

Telefon: 233 - 24763  
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
HA I/31-2 (ÖPNV)

## **Ausbau Bahnknoten München**

### **Errichtung des S-Bahn-Halts Berduxstraße (S 2)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01376 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 21.03.2017

### **Prüfung und Freihaltung von Flächen für eine Ringbahn**

Antrag Nr. 14-20 / A 02974 von Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Walter Zöllner, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 22.03.2017

### **Sofortiger Bau des S-Bahnhalts Berduxstraße**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01445 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 25.04.2017

### **S-Bahn Halt Berduxstraße/Paul-Gerhardt-Allee bauen und Finanzierung sichern**

Antrag Nr. 14-20 / A 03065 der Stadtratsfraktion Die Grünen - rosa liste vom 28.04.2017

### **Machbarkeitsstudie zum S-Bahnhalt Berduxstraße einfordern**

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03558 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 02.05.2017

### **Vollausbau Sendlinger Spange**

Antrag Nr. 14-20 / A 03140 von Herrn StR Johann Sauerer, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Dr. Manuela Olhausen, Herrn StR Richard Quaas vom 30.05.2017

### **Verbesserung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Schaffung von Tangentialverbindungen sowie Wirtschaftlichkeitsprüfung des S-Bahn-Südrings**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 – Sendling am 26.10.2017

## **Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11107**

Anlagen:

1. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01376
2. Antrag Nr. 14-20 / A 02974
3. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01445
4. Antrag Nr. 14-20 / A 03065
5. Antrag Nr. 14-20 / B 03558
6. Antrag Nr. 14-20 / A 03140
7. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01774
8. Übersicht „Programm Bahnausbau Region München“
9. Pressemitteilung „Programm Bahnausbau Region München“ vom 15.03.2018
10. Stellungnahme des Bezirksausschusses 6 - Sendling
11. Stellungnahme des Bezirksausschusses 21 – Pasing-Obermenzing

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.07.2018 (VB)** 

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.06.2016 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 05180) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zuletzt über den Sachstand zum Ausbau des Bahnknotens München berichtet. Seitdem wurden zu dieser Thematik die nachstehenden Anträge und Empfehlungen in chronologischer Reihenfolge gestellt.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing hat am 21.03.2017 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 01376 (Anlage 1) beschlossen, in der die Landeshauptstadt München aufgefordert wird, sich für einen S-Bahnhalt Berduxstraße stark zu machen. Eine Zwischennachricht an den Antragssteller wurde im Februar 2018 versandt.

Herr Stadtrat Johann Sauerer, Herr Stadtrat Richard Quaas, Herr Stadtrat Walter Zöller und Herr Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss haben am 22.03.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 02974 (Anlage 2) gestellt. Der Antrag fordert die Prüfung und Offenhaltung einer Ringbahn entlang bestehender Bahntrassen und Straßen. Einer mit Schreiben vom 01.06.2017 beantragten Fristverlängerung zur Erledigung des Antrages Nr. 14-20 / A 02974 wurde teilweise widersprochen.

Zudem hat die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing am 25.04.2017 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 01445 (Anlage 3) beschlossen, in der die sofortige Einrichtung eines S-Bahnhalts Berduxstraße gefordert wird. Eine Zwischennachricht an die Antragsstellerin wurde im Juni 2017 versandt.

Die Stadtratsfraktion Die Grünen - Rosa Liste hat am 28.04.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03065 (Anlage 4) gestellt, mit dem die Verwaltung beauftragt werden soll, sich mit dem Freistaat und der Deutschen Bahn AG (DB) ins Benehmen zu setzen, damit ein S-Bahn Halt Berduxstraße/Paul-Gerhardt-Allee schnellstmöglich gebaut werden kann. Der mit Schreiben vom 01.06.2017 beantragten Fristverlängerungen zur Erledigung des

Antrags Nr. 14-20 / A 03065 wurde nicht widersprochen.

Weiterhin hat der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing am 02.05.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 03558 (Anlage 5) gestellt, der dazu auffordert, eine Machbarkeitsstudie zum Bau eines S-Bahnhalts Berduxstraße samt Kostenschätzung vom Freistaat Bayern einzufordern.

Einer mit Schreiben vom 12.06.2017 beantragten Fristverlängerung zur Erledigung des Antrages Nr. 14-20 / B 03558 wurde nicht widersprochen.

Am 30.05.2017 wurde von Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Frau Stadträtin Alexandra Gaßmann, Frau Stadträtin Dr. Manuela Olhausen und Herrn Stadtrat Richard Quaas der anliegende Antrag Nr. 14-20 / A 03140 (Anlage 6) gestellt. Der Antrag fordert die Prüfung eines Vollausbaus der Sendlinger Spange im Rahmen der Realisierung der 2. Stammstrecke.

Einer im Juli 2017 beantragten Fristverlängerung zur Erledigung des Antrages Nr. 14-20 / A 03140 wurde nicht widersprochen.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 6 hat am 27.10.2017 die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01774 (Anlage 7) beschlossen, in der tangentiale S-Bahnverbindungen, insbesondere auf dem DB-Südring gefordert werden. Eine Zwischennachricht an den Antragssteller wurde im Februar 2018 versandt.

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

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

## **1. Bahnausbau Region München**

Die Bevölkerung und die Arbeitsplätze in der Landeshauptstadt München sowie im Umland und damit auch der einhergehende Verkehr werden in den kommenden Jahren weiter stark zunehmen. Um dieses Wachstum in Zukunft verträglich abwickeln zu können, ist eine weitere Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) unabdingbar. Diese Auffassung wurde auch im Stadtratshearing zum Thema Mobilität am 7. Februar 2018 bekräftigt. Neben der fortzuführenden Realisierung der städtischen Infrastrukturprojekte aus dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 30.09.2015 - RIS-Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 03603) hat auch der Freistaat Bayern die Notwendigkeit erkannt, aufbauend auf dem Startkonzept der 2. Stammstrecke, den Bahnknoten München weiter auszubauen.

Nach Auffassung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist das Ziel der – auch im Hinblick auf die Luftreinhaltung unverzichtbaren – Ertüchtigung des Schienenpersonennahverkehrs langfristig nur erreichbar

- mit dem weiteren Ausbau der S-Bahn- und Regionalzugverkehrsinfrastruktur ins Umland (z. B. Ausbau der Strecken Richtung Buchloe und Freising) sowie
- auf dem Stadtgebiet der LHM mittels tangentialer Verbindungen (z. B. Sendlinger

Spange) bzw. einer - schrittweise in Teilbereichen zu realisierenden - Ringbahn, die die Innenstadtknoten entlasten.

Im Dezember 2016 wurde vom Ministerrat des Freistaates Bayern beschlossen, neben der derzeit in Bau befindlichen 2. Stammstrecke (inkl. Netzergänzender Maßnahmen) den weiteren Ausbau des Bahnknotens München voranzubringen und alle derzeitigen Projekte in ein sogenanntes „Programm Bahnausbau Region München – 3 Phasen des Ausbaus“ (vgl. Anlage 8) aufzunehmen. Darin sollen auch die geplanten U-Bahnprojekte der Landeshauptstadt München und des Umlandes enthalten sein.

Mit Stand von Juli 2017 (vgl. Anlage 8) sollten die Projekte in drei Phasen kategorisiert werden. Die Projekte aus Phase 1 sollten noch vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke umgesetzt werden. Phase 2 beinhaltet Projekte, die mit der 2. Stammstrecke realisiert werden und Phase 3 umfasste die Projekte, deren Fertigstellung erst nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke erfolgen kann.

Anfang 2017 ist die für den Schienenpersonennahverkehr zuständige Oberste Baubehörde im Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr (OBB) mit einem ersten Entwurf auf die Landeshauptstadt München und die MVV-Verbundlandkreise zugegangen, um die geplanten Maßnahmen und deren Priorisierung vorzustellen. Darauf aufbauend wurden in einer Besprechung Mitte 2017 die Zielsetzungen und das weitere Vorgehen konkretisiert. Dabei hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter anderem vorgebracht, dass das derzeit geplante Startkonzept für die 2. Stammstrecke dringend überarbeitet werden muss, da es auf nicht mehr aktuellen (Arbeitsplatz- und) Bevölkerungsprognosen beruht. Beim Bevölkerungswachstum wird im bisherigen Bahnknotenkonzept von einer Steigerung auf 1,556 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner bis 2025 in der Landeshauptstadt München ausgegangen. Nachdem diese Einwohnerzahl bereits erreicht ist, ist es dringend notwendig, die neuesten Prognosen für die Landeshauptstadt München (ca. 1,85 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner bis 2035) und das für Umland bei der Überarbeitung des Startkonzeptes zu berücksichtigen.

In der Folge wurde durch die OBB und die DB Netz AG – ohne Beteiligung der Landeshauptstadt München und der Landkreise – weiter am „Programm Bahnausbau Region München“ gearbeitet. Nach einem Beschluss des Wirtschaftsausschusses des Freistaates Bayern am 15.03.2018 sollen zur Konkretisierung dieser Planungen weitere Gespräche zwischen dem Freistaat Bayern, der Landeshauptstadt München, den Umlandlandkreisen sowie dem MVV stattfinden. Im Beschluss des Wirtschaftsausschusses sind neben Projekten, die auf die 2. Stammstrecke aufbauen, auch noch die netzergänzenden Maßnahmen enthalten. Die komplette Projektliste befindet sich in Anlage 9.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sollten – neben einer langfristigen zu realisierenden Ringbahn – für die Landeshauptstadt München wichtige Projekte mit der im nächsten Kapitel vorgeschlagenen Priorität durch den Freistaat Bayern weiterverfolgt werden. Dabei werden sowohl bereits im Programm Bahnausbau Region München enthaltene als auch weitere in der Diskussion stehende Projekte aufgeführt.

## **2. Sachstände der Projekte mit Priorisierung**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schlägt eine Priorisierung der Projekte nach ihrer verkehrlichen Dringlichkeit und der Erzielung einer möglichst großen Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr sowie einer Stabilisierung des Betriebs der S-Bahn und des einbrechenden Regionalzugverkehrs vor. Dazu wurden die Projekte aus verkehrsentwicklungsplanerischer Sicht in drei Kategorien „hohe Priorität“, „mittlere Priorität“ und „Offenhaltung / perspektivisch“ eingeteilt. Der im Folgenden dargestellte Inhalt soll in die weiteren Gespräche mit dem Freistaat Bayern einfließen.

### **2.1. Hohe Priorität**

Die Projekte in dieser Kategorie sollten aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung aktiv geplant und zeitnah realisiert werden. Dabei sind Projekte enthalten, die aus Sicht der Landeshauptstadt München einen maximalen verkehrlichen Nutzen generieren. Konkret können durch diese Maßnahmen Verbesserungen bei der Betriebsqualität und beim Angebot – abhängig von der entsprechenden Verkehrsnachfrage – erzielt werden. Idealerweise ermöglichen die Infrastrukturmaßnahmen zudem neue Umsteigemöglichkeiten (mit entsprechenden Netzwirkungen).

#### **2.1.1. Ausbau der S4 West**

Um auf dem verkehrlich stark belasteten Streckenast nach Geltendorf (Bahnstrecke München – Buchloe – Lindau) sowohl die Betriebsstabilität als auch das Verkehrsangebot verbessern zu können, ist die Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Regional-, Fern- und Güterverkehr anzustreben. Durch den Ausbau des Streckenabschnittes Pasing – Eichenau kann die erforderliche Streckenkapazität geschaffen werden. In 2012 wurde für diese Maßnahme der volkswirtschaftliche Nutzen anhand einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nachgewiesen. Grundlage ist, dass im Mitfall zusätzliche Expresszüge in die 2. Stammstrecke verkehren.

Entsprechend dieser Planung sind die beiden äußeren Bahnsteiggleise für die S-Bahn reserviert, das mittlere Gleis ist für den Fern-, Regional-, und Güterverkehr für beide Richtungen vorgesehen. Als Betriebskonzept liegt ein 15-Minuten-Takt mit zusätzlichen Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt zugrunde – abgestimmt auf das Betriebskonzept der 2. Stammstrecke. Ein entsprechender Planungsauftrag an die DB Netz AG ist ergangen. Derzeit arbeiten Freistaat Bayern und Deutsche Bahn an den Planungen für den 3-gleisigen Ausbau zwischen Pasing und Eichenau. Die Inbetriebnahme ist für Anfang der 2030er Jahre geplant.

Mit einem 3-gleisig vorgesehenen Ausbau kann allerdings nach Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung den Anforderungen des stark wachsenden Verdichtungsraums München langfristig nur eingeschränkt entsprochen werden. Die deutlich zukunftsfähigere Variante wäre der ursprünglich vorgesehene 4-gleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen München Pasing und Buchenau.

Über das nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke vorgesehene Betriebskonzept (15/30-Minuten-System mit Express-S-Bahnen) hinaus muss aufgrund der starken Siedlungsentwicklung entlang der Bahnstrecke eine Option auf Taktverdichtungen bei der S4-West erhalten werden (vgl. auch Kapitel 2.3.3). Deshalb ist von Seiten des Freistaats in einer entsprechenden Studie nachzuweisen, dass das Konzept auch aufwärtskompatibel für weitere Angebotsausweitungen ist.

### **2.1.2. DB-Nordring**

Die Einführung von SPNV auf dem DB-Nordring ist für die Landeshauptstadt München eine wichtige Perspektive, da leistungsfähige schienengebundene Tangentialverkehre im Münchner Norden bislang fehlen. Bereits mit der Entwicklung der Firma BMW wird auf dem DB-Nordring entsprechendes Potential vorhanden sein. Weitere Strukturentwicklungen sind bereits absehbar.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat daher am 24.05.2017 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 06860) einstimmig eine Projektbeteiligung der Landeshauptstadt München (mit Mittelbereitstellung) an einer Studie zur Einführung von Schienenpersonennahverkehr auf dem DB-Nordring beschlossen. Eine entsprechende Untersuchung wurde im Dezember 2017 begonnen. Die Untersuchung befasst sich zunächst mit einer kurzfristigen Einführung von SPNV-Leistungen auf dem DB-Nordring (bis 2025). Die Ergebnisse werden vsl. im Herbst 2018 vorliegen.

Der Freistaat Bayern plant die langfristige Perspektive anschließend gesondert in einer Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Erst daraus lassen sich dann u.a. notwendige Flächen identifizieren, um einen langfristigen Ausbau des DB-Nordrings offen zu halten.

Grundsätzlich hätte eine Ringbahn für München den Vorteil, das bisher sehr monozentrisch ausgerichtete Schnellbahnnetz im Innenstadtbereich zu entlasten. Derzeit müssen viele Fahrgäste, die von einem Randbezirk der Stadt zu einem teilweise benachbarten Bezirk fahren möchten, mit dem öffentlichen Verkehr den Umweg über die Innenstadt nehmen, da keine attraktive tangentielle Verbindung vorhanden ist. Der ÖPNV ist in diesen Relationen insbesondere gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nicht konkurrenzfähig. Durch eine Ringbahn würden diese Relationen für den öffentlichen Verkehr attraktiver, sodass mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen wären.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung erscheint für eine – u. a. auch im Antrag Nr. 14-20 / A02974 geforderte – Ringbahn grundsätzlich nur eine Verknüpfung des DB-Nord- und des DB-Südringes denkbar. Im Westen könnte der Anschluss über die bestehende Bahnlinie Richtung Freising / Regensburg oder optional die Strecke Richtung Dachau / Ingolstadt hergestellt werden, im Osten über die Verbindung zwischen Johanneskirchen und Ostbahnhof. Aufgrund der wünschenswerten Dienlichkeit für den Stadt-Umland-Verkehr und der grundsätzlichen Systemkompatibilität bietet sich für eine Ringbahn nur ein S-Bahn-Betrieb ggf. mit abschnittsweiser Ergänzung durch Regionalzüge an.

Die langfristige Bedienung des DB-Nordrings ist laut Anlage 7 in Phase 3 des Entwurfs des „Programms Bahnausbau München“ enthalten, wobei eine kurzfristige Lösung nach Auffassung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bereits vor Inbetriebnahme

der 2. Stammstrecke in Betrieb gehen sollte.

### **2.1.3. Daglfing - Johanneskirchen**

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 05474) hat der Stadtrat seine bisherige Haltung zum angestrebten viergleisigen Ausbau der Flughafenanbindung auf der Trasse der S8 (im Bereich Daglfing - Johanneskirchen), wonach für die Landeshauptstadt München (LHM) nur eine Tunnellösung in Betracht kommt, bestätigt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, eine Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG, der um die Tunnellösung erweiterten Grundlagenermittlung (Leistungsphase (Lph) 1) abzuschließen.

Die Grundlagenermittlung besteht aus der zum damaligen Zeitpunkt bereits fertiggestellten Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst) und der darauf folgenden betrieblichen Aufgabenstellung (BAst), an der sich die Stadt beteiligt hat. Eine verkehrliche Aufgabenstellung stellt u.a. die durch das Infrastrukturvorhaben zu bewältigenden Verkehrsströme ggf. durch Prognosen dar, die Betriebliche Aufgabenstellung, wie diese durch das Infrastrukturvorhaben technisch bewältigt werden können. Die Vereinbarung wurde unmittelbar nach Beschlussfassung unterschrieben und die Planung in Gang gesetzt.

Zwischenzeitlich wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der Bundesverkehrswegeplan 2030 veröffentlicht. Der viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen wird darin statt als Vorhaben des „potenziellen Bedarfs“ nun als Vorhaben des „vordringlichen Bedarfs“ geführt, wodurch die Finanzierung – zumindest einer oberirdischen Lösung – sichergestellt ist. Hintergrund hierfür ist allerdings der steigende Bedarf an Güterverkehrsstraßen, für die der Bund zuständig ist, nicht die Flughafenanbindung, für die der Freistaat zuständig wäre. Die Grundlagenermittlung ist mittlerweile abgeschlossen und die DB beginnt im 1. Halbjahr 2018 mit der Vorplanung (Lph 2 gem. HOAI). Diese wird voraussichtlich im Jahr 2021 abgeschlossen werden. Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung wurden dem Stadtrat im 1. Halbjahr 2018 gesondert vorgestellt. Diesbezüglich befindet sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in intensiven Gesprächen mit der DB Netz AG, da auch untersucht werden soll, ob anstelle der genannten oberirdischen Lösung eine Tunnellösung möglich ist. Der Stadtrat hatte hierzu am 15.06.2016 den o. g. Beschluss gefasst, dass beim angestrebten Ausbau nur eine Tunnellösung in Betracht kommt.

Aufgrund von Aussagen der OBB (u. a. im Zusammenhang mit einem möglichen Flughafen-Express), wonach nur noch wenige Restkapazitäten auf dem Streckenabschnitt Daglfing – Johanneskirchen vorhanden sind, ist der geplante 4-gleisige Ausbau auch Voraussetzung für ein langfristig denkbares vertaktetes S-Bahnangebot auf dem DB-Nordring, welches in den Münchner Osten z. B. bis zum Ostbahnhof oder nach Trudering weiter geführt werden könnte.

### **2.1.4. S-Bahnhalt Berduxstraße**

Der verkehrlichen Erschließung des Entwicklungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee mit dem Ziel einer möglichst weitgehenden Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel kommt nach wie vor eine besondere Bedeutung zu. Nachdem

im Rahmen eines Gutachtens sowohl die Erschließung mit einer U-Bahn als auch mit einer Straßenbahn in keiner der betrachteten Varianten zu einem positiven Bewertungsergebnis geführt hatte, hat allein ein möglicher S-Bahn-Halt Berduxstraße bei einer Weiterentwicklung des S-Bahn-Betriebskonzeptes nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke (in Richtung auf eine Express-Bedienung auf der Achse Dachau – München) Aussicht auf Realisierung. Konkret bringt ein S-Bahn-Haltepunkt Berduxstraße aus verkehrlicher Sicht in der Relation von/nach Pasing für Fahrten in/aus dem Entwicklungsgebiet Paul-Gerhardt-Allee zwar nur einen geringen Vorteil, Verkehre von/zur Innenstadt würden aber deutlich profitieren.

Vor diesem Hintergrund hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Thematik des S-Bahn-Haltes Berduxstraße bereits in den Arbeitskreis zum Programm Bahnausbau Region München bei der zuständigen OBB eingebracht. Zudem hat sich Herr Oberbürgermeister Reiter erneut mit Schreiben vom 27.09.2017 an das Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr gewandt und um möglichst umgehende Durchführung der Machbarkeitsstudie einschließlich einer Grobkostenschätzung zum Bau des S-Bahnhalts Berduxstraße unter Einbindung der Landeshauptstadt München und des MVV gebeten. Herr Staatsminister Herrmann hat dazu mit Schreiben vom 27.10.2017 wie folgt geantwortet:

„Zurückliegende fachliche Bewertungen eines neuen S-Bahnhalts Berduxstraße an der S2 haben einen möglichen Realisierungshorizont erst nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke und der Umstellung der S2 auf einen 15-Minuten-Takt mit zusätzlichen Express-S-Bahnen ergeben. Mit dem von der Staatsregierung vorgesehenen Programm Bahnausbau Region München sehe ich jedoch einen Rahmen, der es erlaubt, die verkehrlichen, betrieblichen und infrastrukturellen Auswirkungen des Haltes Berduxstraße neu zu bewerten und Möglichkeiten der Realisierung bereits vor einer Fahrplanumstellung der S2 auszuloten.

Die entsprechende Machbarkeitsstudie für die S-Bahnstation Berduxstraße muss in die umfangreichen Untersuchungen zur Konkretisierung des Programms Bahnausbau Region München eingebettet werden. Die dafür notwendigen gutachterlichen Leistungen werden derzeit in der Verkehrsabteilung meines Hauses ermittelt, im Anschluss erfolgt die Ausschreibung des Untersuchungsbedarfes. Mit ersten Untersuchungsergebnissen zur Station Berduxstraße rechne ich nicht vor der zweiten Jahreshälfte 2018.“

Das Staatsministerium hat zudem darauf hingewiesen, dass die weitere Konkretisierung des Programms Bahnausbau Region München durch die bereits oben erwähnte Arbeitsgruppe unter Federführung der OBB (mit Fachvertretern von Deutscher Bahn, MVV, Bayerischer Eisenbahngesellschaft, MVV-Landkreisen und der Landeshauptstadt München) erfolgt und dass dieses Fachgremium auch den Rahmen bietet, die Untersuchungen für eine S-Bahnstation Berduxstraße zu begleiten. Nach Aussage der OBB kann die vom Staatsministerium angekündigte Beauftragung der umfangreichen Machbarkeitsstudie allerdings erst auf Grundlage eines bisher noch ausstehenden Ministerratsbeschlusses zum Programm Bahnausbau Region München erfolgen.

### **2.1.5. Regionalzughalt Poccistraße**

Östlich der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße soll ein Regionalzughalt für die Züge aus Richtung Rosenheim und Mühldorf errichtet werden, der somit



eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen dem Regionalverkehr und den U-Bahnlinien U3 und U6 ermöglicht. Weiter ist künftig auch eine Verknüpfung zur derzeit in Planung befindlichen U9 angedacht. Der sogenannte Regionalzughalt Poccistraße ist seit dem 23.07.2013 Bestandteil des Bahnknotenkonzeptes der Bayerischen Staatsregierung.

Dazu hat der Stadtrat in der Vollversammlung am 25.01.2017 folgenden Beschluss (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 06453) gefasst: „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, bei den weiteren Planungen unterstützend tätig zu werden und beim Freistaat Bayern auf eine zeitnahe Realisierung des Regionalzughalts Poccistraße möglichst vor der Fertigstellung der 2. Stammstrecke hinzuwirken.“ Dieser Beschluss wurde der OBB mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.04.2017 übersandt.

Seit einem durch die OBB initiierten Termin mit DB, Landeshauptstadt München und Autobahndirektion Südbayern im Juni 2017 werden die Planungen vom Freistaat Bayern vorbereitet. Ein entsprechender Vertrag zwischen Freistaat Bayern und Deutscher Bahn AG über die Anfertigung der Vorplanung sowie die Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird bis Mitte 2018 angestrebt.

## **2.2. Mittlere Priorität**

Bei den Projekten mit mittlerer Priorität handelt es sich um Maßnahmen, die bezogen auf die Landeshauptstadt München einen geringeren (bzw. nur im Störfall einen) Nutzen generieren bzw. zu lokalen Verbesserungen führen. Die Planungen sollten aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung aber trotzdem möglichst zeitnah eingeleitet werden.

### **2.2.1. Sendlinger Spange**

Als Sendlinger Spange wird der geplante Ausbau der Gleisverbindung zwischen Pasing und dem Südring bzw. der Strecke Richtung Solln bezeichnet.

Die OBB hat dazu in ersten Gesprächen zum Bahnausbau in der Region München mitgeteilt, dass die aktuellen Planungen zur Sendlinger Spange derzeit nur eine Anbindung des Bahnhofs Laim mit einem separaten, nördlich gelegenen Bahnsteig in stadtauswärtiger Richtung vorsehen. Eine Anbindung in beide Richtungen erscheint aber, wie im Antrag 14-20 / A 03140 gefordert, aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung durchaus sinnvoll und soll daher in den weiteren Gesprächen eingebracht werden. Die zweite Ausbaustufe (zweiter Bahnsteig am Heimeranplatz West) soll nach Aussagen der OBB noch vor Fertigstellung der 2. Stammstrecke realisiert werden.

Ein Vollausbau der Sendlinger Spange schließt neben der Weichenverbindung Pasing – Heimeranplatz West - Harras auch den Haltepunkt Menterschwaige mit ein, der aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen dem S-Bahn-/Regionalverkehr und der Tram 25 im Süden der Landeshauptstadt München darstellen kann. Weiter könnte so eine in diesem Bereich bisher für den öffentlichen Verkehr fehlende Isarquerung zwischen den südlichen Stadtbezirken 18 –

Untergiesing – Harlaching und 19 Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hergestellt werden. Der Haltepunkt Mengerschwaige wird daher weiter beim zuständigen Freistaat Bayern eingefordert.

### **2.2.2. Ausbaustrecke 38 (ABS 38) – 4-gleisiger Ausbau der S2 Ost bis Markt Schwaben (inkl. Messeverschwenk)**

Das S-Bahn Bündnis Ost hat gemeinsam mit dem zuständigen Freistaat Bayern ein Gutachten zu einem schrittweisen Ausbau der Bahnstrecke München Ost – Markt Schwaben erarbeitet. Die darin aufgezeigte Möglichkeit eines aufwärtskompatiblen Ausbaus der ABS 38 erscheint aus hiesiger Sicht nachvollziehbar und wurde auch bereits im Rahmen der Stellungnahme der Verkehrsplanung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (vgl. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.06.2017, RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 14 - 20 / V 06017) unter Ziffer 2 thematisiert.

Bei dieser Planung sollte auch eine verbesserte Messeanbindung in Form eines Messeverschwenks oder einer optionalen Verlängerung der U4 bis zur Messestadt West berücksichtigt werden.

### **2.2.3. 2-gleisiger Ausbau der S7 Ost**

Die Landeshauptstadt München befürwortet grundsätzlich den 2-gleisigen Ausbau der S7 Ost (vgl. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.02.2016, RIS-Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 04602). Daher hat sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Schreiben vom 31.03.2016 an die für die Planung und Finanzierung des SPNV zuständige OBB gewandt mit der Bitte, in einem ersten Schritt die Flächen für einen 2-gleisigen Ausbau zu identifizieren, um diese im Rahmen künftiger städtebaulicher Planungen freihalten zu können. Eine Antwort dazu liegt bisher noch nicht vor.

Das Referat für Stadtplanung wird den 2-gleisigen Ausbau der S7 Ost daher in den folgenden Gesprächen weiter thematisieren und die Forderungen des Stadtrates einbringen.

### **2.2.4. Regionalzughalte**

Aus Sicht der Landeshauptstadt München ist es zur Entlastung der innenstädtischen Schnellbahnknoten sowie zur Attraktivierung von tangentialen Fahrbeziehungen sinnvoll, weitere Regionalzughaltepunkte an bestehenden Bahnstrecken im Stadtrandbereich zu realisieren bzw. an vorhandenen Bahnhöfen grundsätzlich Systemhalte aller Regionalzüge einzurichten, wo eine U-Bahnlinie auf eine S-Bahnlinie trifft. Dazu zählen in einem ersten Schritt zum Beispiel mehr Halte in Moosach und Feldmoching, aber auch die Einrichtung eines Regionalzughaltes in Trudering. Zusätzliche Regionalzughalte könnten mit vergleichbar geringen Kosten einen signifikanten Nutzen für die Fahrgäste mit sich bringen.

Perspektivisch könnten aber auch Regionalzughalte in Riem, Planegg oder Neufahrn

sinnvoll sein, wenn derzeitige Überlegungen zur Verlängerung der U-Bahn realisiert werden (vgl. Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München im Beschluss der Vollversammlung vom 30.09.2015 - RIS-Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 03603 – Anlage 7).

Das Referat für Stadtplanung wird diese Überlegungen, vor allem die Regionalzughalte in Moosach und Feldmoching und einen Regionalzugbahnhof in Trudering, in die weiteren Gespräche einbringen.

### **2.3. Offenhaltung / perspektivisch**

Die in diesem Kapitel aufgeführten Projekte stellen aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eine langfristige Perspektive dar. Die dafür notwendigen Flächen sollten allerdings jetzt schon für einen späteren Ausbau identifiziert und freigehalten werden.

#### **2.3.1. Ringschluss Heimeranplatz – Nordring**

Im Hinblick auf die perspektivische Einrichtung einer „Ringbahn“ kommen als Verbindung zwischen dem Heimeranplatz und dem DB-Nordring aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nur die bestehenden Gleisverbindungen über Laim und weiter über die bestehenden Bahnlinien Richtung Freising / Regensburg oder optional Dachau / Ingolstadt in Frage.

Eine Offenhaltung zusätzlicher Flächen, die heute nicht von der DB genutzt werden, ist entlang der Strecke Richtung Dachau nicht notwendig, da der S-Bahnverkehr bereits vom Regional-, Fern- und Güterverkehr getrennt verkehrt. Entlang der Strecke Richtung Freising ist eine weitere Offenhaltung hingegen sinnvoll, da nach Aussagen der OBB die Streckenkapazität mit Inbetriebnahme des Startkonzeptes zur 2. Stammstrecke ausgeschöpft ist. Die OBB hat dazu im Herbst 2017 unter anderem folgenden Sachverhalt mitgeteilt: „Die Bahnlinie München Hbf – Feldmoching – Freising ist sehr stark ausgelastet. Der Mischbetrieb aus S-Bahn-Zügen mit Halt an jeder Station und schnellen Regionalzügen führt schon heute dazu, dass die Verspätung eines einzelnen Zuges oft in einer Art Dominoeffekt auf mindestens einen weiteren Zug übertragen wird. Da die S1 zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stößt, wird sie im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke vom heutigen 20 min-Takt auf einen 15 min-Takt verdichtet. Zudem ist im Zusammenhang mit weiteren Streckenausbauten in Richtung Hof und Prag mit einer erheblichen Zunahme des Personenfern- und Güterverkehrs zu rechnen.“

#### **2.3.2. Südring**

Der Ausbau des DB-Südrings für einen S-Bahn-Betrieb war entsprechend dem Auftrag der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.10.2001 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 96-02 / V 01375) „als Option solange frei zu halten, bis eine endgültige Entscheidung hinsichtlich des 2. Tunnels gefallen ist“. Nachdem am 05. April 2017 der offizielle erste Spatenstich für die 2. Stammstrecke auf dem Marienhof stattfand, ist die endgültige Entscheidung gefallen.

Zielsetzung sollte aber aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eine weitere Offenhaltung der Flächen für einen späteren vollständigen 4-gleisigen Ausbau des

DB-Südrings im Sinne einer vorausschauenden Planung sein (siehe Antrag der Referentin Ziffer 3). Entsprechende Flächen wurden bereits im Rahmen einer vergleichenden Untersuchung im Jahr 2009 identifiziert.

### **2.3.3. 10-Minuten-Takt**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist der Auffassung, dass als langfristiges Ziel des weiteren Ausbaus des S-Bahnnetzes in und um München ein 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahnlinien im Münchner Stadtgebiet und darüber hinaus bis zu aufkommensstarken Stationen anzustreben ist.

Neben einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs hätte ein 10-Minuten-Takt den großen Vorteil, dass er kompatibler mit den Taktfamilien der städtischen Verkehrsmittel U-Bahn, Tram und Bus ist. Nach derzeitigen Planungen sollen manche S-Bahnlinien im 15-Minuten-Takt und andere im 10/20-Minuten-Takt bedient werden, was die Anschlussplanung der städtischen Verkehrsmittel erschwert und für die Fahrgäste unattraktiver und schwieriger merkbar macht.

## **3. Anträge und Empfehlungen (in chronologischer Reihenfolge)**

### **3.1. Errichtung des S-Bahn-Halts Berduxstraße (S 2)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01376 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 21.03.2017

Gemäß den Ausführungen unter Ziffer 2.1.4 fordert das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die als nächsten Schritt im Hinblick auf die Realisierung eines S-Bahn-Haltepunktes Berduxstraße anstehende Machbarkeitsstudie aktiv bei der zuständigen OBB ein.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01376 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 21.03.2017 kann entsprochen werden.

### **3.2. Prüfung und Freihaltung von Flächen für eine Ringbahn**

Antrag Nr. 14-20 / A 02974 von Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Richard Quaas, Herrn Stadtrat Walter Zöllner, Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss vom 22.03.2017

Der Antrag fordert die Prüfung und Freihaltung einer Ringbahn entlang bestehenden Straßen und Bahntrassen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmt den Antragstellern zu, dass eine Offenhaltung möglicher Flächen für eine Ringbahn stadtentwicklungsplanerisch sinnvoll ist. Die beiden Teilabschnitte (Nord- und Südring) befinden sich derzeit auf einem unterschiedlichen Planungsstand. Auf die Ausführungen unter den Ziffern 2.1.2 und 2.3.2 wird verwiesen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02974 von Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat

Richard Quaas, Herrn Stadtrat Walter Zöller und Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss vom 22.03.2017 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **3.3. Sofortiger Bau des S-Bahnhalt Berduxstraße**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01445 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 25.04.2017

Ein sofortiger Halt der S-Bahn anstelle der Einrichtung des Busshuttles ist aufgrund der dazu notwendigen vorherigen Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeitraums eines neuen Haltepunktes nicht möglich. Ansonsten wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 3.1. verwiesen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01445 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 25.04.2017 wird nicht entsprochen.

### **3.4. S-Bahn Halt Berduxstraße/Paul-Gerhardt-Allee bauen und Finanzierung sichern**

Antrag Nr. 14-20 / A 03065 der Stadtratsfraktion Die Grünen - rosa liste vom 28.04.2017

Der Antrag fordert eine möglichst zeitnahe Realisierung des Haltepunktes Berduxstraße.

Gemäß den Ausführungen unter Ziffer 2.1.4. fordert das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die als nächsten Schritt im Hinblick auf die Realisierung eines S-Bahn-Haltepunktes Berduxstraße anstehende Machbarkeitsstudie aktiv bei der zuständigen OBB ein.

Die Frage einer evtl. Vorfinanzierung des Haltepunktes durch die LHM stellt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03065 der Stadtratsfraktion Die Grünen - rosa liste vom 28.04.2017 kann entsprochen werden.

### **3.5. Machbarkeitsstudie zum S-Bahnhalt Berduxstraße einfordern**

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03558 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 02.05.2017

Gemäß den Ausführungen unter Ziffer 2.1.4. fordert das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die als nächsten Schritt im Hinblick auf die Realisierung eines S-Bahn-Haltepunktes Berduxstraße anstehende Machbarkeitsstudie aktiv bei der zuständigen OBB ein.

Die Frage einer Vorfinanzierung der Machbarkeitsstudie bzw. des späteren Baus des Haltepunktes durch die LHM ist nicht maßgeblich für den weiteren Fortgang der Planung.

Dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03558 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 02.05.2017 kann entsprochen werden.

### **3.6. Vollausbau Sendlinger Spange**

Antrag Nr. 14-20 / A 03140 von Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Frau Stadträtin Alexandra Gaßmann, Frau Stadträtin Dr. Manuela Olhausen und Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 30.05.2017

Der Antrag bittet die Stadtverwaltung, eine Realisierung der Sendlinger Spange inkl. eines Haltes in Laim im Rahmen des Ausbaus der 2. Stammstrecke zu prüfen.

Gemäß den Ausführungen in Kapitel 2.2.1 ist die Ausbaustufe 2 der Sendlinger Spange (inkl. eines stadtauswärtigen Haltes in Laim) bereits Teil der Planungen für den weiteren Ausbau des Bahnknotens München. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird sich in den weiteren Verhandlungen für einen Vollausbau (inkl. Halt Meterschwaige) einsetzen. Eine eigenständige Planung der Landeshauptstadt München ist – unabhängig von der Zuständigkeit des Freistaats Bayern – u.a. auch aufgrund fehlender Planungsgrundlagen nicht sinnvoll.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03140 von Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Frau Stadträtin Alexandra Gaßmann, Frau Stadträtin Dr. Manuela Olhausen und Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 30.05.2017 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **3.7. Verbesserung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Schaffung von Tangentialverbindungen sowie Wirtschaftlichkeitsprüfung des S-Bahn-Südrings**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 – Sendling am 26.10.2017

Wie in den Kapiteln 2.1.2, 2.3.1 und 2.3.2 erläutert, wird ein (in Teilabschnitten zu realisierender) S-Bahnring vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung perspektivisch ebenfalls für sinnvoll erachtet und beim zuständigen Freistaat Bayern in die weiteren Gespräche eingebracht. In jedem Fall sollten die für einen Ausbau notwendigen Flächen offen gehalten werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 – Sendling vom 26.10.2017 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH haben die Sitzungsvorlage zur Kenntnis genommen und

unterstützen die formulierten Zielsetzungen der Landeshauptstadt München grundsätzlich.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 06 Sendling und 21 Pasing - Obermenzing wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) der Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung eines Abdruckes der Vorlage angehört und haben folgende Stellungnahmen abgegeben:

Der Bezirksausschuss 6 hat der Beschlussvorlage unter der Maßgabe zugestimmt, dass am künftigen Regionalzughalt Poccistraße durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine vollwertige Haltemöglichkeit für S-Bahnen eingeplant wird (vgl. Anlage 10).

Ergänzend zu den Ausführungen in Kapitel 2.3.2 unterstützt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Vorschlag des BA 6 insoweit, dass der Südring inkl. des Regionalzughaltes Poccistraße weiter für einen S-Bahn-Betrieb offen zu halten ist.

Der Bezirksausschuss der 21. Stadtbezirks fordert in seiner Stellungnahme einen schnellen Bau des S-Bahn-Haltes Berduxstraße, einen 4-gleisigen Ausbau der S4 West sowie einen Vollausbau der Sendlinger Spange mit Haltemöglichkeiten in Laim und am Harras (vgl. Anlage 11).

Ergänzend den Ausführungen in den Kapiteln 2.1.4, 2.1.1 und 2.2.1 werden die Forderungen durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung grundsätzlich

unterstützt.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ausführungen der Referentin zum aktuellen Stand der Planungen des Freistaats zum weiteren Ausbau des Bahnknotens München werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die unter Kapitel 2 genannte Priorisierung in die weiteren Gespräche mit dem Freistaat Bayern einzubringen und die genannten Projekte aktiv einzufordern.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Flächen für den Ausbau des DB-Südrings weiter offen zu halten.
4. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01376 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 -

Pasing-Obermenzing am 21.03.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02974 von Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Herrn Stadtrat Richard Quaas, Herrn Stadtrat Walter Zöllner und Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss vom 22.03.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01445 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 25.04.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03065 der Stadtratsfraktion Die Grünen - rosa liste vom 28.04.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03558 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 02.05.2017 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03140 von Herrn Stadtrat Johann Sauerer, Frau Stadträtin Alexandra Gaßmann, Frau Stadträtin Dr. Manuela Olhausen und Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 30.05.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 – Sendling vom 26.10.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
11. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag.



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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin



Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
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 Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (7x)
3. An die Bezirksausschüsse 6 und 21
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An die Münchner Verkehrsverbund GmbH
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31-2 (ÖPNV)

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3