

Telefon: 233 – 21112
Telefon: 233 – 25827

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Telefon 233 - 22669
Telefax 233 - 21136

**Referat für Arbeit und
Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes – Bekenntnisbeschluss für die Entlastungsspanne U9 sowie dafür erforderliche Vorhaltemaßnahmen für einen zusätzlichen U-Bahnhof am Hauptbahnhof

- a) Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen
- b) Finanzierung
Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2017- bis 2021-
Anmeldungen zum Haushalt 2018 ff
- c) „Nahverkehrsplan für die LH München II – U9 nicht um jeden Preis“ Antrag Nr. 14-20 / A 1960 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2016
- d) „Überlegungen zur U9“ BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03839 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 19.07.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10475

Anlagen:

1. Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München
2. Antrag Nr. 14-20 / A 01960
3. BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03839
4. Übersichtsplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung sowie des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 17.01.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung sowie für Arbeit und Wirtschaft.

1. Ausgangslage

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 22.10.2014 zum Verkehrskonzept Münchner Norden (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 01145) wurde u. a. beschlossen, dass „[...] dem Stadtrat [...] Planungen zum Bau einer neuen U-Bahn-Entlastungsstrecke im Korridor Implerstraße - Hauptbahnhof - Münchner Freiheit („Projekt U9-Spange“) zusammen mit einer bautechnisch konstruktiven Grobeinschätzung wieder vorgelegt werden.“

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2015 zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 03603, vgl. Anlage 1) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter Ziffer 6 u. a. beauftragt, „die Planung der U9 auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie [...] zusammen mit Stadtwerke München GmbH (SWM)/MVG und Baureferat voranzutreiben und dem Stadtrat schnellstmöglich zum weiteren Vorgehen mit Zeitplan und notwendigem Personalbedarf zu berichten. Soweit die SWM/MVG unterstützend tätig werden, wird diese Tätigkeit in die vorhandene Betrauung Zusatzaufgabe Infrastruktur der SWM aufgenommen.“

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL hat am 24.03.2016 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 01960 (Anlage 2) gestellt, in dem die Vorstellung erster Kosten- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zur U9 sowie die Prüfung oberirdischer Alternativen und Ringsysteme gefordert werden.

Darüber hinaus hat der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied am 19.07.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 03839 (Anlage 3) gestellt, in dem nach der Existenz einer Machbarkeitsstudie gefragt und darum gebeten wird, ausführlich darzulegen, wie diese U-Bahnlinie technisch realisiert werden soll und warum eine Alternative weder geprüft noch in Angriff genommen wird.

Auf Grundlage der zuvor beschriebenen Aufträge haben die SWM/MVG umfangreiche Machbarkeitsuntersuchungen zur U9-Entlastungsspanne durchgeführt, die im Nachfolgenden vorgestellt werden.

Aus diesen Untersuchungen ergibt sich, dass die U9 baulich machbar sowie betrieblich und verkehrlich sinnvoll ist. Weiterhin hat sich herausgestellt, dass ein dringender Entscheidungsbedarf bezüglich des weiteren Vorgehens im Bereich Hauptbahnhof besteht. Dort ergibt sich im Zusammenwirken mit der 2. Stammstrecke und dem Projekt Neubau Empfangsgebäude das einmalige und kurze Zeitfenster, durch integrierte und aufeinander abgestimmte Planungen beim Bau der 2. Stammstrecke Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof der späteren U-Bahn-Entlastungslinie U9 baulich vorzusehen. Ein späterer Bau in gleicher Lage, mit den gleichen funktionalen Umsteigebeziehungen und den geringen Eingriffen in die Oberfläche wäre technisch nicht realisierbar (siehe Kapitel 4.2, Untersuchungsergebnisse). Um aus dieser zwingenden Abhängigkeit die daraus resultierenden zeitlichen, räumlichen und baulichen Auswirkungen auf die Vorhaben 2.Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude definieren zu können, sollten die Planungen für die Vorhaltemaßnahmen vorangetrieben werden. Hierzu sind die

Planungen für die Vorhaltemaßnahmen in den Leistungsphasen 1-4 der HOAI erforderlich. Die SWM/MVG sollen mit diesem Beschluss ermächtigt werden, die DB AG mit diesen Planungen zu beauftragen und die notwendigen Vereinbarungen abzuschließen.

2. Stadtentwicklungsplanerische und verkehrliche Hintergründe

Die für die nächsten 20 Jahre prognostizierten deutlichen Zuwachsraten bei der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung sowie die großräumigere Ausdehnung von Pendlerströmen lassen höhere ein- und ausströmende Verkehrsmengen über die Stadtgrenze aber auch im Binnenverkehr der Landeshauptstadt München (LHM) erwarten.

Gleichzeitig sind die Netze bereits heute zu Spitzenzeiten nahe an der Leistungsgrenze. Dies gilt wegen der hohen Belastung der Innenstadtstrecken und Stationen im Zentrum insbesondere für das U-Bahn-Netz. So ist die Nachfrage an die U-Bahn in jüngster Vergangenheit jeweils um bis zu zehn Millionen Fahrgäste pro Jahr gestiegen. Allein zwischen 2004 und 2016 gab es ein Wachstum um 31 Prozent – Tendenz weiter steigend.

Neben dem attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs-Angebot (ÖPNV) ist vor allem das starke Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in Stadt und Region ursächlich für die hohen Steigerungsraten. Aus dem aktuellen Demografiebericht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung geht hervor, dass die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in München bis 2035 auf bis zu 1,851 Mio. ansteigen wird. Dies bedeutet einen Zuwachs des Wertes von 2015 um 19,3 Prozent. Zudem bleibt München Touristenmagnet mit steigenden Besucherzahlen. Die Fahrgastzahlen in der Innenstadt werden durch die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke weiter zunehmen, da durch sie das Angebot für die Region nochmals verbessert wird.

Eine Entlastung durch neue Mobilitätsformen wie Bike- oder Car-Sharing werden aus heutiger Sicht zukünftig den ÖPNV zwar sinnvoll ergänzen können, der klassische ÖPNV wird im urbanen Raum jedoch weiterhin im Vordergrund stehen und das zentrale Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur bilden.

Die Weiterentwicklung des Münchner ÖPNV-Systems ist daher zwingend erforderlich, um das weiter steigende Verkehrsaufkommen verträglich für Umwelt sowie Einwohnerinnen und Einwohner abwickeln zu können. Neben einer notwendigen Stärkung der tangentialen Verkehrsbeziehungen muss dabei insbesondere nach zielgerichteten Lösungen zur Entlastung der Innenstadtstrecken gesucht werden.

Im Rahmen der „MVG-Angebotsoffensive 2010-2020“ sind bereits weitere Taktverdichtungen bis zum maximal möglichen 2-Minuten-Takt auf Innenstadtstrecken in der Hauptverkehrszeit geplant, ebenso die Bahnhofserweiterung am Sendlinger Tor und weitere Ausbaumaßnahmen. Mit diesen Maßnahmen wird die Kapazität der am stärksten belasteten Streckenabschnitte in der Spitzenverkehrszeit weiter erhöht. Allerdings werden aufgrund des prognostizierten Fahrgastwachstums schon nach 2025 die Kapazitäten der Innenstadtstrecken und der zentralen U-Bahnhöfe teilweise bereits wieder sehr hoch ausgelastet bzw. voll ausgeschöpft sein. Zudem steigt die Störungssensibilität bei steigendem Fahrgastaufkommen.

Aus den bisher erstellten Studien für eine Innenstadt-Entlastungsstrecke „U9-Spange“ auf Grundlage der bereits aufgeführten Stadtratsbeschlüsse und der Darstellung der U9 als „in Untersuchung / offen zu halten“ im Nahverkehrsplan ergibt sich als grundlegendes und übergeordnetes Ergebnis, dass für die wichtige Entlastung des U-Bahn-Netzes die U9-Entlastungsstrecke mit einem neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof mit möglichst funktionalen Umsteigebeziehungen zu allen Verkehrsträgern unverzichtbar ist. Die bauliche Vorrüstung eines zusätzlichen U-Bahnhofes am Hauptbahnhof bildet die Grundvoraussetzung, um die spätere U9-Entlastungsspange am Hauptbahnhof sinnvoll zu integrieren und ist daher für die langfristige Entwicklungsperspektive des Münchner U-Bahn-Netzes zwingend notwendig. Erforderlich ist zwingend eine Entlastung des Netzes auf den stark belasteten Innenstadtbahnhöfen in Nord-Süd Richtung, weshalb auch der zusätzliche U-Bahnhof am Hauptbahnhof in dieser Richtung vorgesehen werden muss.

Daneben wäre die U9-Spange auch die grundlegende Voraussetzung für die sich in Diskussion befindliche U26 zwischen den Bahnhöfen „Am Hart“ und „Kieferngarten“, die ohne die durch die U9-Spange möglichen zusätzlichen Fahrplantrassen nicht in ein sinnvolles Betriebskonzept integriert werden könnte. Zudem würde eine Direktverbindung vom Hauptbahnhof nach Fröttmaning entstehen und somit eine weitere Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der Allianz-Arena.

3. Sachstand U9-Spange

Ergänzend zu den Ausführungen im Rahmen des o. g. Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2015 zum Nahverkehrsplan (NVP) der LHM (vgl. Ziffer 5.3 und Anlage 11 im NVP) sind nachstehend nochmals die wichtigsten Ergebnisse der Anfang 2014 von der SWM/MVG vorgestellten Machbarkeitsstudie zur U9-Spange (SSF Ingenieure AG / Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH und Intraplan Consult GmbH) zusammengefasst. Die zu Beginn erstellten Untersuchungen umfassen folgende Themen:

- **Verkehrliche Betrachtungen zur Entlastungswirkung**, erstellt durch die Intraplan Consult GmbH aus München
- Verschiedene **Varianten zur Trassenführung**, erstellt durch des Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH aus München
- **Erste bauliche Untersuchungen** zu möglichen Erweiterungen der Bahnhöfe Giselastraße, Theresienstraße, Theresienwiese und Implerstraße und zu möglichen Anbindungen an die Bestandstunnel, erstellt durch die SSF Ingenieure AG aus München
- **Unterschiedliche Lagen** für einen U9-Bahnhof im Bereich **Hauptbahnhof**, erstellt durch die SSF Ingenieure AG aus München

Daraus resultierten die in Abbildung 1 dargestellten Varianten.

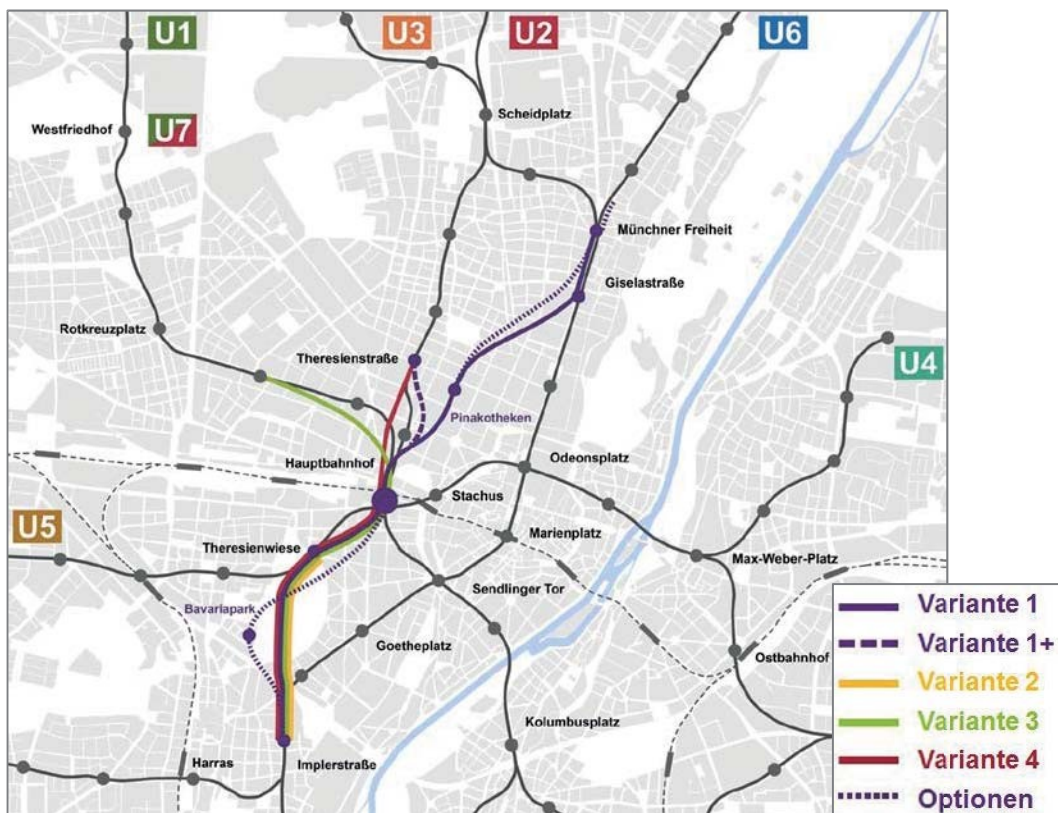


Abbildung 1: Ursprüngliche Streckenvarianten

Aus dem Vergleich dieser Varianten ergab sich 1/1+ als Lösung mit der besten Entlastungswirkung.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurden anschließend folgende bauliche und baubetriebliche vertiefte Machbarkeitsstudien durchgeführt:

- **Bauliche und baubetriebliche Machbarkeitsstudie** Bereich **Implerstraße** bis zum neuen Halt an der Theresienwiese, erstellt durch die ISP Ziviltechniker GmbH aus Wien
- **Bauliche und baubetriebliche Machbarkeitsstudie** Bereich **Hauptbahnhof**, erstellt durch die Ingenieurgemeinschaft Machbarkeitsstudie U9, bestehend aus SSF Ingenieure AG und Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH, München
- **Bauliche und baubetriebliche Machbarkeitsstudie** Bereich **Giselastraße – Münchner Freiheit**, erstellt durch die Schüßler-Plan GmbH aus Düsseldorf
- **Bauliche und baubetriebliche Machbarkeitsstudie „Alternative Nord“** (Pinakotheken – Elisabethplatz – Münchner Freiheit – Dietlindenstraße) aufgrund der Ergebnisse aus der Studie zur Giselastraße; erstellt durch die ISP Ziviltechniker GmbH aus Wien

- **Bauliche und baubetriebliche Machbarkeitsstudie** Bereich **Hauptbahnhof – Theresienstraße** („Bypass“ zur Entlastung der U1/U2 Nord), erstellt durch die ISP Ziviltechniker GmbH aus Wien
- **Prüfung der Angebots- und Betriebsplanung** auf stabile Fahrbarkeit, erstellt durch SMA und Partner AG aus Zürich

Aus zuvor genannten Untersuchungen wurde die Vorzugsvariante der U9 entwickelt, die baulich machbar ist und betrieblich und verkehrlich die optimale Lösung darstellt.

Speziell für den Bereich Hauptbahnhof im Zusammenhang mit der Vorzugsvariante der Gesamtstrecke wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt. Unter der Prämisse einer optimalen, verkehrlichen Entlastungswirkung der U9 für das bestehende U-Bahn Netz wurden folgende Studien explizit für den Bereich Hauptbahnhof unter Berücksichtigung möglichst funktionaler Umsteigebeziehungen durchgeführt:

- **Bauliche und baubetriebliche Machbarkeitsstudie Bereich Hauptbahnhof**, erstellt durch die Ingenieurgemeinschaft Machbarkeitsstudie U9, bestehend aus SSF Ingenieure AG und Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH, München
- **Verkehrliche Betrachtungen zur Entlastungswirkung** (im Rahmen der Betrachtung der Gesamtstrecke der U9), erstellt durch die Intraplan Consult GmbH aus München

Aus den Untersuchungen ergab sich die Notwendigkeit, kurzfristig Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof für einen neuen U-Bahnhof vorzusehen (vgl. Kapitel 4.2.1)

4. Untersuchungsergebnisse der Machbarkeitsstudien

4.1. Gesamtstrecke der Entlastungsspanne U9

Die für die Studien erforderlichen Objekt- und Fachplanungen wurden überwiegend durch externe Ingenieurbüros im Auftrag und unter Federführung der SWM/MVG durchgeführt, da bei den SWM/MVG auch im Hinblick auf die zu beachtenden betrieblichen und technischen Zusammenhänge das notwendige Know-How vorhanden ist.

Das Baureferat hat die Planung intensiv begleitet und als Teil des Projektteams verantwortlich mitgearbeitet. Das Baureferat hat seine Erfahrungen zum U-Bahnbau eingebracht und gemeinsam mit den SWM/MVG in einer abschließenden Beurteilung die bauliche Machbarkeit zum derzeitigen Kenntnisstand bestätigt.

Da die U9-Spanne an mehreren Stellen einen Eingriff in die Bestandsbahnhöfe und -strecken sowie den Betrieb voraussetzt, wurden die Planungen intensiv durch alle Fachabteilungen der SWM/MVG begleitet, die die Verantwortung für das Bestandsnetz tragen. Dies betrifft neben den Bauwerkseingriffen ebenfalls die Anpassung der technischen Ausrüstung, wie z.B. die Fahrstromversorgung, Zugsicherung, Brandschutz, etc.

Ergebnis aller Studien und Abstimmungen ist, dass die im Folgenden dargestellte Streckenführung der U9 in Nord-Süd-Richtung zwischen Implerstraße, Hauptbahnhof und

Münchner Freiheit bzw. Theresienstraße den verkehrlich optimalen Korridor darstellt und dadurch eine bestmögliche Entlastung der hochfrequentierten Innenstadtbahnhöfe der U-Bahn und Umsteigebauwerke bewirkt.

Als **Vorzugsvariante** wurde folgende gut 7 km lange Verbindung identifiziert:

Impler-/Poccistraße – Esperantoplatz – Hauptbahnhof – Pinakotheken – Elisabethplatz – Münchner Freiheit – Dietlindenstraße mit einer zusätzlichen ca. 1 km langen Verbindungsstrecke (Hauptbahnhof – Theresienstraße) zur Anbindung und Verstärkung der U2-Nord-Achse (vgl. nachstehende Abb. 2).

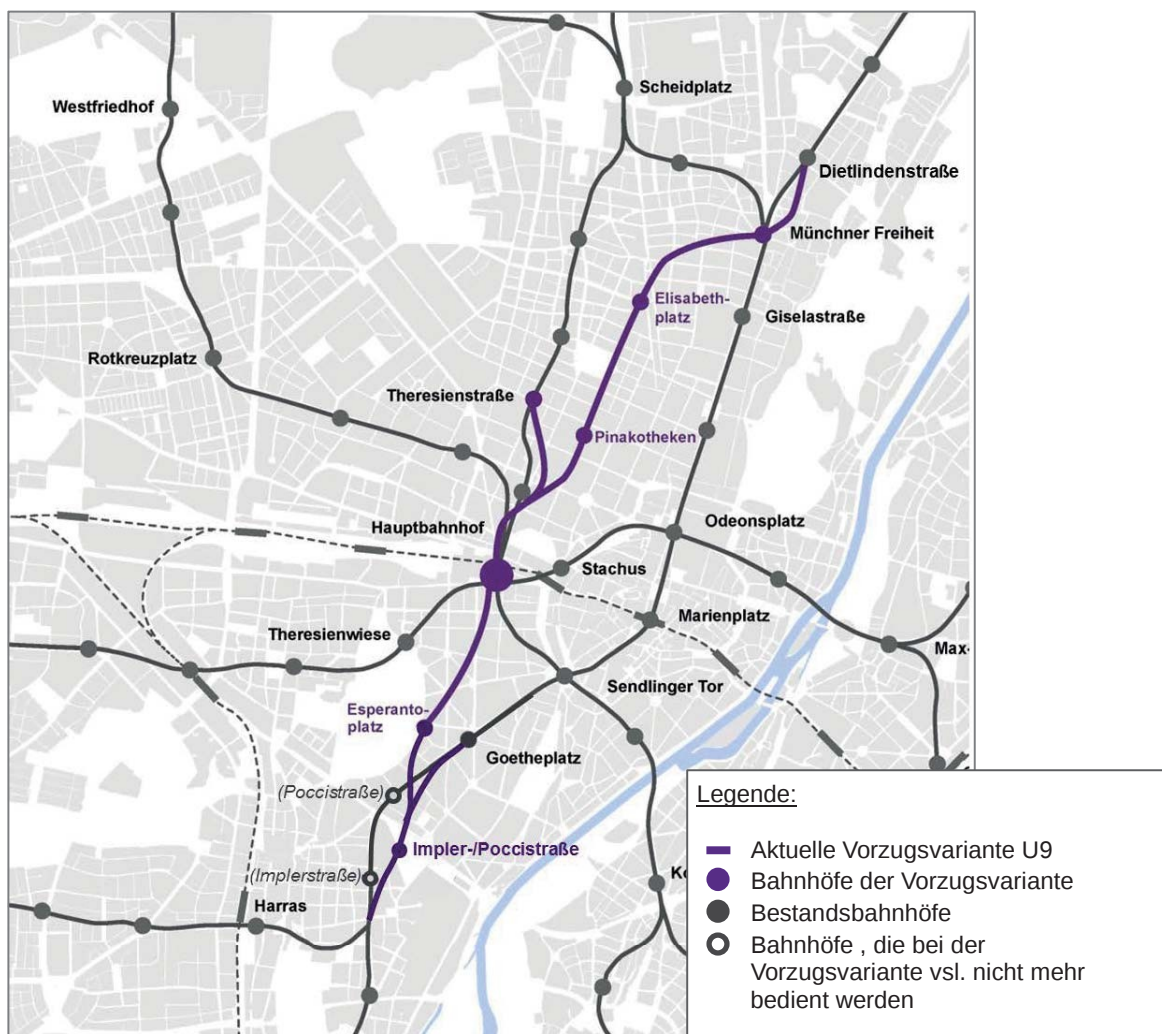


Abbildung 2: Vorzugsvariante Imler-/Poccistraße – Esperantoplatz – Hauptbahnhof – Pinakotheken – Elisabethplatz – Münchner Freiheit – Dietlindenstraße inkl. Anbindung an U2 Nord über Bahnhof Theresienstraße

Für den U-Bahnhof **Imlerstraße** wurden im Rahmen der vertieften Machbarkeitsstudie verschiedene Varianten betrachtet. Die baulich detailliert untersuchte Variante sieht vor, die bestehende Station auf 5 Gleise zu erweitern, um in beiden Richtungen unabhängiges Ein- und Ausfahren und damit eine Erhöhung der Taktfrequenzen zu ermöglichen.

Als verkehrlich sinnvoller hat sich aber erwiesen, die sehr eng zusammen liegenden Bahnhöfe Implerstraße und Poccistraße zu einem gemeinsamen Bahnhof zusammenzufassen und diesen als Neubau im Netz vorzusehen. Hierdurch könnte auch die Anbindung zu einem neuen Regionalzughalt an der Poccistraße realisiert werden. Außerdem könnte die Sanierung des Bestandsbahnhofes Poccistraße in geringerem Umfang erfolgen. Eine abschließende Variantenbetrachtung hat in der Vorplanung zu erfolgen.

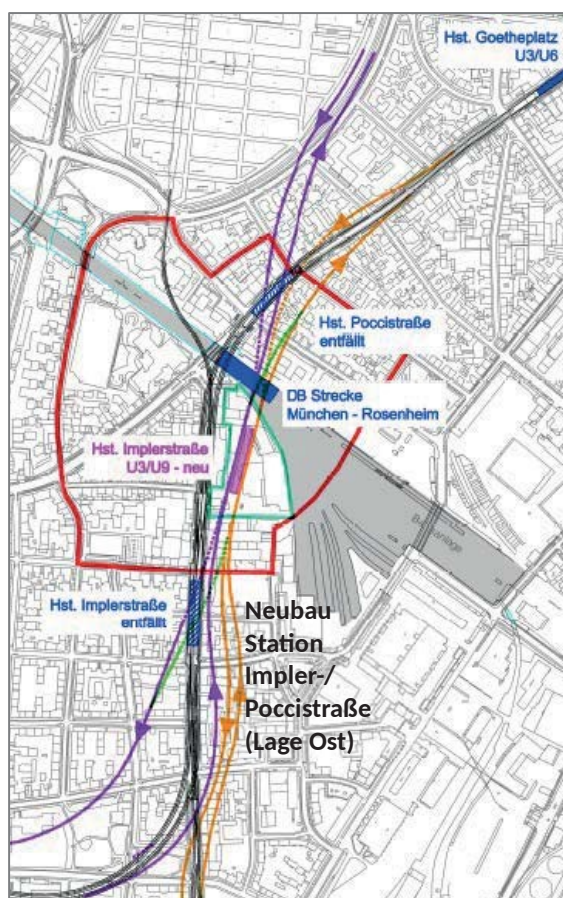


Abbildung 3: Lage neuer Bahnhof Impler-/Poccistraße

Für den Bereich **Theresienwiese** wurden verschiedene Varianten untersucht. Die endgültige Lage der U9-Station im Bereich Esperantoplatz ergab sich maßgeblich aus der Lage der U9-Station am Hauptbahnhof. Eine Schräglage dieser Station musste aufgrund der zu starken Eingriffe in die bestehende Planung der 2. Stammstrecke und die zu geringen Synergien bei einer möglichen gemeinsamen Umsetzung ausgeschlossen werden. Ebenso wäre eine mögliche, spätere Erweiterung zu einer U2 Süd (zusätzliche, parallele Trasse zur U2 ab Hauptbahnhof Richtung Süden) ab der U9-Station Hauptbahnhof bei einer Schräglage nur erschwert möglich. Da eine Schräglage am Hauptbahnhof ausschied, war aus trassierungstechnischen Gründen das Erreichen der Station Theresienwiese für den 4-gleisigen Ausbau nicht möglich. Ohnehin wurde aufgrund des Sicherheitskonzeptes des Oktoberfestes eine zusätzliche Belastung des Bestandsbahnhofes Theresienwiese - sei es durch Erweiterung oder einen Kreuzungsbahnhof - als kritisch erachtet. Aus den genannten Gründen entfällt der Ausbau des Bestandsbahnhofes Theresienwiese. Als Entlastungsbahnhof im Bereich

Theresienwiese wurde aufgrund der bereits genannten Gründe, sowie der kürzesten Streckenlänge und Wirtschaftlichkeit bei vergleichbarer verkehrlicher Wirkung, die Streckenführung über eine Station im Bereich Esperantoplatz als Vorzugsvariante weiter verfolgt (vgl. Abb. 4). Der Bahnhof Esperantoplatz führt zudem zu einer Entflechtung der Besucherströme an der Theresienwiese.

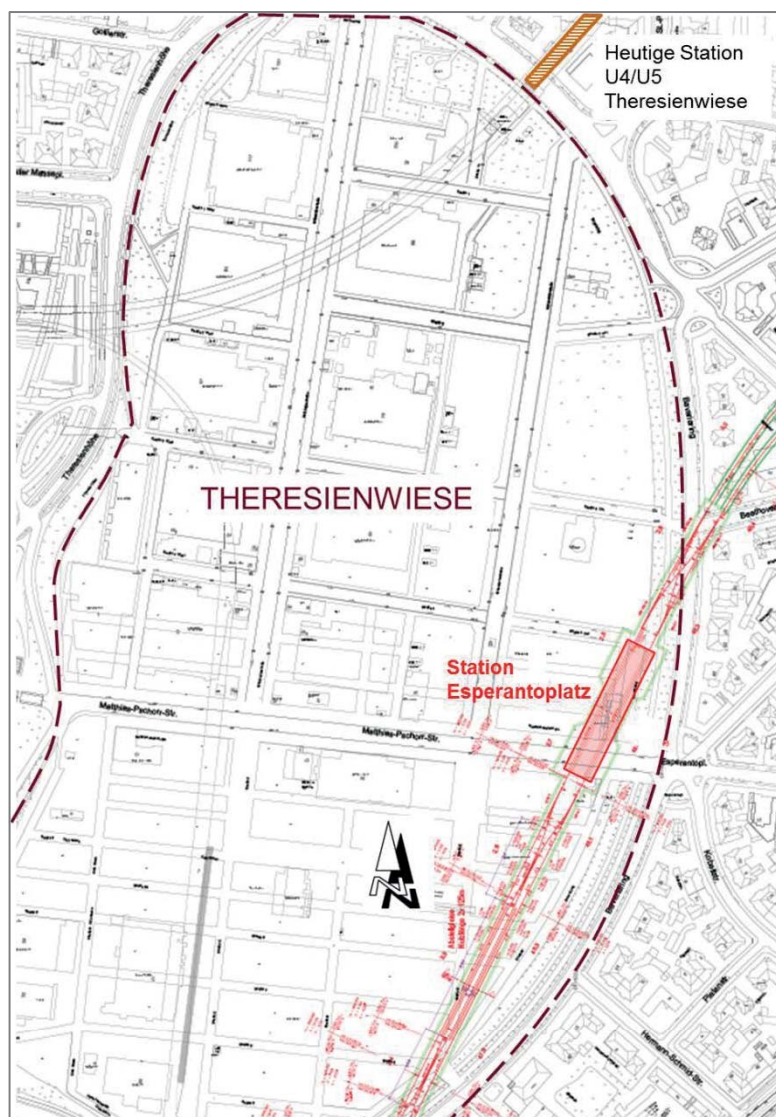


Abbildung 4: Lage Bahnhof Esperantoplatz

Völlig neue Perspektiven ermöglicht die U9-Spange im Bereich des **Hauptbahnhofs** mit einem zusätzlichen U-Bahnhof in Nord-Süd-Ausrichtung, der in etwa unterhalb des Querbahnsteiges und dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs zu liegen käme. Die exakte Lage des neuen U-Bahnhofes hängt direkt von den Entwicklungen der Projekte Neubau Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke ab. Die detaillierte Betrachtung des Bereiches Hauptbahnhof erfolgt in Kapitel 4.2.

Aus der vertieften Machbarkeitsstudie für den Bereich Giselastraße – Münchner Freiheit ging hervor, dass die Einfädelung der U9 im Bereich Giselastraße baulich als äußerst

schwierig und risikobehaftet zu bewerten ist. Eine Machbarkeit wurde zwar nicht vollständig ausgeschlossen, die Variante wird allerdings aufgrund der sehr großen Unwägbarkeiten vorerst nicht weiter verfolgt. Aus diesem Grund wurde für die U9-Nord eine Alternativlösung „**Alternative Nord**“ untersucht, die einen neuen Umsteigebahnhof im Bereich **Münchner Freiheit** und eine spätere Einfädung in die Bestandsstrecke der U6 im Bereich der **Dietlindenstraße** vorsieht. Die Lösung des neuen Umsteigebahnhofs an der Münchner Freiheit vermeidet die genannten Schwierigkeiten, die sich in der Vertiefung der Machbarkeitsstudie für ein Einfädeln an der Giselastraße abgezeichnet haben. Die gewählte Lage und Anordnung der neuen Röhren zueinander und zum Bestand ermöglicht kurze Umsteigebeziehungen am Nordkopf des Bahnhofes Münchner Freiheit (vgl. Abb. 5).

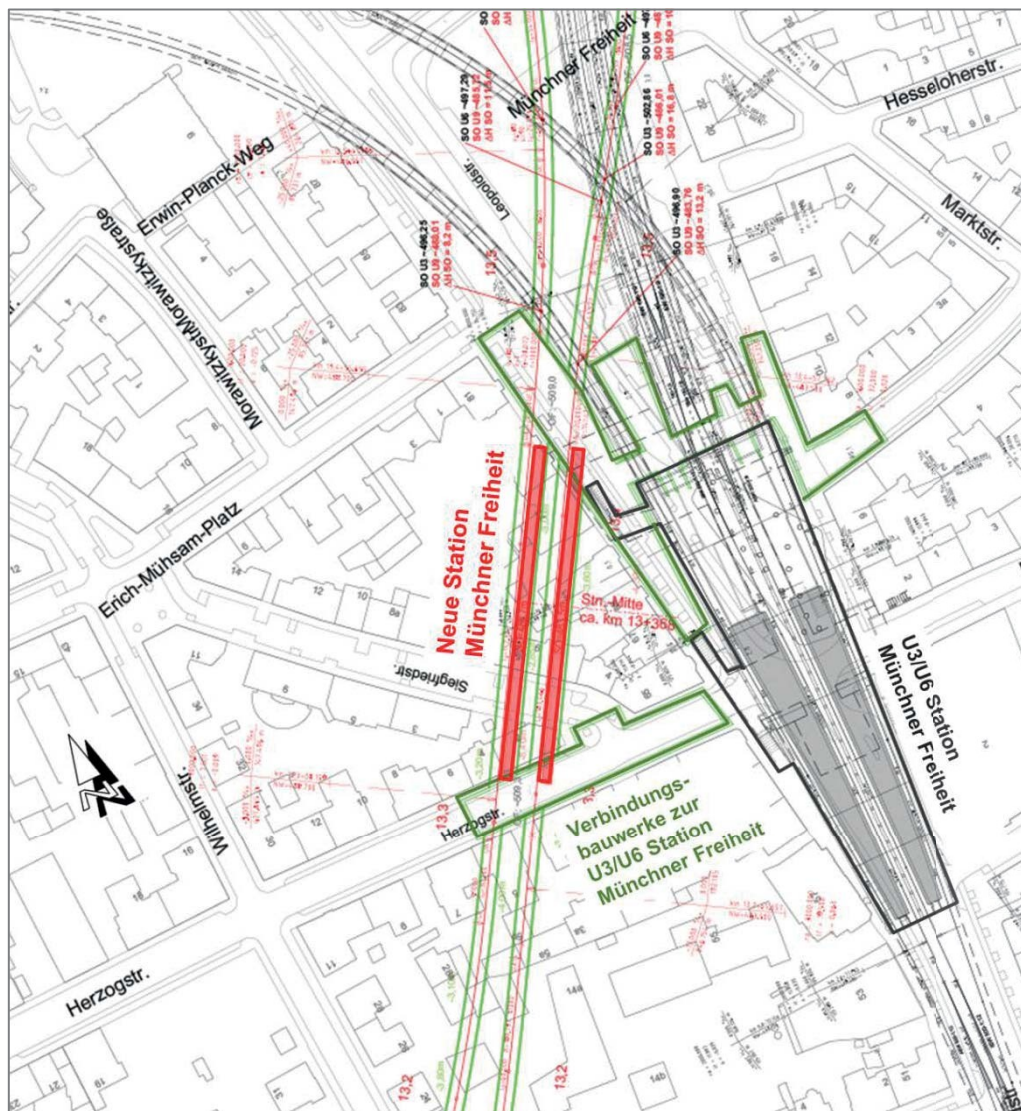


Abbildung 5: Lage Bahnhof Münchner Freiheit

Die Anbindung der U9-Spange erfolgt an die Bestandsstrecke der U6. Entsprechend erfolgt die Verknüpfung dort erst im Bereich der Station **Dietlindenstraße**. Eine Anbindung an den Nordost der U3 ist nicht mehr vorgesehen, diese ist jedoch auch verkehrlich nur

von untergeordneter Bedeutung, da eine wegekürzere Anbindung der U3 Nord über den Bahnhof Scheidplatz und die vorgesehene Ausschleifung an der Theresienstraße zur U9 am Hauptbahnhof erfolgen kann („U29“).

Durch die längere Strecke zwischen Hauptbahnhof und Münchner Freiheit ergäbe sich dadurch die Möglichkeit – neben dem Bahnhof **Pinakotheken** (vgl. Abb. 6) – einen weiteren Bahnhof im Bereich **Elisabethplatz** zu realisieren (vgl. Abb. 7).

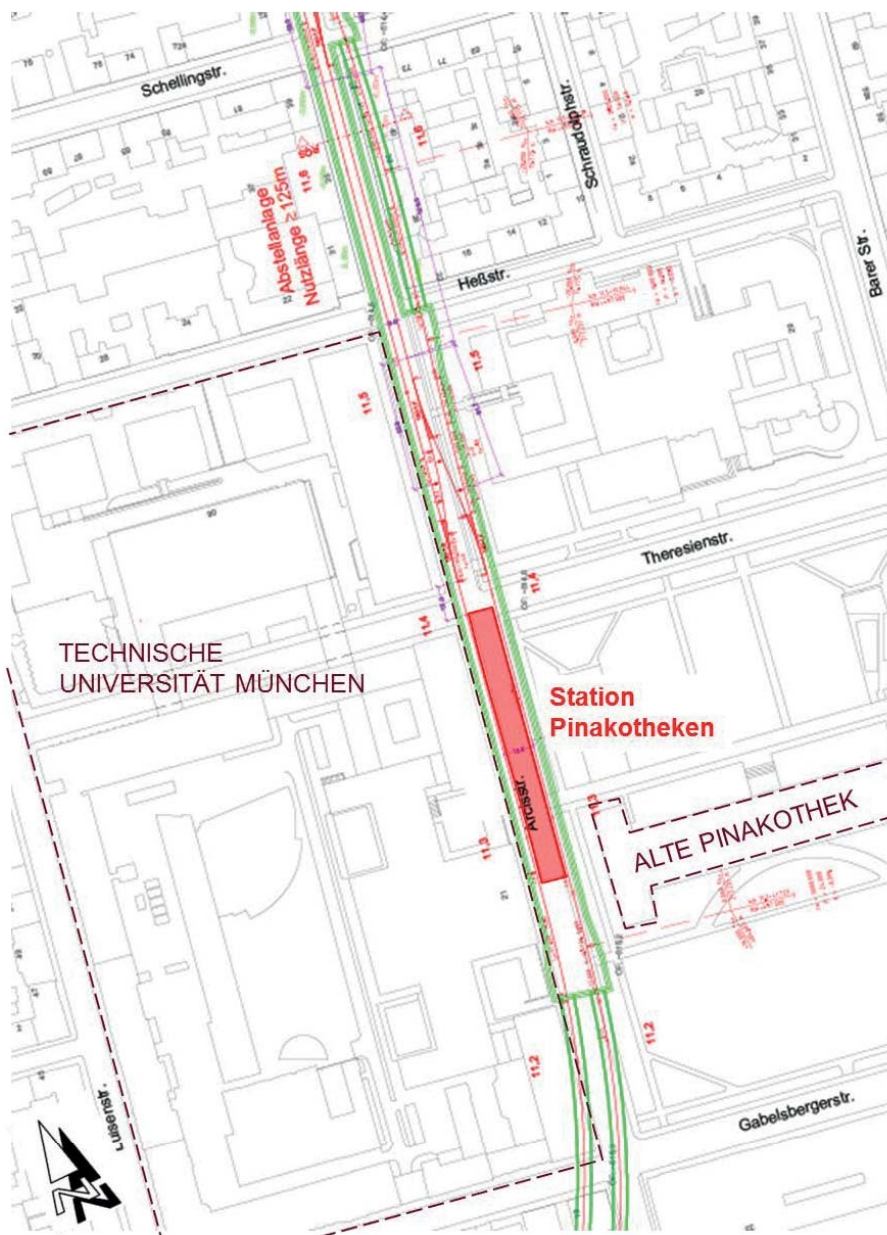


Abbildung 6: Lage Bahnhof Pinakotheken

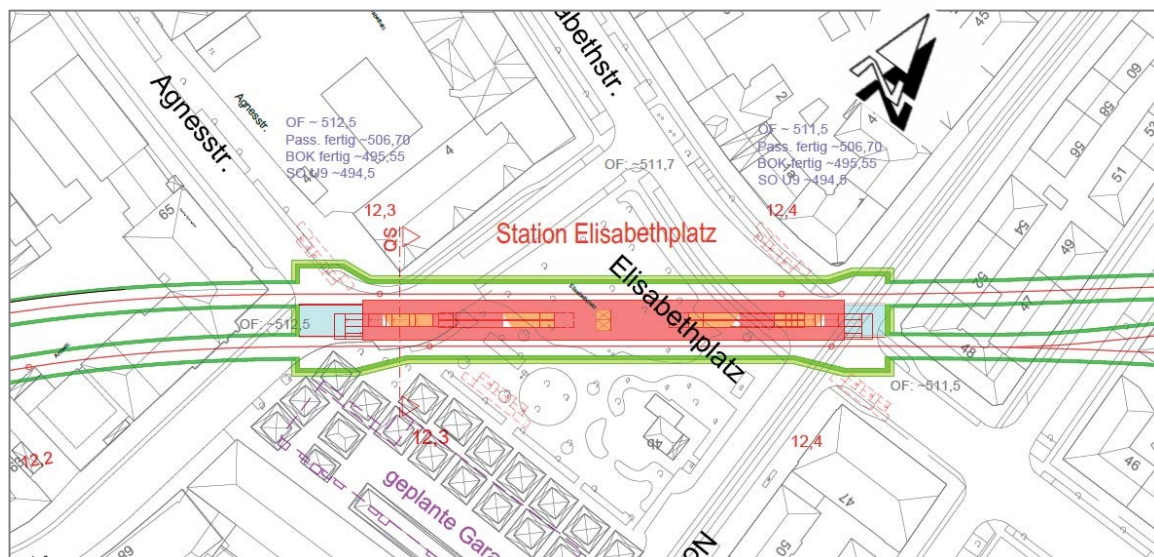


Abbildung 7: Lage Bahnhof Elisabethplatz

Trotz der bereits vorhandenen ÖPNV-Erschließung dieser Stadtviertel sind die Stationen nach derzeitigem Planungsstand voraussichtlich aufgrund der Streckenlänge der Neubaustrecke aus sicherheitstechnischen Gründen notwendig. Diese Thematik muss in der Vorplanung vertieft betrachtet werden. Die Station Elisabethplatz ermöglicht eine Verknüpfung zu den heutigen Tram-Linien 27/28 sowie zur im Nahverkehrsplan enthaltenen Tram Nordtangente.

Der bestehende 2-gleisige Bahnhof **Theresienstraße** ist auf drei Gleise zu erweitern, um aus Richtung Hauptbahnhof ein unabhängiges Einfahren zu ermöglichen und somit den Nordast der U2 über die U9-Strecke (sogenannte „U29“) verdichten zu können (vgl. Abb.8). Damit könnte auch die U1 weiter verdichtet werden, indem die U1 auf der Bestandsstrecke der U1/U2 zwischen Hauptbahnhof und Sendlinger Tor Fahrplantrassen der heutigen U2 übernimmt.

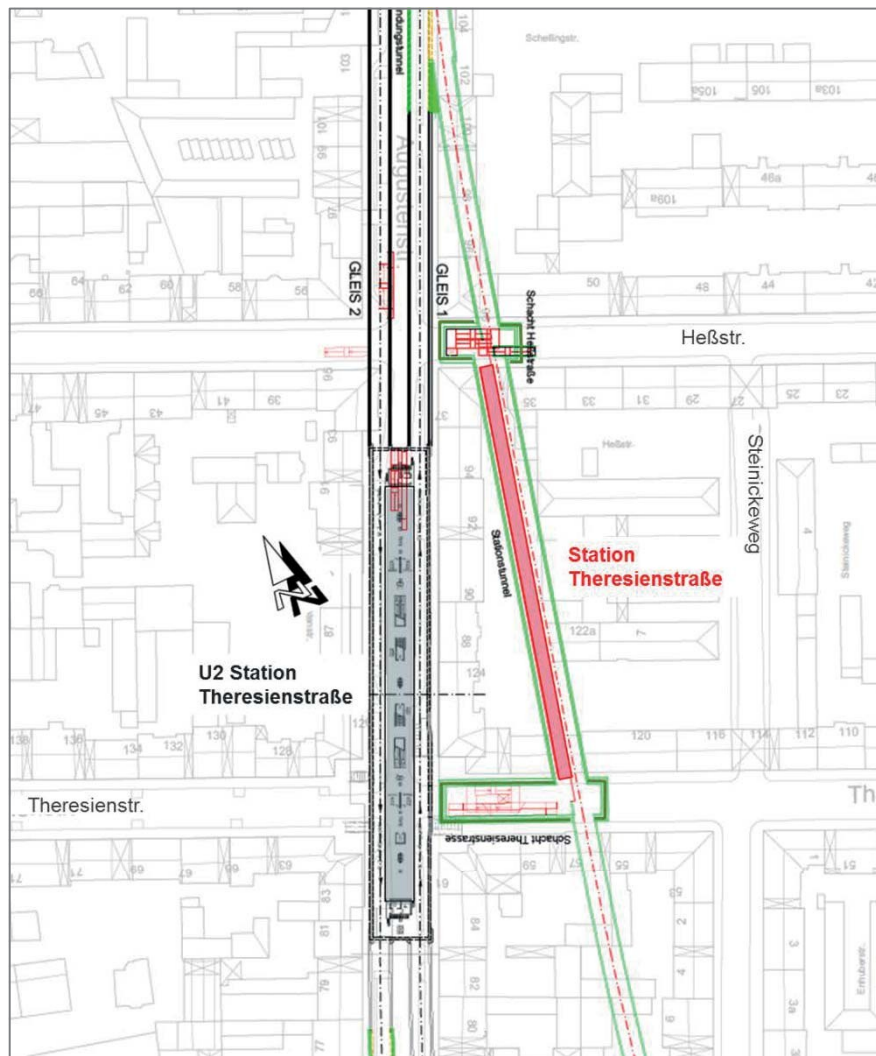


Abbildung 8: Lage Bahnhof Theresienstraße

Bei sämtlichen durchgeführten Studien wurde für die Betrachtung der Bauzeit die Prämisse zugrunde gelegt, dass baubedingte Einschränkungen im U-Bahnbetrieb in gewissem Umfang tolerierbar, Vollsperrungen jedoch auszuschließen sind.

Die Vorzugsvariante stellt zum jetzigen Planungsstand eine sinnvolle Variante dar. Diese ist jedoch nicht als abschließende Trassenführung zu betrachten, da in den kommenden Planungsphasen noch weitere Varianten untersucht werden können.

4.2. Bereich Hauptbahnhof

4.2.1 Vorhaltemaßnahmen (vsl. 2018- ca. 2021)

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen der U9-Spange wurden bereits Voruntersuchungen vorgenommen und verschiedene Varianten für den erforderlichen, zusätzlichen U-Bahnhof untersucht. Dabei wurden unterschiedliche Lagen und Ausrichtungen der Gleise einander gegenübergestellt. Ergebnis der

Untersuchungen ist, dass nur bei gemeinsamer Durchführung der Maßnahme mit der 2. Stammstrecke die volle verkehrliche Wirkung aufgrund der optimierten Umsteigebeziehungen erreicht werden kann.

Der zusätzliche 4-gleisige U-Bahnhof am **Hauptbahnhof** in Nord-Süd-Ausrichtung käme teilweise unterhalb des Querbahnsteiges und des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs zu liegen (vgl. Abb. 9). Die exakte Lage des neuen U-Bahnhofes hängt direkt von den Entwicklungen der Projekte Neubau Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke ab.

Da das Projekt 2. Stammstrecke deutlich weiter fortgeschritten ist als die Planungen zur U9-Spange, können gemeinsam mit der 2. Stammstrecke für den zusätzlichen U-Bahnhof am Hauptbahnhof lediglich vorgezogene Maßnahmen vorgesehen werden. Die erste grobe Festlegung dieser sogenannten Vorhaltemaßnahmen ist im Rahmen der oben genannten Untersuchungen erfolgt (in der weiterführenden Planung kann sich die Notwendigkeit der Anpassung des Konzeptes ergeben). Die räumliche Ausdehnung des U-Bahnhofs am Hauptbahnhof ist auf Basis der vorliegenden Untersuchungen bekannt. Die technische Ausrüstung sowie der Ausbau der Station können jedoch erst mit vollständiger Planung vorliegen. Aus diesem Grund könnten am Hauptbahnhof zum jetzigen Zeitpunkt nur die Vorhaltemaßnahmen für den neuen U-Bahnhof gemeinsam mit der 2. Stammstrecke errichtet werden. Diese sind jedoch auch zwingend erforderlich, um den Bahnhof zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können.

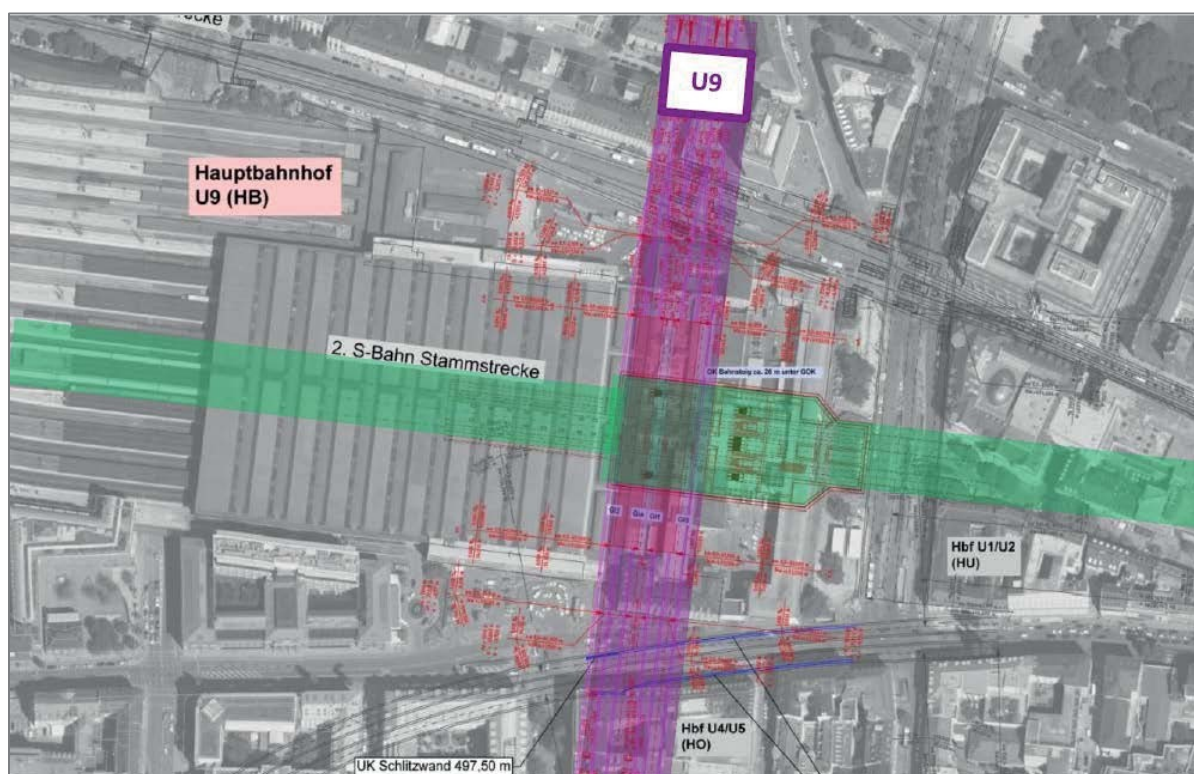


Abbildung 9: Lage weiterer U-Bahnhof Hauptbahnhof

Zur Vorrüstung des neuen U-Bahnhofs am Hauptbahnhof soll der Schlitzwandkasten (Nukleus) der 2. Stammstrecke (in Abb. 10 grün dargestellt) nach Westen hin baulich erweitert und um den Rohbau der späteren U-Bahn-Station ergänzt werden (in Abb. 10 violett dargestellt). Damit würde ein gemeinsames zentrales Zugangsbauwerk mit der 2. Stammstrecke für einen neuen U-Bahnhof errichtet, über welches die funktionalen Umsteigebeziehungen sichergestellt werden können, um die erforderliche Entlastungswirkung im U-Bahn-Netz zu erzielen.

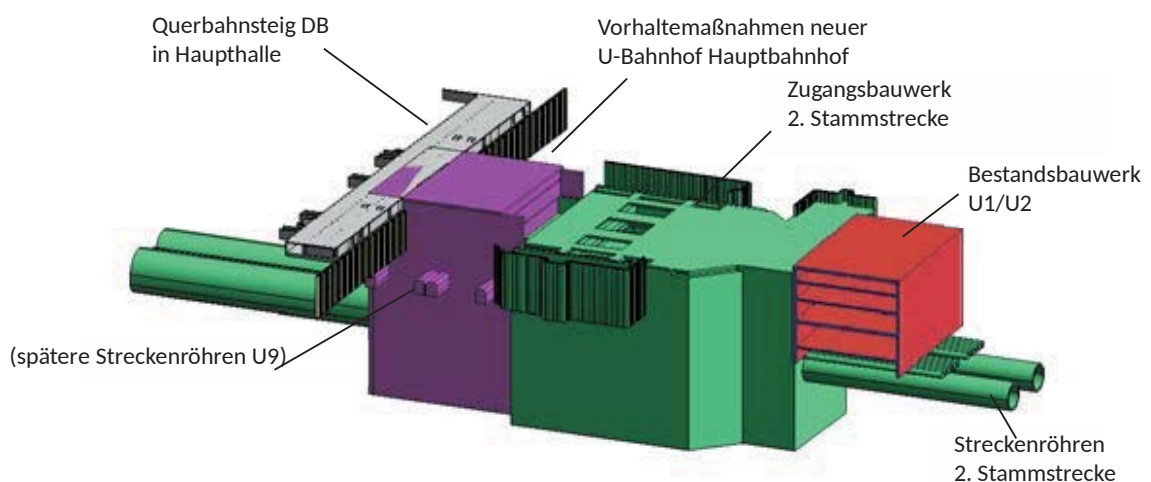


Abbildung 10: Ansicht der Baukörper für die Vorhaltemaßnahmen

Der Umstieg zwischen den Verkehrsträgern würde direkt über das gemeinsame Bauwerk mit der 2. Stammstrecke erfolgen (vgl. Abb. 11 und 12). Somit entstünde am Hauptbahnhof ein Umsteigeknoten mit funktionalen Umsteigebeziehungen (U/S), dessen vollständige Synergien nur zum Tragen kommen, wenn die Baumaßnahmen für den zusätzlichen U-Bahnhof weitestgehend mit denen der 2. Stammstrecke am Hauptbahnhof verknüpft werden können.

Die wesentlichen Vorteile dieser Lösung sind:

- direkte und angemessen dimensionierte Umsteigebeziehungen zwischen der später zu bauenden U9-Spange und der 2. Stammstrecke, der U1/U2 und dem Fern- und Regionalverkehr in der Gleishalle,
- nur eine Gesamtbaumaßnahme am Hauptbahnhof,
- Kostenersparnis durch einfacher herzustellende Vorhaltemaßnahmen zur Offenhaltung eines späteren Baus der U9.

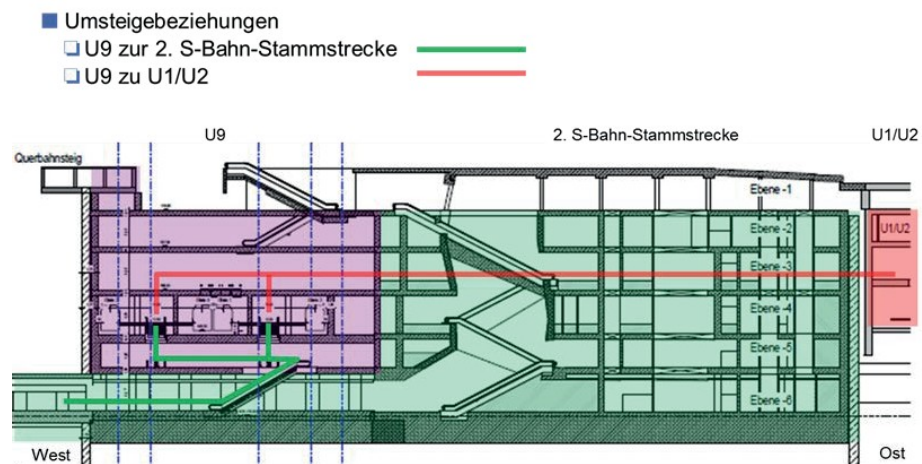


Abbildung 11: Schnitt durch den Baukörper mit Umsteigebeziehungen

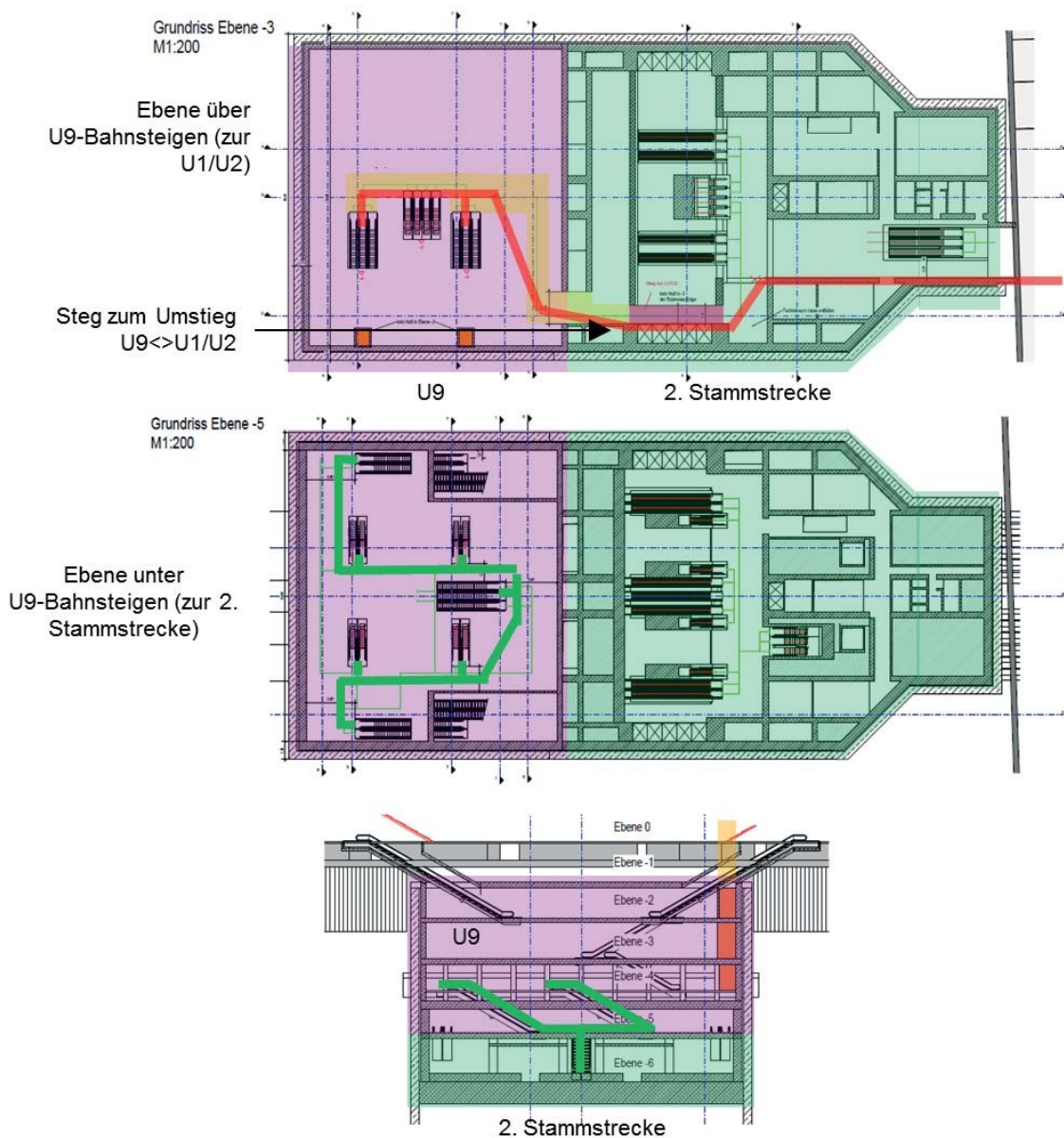


Abbildung 12: Grundrisse und Querschnitt des Baukörpers inkl. Kennzeichnung der Umsteigebeziehungen

Die Vorhaltemaßnahmen für den zusätzlichen U-Bahnhof am Hauptbahnhof haben planerische, bauliche und vertragliche Auswirkungen auf den Nukleus der 2. Stammstrecke, den Neubau des Empfangsgebäude sowie den Nutzungsausgleich zwischen den Bahn- und U-Bahn-Projekten am Hauptbahnhof. Diese Auswirkungen müssen im Rahmen der weiteren Planungen definiert und aufgezeigt werden. Hierfür ist die Planung der Vorhaltemaßnahmen in den Leistungsphasen 1-4 erforderlich.

Die Umsetzung der dargestellten Vorhaltemaßnahmen für den U-Bahnhof am Hauptbahnhof kann nur in direkter Abhängigkeit zum Bauablauf des Projektes 2. Stammstrecke und als Teil der Baumaßnahme der DB AG erfolgen. Im Zuge der Vorhaltemaßnahmen ergeben sich unter anderem auch Änderungen an der Planung der 2. Stammstrecke, die zu einem Planänderungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt führen und die zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr nachträglich vorgenommen werden können. Auch würde ein nachträglicher Bau großflächig in gerade fertig gestellte Strukturen des Empfangsgebäudes bzw. der 2. Stammstrecke eingreifen. Aus den genannten Gründen ist ein späterer Bau der U-Bahn-Vorhaltemaßnahmen bzw. eines U-Bahnhofs in gleicher Lage, mit den gleichen optimalen Umsteigebeziehungen und den geringen Eingriffen in die Oberfläche technisch nicht realisierbar. Planung, Einreichen der Antragsunterlagen und Bau der Vorhaltemaßnahmen sollen durch die DB AG erfolgen, vgl. dazu die Schrittfolge in Kapitel 7.

Neben den Auswirkungen auf die 2. Stammstrecke ergeben sich auch diverse Schnittstellen mit Relevanz für die DB Station & Service AG bezüglich der Bestandsbauten, dem laufenden Betrieb und den Planungen für den Neubau des Empfangsgebäudes.

Hier ist die Ermittlung bzw. Bewertung der Auswirkungen der U9 auf

- die Bestandsbauwerke der DB AG
- den laufenden Betrieb
- die Neubauplanung in den betroffenen Bereichen des Empfangsgebäudes München Hauptbahnhof inkl. der Gleishallenüberdachung und ggf. Zugangsbauwerken innerhalb der Planungsgrenze Neubau EG
- die Vorplätze Nord und Süd
- die notwendige Vorhaltemaßnahmen
- den Planungs- und Bauablauf Neubau Empfangsgebäude
- die betroffenen Vermarktungsflächen und die damit verbundenen Folgen (z.B. Mietausfälle + Provisorien)
- den Bahnbetrieb und die Betriebstechnik des Hauptbahnhofs München „unter rollendem Rad“
- weitere Prämissen, wie Brandschutzkonzept, Evakuierung etc.

notwendig, um belastbare Aussagen und Bewertungen zu den Auswirkungen in technischer, terminlicher und kosten- bzw. kaufmännischer Sicht vornehmen zu können. Die intensive Abstimmung der Projekte aufeinander ist hier Grundvoraussetzung.

Um negative zeitliche Auswirkungen auf die Planungen des Projektes „Neubau Empfangsgebäude“ zu vermeiden, ist es seitens der DB AG erforderlich, auf Grundlage dieses

Beschlusses die Planung des künftigen U-Bahnhofs bei der Planung des Empfangsgebäudes zu berücksichtigen. Aus der zeitlichen Entwicklung des Neubaus Empfangsgebäude heraus, besteht das Erfordernis einer „alternativen Entwurfsplanung“.

Hierbei entstehen der DB AG zusätzliche Planungskosten (siehe Kapitel 5 Grobkostenschätzung), da die bisher geleisteten Planungen ergänzt werden müssen.

Auf Basis einer fundierten Planung im Rahmen der Leistungsphasen 1 bis 4 sollen die Möglichkeiten der baulichen und zeitlichen Integration der Vorhaltemaßnahmen in die Projekte 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude geprüft werden. Ziel des vorliegenden Stadtratsbeschlusses ist es somit, dass die SWM/MVG im Namen und auf Rechnung der LHM bevollmächtigt werden, umgehend mit der DB AG und dem Freistaat Bayern in Verhandlungen gemäß Kapitel 7 zu treten. Ziel ist es, die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke nach den zeitlichen Vorgaben des Freistaates Bayern und der DB einzuhalten.

4.2.2 Ausblick – längerfristig umzusetzende Maßnahmen (vsl. Ab 2021)

Zu einem späteren Zeitpunkt kann dann für die U9-Spange der komplette Bauwerkskörper für die Station in bergmännischer Bauweise aufgeföhren werden, ohne größere bauliche Eingriffe im Bereich des Querbahnsteigs zu verursachen.

Um einen vollwertigen Bahnhof erstellen zu können, sind ergänzend Aufgänge am Nord- und Südense der Bahnsteige des neuen U-Bahnhofes erforderlich. Diese stoßen im Bereich der Vorplätze Nord und Süd an die Oberfläche. Für diese beiden zusätzlichen Aufgangsbauwerke müssen in einem späteren Schritt (nicht Bestandteil dieses Stadtratsbeschlusses) Vorkehrungen getroffen werden. Wann diese baulich umgesetzt werden und in Zusammenhang mit welchen anderen Maßnahmen am Hauptbahnhof (z.B. Neubau Empfangsgebäude) wird zu gegebener Zeit untersucht und dem Stadtrat wieder zur Entscheidung vorgelegt.

4.3 Verkehrsprognose

Die Entlastungswirkung der U9 für die Bahnhöfe und Innenstadtstrecken wurde anhand von Verkehrsprognosen nachgewiesen. Hierfür wurde folgende Linienführung (Arbeitsstand) unter Berücksichtigung der U5 nach Pasing und der Streckenverlängerung nach Martinsried zu Grunde gelegt.

Die U9 Station am Esperantoplatz ermöglicht die An- und Abreise von Oktoberfestbesuchern über eine weitere U-Bahnlinie neben der bestehenden U4 / U5.

Somit werden die Besucherströme am Festgelände besser auf mehrere U-Bahn Stationen aufgeteilt, was zu einer Entlastung des bestehenden Bahnhofes Theresienwiese im Veranstaltungsverkehr um 15% führt, die nach Verlängerung der U5 nach Pasing und gegebenenfalls darüber hinaus auch dringend notwendig ist.

Folgende Änderungen der Fahrgastzahlen der Umsteigebahnhöfe im U-Bahn-Netz werden durch den Gutachter prognostiziert:

Bahnhofsbelastung; Station	Bezugsfall (Prognose 2025 ohne U9)	Mitfall (Prognose 2025 mit U9)	
Hauptbahnhof U1/U2 Saldo zum Bezugsfall	198.500	151.900 -46.600	-23%
Hauptbahnhof U4/U5 Saldo zum Bezugsfall	92.500	103.400 +10.900	+12%
Hauptbahnhof U9 (neu) Saldo zum Bezugsfall	-	173.700 -	
Sendlinger Tor Saldo zum Bezugsfall	188.800	132.400 -56.400	-30%
Odeonsplatz Saldo zum Bezugsfall	123.800	98.600 -25.200	-20%
Marienplatz Saldo zum Bezugsfall	189.100	138.900 -50.200	-26%

Tabelle 1: Bahnhofsbelastung: Summe Ein-/ Aus-/ Umsteiger in Personen je Werktag (gerundet), Intraplan Consult GmbH

Die Notwendigkeit der U9-Spange und die damit wirksame Entlastung der hoch belasteten Abschnitte des Gesamtnetzes sind anhand der nachstehenden Verlagerungsmatrix der belasteten Streckenabschnitte ersichtlich:

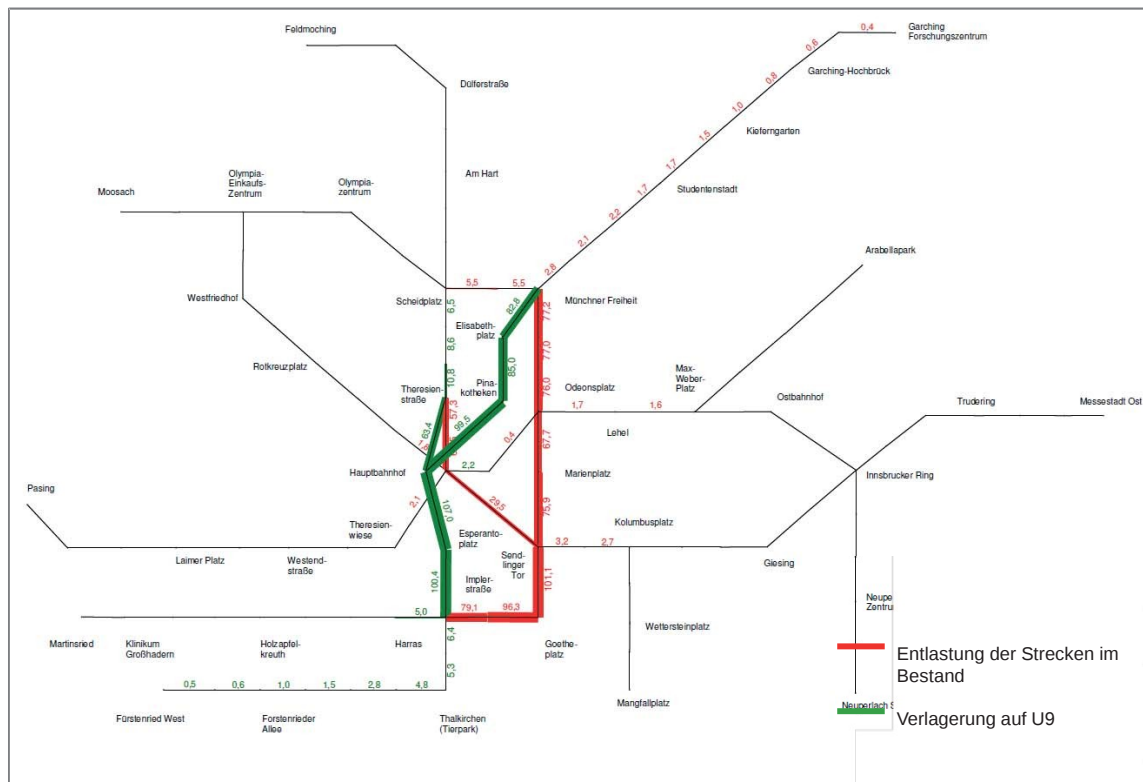


Abbildung 14: Streckenbelastung U-Bahn, Differenz zum Bezugsfall (Werktag 2025), Intraplan Consult GmbH

Die dargestellte Entlastungswirkung ist nur mit der dargestellten Lösung am Hauptbahnhof und den daraus resultierenden optimalen Umsteigebeziehungen möglich.

Aktuelle Prognosen (2017) ergeben eine Streckenbelastung der U9-Spange von rund 90.000 Fahrgästen täglich im Abschnitt Hauptbahnhof – Münchner Freiheit. Das entspricht etwa dem heutigen Verkehrsaufkommen z. B. auf den Abschnitten Max-Weber-Platz – Ostbahnhof (U5), Stiglmaierplatz – Hauptbahnhof (U1/U7) oder beispielsweise auch der Prognose für den 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel im Teilabschnitt Marienhof – Ostbahnhof.

Alternative Liniennetzvarianten sind aufgrund der durch die U9 geschaffenen Netzflexibilität möglich.

4.4 Betriebssimulation

Auf Basis der vorgesehenen Gleis- und Fahrzeuginfrastruktur wurden mehrere Fahrplan- und Betriebskonzepte durch das Büro SMA und Partner AG Zürich erarbeitet und die Umsetzbarkeit gutachterlich bewertet. Dabei wurden verschiedene Fahrplanszenarien (linienreines Fahren/ Mischbetrieb der Linien) geplant. Im Rahmen einer Betriebssimulation wurde die Fahrplanstabilität der Fahrplanvarianten im Störfall bewertet. Der Gutachter kommt in seiner Analyse dabei zum Schluss,

dass die erarbeiteten Fahrplankonzepte alle als stabil fahrbar bezeichnet werden können.

5. Grobkostenschätzung

5.1 Gesamtstrecke U9 (inkl. erforderlicher Vorhaltemaßnahmen)

Im Zuge der beschriebenen Machbarkeitsstudien sowie aus den Abstimmungsgesprächen mit der DB AG ergeben sich gemäß Einschätzung der SWM/MVG folgende Grobkosten.

Planungs- und Baukosten Gesamtstrecke inkl. Vorhaltemaßnahmen für die beschriebene Vorzugsvariante (Preisindex 2017)

Ca. 3 Mrd. €

Die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Faktors ist erst im Rahmen der Vorplanung sinnvoll. Die zugrunde gelegten Grobkosten entsprechen der Tiefe der durchgeführten Untersuchungen. Zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vollständig abschätzbare Folgekosten werden in der Vorplanung ermittelt und die Kosten damit entsprechend fortgeschrieben. Ergänzend wird aus fachlicher Sicht darauf hingewiesen, dass dieses Projekt unabhängig von einer Zuschussfähigkeit nach der heutigen Bewertungsmethodik als ein für die Zukunftsfähigkeit des Münchner ÖV-Systems notwendiges Projekt zu bewerten ist.

5.2 Vorhaltemaßnahmen U-Bahn Hauptbahnhof

Aufgrund der Ergebnisse der beschriebenen Machbarkeitsstudie sowie aus den Abstimmungsgesprächen mit der DB AG ergeben sich gemäß Einschätzung der SWM/MVG folgende Grobkosten.

- Planungskosten Vorhaltemaßnahmen Hauptbahnhof:
 - o Planung in den Leistungsphasen 1-4 (gemäß AHO bzw. HOAI) zur Prüfung der zeitlichen und baulichen Auswirkungen inkl. Vorbereitung der Unterlagen zum Genehmigungsverfahren (Preisindex 2017)

Leistungsphase 1, Grundlagenermittlung:	0,2 Mio. €
Leistungsphase 2, Vorplanung:	1,3 Mio. €
Leistungsphase 3, Entwurfsplanung:	3,3 Mio. €
<u>Leistungsphase 4, Genehmigungsplanung:</u>	<u>0,7 Mio. €</u>
Summe Planungsleistung:	5,5 Mio. €
 - o Unvorhergesehenes – 18% der Planungskosten

1 Mio. €
 - o Zusätzliche Planungskosten für das Projekt Neubau Empfangsgebäude
Der DB Station & Service entstehende zusätzliche Kosten für die umfangreiche Überarbeitung der Planung des Empfangsgebäudes unter Berücksichtigung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof in der Leistungsphasen 2, 3 und 4.

Die Vorhaltemaßnahmen haben unter anderem voraussichtlich vollumfängliche Auswirkung auf das Gründungskonzept des Gebäudes sowie die betrieblichen Nutzungen im Technikgeschoss (1. UG) des geplanten Empfangsgebäudes. Des Weiteren ist die Entrauchung des späteren U-Bahnhofes durch neue Kanäle erforderlich, die durch alle Ebenen des Empfangsgebäudes geführt werden müssen:

4,5 Mio. €

Die oben genannten Kosten sind Bestandteil des vorliegenden Stadtratsbeschlusses. Die Genauigkeit der zugrunde gelegten Grobkosten entspricht der Tiefe der durchgeführten Untersuchungen und stellt einen Schätzwert dar. Die Kosten werden in den weiteren Planungsphasen anhand der ermittelten Auswirkungen entsprechend fortgeschrieben.

Summe der Kosten für die Planung der Vorhaltemaßnahmen in den Leistungsphasen 1-4

11 Mio. €

Ausblick der in einem **späteren Beschluss** zu erwartenden Kosten:

Nach Durchführung der Planung und Abschluss der Verhandlung mit der DB AG fallen nach Einschätzung der SWM/MVG voraussichtlich im Folgenden genannte Kosten an. Dem Stadtrat wird hierzu ein erneuter Beschluss zur Befassung vorgelegt (siehe Beschlussziffer 7):

- Planungs- und Baukosten Vorhaltemaßnahmen Hauptbahnhof:

o Planung in den Leistungsphasen 5-9 (Preisindex 2017)

Voraussichtlich 5,5 Mio. €

o Baukosten (Preisindex 2017)

(Der hier angegebene Wert für die Baukosten ist eine grobe Abschätzung, die auf der Grundlage der heutigen Erkenntnisse aus den Machbarkeitsstudien beruht. Es handelt sich dabei ausschließlich um Kosten der Baukonstruktion, Kostengruppe 300 nach DIN 276-4.)

Voraussichtlich 35 Mio. €

o Unvorhergesehenes – knapp 20% der Planungs- und Baukosten

Voraussichtlich 8 Mio. €

(1 Mio. € für Planung Leistungsphasen 5-9, 7 Mio. € für Bau)

- Mit der DB AG und ggf. dem Freistaat zu verhandelnde Kosten:

(Kosten, die durch die Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof und aufgrund der daraus resultierenden baulichen Eingriffe in den Bestand der DB AG für Vermarktungsflächen und die Schaffung von Ersatzflächen für betriebsnotwendige Einrichtungen der DB AG anfallen, sowie Kosten, die durch die baulichen Anpassungen beim Empfangsgebäude entstehen)

Voraussichtlich mittlerer zweistelliger Millionenbetrag
(erst nach den Verhandlungen mit der DB AG bezifferbar)

- Unterhaltungskosten für Vorhaltemaßnahmen:

Noch offen, da unter anderem abhängig vom Baubeginn der U9-Spange

5.3 Aufteilung der Planungskosten für die Vorhaltemaßnahmen in den Leistungsphasen 1-4

Von den im vorliegenden Stadtratsbeschluss relevanten Planungskosten in Höhe von 11 Mio. € der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof für die Leistungsphasen 1-4 entfallen insgesamt 1,3 Mio. € für die Leistungen der SWM/MVG.

5.4 Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Unter steuerlichen Gesichtspunkten ist davon auszugehen, dass die Vorhaltemaßnahmen den unternehmerischen Zwecken des städtischen Betriebes gewerblicher Art U-Bahnbau und -verpachtung (BgA) dienen und in vollem Umfang dem unternehmerischen Bereich der Stadt zuzuordnen sind. Insbesondere ist hervorzuheben, dass die Vorhaltemaßnahmen ausschließlich der Sicherung der U9 dienen und für den Fall der späteren Errichtung eines entsprechenden U-Bahnbauwerks die Absicht besteht, dieses im Rahmen des BgA zu errichten sowie die im Zuge der Gesamtmaßnahme neu zu errichtenden U-Bahn-Teilabschnitte durch den BgA entgeltlich an die SWM/MVG zur Erbringung von Nahverkehrsleistungen zu überlassen. Es handelt sich jeweils um steuerpflichtige Leistungen im Sinne des Umsatzsteuergesetzes, so dass der BgA unter den weiteren Voraussetzungen des § 15 Umsatzsteuergesetz grundsätzlich den Vorsteuerabzug aus den Vorhaltemaßnahmen beanspruchen kann.

Die Bauherrenrolle sowohl bei der Planung als auch beim Bau der Vorhaltemaßnahmen sowie einer späteren U-Bahn-Linie liegt bei der LHM. Mit diesem Beschluss sollen die SWM/MVG ermächtigt werden, die Planungen der Vorhaltemaßnahmen bei der DB AG zu beauftragen und die hierfür notwendigen Vereinbarungen abzuschließen. Die SWM/MVG sind als Auftraggeber der DB AG im Interesse der LHM tätig. Den SWM/MVG obliegt zudem die Koordination der

Abstimmung der Planungen innerhalb der LHM sowie die notwendige technische Zuarbeit im Rahmen der Planung der Vorhaltemaßnahmen durch die DB AG.

Die Finanzierung erfolgt über den BgA U-Bahn-Bau und Verpachtung. Hierzu ist es erforderlich, dass die Planungsleistungen für die Vorhaltemaßnahmen Hauptbahnhof im Unterabschnitt 6050 U-Bahn-Bau in das MIP 2017 – 2021 wie folgt aufgenommen werden:

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu:

Neubau U-Bahn-Linie 9; Vorhaltemaßnahmen Hauptbahnhof
Investitionsliste 1, UA 6050, Maßnahme-Nr. 7530, Rangfolge-Nr. 8 (in T€)

Gruppe Bez. (Nr.)	Gesamt- kosten	Finanz. Bis 2016	Programmjahr 2017 bis 2021						nachrichtlich	
			Summe	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Finanz. 2023 ff
B (950)	11.000	0	10.000	0	3.000	3.500	2.500	1.000	1.000	0
Summe	11.000	0	10.000	0	3.000	3.500	2.500	1.000	1.000	0
Z (361)	0	0	0	0000000						
St. A.	11.000	0	10.000	0	3.000	3.500	2.500	1.000	1.000	0

Das Baureferat meldet die erforderlichen Haushaltsmittel auf der Finanzposition 6050.950.7530.1 rechtzeitig zum Nachtrag 2018 bzw. zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2019 ff. an.

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.
Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Die Dringlichkeit und Unabweisbarkeit des vorliegenden Beschlusses liegt vor, da mit den Planungen zu den Vorhaltemaßnahmen und deren anschließender Umsetzung unverzüglich begonnen werden muss. Gründe sind, dass Planänderungen im Projekt 2. Stammstrecke zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr nachträglich vorgenommen werden können. Auch würde ein nachträglicher Bau großflächig in gerade fertig gestellte Strukturen des Empfangsgebäudes bzw. der 2. Stammstrecke eingreifen. Somit ist ein späterer Bau der U-Bahn-Vorhaltemaßnahmen bzw. eines U-Bahnhofs in gleicher Lage, mit den gleichen optimalen Umsteigebeziehungen und den geringen Eingriffen in die Oberfläche technisch nicht realisierbar.

6. Zusammenfassende Bewertung

Vor dem Hintergrund der bereits aufgezeigten Bevölkerungsprognose für das Jahr 2035 ist die Kapazitätserweiterung durch die U9 im Innenstadtbereich des U-Bahn-Netzes zwingend erforderlich, um den Betrieb langfristig in guter Qualität aufrecht zu erhalten und weitere Verbesserungen des Angebots durchführen zu können.

Insgesamt kann zum jetzigen Zeitpunkt durch die Vorhaltemaßnahmen die Grundlage für die zukünftig dringend erforderlichen Kapazitäten im U-Bahn-Netz geschaffen werden. Resultierend daraus wären in Zukunft in größerem Umfang Modal-Split-Verlagerungen möglich und es bestünde grundsätzlich die Möglichkeit für Takt-Nachverdichtungen in der Kernstadt.

Aus den genannten Gründen stellen die Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof in Form einer Erweiterung des Schlitzwandkastens der 2. Stammstrecke die zentrale Perspektive für die Weiterentwicklung des Münchner U-Bahn-Netzes dar. Die Planungen der Vorhaltemaßnahmen sind daher zügig und priorisiert voranzutreiben und deren Umsetzung im unmittelbaren Anschluss durch erneute Befassung des Stadtrats zeitnah zu beschließen.

7. Weiteres Vorgehen

In Anbetracht der fortgeschrittenen Planung und des Projektstandes der 2. Stammstrecke muss umgehend mit der Planung der erforderlichen baulichen Vorhaltemaßnahmen für einen weiteren U-Bahnhof am Hauptbahnhof zunächst im Rahmen der Leistungsphasen 1 bis 4 begonnen werden. Die Planung der Vorhaltemaßnahmen für einen weiteren U-Bahnhof muss aufgrund der engen Verzahnung durch die DB AG erfolgen, die planerischen Rahmenbedingungen werden durch die SWM/MVG zur Verfügung gestellt. Teil der Planung ist auch die Ermittlung der Auswirkungen auf die Projekte 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude in Form eines integrierten Bauablaufs. Ziele sind eine genehmigungsfähige und tragfähige Planung, sowie die Vorbereitung der Unterlagen, auf deren Grundlage das Planfeststellungsverfahren durch die DB AG beim Eisenbahn-Bundesamt in Form einer Planänderung zur 2. Stammstrecke eingeleitet werden kann.

Anschließend können die Planung ab der Leistungsphase 5 und der Bau der Vorhaltemaßnahmen auf dieser Basis ebenfalls durch die DB AG erfolgen. Für die Einleitung der Planfeststellung, die Planung ab der Leistungsphase 5, sowie die weiteren erforderlichen Vereinbarungen mit der DB AG wird im unmittelbaren Anschluss an die Planungen der Leistungsphase 4 eine erneute Befassung des Stadtrats zur Forcierung des Baus der Vorhaltemaßnahmen erfolgen (siehe Beschlussziffer 7).

Im Zuge der in diesem Zusammenhang abzuschließenden Vereinbarungen zu Finanzierung und Durchführung der Baumaßnahme der Vorhaltemaßnahmen muss die Finanzierung für diese U-Bahn-Vorhaltemaßnahmen durch die LHM sichergestellt werden.

Folgende Verhandlungen sind mit der DB AG im Einzelnen aufzunehmen.

7.1 Verhandlungen mit der DB AG für die Vorhaltemaßnahmen

Zwischen der DB AG und den SWM/MVG im Vorfeld geführte Gespräche haben in den letzten Monaten die Möglichkeit einer baulich-räumlichen sowie zeitlichen Verflechtung einer neuen U-Bahn-Station am Hauptbahnhof mit den DB-Projekten 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude erkennen lassen.

Das Hauptaugenmerk für die weiteren Untersuchungen liegt nun darauf, die Abstimmung mit der DB AG zu den beiden Projekten Neubau Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke sowie zu den Bestandsgebäuden und der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke voranzutreiben. Ziel ist es, die erforderlichen baulichen Vorkehrungen für einen neuen U-Bahnhof im Rahmen der umfangreichen Arbeiten am Hauptbahnhof in einem integrierten Bauablauf mit vorzusehen.

In Anbetracht der voranschreitenden Planungen und den bereits begonnenen Vorabmaßnahmen für die 2. Stammstrecke besteht daher aus Sicht der SWM/MVG und der beteiligten Referate der dringende Bedarf, in Zusammenarbeit mit der DB AG die Planungen für einen möglichst gemeinsamen Bauablauf des Nukleus der 2. Stammstrecke und des erweiterten Baukörpers für einen U-Bahnhof voranzutreiben und zu optimieren. Mögliche bauliche Vorkehrungen müssen zeitlich gekoppelt mit dem Bau des Nukleus der 2. Stammstrecke erfolgen, um einen späteren umfassenden baulichen Eingriff im Bereich des Querbahnsteigs am Hauptbahnhof zu vermeiden und die Einflussnahme auf die DB-Vorhaben Neubau Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke möglichst gering zu halten.

Um die baulichen Vorkehrungen für die Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof in die Bauabläufe der DB AG für den Neubau des Empfangsgebäudes und die 2. Stammstrecke zeitlich integrieren zu können, ist es zwingend erforderlich, dass umgehend vom Stadtrat befürwortete Verhandlungen zwischen den SWM/MVG im Auftrag der LHM, der Deutschen Bahn und dem Freistaat Bayern über eine gemeinsame bauliche Lösung am Hauptbahnhof eingeleitet werden.

Es ist mit vorliegendem Beschluss folgende Vereinbarung mit der DB AG unter Einbindung des Freistaats Bayern zu verhandeln und abzuschließen:

Planungsvereinbarung inkl. Finanzierung der Planungsleistungen der Leistungsphasen 1-4

Zur Vorbereitung eines zweiten Stadtratsbeschlusses sind Verhandlungen mit der DB AG unter Einbindung des Freistaats Bayern zu den nachfolgend aufgeführten Vereinbarungen bis zur Unterschriftsreife zu führen. Die vorgezogene Erstellung der Vereinbarungsentwürfe für die späteren Leistungsphasen ist erforderlich, um bei einer positiven Entscheidung für den Bau der Vorhaltemaßnahmen keine Zeit zu verlieren:

Planungsvereinbarung inkl. Finanzierung der Planungsleistungen ab der Leistungsphase 5 und Verpflichtung der DB AG, das zugehörige Genehmigungsverfahren einzuleiten

Vereinbarung zu Eigentum, Unterhaltung und Finanzierung:

Enthält die Klärung bezüglich der Kostenteilung, der Eigentumsverhältnisse des Vorhaltekörpers sowie die Sicherung des Nutzungsrechts für die LHM, das Bauwerk zu einem späteren, noch festzulegenden Zeitpunkt als U-Bahn-Bauwerk zu nutzen.

Ebenfalls geregelt werden die Zuständigkeiten und Aufwendungen der Unterhaltung des Vorhaltekörpers bis eine Nutzung als U-Bahn-Bauwerk stattfindet.

Durchführungsvereinbarung:

Mit Abschluss dieser Vereinbarung zur Umsetzung und Finanzierung der Maßnahme erfolgt unmittelbar der Bau der Vorhaltemaßnahmen. Sollte eine spätere Nutzung als U-Bahn-Bauwerk durch die LHM trotz der derzeitigen festen Absicht zur Inbetriebnahme nicht erfolgen, entstünde für die LHM mit dem Bau der Vorhaltemaßnahmen ggf. ein verlorener Aufwand.

7.2 Zeitplan

Die Planungen der Vorhaltemaßnahmen der U-Bahn werden mit der DB AG unter Einbindung des Freistaats Bayern mit dem Ziel abgestimmt, diese in das laufende Projekt der 2. Stammstrecke zu integrieren.

Unmittelbar mit Vorliegen der Ergebnisse der Entwurfsplanungen, der dabei ermittelten Auswirkungen auf das Projekt 2. Stammstrecke und des Verhandlungsergebnisses mit der DB AG und dem Freistaat Bayern wird der Stadtrat bezüglich Weiterverfolgung und Bau der Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof erneut befasst. Dieser zweite Stadtratsbeschluss ist nach derzeitigem Stand für Ende 2018 vorgesehen (siehe Beschlussziffer 7).

8. Anträge

8.1 Nahverkehrsplan für die LH München II – U9 nicht um jeden Preis

Antrag Nr. 14-20 / A 01960 der Stadtratsfraktion Die GRÜNEN/RL vom 24.03.2016
(Anlage 2)

Im Antrag wird gefordert, dass im Rahmen der Vorplanungen zur U9 auch erste Kosten- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen angestellt und parallel dazu oberirdische Alternativen und Ringsysteme geprüft werden. Die Ergebnisse sollen dem Stadtrat vorgestellt werden. Die Ergebnisse der umfangreichen Untersuchungen zur U9-Spange wurden dem Stadtrat zusammen mit einer Grobkostenschätzung und einem Vorschlag zum weiteren Verfahren in der vorliegenden Beschlussvorlage vorgelegt. Die Frage nach alternativen oberirdischen Streckenführungen und Ringsystemen wird im Rahmen der voraussichtlich ab 2018 anstehenden Untersuchungen zum 2. Teil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Infrastrukturteil) mit betrachtet. Über die Ergebnisse wird der Stadtrat im Rahmen der künftigen Beschlussvorlagen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans informiert. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01960 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2016 ist damit aufgegriffen.

8.2 Überlegungen zur U9

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03839 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 19.07.2017

(Anlage 3)

Im Antrag wird nach der Existenz einer Machbarkeitsstudie gefragt und darum gebeten, ausführlich darzulegen, wie diese U-Bahnlinie technisch realisiert werden soll und warum eine Alternative weder geprüft noch in Angriff genommen wird.

Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03839 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 19.07.2017 ist damit aufgegriffen.

Beteiligung der Bezirksausschüsse und Abstimmung der Beschlussvorlage

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 Altstadt – Lehel, 2 Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt, 3 Maxvorstadt, 4 Schwabing – West, 6 Sendling, 8 Schwanthalerhöhe sowie 12 Schwabing - Freimann wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

Eine fristgerechte Vorlage gem. Ziffer 2.7.2 AGAM war nicht möglich, da zum Zeitpunkt der regulären Anmeldung die umfangreichen verwaltungsinternen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren.

Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist aber erforderlich, um eine weitere Bearbeitung ohne Verzögerung im Verfahren zu ermöglichen.

Der Korreferentin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, dem Korreferenten des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herrn Stadtrat Quaas und den zuständigen Verwaltungsbeiräten Herrn Stadtrat Bickelbacher sowie Herrn Stadtrat Lischka ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, der Stadtkämmerei sowie den SWM/MVG abgestimmt.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Auf Basis des im Vortrag dargestellten Sachstandsberichtes bekennt sich der Stadtrat zur Notwendigkeit der Entlastungsspanne U9.
2. Die U9-Spanne wird im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen.
3. Die SWM/MVG, das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden gebeten, gemeinsam eine Organisationsstruktur für die Planung der Gesamtstrecke der U9-Spanne zu entwickeln und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten.
4. Auf Basis des im Vortrag dargestellten Sachstandsberichtes sieht es der Stadtrat als sinnvoll an, durch die DB AG prüfen zu lassen, ob die Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof mit den Projekten 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude terminlich und baulich vereinbar sind.
5. Die SWM/MVG werden ermächtigt, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München sowie im Benehmen mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Planung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof im Rahmen der Leistungsphasen 1 bis 4 bei der DB AG zu beauftragen und die hierfür notwendigen Vereinbarungen abzuschließen.
6. Die SWM/MVG werden ermächtigt, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München sowie im Benehmen mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Vereinbarungen für die weitere Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen (Planung ab Leistungsphase 5, Bau, Unterhalt) einschließlich Kostenteilung und Finanzierung mit der DB AG bis zur Unterschriftsreife zu verhandeln.
7. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden im Benehmen mit SWM/MVG und dem Baureferat beauftragt, den Stadtrat unverzüglich nach Vorliegen der Ergebnisse der Leistungsphasen 1 -4 mit den dabei ermittelten Auswirkungen und dem Verhandlungsergebnis zur Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof zu befassen.
8. Den SWM/MVG werden zur Erfüllung des Auftrags folgende Mittel zur Verfügung gestellt:
 - die erforderlichen Mittel von 6,5 Mio. € netto inkl. Risiko für die Planung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof im Rahmen der Leistungsphasen 1 bis 4. Die SWM/MVG geben die Planungsleistungen im Auftrag und auf Rechnung der Landeshauptstadt München bei der DB AG in Auftrag und begleiten diese in enger Abstimmung.
 - die erforderlichen Mittel in Höhe von 4,5 Mio. € netto für die zusätzliche Variantenplanung im Rahmen des Projektes Neubau Empfangsgebäude. Die SWM/MVG geben die Planungsleistungen im Auftrag und auf Rechnung der

Landeshauptstadt München bei der DB AG in Auftrag und begleiten diese in enger Abstimmung.

9. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021 wird wie folgt geändert:

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu:

Neubau U-Bahn-Linie 9; Vorhaltemaßnahmen Hauptbahnhof

Investitionsliste 1, UA 6050, Maßnahme-Nr. 7530, Rangfolge-Nr. 8 (in T€)

Gruppe Bez. (Nr.)	Ge- samt- kosten	Finanz. Bis 2016	Programmjahr 2017 bis 2021						nachrichtlich	
			Summe	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Finanz. 2023 ff
B (950)	11.000	0	10.000	0	3.000	3.500	2.500	1.000	1.000	0
Summe	11.000	0	10.000	0	3.000	3.500	2.500	1.000	1.000	0
Z (361)	0	0	0	0000000						
St. A.	11.000	0	10.000	0	3.000	3.500	2.500	1.000	1.000	0

10. Das Baureferat wird beauftragt bei der Finanzposition 6050.950.7530.1 3 Mio. € netto zum Nachtrag 2018 und die restlichen 8 Mio. € netto bei den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2019 ff. anzumelden.

11. Der Unabweisbarkeit gemäß Punkt 5.4 des Vortrages wird zugestimmt.

12. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01960 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2016 ist damit aufgegriffen.

13. Der BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03839 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 19.07.2017 ist damit aufgegriffen.

14. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Ober-/Bürgermeister

Die Referentin

Der Referent

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

Schmid
2. Bürgermeister

IV. Abdruck von I. - III.

Über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
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.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An das Direktorium HA II – BA (2x)

An den Bezirksausschuss 1, 2, 3, 4, 6, 8 und 12

An das Baureferat

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An die MVV GmbH

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1, I/3, I/4, I/01-BVK

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II, II/4

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA/1
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3