war. Mit dieser Verbindungsspanne hätte das Fußballstadion eine direkte Verbindung zum Münchner Hauptbahnhof erhalten.

Aus Sicht des Baureferats ist es – unabhängig von der Frage einer Erschließung des Neubaugebietes Bayernkaserne durch eine U-Bahn – aufgrund der Topologie des Münchner U-Bahn-Netzes erforderlich, vom Betriebshof Nord in das Restnetz eine zweite Verbindung zu schaffen, da die bisher einzige Verbindung vom Bahnhof Kieferngarten zum Bahnhof Münchner Freiheit insbesondere auch wegen der oberirdischen Führung im Abschnitt Kieferngarten/Studentenstadt als sicherheitskritische Komponente der Münchner ÖPNV-Infrastruktur anzusehen ist.

Die SWM/MVG mbH haben hierzu Folgendes mitgeteilt:

„Da ein zweiter U-Bahn-Betriebshof an anderer Stelle im Münchner U-Bahn-Netz aus betrieblichen und kapazitären Gründen sinnvoll und erforderlich ist, sehen wir diese Notwendigkeit nicht. Die Schaffung eines zweiten U-Bahn-Betriebshofs an anderer Stelle reduziert das Sicherheitsrisiko für das Münchner U-Bahn-Netz, da dann eine Ausweichmöglichkeit im Schadensfall vorhanden ist.“

Zwei wesentliche Gründe sprechen bisher gegen eine baldige Verwirklichung der U26: Zum einen ist – wie in der Stadtratsvorlage der Vollversammlung am 22.10.2014 dargestellt – das für eine Finanzierung durch GVFG-Mittel notwendige Nutzen-Kosten-Verhältnis zu schlecht, um eine Förderung zu ermöglichen.

Zum anderen hat im Zuge der seinerzeitigen Verkehrsuntersuchungen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Münchner Nordens der damalige Betriebsleiter BOStrab der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, darauf hingewiesen, dass durch eine Verbindungsspanne U26 zwischen den Bahnhöfen Fröttmaning und Am Hart eine zusätzliche Belastung auf der U-Bahn-Linie U2 entstehen würde, die wegen der bereits vorhandenen sehr hohen Auslastung im Abschnitt zwischen Königsplatz und Kolombusplatz nicht aufgenommen werden kann. Insbesondere ist die Abwicklung solcher zusätzlicher Fahrgastströme am bestehenden U-Bahnhof Hauptbahnhof der U1/U2 nicht möglich. Auch aus diesen Gründen wurde seinerzeit diese Variante einer Verbindungsspanne U26 nicht mehr weiterverfolgt.

Aus Sicht der Verwaltung muss der Antrag von Herrn StR Richard Quaas vom 07.11.2014 in einem größeren Gesamtzusammenhang gesehen werden, so u.a. auch mit dem Antrag Nr. 14 -20 / A 00457 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Hans Podiuk und Herrn StR Michael Kuffer vom 18.11.2014. In diesem Antrag werden tangentielle U-Bahn-Verbindungen, insbesondere eine U-Bahn-Tangentialverbindung im Münchner Norden und eine Entlastungsstrecke für die Nord-Süd-Strecke gefordert.

Wie bekannt, bestehen Überlastungen an den zentralen innerstädtischen Umsteigepunkten am Hauptbahnhof, Sendlinger Tor, Marienplatz und Odeonsplatz.

Eine Trassierungsoption für eine Entlastung der vorhandenen Streckenabschnitte der U2 und der U3/U6 besteht mit der seit Längerem in Diskussion befindlichen Entlastungsstrecke der U9, die durch eine neue zusätzliche Streckenführung im Bereich Münchner Freiheit bis Implerstraße deutliche Kapazitätsausweitungen im Innenstadtbereich ermöglichen könnte und durch Anlage eines zusätzlichen U-Bahnhofs am Hauptbahnhof die dort bestehenden U-Bahnhöfe der U1/U2 und U4/U5 deutlich entlasten würde.

Eine weitere Behandlung dieser Thematik im Gesamtzusammenhang erfolgt im Rahmen des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München.

Entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung vom 22.10.2014 zum Verkehrskonzept Münchner Norden (RIS-Nr. 14-20 / V 01145), Ziffer 2.4 des Antrags der Referentin werden „die Planungen zur U26 weiterverfolgt und dem Stadtrat gemeinsam mit den Planungen zum Bau einer neuen U-Bahn-Entlastungsstrecke im Korridor Implerstraße – Hauptbahnhof –Münchner Freiheit (Projekt „U9“) und zusammen mit einer bautechnisch konstruktiven Grobeinschätzung wieder vorgelegt.“

Zudem wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2015 zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (RIS Nr. 14-20 / V 03603), Ziffer 6 des Antrags der Referentin, beauftragt,

„a) die Planung der U9 auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie zusammen mit b) den Planungen für die U-Bahnverbindungsspange von der U2 zur U6 („U26“) zusammen mit SWM/MVG und Baureferat voranzutreiben und dem Stadtrat schnellstmöglich zum weiteren Vorgehen mit Zeitplan und notwendigen Personalbedarf zu berichten. Soweit die SWM/MVG unterstützend tätig werden, wird diese Tätigkeit in die vorhandene Betrauung Zusatzaufgabe Infrastruktur der SWM aufgenommen.“

Dem Antrag Nr. 14-20 / A00406 kann daher nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und der MVG mbH abgestimmt.

Die SWM/MVG mbH haben im Rahmen der Mitzeichnung darum gebeten, dass „u.a. gemäß Beschlußentwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans die bautechnischen Untersuchungen zur Machbarkeit der U26 weiterhin durch das Baureferat erbracht werden sollen. Die Ergebnisse können dann wie gewünscht gemeinsam mit der von der SWM/MVG erstellten Planung zur U9 dem Stadtrat vorgelegt werden.“

Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung erscheint gerade vor dem oben skizzierten engen, verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhang von U26 und U9, eine abgestimmte Planung auf Basis der Untersuchungen zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München sinnvoll.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 Milbertshofen am Hart und 12 Schwabing - Freimann wurden gemäß §9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen hat der Beschlussvorlage in seiner Sitzung am 14.10.2015 einstimmig zugestimmt.

Der Bezirksausschuss 12 Schwabing – Freimann hat sich in seiner Sitzung am 29.09.2015 mit der Vorlage befasst und folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der BA 12 begrüßt es ausdrücklich, dass die Planungen zur U26 weiter verfolgt werden. Die Untersuchung sollte jedoch losgelöst von der U9-Planung betrachtet werden. Erschließen diese beiden geplanten U-Bahnen doch räumlich deutlich entfernte Stadtregionen. Wir erachten die mögliche U26 als wesentliche ÖPNV-Erschließung für ein Stadtgebiet, das in naher Zukunft einen erheblichen Zuwachs an Bevölkerung und Arbeitskräften erwartet. Wegen der im Beschlussentwurf angesprochenen hohen Auslastung der U2 sollte auch eine Verlängerung dieser Spange bis zur U1 (dann U16 genannt?) in die weitere Prüfung mit einbezogen werden. Möglicherweise ließe sich hier eine kostengünstige, teils oberirdisch geführte Trasse realisieren mit kaum längeren Fahrzeiten bis zum Hauptbahnhof.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie bereits in der Beschlussvorlage dargestellt, sollen die Planungen der U9 und der U2 im Wesentlichen aus betrieblichen Gründen miteinander verbunden werden. Da die Strecke der U2 einen 5-Minuten Takt aus der U26 erst aufnehmen kann, wenn die Strecke ertüchtigt wäre (was nach den Aussagen der MVG aber nicht möglich ist) oder entlastet wird, z.B. mit dem Bau der U9.

Eine Verlängerung der Spange der U26 zur U1 wurde bereits im Rahmen der „Langfristmaßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des neuen Fußballstadions in Fröttmaning“ dem Stadtrat am 21.07.2004 vorgestellt. Damals wurde folgende Variante 7Uc untersucht:

„U-Bahn-Verbindung zwischen U1 vom Hauptbahnhof bis zum Bahnhof OER und weiter zum und über den DB-Nordring. Im weiteren Verlauf erfolgt die Führung über die Gleise des Virginia-Depots (in diesem Bereich ist eine oberirdische Führung auf eigenen Gleisen in Richtung Osten bis auf Höhe der Schleißheimer Straße vorgesehen). Die Schleißheimer Straße ist bereits höhenfrei in einem neuen Tunnelbauwerk in Richtung des U-Bahnhofes Harthof zu queren. Am bestehenden U-Bahnhof Harthof ist ein neuer Kreuzungsbahnhof zu errichten.“

Diese Variante lag bei der abschließenden Bewertung von insgesamt 10 Varianten im Rahmen der Untersuchung aber nur im Mittelfeld und wurde nicht weiterverfolgt. Eine oberirdische Führung einer U-Bahn durch das ehem. Virginia-Depot erscheint zudem heute nicht mehr durchsetzbar.

Der Vorschlag des BA 12 erscheint deshalb als nicht zielführend und sollte nicht weiterverfolgt werden. Es bleibt bei dem bisherigen Vorgehen, die U26 in Verbindung mit der U9 weiter voranzutreiben.

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

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag der Referentin zum Sachstand der U-Bahnlinie U26 wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, die Planung der U9 zusammen mit den Planungen für die U-Bahnverbindungsspanne von der U2 zur U6 („U26“) weiter voranzutreiben - entsprechend dem Beschluß der Vollversammlung 30.09.2015 (Ziffer 6, Vorlagen Nr. 14-20 / V03603).
3. Der Antrag Nr. 14 -20 / A 00406 von Herrn Stadtrat Quaas vom 07.11.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. 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.

an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3
zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II/V (1x)
3. An die Bezirksausschüsse 11 und 12
4. An das Direktorium HA II/BA
5. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/01 -BVK
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I, I/1, I/3, I/4
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II, II/12
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-3 (zum Vollzug des Beschlusses)

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

I. A.