

Telefon: 233 - 24467
Telefax: 233 – 989 24467

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
Recht und Verwaltung
PLAN HA I/1

2. Stammstrecke München
Planfeststellungsabschnitt 3 München - Ost
Isar bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt
Ostbahnhof

Anträge und Empfehlungen

- a) Attraktive Verbindung zwischen Haidhausen und Werksviertel
Antrag Nr. 14-20 / A 05971 von der FDP – MUT Stadtratsfraktion
vom 25.09.2019
- b) Verlagerung der Autoverladung am Ostbahnhof
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06968 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 16.10.2019
- c) Schutz der Maximiliansanlagen vor den Baumaßnahmen der
2. S-Bahnstammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 03092 der Bürgerversammlung des
Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019
- d) Nutzungsänderung des Geländes der Autoverladung am
Ostbahnhof erst nach Ausweisung eines alternativen, gut
erreichbaren Standorts im Großraum München
Empfehlung Nr. 14-20 / E 03093 der Bürgerversammlung des
Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019
- e) Bahnhöfe der Stammstrecke 1 und 2 mit Bahngleisschranken
ausstatten
Empfehlung Nr. 14-20 / E 03095 der Bürgerversammlung des
Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019
- f) Neubewertung Kosten/Nutzen der Tieftunnel im Vergleich zu
einem S-Bahnring-Ausbau
Empfehlung Nr. 14-20 / E 03097 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019
- g) Ausschluss von zukünftigen Aufstockungen des für den Bau
der 2. Stammstrecke beschlossenen Beteiligungsbetrags der
Stadt München / keine Neuzuweisung von Geldern
Empfehlung Nr. 14-20 / E 03098 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019
- h) Bisher erreichte Betriebsfrequenz der Bahnhöfe der alten
Stammstrecke nach Fertigstellung der Neuen trotzdem garantieren
Empfehlung Nr. 14-20 / E 03100 der Bürgerversammlung des
Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019
- i) Unterführung Ost im Ostbahnhof München verbessern und optimieren
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07241 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 11.12.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00439

Anlagen:

1. Übersichtsplan mit Trassenführung
2. Antrag Nr. 14-20 / A 05971
3. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06968
4. Empfehlung Nr. 14-20 / E 03092
5. Empfehlung Nr. 14-20 / E 03093
6. Empfehlung Nr. 14-20 / E 03095
7. Empfehlung Nr. 14-20 / E 03097
8. Empfehlung Nr. 14-20 / E 03098
9. Empfehlung Nr. 14-20 / E 03100
10. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07241
11. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
12. Stellungnahme des Bezirksausschusses 05 Au-Haidhausen

Beschluss des gemeinsamen Mobilitätsausschusses und des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.09.2020 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

In der Sitzungsvorlage werden Anträge und Empfehlungen behandelt, die im Zusammenhang mit dem Bau der 2. Stammstrecke, den Umplanungen des Planfeststellungsabschnitts PFA 3 München Ost - Isar bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof stehen und einen räumlichen Bezug zum Ostabschnitt haben.

Mit Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3neu vom 25.04.2016 ist die Errichtung des Haltepunkts Ostbahnhof unter dem Orleansplatz in ca. 36m Tiefe planfestgestellt. Geänderte Rahmenbedingungen haben die Deutsche Bahn AG (DB) bewogen, die bereits genehmigten Planungen für diesen Abschnitt auf den Prüfstand zu stellen und die unterirdische Station Ostbahnhof vom Orleansplatz auf die andere Seite des Gleiskörpers in die Friedensstraße in ca. 16m Tiefe zu verlegen. Diese Umplanung erfordert auch eine geänderte unterirdische Streckenführung in Haidhausen (vgl. Lageplan in Anlage 1). Auch das neue Flucht- und Rettungskonzept mit einer dritten Röhre soll bei der überarbeiteten Planung des Abschnitts berücksichtigt werden und zum Entfall des Rettungsschachtes 8 im Bereich Kellerstraße führen. Im Bereich Rosenheimer Straße soll ein neuer Rettungsschacht auf DB Gelände entstehen. Eine einfachere und wirtschaftlichere Bauweise der neuen Station soll nach Aussage der DB Netz AG die Zeitspanne des notwendig werdenden Planfeststellungsverfahrens kompensieren. Die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke ist für 2028 geplant.

Die neuen Planfeststellungsunterlagen mit der geänderten Planung für den PFA 3Ost wurden von der DB Netz AG im November 2019 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht, das vor Einleitung des Anhörungsverfahrens mit öffentlicher Auslegung derzeit eine Vollständigkeitsprüfung durchführt. Der geltende Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3neu bleibt jedoch so lange bestehen, bis der neue Planfeststellungsbeschluss für die geänderte Planung erlassen ist und umgesetzt wird.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung wurde zuletzt mit Bekanntgabe vom 25.09.2019 über die jüngsten Umplanungen und Neuplanungen der 2. Stammstrecke informiert (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15876).

In einer außerordentlichen Bürgerversammlung der beiden betroffenen Stadtbezirke 05 Au-Haidhausen und 14 Berg am Laim am 25.11.2019 zum Thema 2. Stammstrecke waren neben der Landeshauptstadt München auch die DB Netz AG und der Freistaat Bayern vertreten und haben die Bürgerinnen und Bürger umfassend über die aktuellen Planungen informiert und Fragen dazu beantwortet.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs.1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit in ihrer Bedeutung und ihren möglichen Auswirkungen nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist, sowie der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.

a) Attraktive Verbindung zwischen Haidhausen und Werksviertel

Antrag Nr. 14-20 / A 05971 von der FDP – MUT Stadtratsfraktion vom 25.09.2019

Die Stadtratsfraktion der FDP – MUT Stadtratsfraktion hat am 25.09.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 05971 (Anlage 2) gestellt.

Mit Schreiben zuletzt vom 02.07.2020 an die Antragsteller wurde um Fristverlängerung zur Bearbeitung des Antrags gebeten, die gewährt wurde.

Der Antrag fordert, mit der Deutschen Bahn zu verhandeln, um eine neue, attraktive, unterirdische Verbindung zwischen Haidhausen und dem Werksviertel zu schaffen, die auch der Erschließung der geplanten Station der 2. Stammstrecke dient.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt in Abstimmung mit dem Baureferat zu dem Antrag Nr. 14-20 / A 05971 wie folgt Stellung:

Mit Beschluss des Referates für Stadtplanung und Bauordnung „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr, Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01203 vom 20.07.2016 (VV)) und mit Schreiben des Herrn Oberbürgermeister vom 20.07.2016 wurde das Baureferat mit den Planungen für die Verlängerung der bestehenden westlichen Bahnsteigunterführung am Ostbahnhof beauftragt.

In der Sitzungsvorlage „Zweite Stammstrecke München, Information über Umplanungen und Neuplanungen“ vom 25.09.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15876) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bekannt gegeben, dass im Zusammenhang mit der Errichtung des Stationsbauwerks in der Friedenstraße von der DB eine neue Personenunterführung West zur Vernetzung des ÖPNV geplant ist und aus diesem Grund der bislang vorgesehene Durchstich der bestehenden Unterquerung des Bahnkörpers nicht mehr benötigt wird. Der Auftrag an das Baureferat zur Verlängerung der bestehenden westlichen Personenunterführung ist damit obsolet.

Gemäß den von der Bahn AG vorgelegten ersten Entwürfen soll diese neue Unterquerung als attraktive, barrierefreie Erschließung der U- und S-Bahn am Ostbahnhof dienen und eine möglichst direkte Anbindung an das geplante Konzerthaus herstellen. Die Breite der Verbindung soll sich an dem zu erwartenden Fahrgastaufkommen orientieren. Einer even-

tuellen Einzelhandelsnutzung oder ggf. vorgesehener Aufenthaltsbereiche steht aus Sicht der Landeshauptstadt München nichts entgegen. Dieser wäre mit einer entsprechenden Aufweitung Rechnung zu tragen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung befindet sich bezüglich der geplanten neuen Personenunterführung West aktuell in Abstimmung mit der DB AG, um neben einem direkten Zugang zu den Gleisen der 1. und 2. Stammstrecke auch für das Werksviertel und das geplante Konzerthaus eine optimale Erschließung an die 2. Stammstrecke und eine attraktive Erreichbarkeit der Bahnanlagen zu erreichen, um einen möglichst hohen Anteil an öffentlichem Personennahverkehr zu generieren.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird den Stadtrat über die weiteren Entwicklungen und über wesentliche Änderungen bei den Planungen der 2. Stammstrecke im Planfeststellungsabschnitt 3 Ost informieren.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05971 von der FDP- MUT Stadtratsfraktion vom 25.09.2019 wird entsprochen.

b) Verlagerung der Autoverladung am Ostbahnhof

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06968 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 16.10.2019

Der Bezirksausschuss des 05. Stadtbezirks Au-Haidhausen hat am 16.10.2019 anliegenden Antrag gestellt (Anlage 3). Mit Zwischennachrichten vom 08.01.2020 und 24.06.2020 wurden die BA-Vorsitzenden über eine Terminverlängerung informiert. Der Antrag fordert eine Verlagerung der Autozugverladung vom Innenstadtrand an den Stadtrand.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu dem Antrag Nr. 14-20 / B 06968 wie folgt Stellung:

Der in dem Antrag angeführte Sachverhalt fällt in den Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn AG, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung um Stellungnahme gebeten wurde. Die DB Netz AG hat zu der Forderung Folgendes mitgeteilt:

„Die DB Netz AG beantragt in den im November 2019 eingereichten Planfeststellungsunterlagen PFA3Ost den ersatzlosen Entfall der Autozugverladung. Die bestehende Autozugverladung muss für die Baugrube der 2. Stammstrecke zurückgebaut werden. Nach der Umgestaltung des Bahnhofs hat sie keinen Platz mehr an alter Stelle. Es bietet sich auch kein Ersatzstandort an. Eine bereits erfolgte Prüfung unter den Aspekten „Verkehrlicher Bedarf“ und „Wirtschaftlichkeit“ hatte zum Ergebnis, dass der Neubau einer Autozugverladung auch an einem Ersatzstandort am Stadtrand nicht vertretbar ist.“

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 06968 des Bezirksausschusses des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 16.10.2019 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

**c) Schutz der Maximiliansanlagen vor den Baumaßnahmen der
2. S-Bahnstammstrecke**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03092 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019

Die Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen hat am 25.11.2019 die anliegende Empfehlung Nr. E 03092 (Anlage 4) beschlossen.

Die Antragstellerin hat zuletzt mit Schreiben vom 07.07.2020 Zwischennachricht erhalten.

Die Empfehlung fordert, die Maximiliansanlagen vor baulichen Eingriffen durch die 2. Stammstrecke zu schützen .

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03092 wie folgt Stellung:

Der in dem Antrag angeführte Sachverhalt fällt in den Zuständigkeitsbereich der DB Netz AG als Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung um Stellungnahme gebeten wurde. Die DB Netz AG hat Folgendes mitgeteilt:

„Dem Vorhabenträger ist bekannt, dass der Rettungsschacht 7 in den neu eingereichten Planungsunterlagen zum PFA 3Ost, wie bereits in der genehmigten Planung zum PFA 3neu, in einem Teilbereich des Landschaftsschutzgebietes „LSG-00120.09 Isarauen“ liegt.

Es handelt sich maßgeblich um einen temporären baulichen Eingriff, da die anlagenbedingten Auswirkungen äußerst geringfügig sind.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wurde in enger Abstimmung mit der technischen Planung so gering wie möglich gehalten. Die baulichen Zu- und Ausfahrten, sowie das Baufeld, sind so geplant, dass so wenig Gehölze wie möglich gefällt werden müssen. Im Vergleich zum genehmigten PFA 3neu fällt der Eingriff etwas geringfügiger aus. Ein gewachsener Solitärbaum kann erhalten bleiben, dafür sind einige weniger große Gehölze im geschlossenen Wald betroffen. Auch mit den geplanten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (Wurzelschutzvorhang, Baumschutzzäune, Fällung außerhalb der Brutvogelzeit, etc.) lässt sich ein Eingriff leider nicht vollständig vermeiden. Für den nicht zu vermeidenden Eingriff ist ein entsprechender Ausgleich geplant, zudem wurde eine landschaftsschutzrechtliche Erlaubnis beantragt.“

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03092 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 25.11.2019 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

d) Nutzungsänderung des Geländes der Autoverladung am Ostbahnhof erst nach Ausweisung eines alternativen, gut erreichbaren Standorts im Großraum München

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03093 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019.

Die Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen hat am 25.11.2019 die anliegende Empfehlung Nr. E 03093 (Anlage 5) beschlossen.

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben vom 07.07.2020 Zwischennachricht erhalten.

Die Empfehlung fordert, dass eine Nutzungsänderung des Geländes der Autoverladung erst nach Ausweisung eines gut erreichbaren Alternativstandortes im Großraum München erfolgt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03093 wie folgt Stellung:

Auf die Ausführungen unter Buchstabe b) des Vortrags wird Bezug genommen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03093 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 25.11.2019 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

e) Bahnhöfe der Stammstrecke 1 und 2 mit Bahngleisschranken ausstatten

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03095 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019

Die Bürgerversammlung des 05 Stadtbezirkes Au-Haidhausen hat am 25.11.2019 die anliegende Empfehlung Nr. E 03095 (Anlage 6) beschlossen.

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben vom 07.07.2020 Zwischennachricht erhalten.

Die Empfehlung fordert den Einbau von Bahnsteigtüranlagen an den Bahnsteigen der 1. und 2. Stammstrecke.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03095 wie folgt Stellung:

Für Schieneninfrastrukturmaßnahmen ist grundsätzlich der Bund zuständig. Hierunter fallen auch Bahnsteigtüranlagen. Trotz der originären Zuständigkeit des Bundes besteht nach eigenen Angaben seitens des Freistaates Bayern jedoch grundsätzlich die Bereitschaft, sich freiwillig für sicherheitsverbessernde Maßnahmen zu engagieren. Gemeinsam mit der DB Station & Service wird derzeit seitens des Freistaats geprüft, welche Voraussetzungen für die Ausstattung der Stationen mit Bahnsteigtüren erforderlich sind.

Auf Nachfrage bei der DB Netz AG hat diese zur Installation von Bahnsteigtüren für die 2. Stammstrecke Folgendes mitgeteilt:

„Bislang hat die DB Netz AG keinen Auftrag, Bahnsteigtüranlagen an den Stationen der 2. Stammstrecke vorzusehen. Vorsorglich wurde eine Nachrüstbarkeit aber berücksichtigt. Ein Einbau ist jederzeit, auch nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke möglich.“

Darüber hinaus wird die MVG ab 2023 den Einsatz von Bahnsteigtüren zur Steigerung der Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste in der U-Bahn-Station Olympia-

zentrum testen. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03095 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 25.11.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

f) Neubewertung Kosten/Nutzen der Tieftunnel im Vergleich zu einem S-Bahnring-Ausbau

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03097 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019

Die Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen hat am 25.11.2019 die anliegende Empfehlung Nr. E 03097 (Anlage 7) beschlossen.

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben vom 07.07.2020 Zwischennachricht erhalten.

Die Empfehlung fordert eine Neubewertung von Kosten und Nutzen der 2. Stammstrecke und der U-Bahn-Linie U9 im Vergleich zu einem S-Bahn-Ringausbau als kurzfristige Sofortmaßnahme.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03097 wie folgt Stellung:

Eine Neubewertung von Kosten und Nutzen des 2. Stammstreckentunnels wird nicht für sinnvoll erachtet, da sich das Projekt bereits im Bau befindet und aus Sicht der Landeshauptstadt München ohne Verzögerung zu realisieren ist. Zudem stellt ein alternativer S-Bahnring-Ausbau keine Sofortmaßnahme dar, sondern benötigt ebenfalls einen längeren Planungs- und Umsetzungsprozess.

Aufgrund des wachsenden Mobilitätsbedürfnisses der Landeshauptstadt München und der Metropolregion ist es erforderlich, alle Möglichkeiten zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs zu nutzen. Der Freistaat Bayern hat mit seinem Programm „Bahnausbau Region München“ ein Konzept für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in der stark wachsenden Metropolregion aufgestellt. Es bildet die Grundlage für eine zukunftsweisende Entwicklung der Schieneninfrastruktur. Zentrales Element dieses Programms ist die 2. Stammstrecke. Dabei geht es nicht um die Frage 2. Stammstrecke contra S-Bahnring, sondern um die sinnvolle Realisierung beider Maßnahmen.

Derzeit werden im Auftrag des zuständigen Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zahlreiche Vorhaben, insbesondere die S-Bahn, im Rahmen einer umfassenden Machbarkeitsstudie zum „Bahnknoten Region München“ untersucht. Dazu gehört auch der Ausbau des DB-Süd- und Nordrings für den Schienenpersonennahverkehr.

Dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 25.07.2018 zum „Ausbau Bahnknoten München“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11107) ist die Haltung der Landeshauptstadt München insbesondere auch zum Thema S-Bahn-Nord- und S-Bahn-Südring zu entnehmen.

Demnach ist die Einführung eines Schienenpersonennahverkehrs auf dem DB-Nordring für die Landeshauptstadt München eine wichtige Perspektive, da leistungsfähige

schienengebundene Tangentialverkehre im Münchner Norden bislang fehlen. Mit der Entwicklung der Firma BMW und weiteren absehbaren Strukturentwicklungen wird auf dem DB-Nordring entsprechendes Potential vorhanden sein, sodass nach Auffassung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bereits vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke hier der Betrieb aufgenommen werden könnte.

Bezüglich eines S-Bahn-Betriebs auf dem DB-Südring wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit o.g. Stadtratsbeschluss beauftragt, die Flächen für einen späteren vollständigen 4-gleisigen Ausbau des DB-Südrings im Sinne einer vorausschauenden Planung weiter offen zu halten.

Zur weiter angesprochenen U-Bahn-Linie 9 ist auf den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur weiteren U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12213) hinzuweisen, mit dem sich der Stadtrat auf eine umfassende U-Bahn-Planung mit zwei Prioritäten festgelegt hat. Insbesondere mit der in der höchsten Priorität A eingestuften „U-Bahn-Entlastungsspanne U9“ (Impler-/Poccistraße - Hauptbahnhof - Münchner Freiheit - Dietlindenstraße) soll der ÖPNV im Hinblick auf die bestehenden Überlastungen im Innenstadtbereich noch deutlich leistungsfähiger werden. Die Vollversammlung des Stadtrates hat daher am 23.10.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15457) die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen für die U9 am Hauptbahnhof und die Beauftragung der Vorplanung für die Gesamtstrecke beschlossen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03095 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 25.11.2019 kann nicht entsprochen werden.

g) Ausschluss von zukünftigen Aufstockungen des für den Bau der 2. Stammstrecke beschlossenen Beteiligungsbetrags der Stadt München / keine Neuzuweisung von Geldern

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03098 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019

Die Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen hat am 25.11.2019 die anliegende Empfehlung Nr. E 03098 (Anlage 8) beschlossen.

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben vom 07.07.2020 Zwischennachricht erhalten.

Die Empfehlung fordert eine Aufstockung der finanziellen Beteiligung der Landeshauptstadt München für den Bau der 2. Stammstrecke über den bereits beschlossenen Beitrag von 113 Mio. Euro hinaus auszuschließen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03098 wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München hat keine rechtliche Grundlage für eine Mitfinanzierung der 2. Stammstrecke. Entsprechend dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) besteht eine klare Aufgabenverteilung zwischen dem Freistaat Bayern und den Gebietskörperschaften. Danach ist ausschließlich der Freistaat für den Schienenpersonennahverkehr zuständig. Eindeutige, gesetzliche Zuständigkeitsregelungen sprechen daher gegen eine kommunale Finanzierungsbeitrag bei der 2. Stammstrecke (vgl. auch Beschluss der Vollversammlung vom

14.12.2011, Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 08192).

Weitere in unmittelbarem Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke stehende Finanzierungsleistungen der Landeshauptstadt München sind daher nach derzeitiger Sachlage nicht vorgesehen.

Die Landeshauptstadt München beteiligt sich jedoch gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 04.10.2012 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 10074) mit einem Finanzierungsbeitrag aus dem Flughafendarlehen in Höhe von 113,7 Mio. Euro an den Kosten der 2. Stammstrecke. Alle Gesellschafter der Flughafen München GmbH (FMG), Bund, Freistaat und Landeshauptstadt München, forderten einvernehmlich, das bei der FMG noch bestehende Gesellschafterdarlehen zurückzufordern und für die Finanzierung der 2. Stammstrecke einzusetzen. Die Verwendung der bereits für den Flughafen verausgabten Mittel ist auch sachgerecht, da der S-Bahn-Ausbau zu einer Verbesserung der Flughafenanbindung führt.

Darüber hinaus beteiligt sich die Landeshauptstadt München auf der Basis des Eisenbahnkreuzungsgesetzes an Kreuzungsmaßnahmen, u.a. an der Realisierung der im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke stehenden Umweltverbundröhre (UVR) in Laim mit 90 Prozent der anfallenden kreuzungsbedingten und nicht-kreuzungsbedingten Kosten. Das entspricht einem Anteil von 85,5 Mio. Euro, wie in der Projektgenehmigung im Beschluss der Vollversammlung vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10153) dargestellt ist.

Mittelbar mit dem Bau der 2. Stammstrecke am Hauptbahnhof verknüpft ist die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen für den U-Bahnhof der U9 am Hauptbahnhof für die Entlastungsspanne der U9 mit einem kalkulierten Kostenanteil für die Landeshauptstadt München in Höhe von 393 Mio. Euro für Zusammenhangsmaßnahmen und 100 Mio. Euro für Planungskosten der Vorplanung (vgl. auch Ausführungen zur Planung der U9 unter Buchstabe f) im Vortrag).

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03098 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 25.11.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

h) Bisher erreichte Betriebsfrequenz der Bahnhöfe der alten Stammstrecke nach Fertigstellung der Neuen trotzdem garantieren

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03100 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019

Die Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen hat am 25.11.2019 die anliegende Empfehlung Nr. E 03100 (Anlage 9) beschlossen.

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben vom 07.07.2020 Zwischennachricht erhalten.

Die Empfehlung fordert eine Garantie der bisher erreichten Betriebsfrequenz an den Haltestellen der 1. Stammstrecke Rosenheimer Platz, Isartor, Stachus, Hackerbrücke, Donnersbergerbrücke und Hirschgarten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03100 wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat hierzu die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) als zuständige Institution um Stellungnahme gebeten, die wie folgt abgegeben wurde:

„Die S-Bahn-Stammstrecke ist heute mit bis zu 30 Fahrten pro Stunde und Richtung zwischen Donnersbergerbrücke und Ostbahnhof an der technischen Grenze ihrer Kapazität. Die Zugfolgezeit von 2 Minuten bietet fast keine Reserven, um kleinere Verspätungen abzufedern. Somit dauert es nach Betriebsstörungen lange, bis der Regelfahrplan wiederhergestellt werden kann.

Vor diesem Hintergrund ist eine Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke dringend geboten. Mit Betriebsaufnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke wird die Fahrtenzahl zunächst auf 21 (heute: 30) und in der Nebenverkehrszeit auf 18 (heute: 24) pro Stunde und Richtung sinken. Damit besteht ein annähernder 3-Minuten-Takt an allen Halten zwischen Ostbahnhof und Donnersbergerbrücke. Dies ist auch für den innerstädtischen Bereich ein angemessenes Angebot, zumal ein 135 Meter langer S-Bahn-Vollzug aus 2 Triebfahrzeugen – die Mindestkonfiguration tagsüber – eine höhere Platzkapazität aufweist als ein U-Bahn-Zug mit 113 Metern Länge.

In späteren Ausbaustufen ist die Einführung weiterer S-Bahn-Linien geplant, die auch die bestehende S-Bahn-Stammstrecke nutzen werden. Damit wird sich das Fahrtenangebot im innerstädtischen Bereich wieder erhöhen. Die verschiedenen Infrastrukturprojekte und Betriebskonzepte werden derzeit im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“, in dessen projektbegleitender Arbeitsgruppe auch die Landeshauptstadt München vertreten ist, untersucht.

Richtig ist, dass im Startkonzept 5 Linien durch die 2. S-Bahn-Stammstrecke geführt werden. Hiervon sind 3 neue Express-S-Bahn-Linien. Der Expresscharakter hat zum Ziel, Fahrgäste aus dem äußeren S-Bahn-Bereich schnell in die Münchner Innenstadt zu bringen und die in die 1. Stammstrecke verkehrenden Linien zu entlasten. Hinzu kommen 2 Linien, die in die 2. S-Bahn-Stammstrecke verlagert werden. Dies sind die S1 Freising/Flughafen – Ebersberg (– Wasserburg) und die S6 Tutzing – Leuchtenbergring. Aufgrund des Mischkonzepts der Taktfamilien 15/30 und 10/20/40 würde es in der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke zu Fahrplankonflikten kommen. An den Stationen Laim (Fahrziele: Freising/Flughafen und Tutzing) und Leuchtenbergring (Fahrziel: Ebersberg) bestehen für Reisende aus der 1. S-Bahn-Stammstrecke bahnsteiggleiche und somit bequeme und barrierefreie Anschlüsse mit sehr geringer Wartezeit.“

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03100 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 25.11.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

i) Unterführung Ost im Ostbahnhof München verbessern und optimieren

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07241 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 11.12.2019

Der Bezirksausschuss des 05. Stadtbezirks Au-Haidhausen hat am 11.12.2019 anliegenden Antrag gestellt (Anlage 10). Mit Zwischennachrichten vom 15.01.2020 und 08.07.2020 wurden die BA-Vorsitzenden über eine Terminverlängerung informiert.

Der Bezirksausschuss fordert, den Antrag 14-20 / B 03411 vom 21.03.2017 erneut aufzugreifen und gegenüber der Deutschen Bahn AG eine Verbesserung der Unterführung Ost im Ostbahnhof (Beleuchtungskonzept, einheitlicher Bodenbelag inklusive Barrierefreiheit, Wandgestaltung, Installation von geschlossenen Kabelschächten, Deckenverkleidungen, Notrufsystem) zu erreichen.

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

Der in dem Antrag angeführte Sachverhalt fällt in den operativen Geschäftsbereich der DB Station&Service AG, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung um Stellungnahme gebeten wurde. Die DB Station & Service AG hat u. a. Folgendes mitgeteilt:

„Im letzten Jahr haben wir seitens der DB Station und Service AG am Zugang zu der Personenunterführung Friedenstraße und der Personenunterführung selbst Instandsetzungs- und Malerarbeiten durchgeführt. Ziel war die Gestaltung einer attraktiveren Zugangssituation. Mit u.a. der Erneuerung der Leuchtmittel haben wir ein helleres und freundlicheres Entrée realisiert. ... Bessere Helligkeit und somit eine Erhöhung des Sicherheitsgefühls haben die Unterführung u.a. durch die Erneuerung der Leuchtmittel erhalten. Neben Instandsetzungsarbeiten und dem Streichen der beiden Unterführungen wurden diese „ruhiger“ und durchgängiger gestaltet, indem die vorhandenen Schließfächer nur auf einer Seite angeordnet und das Werbungskonzept überarbeitet und die Menge reduziert wurde. Weiterhin wurden die Vitrinen und die Abfalleimer erneuert. Eine Einhausung der Kabeltrasse war und ist nicht vorgesehen. Umfangreiche bauliche Maßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen. Die Barrierefreiheit ist von der Friedenstraße durch den bereits vorhandenen Aufzug durchgängig zu allen Bahnsteigen und zur U-Bahn vorhanden.

Mit der Optimierung der Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke wird nun neu die Verkehrsstation der 2. Stammstrecke vom Orleansplatz auf die Seite der Friedenstraße verlegt. Hier sind wir nun aktuell auch in der Planung der Anbindung der Station an den bestehenden Bahnhof und das Umfeld. Die adäquate Einbindung des Werksviertels wird hier auch betrachtet.“

Ergänzend teilt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit, dass die Planungen bezüglich des zweiten Fußgängertunnels sowie die Erschließung des Werksviertels aufgrund der geänderten Planung für die Station Ostbahnhof derzeit überprüft und angepasst werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bringt sich diesbezüglich im Sinne einer optimalen Lösung für eine zusätzliche Querungsmöglichkeit der Bahnanlagen zwischen Haidhausen und Berg am Laim ein. Vgl. auch Ausführungen unter Buchstabe a) im Vortrag.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 07241 des Bezirksausschusses des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 16.10.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat hat der Sitzungsvorlage zugestimmt und einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 05 Au-Haidhausen und 14 Berg am Laim wurden gemäß § 13 Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 12), die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt gewürdigt werden.

Bezirksausschuss 05 Au-Haidhausen

Sitzung vom 24.06.2020, Schreiben vom 20.07.2020

Der Bezirksausschuss fordert einstimmig:

„- Die Autoverladung soll wiederhergestellt oder verlagert werden.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Auf die Ausführungen unter Ziffer b) Verlagerung der Autoverladung am Ostbahnhof; BA-Antrags-Nr. 14-20 B 06968 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 16.10.2019 und Ziffer d) Nutzungsänderung des Geländes der Autoverladung am Ostbahnhof erst nach Ausweisung eines alternativen, gut erreichbaren Standorts im Großraum München; Empfehlung Nr. 14-20 / E 03093 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019 wird verwiesen.

„- Ein neues Betriebskonzept soll erstellt werden, das eine Verschlechterung des Service an einzelnen Stationen vermeidet.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Ergänzend zu den Ausführungen unter Ziffer h) Bisher erreichte Betriebsfrequenz der Bahnhöfe der alten Stammstrecke nach Fertigstellung der Neuen trotzdem garantieren; Empfehlung Nr. 14-20 / E 03100 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen wird Folgendes ausgeführt:

Bereits im Beschluss der Vollversammlung vom 25.07.2018 zum „Ausbau Bahnknoten München“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 V 11107) ist der Stadtrat der Auffassung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung gefolgt, „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.“

Aus den bekannten klima-, umwelt- und wachstumsbezogenen Notwendigkeiten heraus ist eine deutliche Steigerung des ÖV-Anteils aus Sicht der Landeshauptstadt München nur mit einem attraktiven S-Bahn-Betriebskonzept nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke

zu erreichen. Dazu sollten ein 10-Minuten-Takt innerhalb der Landeshauptstadt München und weitere Verstärkungen in den Hauptverkehrszeiten auf stark belasteten Strecken ermöglicht werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung steht deshalb in Kontakt mit dem zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und hat diese Thematik auch in die projektbegleitende Arbeitsgruppe zur laufenden Machbarkeitsstudie zum Programm „Bahnausbau Region München“ eingebracht.

„- Die Maximiliansanlagen sind unbedingt zu schützen.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Auf die Ausführungen unter Ziffer c) Schutz der Maximiliansanlagen vor den Baumaßnahmen der 2. S-Bahnstammstrecke; Empfehlung Nr. 14-20 / E 03092 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 25.11.2019 wird verwiesen.

„- Die Aufstockung der finanziellen Beteiligung der Stadt München muss ausgeschlossen werden.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Auf die Ausführungen unter Ziffer g) Ausschluss von zukünftigen Aufstockungen des für den Bau der 2. Stammstrecke beschlossenen Beteiligungsbetrags der Stadt München / keine Neuzuweisung von Geldern wird verwiesen.

Bezirksausschuss 14 Berg am Laim

(Sitzung am 30.06.2020, Schreiben vom 01.07.2020)

Der Bezirksausschuss erhebt keine Anregungen oder Bedenken.

Dem Korreferenten des künftigen Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Andreas Schuster, dem zuständigen Verwaltungsbeirat Bereich Strategie des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, sowie dem Korreferenten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher und der zuständigen Verwaltungsbeirätin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Heike Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat zu gegebener Zeit über die weiteren Entwicklungen bzw. über wesentliche Änderungen bei den Planungen der 2. Stammstrecke im Planfeststellungsabschnitt 3 Ost zwischen Isar und Leuchtenbergring zu berichten.
2. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05971 von der FDP – MUT Stadtratsfraktion vom 25.09.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Der Antrag Nr. 14-20 / B 06968 des Bezirksausschusses des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 16.10.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
4. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03092 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen am 25.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
5. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03093 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen am 25.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
6. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03095 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen am 25.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
7. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03097 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen am 25.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
8. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03098 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen am 25.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03100 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen am 25.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
10. Der Antrag Nr. 14-20 / B 07241 des Bezirksausschusses des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 16.10.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
11. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth 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 (20x)
3. An die Bezirksausschüsse 05 und 14
4. An das Baureferat
5. An die Stadtwerke München GmbH
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
11. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA/1
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3