

Zweite Stammstrecke München

Information über Umplanungen und Neuplanungen

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15876

Anlage:

1. Flyer der DB Netz AG - „2. Stammstrecke – Die Optimierungen“
2. Plan neue Trassenführung Ostbahnhof
3. Visualisierung neues Flucht- und Rettungskonzept

Bekanntgabe des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.09.2019

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Anlass	2
2. Umplanungen/Neuplanungen bei der 2. Stammstrecke	2
a) Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9	2
b) Neuplanung der Station Ostbahnhof in der Friedenstraße	3
c) Neues Flucht- und Rettungskonzept – dritte Röhre	4
d) Neues elektronisches Stellwerk München Ost (ESTW Ost)	4
3. Projektzeitplan der DB Netz AG	5
4. Ersteinschätzung der Landeshauptstadt München	5
5. Weiteres Vorgehen	7
6. Einrichtung eines Info-Points am Ostbahnhof	7
II. Bekanntgegeben	8

I. Vortrag der Referentin

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

1. Anlass

Sowohl geänderte Rahmenbedingungen als auch die Verhandlungen mit den ausführenden Firmen der 2. Stammstrecke haben die Deutsche Bahn AG (DB) bewogen, die bereits genehmigten Planungen der 2. Stammstrecke auf den Prüfstand zu stellen und teilweise umzuplanen.

Die starke Zunahme der Bevölkerung in der Metropolregion München und die auf der Basis der Verkehrsprognose 2030 ermittelten, steigenden Fahrgast- und Umsteigezahlen liegen weit über den der ursprünglichen Planfeststellung zugrunde gelegten Werten. Um eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur weiterhin sicher zu stellen, sieht sich die DB Netz AG als Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke veranlasst, Anpassungen der Planung an die künftige Entwicklung vorzunehmen.

Mit den Änderungen soll eine Ertüchtigung der 2. Stammstrecke für die Landeshauptstadt München und die Region gewährleistet werden.

Flankierend dazu hat die Bayerische Staatsregierung in der Ministerratssitzung am 16.07.2019 ihre Haltung zur 2. Stammstrecke als zentralem Element für die Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs bekräftigt. Sie befürwortet die seitens der DB Netz AG vorgelegten Optimierungen der Planungen für die 2. Stammstrecke unter Berücksichtigung der U9, der Verlegung der Station am Ostbahnhof an die Friedenstraße, eines geänderten Rettungskonzepts mit einer dritten Röhre und eines neuen elektronischen Stellwerks am Ostbahnhof.

Der Sitzung vorausgegangen war eine gemeinsame Pressekonferenz am 02.07.2019 in der Staatskanzlei mit Ministerpräsident Markus Söder, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Bahnvorstand Richard Lutz und Oberbürgermeister Dieter Reiter, in der die geänderten Planungen verkündet und thematisiert wurden.

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat zudem für die Planung der 2. Stammstrecke eine Expertenrunde einberufen, um Kosten-, Terminplanung und Baubegleitung bei der DB enger zu kontrollieren. Diese ist aufgefordert, dem Gremium regelmäßig zu berichten.

2. Umplanungen/Neuplanungen bei der 2. Stammstrecke

a) Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9

Der Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1 (Westabschnitt) vom 09.06.2015 sieht die Lage der Station Hauptbahnhof mittig in Tieflage unter dem bestehenden Empfangsgebäude Hauptbahnhof in 41 m Tiefe vor. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung war für die Zukunft entweder ein tiefgreifender Umbau oder ein Neubau des Empfangsgebäudes geplant. Die Planfeststellung sieht eine Anbindung der unterirdischen Station der 2. Stammstrecke mit dem zentralen Zugangsbauwerk an den Bestand des Empfangsgebäudes Hauptbahnhof vor.

Bei den Planungen war auch die von der Landeshauptstadt München vorgesehene Entlastungsspanne U9 noch nicht enthalten. Diese soll die 2. Stammstrecke im Bereich des Hauptbahnhofs kreuzen. Damit ein künftiger Haltepunkt der U9 am Hauptbahnhof möglich ist, müssen Vorhaltemaßnahmen bereits im Rahmen des Baus der 2. Stammstrecke getroffen werden.

Durch die Herstellung einer integrierten Gesamtlösung aus 2. Stammstrecke, Vorhaltebaukörper U9 und Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof soll eine enge Verzahnung der (Teil-)Projekte und die Nutzung von Synergien (z. B. parallele Bauabwicklung) ermöglicht werden. Durch ein Zusammenführen der Projekte geht die DB Netz AG von einer wirtschaftlicheren Bauweise und kürzeren Bauzeit aus. Der Bahnbetrieb soll durch die Schaffung eines Interimbahnhofs aufrecht erhalten werden.

Detaillierte Ausführungen zur Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weiterer Planungen für die Entlastungsspanne U9, zu den damit verbundenen Kosten und Kostenrisiken sowie zur Möglichkeit und zu den Voraussetzungen einer staatlichen Förderung werden dem Stadtrat in einer eigenen Sitzungsvorlage zur beschlussmäßigen Behandlung vorgelegt.

b) Neuplanung der Station Ostbahnhof in der Friedenstraße

Der Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3neu (Ostabschnitt) vom 24.04.2016 sieht die Errichtung des Haltepunkts Ostbahnhof unter dem Orleansplatz in ca. 36 m Tiefe vor. Maßgebend für die tiefe Lage ist das unterirdische Bauwerk des U-Bahnhofs Ostbahnhof (U5), das von der 2. Stammstrecke unterfahren wird. Der Haltepunkt ist so situiert, dass er der Verknüpfung mit der 1. Stammstrecke, dem Regional- und Fernverkehr sowie mit U-Bahn, Bus und Tram dient. Auch der Stadtteil Haidhausen wird direkt angebunden. Gegen den Planfeststellungsbeschluss waren mehrere Klagen beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof anhängig, die abgewiesen oder durch Vergleich erledigt wurden.

Bei der Planfeststellung wurde für den Ostbahnhof ein Fahrgastaufkommen von 41.800 Personen pro Tag (Stand 2010) zugrunde gelegt. Die Prognose 2030 hingegen geht von 51.200 Reisenden aus, was einer Steigerung von 22% entspricht. Darüber hinaus wird eine Steigerung der Kapazitäten der S-Bahn-Züge um 25% durch eine neue Fahrzeugflotte ab 2025 erwartet. Laut Aussage der DB Netz AG ist zwar die Kapazitätserhöhung der Station auch in der planfestgestellten Lage mit einem hohen Aufwand zu bewerkstelligen. Eine Vergrößerung der Station am Orleansplatz sei jedoch nur mit erheblichen bauzeitlichen Eingriffen mit Erweiterung des bisher geplanten Baufelds vorstellbar.

Die Chance einer Verlegung der Station auf die Ostseite des Ostbahnhofs in die Friedenstraße sieht die DB Netz AG in der Ende 2016 von Seiten der DB erfolgten Einstellung der Autozugverladung. Damit wurden an dieser Stelle zusätzliche Flächen verfügbar. Inwieweit eine Flächenverfügbarkeit in der Friedenstraße aufgrund der Nutzung Dritter tatsächlich vorliegt, ist der Landeshauptstadt München nicht bekannt.

Die neue Lage für die Station erfordere laut Aussage der DB lediglich eine Tiefe von 16 m, was

für eine wirtschaftlichere Bauweise und eine kürzere Bauzeit spricht. Mit der Verlegung muss auch die Trassenführung der Tunnel östlich der Isar geändert werden (siehe Anlage 2). Darüber hinaus ist mit einem neuen durchgehenden zweiten Fußgängertunnel am Ostbahnhof in Richtung Konzertsaal eine zusätzliche Unterquerung des Bahnkörpers vorgesehen.

Als Vorteile der Verlegung der Station werden von der DB Netz AG u. a. angeführt:

- Direktere verkehrliche Anbindung des neuen Konzertsaals, des Werksviertels und des Stadtteils Berg-am-Laim an die 2. Stammstrecke
- Leistungsfähigere Station entsprechend den Verkehrsprognosen
- Kürzere Umsteigebeziehungen zu Regional- und Fernverkehr
- Vermeidung von bauzeitlichen Eingriffen in den Verkehrsknotenpunkt Orleansplatz
- Verringerung der Betroffenheiten in Haidhausen.

c) **Neues Flucht- und Rettungskonzept – Dritte Röhre**

Das Brandschutz- und Sicherheitskonzept in den Planfeststellungsbeschlüssen der drei Planungsabschnitte sieht bislang für die Evakuierung insgesamt 9 Rettungsschächte in Abständen von ca. 600 m vor. Die Streckentunnel sind als zwei eingleisige Tunnelröhren geplant. Die Evakuierung erfolgt über Fluchtwege neben den Gleisen zu den Portalen, über die Rettungsschächte und über die Stationen. Die Nachbarröhre wird im Ereignisfall wegen der Verrauchungsgefahr nicht zur Selbst- oder Fremdrettung herangezogen.

Ein neues EU-Regelwerk aus dem Jahr 2016 ermöglicht es, von dem bisherigen Rettungskonzept abzuweichen.

Die nunmehr vorgesehene Alternative sieht für sämtliche Planungsabschnitte zwischen den beiden unveränderten Tieftunneln eine dritte Röhre als Rettungstunnel vor (siehe Anlage 3). Mehrere innenstadtnahe Rettungsschächte sollen somit entfallen, im Bereich Rosenheimer Straße ist ein neuer Rettungsschacht auf DB Gelände vorgesehen.

Als Vorteile der Alternativplanung werden von der DB Netz AG genannt:

- Leichtere Entfluchtung und einfacherer Zugang der Rettungskräfte im Ereignisfall
- Möglichkeit der Wartung während des laufenden Betriebs durch Nutzung der dritten Röhre als Wartungstunnel
- Wegfall der Betroffenheiten der Anlieger (z. B. Entfall des Rettungsschachtes 8 in der Keller-/Milchstraße).

d) **Neues elektronisches Stellwerk München Ost (ESTW Ost)**

Der Bau des neuen ESTW OST, das die Störanfälligkeit im S-Bahnbetrieb verringern und das störanfällige Relaiswerk am Ostbahnhof ersetzen soll, kann nicht parallel, sondern muss zwingend vor oder nach den Hauptbaumaßnahmen der 2. Stammstrecke erfolgen. Die DB Netz AG sieht vor, im Zusammenhang mit der Verlegung der Station Ostbahnhof das Zeitfenster für das Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt, für das die DB

Netz AG rund zwei Jahre veranschlagt, für die Herstellung des neuen ESTW zu nutzen, das Ende 2023 in Betrieb genommen werden soll. Ursprünglich war vorgesehen, das ESTW Ost erst nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke herzustellen.

3. Projektzeitplan der DB Netz AG (Stand Juli 2019)

Jahr	Meilensteine
Bis Ende 2023	Inbetriebnahme des neuen ESTW Ost für die 1. Stammstrecke
Bis Ende 2026	Fertigstellung der oberirdischen Maßnahmen West (PFA 1)
Bis Ende 2027	Fertigstellung der oberirdischen Maßnahmen am Marienhof (PFA 2) Fertigstellung der oberirdischen Maßnahmen Ost (PFA 3 Ost)
Bis Ende 2028	Fertigstellung der Station Hauptbahnhof (PFA 1) Fertigstellung der Station Ostbahnhof (PFA 3 Ost) Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke
Bis Ende 2029	Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes Hauptbahnhof

4. Ersteinschätzung der Landeshauptstadt München

Eine fundierte Einschätzung der Dienststellen ist erst nach Vorliegen detaillierter Planunterlagen möglich, sodass auf der Grundlage der vorliegenden Informationen lediglich in sehr eingeschränktem Maße eine Ersteinschätzung erfolgen kann. Sobald der Landeshauptstadt München detaillierte Planunterlagen vorliegen, werden sämtliche betroffene Dienststellen eine genaue Prüfung vornehmen, vgl. dazu unten unter 5.

a) Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof mit U9

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist insbesondere die Mitaufnahme der Vorhaltemaßnahmen für die Entlastungsspanne U9 im Rahmen der integrierten Gesamtlösung am Hauptbahnhof zu begrüßen, da diese eine Grundvoraussetzung für die U9-Gesamtstrecke darstellt und damit maßgeblich für die Weiterentwicklung des Münchner U-Bahn-Netzes ist.

Aus Sicht der Branddirektion ist mit dem derzeitigem Kenntnisstand bezüglich der Integration des U9-Vorhaltebauwerks noch keine belastbare brandschutztechnische Beurteilung möglich.

b) Neuplanung der Station Ostbahnhof in der Friedenstraße

Die von der DB Netz AG aufgeführten verkehrlichen Vorteile, die sich aus der Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof in die Friedenstraße und der neuen Streckenführung im Ostabschnitt ergeben, erscheinen grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings stehen der besseren verkehrlichen Anbindung des neuen Konzertsaaus und des Werksviertels sowie den kürze-

ren Wegen zum Regional- und Fernverkehr längere Wege zur U-Bahn gegenüber, sodass sich die Bahnhofsbelastung insgesamt kaum ändern dürfte.

Die Planung eines zweiten durchgehenden Fußgängertunnels am Ostbahnhof wird aus verkehrsplanerischer Sicht positiv gesehen. Bisher erschließt ein vorhandener zweiter Tunnel lediglich die S-Bahngleise 1 bis 8 ohne Durchstich zur Friedenstraße. Der Auftrag der Vollversammlung vom 20.07.2016 an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aus dem Beschluss zu den „Barrierefreien Querungen im Fuß- und Radverkehr“ (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 01203), eine Unterführung am Ostbahnhof/Friedenstraße-Süd herzustellen, wird durch die mit den Umplanungen am Ostbahnhof vorgesehene Unterquerung des Bahnkörpers nicht mehr erforderlich.

Die neue Lage der Station Ostbahnhof bietet brandschutztechnische Vorteile gegenüber der planfestgestellten Lösung, insbesondere wegen der deutlich geringeren Tieflage.

c) Neues Flucht- und Rettungskonzept – Dritte Röhre

Das neue Flucht- und Rettungskonzept für die Streckentunnel mit dritter Röhre ist aus brandschutztechnischer Sicht zu begrüßen. Die Entwicklung dieser Planungsvariante erfolgte unter intensiver Einbindung der Branddirektion. Das Sicherheitsniveau der neuen Konzeption entspricht dem aktuellen Stand der Technik und weist in einigen Punkten deutliche Verbesserungen gegenüber der vorherigen Planung auf, u. a.:

- Bei den geplanten Abständen zwischen Übergängen von Fahrtunneln in die dritte Röhre ist der Weg zu einem vor Brandrauch geschützten Bereich kürzer
- Die dritte Röhre ist leichter begehbar als ein Rettungsweg neben dem Gleis im Fahrtunnel
- Alle tieferen Rettungsschächte sollen nun mit Aufzügen zur Unterstützung der Fremdrettung durch die Feuerwehr ausgestattet werden.

d) Neues elektronisches Stellwerk München Ost (ESTW Ost)

Die vorgezogene Inbetriebnahme des neuen elektronisches Stellwerks München Ost (ESTW Ost) ist aus verkehrsplanerischer Sicht in jedem Fall zu begrüßen, da hierdurch bereits ab Ende 2023 die betriebliche Stabilität des S-Bahn-Systems verbessert werden kann.

5. Weiteres Vorgehen

Die schnellstmögliche Realisierung der 2. Stammstrecke ist nach unveränderter Einschätzung der Landeshauptstadt München von herausragender Bedeutung. Die Landeshauptstadt München wird die DB und den Freistaat Bayern unter Beachtung ihrer eigenen Belange weiterhin unterstützen, damit das Projekt mit seinen positiven Wirkungen schnellstmöglich gebaut und fertiggestellt werden kann.

Als nächste Schritte beabsichtigt die DB Netz AG, die Planänderungsunterlagen für das geänderte Flucht- und Rettungskonzept beim PFA 1 und PFA 2 dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Darüber hinaus plant sie, die Planfeststellungsunterlagen für den PFA 3 Ost mit der Verlegung der Station am Ostbahnhof beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen.

Die Landeshauptstadt München wird an den Verfahren beteiligt. Nach eingehender Prüfung der Planfeststellungs- bzw. Planänderungsunterlagen durch die betroffenen Referate und Dienststellen wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine gesamtstädtische Stellungnahme gegenüber der Regierung von Oberbayern als Anhörungsbehörde abgeben. Im Rahmen des neuen Planfeststellungsverfahrens zum PFA 3 Ost ist beabsichtigt, den Stadtrat mit den Planänderungen und den Auswirkungen auf die Landeshauptstadt München zu befassen.

Der geltende Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3neu bleibt jedoch so lange bestehen, bis ein neuer Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

6. Einrichtung eines Info-Points am Ostbahnhof – Forderung aus Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 02.05.2019

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 02.05.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V13801) „Zweite Stammstrecke in München: Umfangreiche Informationen am Ostbahnhof“ wurde einstimmig beschlossen, dass die Landeshauptstadt München erneut und mit Nachdruck von der Deutschen Bahn die Errichtung eines Info-Points am Ostbahnhof fordert, an welchem sie zusammen mit dem MVV informiert.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat der Forderung mit einem entsprechenden Schreiben vom 21.05.2019 an die Deutsche Bahn Nachdruck verliehen. Eine Antwort seitens der Deutschen Bahn erfolgte bisher nicht.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Satzung der Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit keine Beteiligung der Bezirksausschüsse vor. Die Bezirksausschüsse 01-25 haben jedoch Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Die Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Heide Rieke, und der Verwaltungsbeirat des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Stadtentwicklungsplanung, Herr Stadtrat Paul Bickelbacher, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Bekanntgegeben

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Dieter Reiter
Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

III. Abdruck von I. mit II.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme

IV. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu IV.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II/BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 01- 25
4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
5. An das Baureferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat HA IV, Branddirektion
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 I/3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung I/01, BVK
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/1
zur weiteren Veranlassung

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3