

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 Ost – Bereich westliches Isarufer bis östlich Leuchtenbergring

- a) Neues Planfeststellungsverfahren für den Ostabschnitt PFA 3 Ost**
- b) Planungen des PFA 3 Ost**
- c) Ergebnisse der Überprüfung der Planfeststellungsunterlagen:
Stellungnahme der Landeshauptstadt München im Anhörungsverfahren**
- d) Weiteres Vorgehen beim Planfeststellungsverfahren**
- e) Barrierefreiheit Laimer Bahnhof während der Bauzeit– PFA 1 Laim bis westlich Karlsplatz**
- f) Anträge**
 - 1. Attraktive Verbindung zwischen Haidhausen und Werksviertel
Antrag Nr. 14-20 / A 05971 von der FDP – MUT Stadtratsfraktion vom 25.09.2019,
(aufgegriffen im Beschluss des Mobilitätsausschusses und des Ausschusses für
Stadtplanung und Bauordnung vom 23.09.2020)
 - 2. Ostbahnhof: Verlängerung der Personenunterführung West bis ins Werksviertel
vertraglich sichern und realisieren
Antrag Nr. 20-26 / A 01243 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther
und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 25.03.2021
 - 3. Planmäßige Fertigstellung des barrierefreien Ausbaus der Station Leuchtenbergring
sicherstellen
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00997 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 14 –
Berg am Laim vom 27.10.2020
 - 4. Auskunft über sämtliche Schattenmaßnahmen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00998 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 14 –
Berg am Laim vom 27.10.2020
 - 5. Fahrradparkhaus im Zuge des Baus der 2. Stammstrecke am Ostbahnhof bauen
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02233 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 14 –
Berg am Laim vom 27.04.2021
 - 6. 2. SBSS: Planfeststellungsabschnitt 3 Ost
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03142 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 05 Au-
Haidhausen vom 20.10.2021
 - 7. 2. SBSS: Maximiliansanlagen schützen
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03146 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 20.10.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05116

Anlagen:

1. Stellungnahme der Landeshauptstadt München (Entwurf)
2. Übersichtsplan 2. Stammstrecke
3. Lagepläne Steg Leuchtenbergring
4. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05971
5. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01243
6. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00997
7. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00998
8. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02233
9. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03142
10. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03146

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.12.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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

1. Vorbemerkungen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung berichtet nachfolgend über den Planungsprozess für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3 Ost der 2. Stammstrecke mit dem damit verbundenen aktuellen Planfeststellungsverfahren sowie über die Inhalte der neuen Planung. Weiter wird der Vorschlag der Verwaltung für die gegenüber der Anhörungsbehörde (Regierung von Oberbayern) abzugebende gesamtstädtische Stellungnahme als Ergebnis der Überprüfung der Planfeststellungsunterlagen sowie der Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse in den Grundzügen erläutert und das weitere Vorgehen dargelegt.

Gegenstand der Vorlage ist schließlich eine Darstellung des Verhandlungsstands hinsichtlich der Gewährung eines Zuschusses für die Errichtung einer Aufzugsanlage bei dem an der Friedenstraße vorgesehenen Zugangsbauwerk.

Dargestellt wird aus gegebenem Anlass weiter, ob eine barrierefreie Erreichbarkeit des Laimer Bahnhofs während der Bauzeit möglich ist.

Darüber hinaus werden Stadtrats- und Bezirksausschussanträge zur Behandlung vorgelegt.

Zum Thema Planungen des Ostabschnitts der 2. Stammstrecke wurde zuletzt der gemeinsame Mobilitätsausschuss und Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss vom 23.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00439) zu Anträgen und Empfehlungen, u.a. aus der außerordentlichen Bürgerversammlung der Stadtbezirke 05 Au-Haidhausen und 14 Berg am Laim vom 25.11.2019 befasst. In der Vorlage vom 23.09.2020 wurde dargelegt, dass geänderte Rahmenbedingungen die Deutsche Bahn AG (DB) bewogen haben, 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 Friedenstraße in ca. 16m Tiefe zu verlegen sowie auch eine geänderte unterirdische Streckenführung in Haidhausen ebenso wie ein neues Flucht- und Rettungskonzept mit einer dritten Röhre vorzusehen, vgl. insgesamt dazu nachfolgend bei Ziffer 3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, dem Stadtrat zu gegebener Zeit über die weiteren Entwicklungen bzw. über wesentliche Änderungen bei den Planungen der 2. Stammstrecke im Planfeststellungsabschnitt 3 zu berichten.

Ein Jahr zuvor war der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung in der Bekanntgabe vom 25.09.2019 im Allgemeinen über die wesentlichen Umplanungen und Neuplanungen der 2. Stammstrecke informiert worden (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15876).

2. Allgemeines zu den Planungen der 2. Stammstrecke, Gliederung des Projekts

Das Gesamtprojekt 2. Stammstrecke München dient der Entlastung und Ertüchtigung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und umfasst den Neubau einer S-Bahnstrecke zwischen den S-Bahnhöfen Laim und Leuchtenbergring. Des Weiteren umfasst das Gesamtprojekt den Um- bzw. Neubau der bestehenden S-Bahnanlagen im Bahnhof Laim und Ostbahnhof sowie am Leuchtenbergring. Das Gesamtbauvorhaben beinhaltet drei neue unterirdische Haltepunkte am Hauptbahnhof, am Marienhof und am Ostbahnhof (tief) in der Friedenstraße sowie den Umbau bzw. die Erweiterung der Stationen Laim und Leuchtenbergring.

Das Projekt ist in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) untergliedert und erstreckt sich von Westen kommend, beginnend mit dem S-Bahnhof Laim über die drei unterirdischen Stationen Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof bis zum oberirdischen Haltepunkt Leuchtenbergring auf ca. 10 km Länge, davon ca. 7 km in Tunnellage.

Für den PFA 1 zwischen Laim und Karlsplatz mit Station Hauptbahnhof (tief) wurde am 09.06.2015 der Planfeststellungsbeschluss erlassen, bestandskräftig seit 12.12.2016, für den PFA 2 im weiteren Verlauf bis westlich Isar mit Station Marienhof (tief) am 24.08.2009, bestandskräftig seit 20.12.2013. Beide Abschnitte befinden sich in der Bauphase.

Der bisherige östliche, am 25.04.2016 planfestgestellte und seit 03.04.2018 bestandskräftige PFA 3 neu plant eine Station Ostbahnhof unter dem Orleansplatz mit einer Trassenführung, die maßgeblich unter der dichten Bebauung des Stadtteils Haidhausen verläuft.

2.1 Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke, Verzögerungen

Im Herbst 2020 war Presseberichten zu entnehmen, dass es zu eventuellen Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke kommen könne. Zu diesbezüglichen Nachfragen bei der Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke, der DB Netz AG, im März 2021 hat sich ergeben, dass eine detaillierte Ausarbeitung der Planungen erforderlich sei. Dabei werde auch die Entwicklung der Zeit- und Kostenschiene auf den Prüfstand gestellt, um das Bauvorhaben „2. Stammstrecke München“ weiter optimal voranzutreiben. Die DB Netz AG könne sich deshalb erst dann zu Verzögerungen bei der Inbetriebnahme äußern, wenn valide Ergebnisse vorlägen. Sie erklärte sich bereit, auch den Stadtrat zu gegebener Zeit umfassend über die Zeitpläne zu informieren. Nach dem derzeit bekannten Stand soll im 2. Halbjahr 2022 ein überarbeiteter Zeitplan vorliegen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hatte weiter auf Grund der Presseberichte zum Thema Verzögerungen auch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr um Stellungnahme gebeten. Das Ministerium hatte in ihrer Stellungnahme vom 10.03.2021 betont, dass für den Freistaat eine schnellstmögliche Realisierung der 2. Stammstrecke von herausragender Bedeutung sei und deshalb von der Deutschen Bahn ein rasches Prüfungsergebnis des Bauablaufs und des Terminplans eingefordert worden sei. Dabei müsse hinsichtlich des weiteren Projektablaufs eine besondere Aufmerksamkeit sowohl auf die von der DB eingeleiteten Umplanungen am Ostbahnhof als auch auf die seitens der Landeshauptstadt München gewünschten komplexen Baumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs für die Integration der U-Bahnlinie 9 gerichtet werden. Es müsse im Interesse aller Projektbeteiligten liegen, zeitnah die erforderlichen Voraussetzungen für einen zügigen Projektfortgang zu schaffen.

Zu den letztlich zu erwartenden Verzögerungen ist zu betonen, dass eine möglichst zügige Fertigstellung für die Landeshauptstadt München von hoher Bedeutung ist. Die 2. Stammstrecke und ihre rasche Inbetriebnahme bilden für die Landeshauptstadt München einen wesentlichen Faktor für die angestrebte Verkehrswende. Ohne Fertigstellung der 2. Stammstrecke werden parallel betriebene Pull-Projekte, wie die Förderung und Ausbau der Radverkehrs- und der städtischen ÖPNV-Infrastruktur, nur in deutlich begrenzterem Umfang zur Entlastung des Stadtgebietes und des angrenzenden Verdichtungsraumes vom Kfz-Verkehr beitragen können. Es ist davon auszugehen, dass ohne die durch den Bau der 2. Stammstrecke mögliche Erhöhung der Betriebsstabilität gerade im Umland der Umstieg auf den Öffentlichen Nahverkehr nur in deutlich geringerem Umfang stattfinden wird und es lediglich zur Verlagerung von Verkehrsanteilen in andere städtische Bereiche außerhalb des Mittleren Rings kommen wird. Eine verzögerte Inbetriebnahme lässt auch eine spätere Fertigstellung des Neubaus Empfangsgebäude am Hauptbahnhof befürchten. Die langjährigen Baustellen der 2. Stammstrecke bedeuten darüber hinaus eine große Belastung für die Bürger*innen der Stadt.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass aus Sicht der Landeshauptstadt München – gerade auch im Hinblick auf die ehrgeizigen Ziele zur Verkehrswende – ein 10-Minuten-Takt im S-Bahn-Netz anzustreben ist. Diese Notwendigkeit wurde auch in der Beschlussvorlage der Vollversammlung vom 25.07.2018 zum „Ausbau Bahnknoten München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 V/11107) dargestellt.

Um den Planungs- und Baufortschritt von Seiten der Landeshauptstadt München nicht zu beeinträchtigen, werden notwendige Abstimmungen mit den Projektbeteiligten aktiv und zeitnah vorgenommen und erforderliche Entscheidungen der Stadtverwaltung und ggf. des Stadtrates rasch herbeigeführt. Ebenso wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung darauf hinwirken, dass bei den Zeitplanungen der DB Netz AG eine stärkere Einbindung erfolgt, um so nach Möglichkeit Maßnahmen ergreifen zu können.

Im Ergebnis soll das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt werden, sich weiterhin für einen möglichst baldigen Fertigstellungstermin der 2. Stammstrecke einzusetzen.

2.2. Umplanungen im Ostabschnitt PFA 3 Ost - Verfahrensstand

Geänderte Rahmenbedingungen und Verhandlungen mit den ausführenden Firmen haben die Deutsche Bahn (DB) bewogen, die vom Eisenbahn-Bundesamt bereits genehmigten Planungen der 2. Stammstrecke auf den Prüfstand zu stellen und teilweise umzuplanen.

Die Umplanungen betreffen im Wesentlichen den Planungsbereich im Ostabschnitt zwischen westlichem Isarufer und Bahnhof Leuchtenbergring mit der Station Ostbahnhof. Für die neu erstellten Planfeststellungsunterlagen mit der geänderten Planung des PFA 3 Ost wurde von der Regierung von Oberbayern als Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 27.09.2021 im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz i. V. m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz das Anhörungsverfahren eingeleitet.

Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen vom 11.10.2021 bis 10.11.2021 erfolgte nach Bekanntmachung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München vom 30.09.2021 gemäß § 3 Abs. 1 Planungssicherstellungsgesetz - PlanSiG9 (Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie) auf den Internetseiten der Landeshauptstadt München unter www.muenchen.de/auslegung und als ergänzendes Informationsangebot zur allgemeinen Einsichtnahme im Gebäude des Referates für Stadtplanung und Bauordnung.

Die Einwendungsfrist für die Betroffenen und die Landeshauptstadt München als betroffene Gebietskörperschaft gegenüber der Anhörungsbehörde endet am 10.12.2021. Soweit Belange als Kommune geltend gemacht werden (etwa als Grundstückeigentümerin oder als Trägerin der Planungshoheit) muss, auch um eine Präklusion auszuschließen, auf Grund der gesetzlichen Fristen die Stellungnahme fristgerecht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Vollversammlung abgegeben werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist daher gehalten, die gesamtstädtische Stellungnahme innerhalb der Frist – also bereits vor der Vollversammlung am 15.12.2021 abzugeben. Die Inhalte stehen jedoch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Vollversammlung des Stadtrates am 15.12.2021. Bei Bedarf sollen jedoch noch Präzisierungen nachgeschoben werden können, was auch im Antrag der Referentin klar gestellt wird.

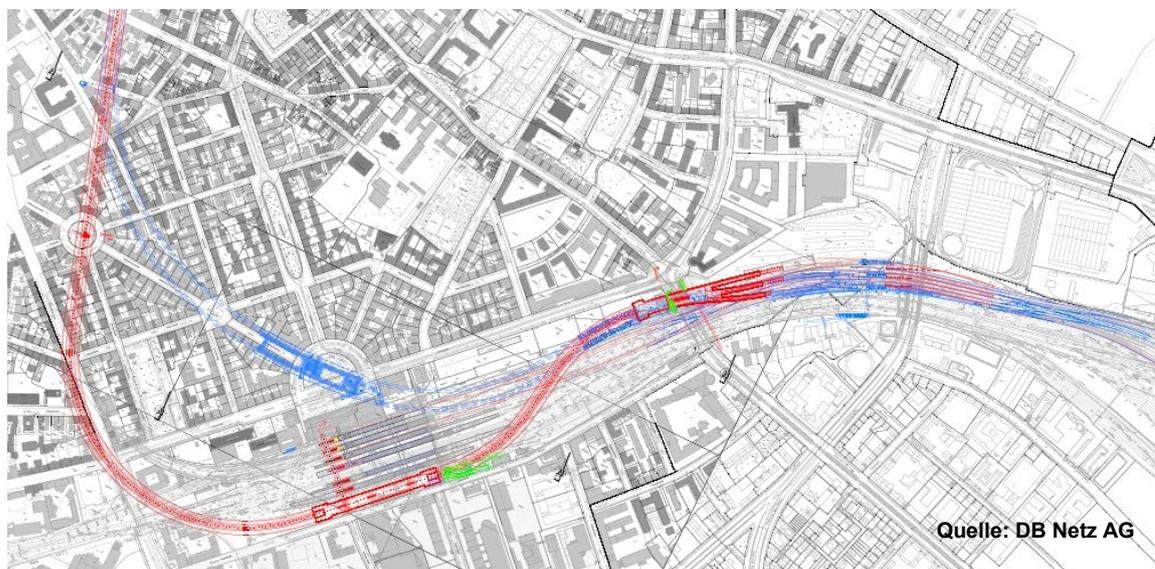
Der geltende Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt-identischen PFA 3 neu mit der Station Ostbahnhof unter dem Orleansplatz und das daraus resultierende Baurecht (Az. 65113-611pps/001-2300#004) bleiben von der neuen Planung unberührt. Die Vorhabenträgerin verzichtet mit der Antragstellung für den PFA 3 Ost nicht auf das bestandskräftige Baurecht für den PFA 3 neu, sondern hält ausdrücklich an dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.04.2016 fest für den Fall, dass sich die beantragte Planung des PFA 3 Ost nicht verwirklichen lässt. Dies gelte laut Erläuterungsbericht so lange, wie der Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3 Ost nicht umfassend bestandskräftig geworden ist. Die Planfeststellung des PFA 3 Ost ist in sich abgeschlossen und bedarf keiner durch den PFA 3 neu genehmigten baulichen Anlagen. Die DB hat jedoch bereits mit den Maßnahmen begonnen bzw. wird damit beginnen, sofern dies erforderlich ist.

3. Neue Planung des PFA 3 Ost – Darstellung der Änderungen

3.1 Änderungen im Trassenverlauf der Tunnelröhren

Die Trasse des neuen PFA 3 Ost verläuft unterirdisch von Westen kommend (PFA 2) zunächst in der Maximilianstraße, schwenkt kurz vor dem Maxmonument (Max-II-Denkmal) nach Süden und unterquert die Isar auf der Höhe der Praterinsel. Auf der Ostseite der Isar erreicht sie die Maximiliansanlagen südlich des Maximilianeums, verläuft dann unter dem Stadtteil Haidhausen, unterquert die 1. S-Bahn-Stammstrecke im Bereich Rosenheimer Straße und die Bahnanlagen der DB im Bereich Ostbahnhof und schwenkt dann, südlich der Gleisanlagen, parallel zur Friedenstraße ein. Nach Verlassen der unterirdischen Station Ostbahnhof unterquert die Trasse die Bahnanlagen des Ostbahnhofs, passiert die Berg-am-Laim-Straße Richtung Nordosten und kommt am Tunnelportal im Bereich der Station Leuchtenbergring an die Oberfläche.

Der gegenüber der planfestgestellten Trassenführung des PFA 3 neu abweichende Verlauf in Haidhausen führt zu einer ca. 600 m längeren Tunnelstrecke in ca. 42 m Tiefe. Trotz der längeren Fahrzeit ergeben sich laut Erläuterungsbericht zum PFA 3 Ost Vorteile hinsichtlich der höheren Leistungsfähigkeit und einer stabileren Betriebsabwicklung. Die Tunneltrasse wird in geschlossener Bauweise hergestellt.



blaue Trasse = bereits planfestgestellter PFA 3 neu; rote Trasse = neuer PFA 3 Ost mit Station Friedenstraße

3.2 Alternatives Rettungskonzept und Rettungsschächte

Als alternatives Rettungskonzept ist parallel zwischen den beiden Fahrtunneln eine dritte Röhre als Erkundungs- und Rettungsstollen zur Personenrettung und zur Vorerkundung im Bereich vom Westportal bis zur unterirdischen Station Ostbahnhof in der Friedenstraße geplant. Lage und Abstand der Fahrtunnel bleiben dabei unverändert. Mit dem Rettungssystem über die dritte Röhre soll durch kürzere Fluchtwege eine Verkürzung der Fluchtzeiten aus dem Fahrtunnel in den sicheren Bereich des Erkundungs- und Rettungsstollen erreicht werden.

Für die Umsetzung des Sicherheitskonzepts mit Notausgängen von den Fahrtunneln in den Rettungsstollen und Ausgängen an die Oberfläche sind für die zu beantragende Trasse im PFA 3 Ost drei Rettungsschächte notwendig (vgl. Grafik unten).

Im Bereich des PFA 3 Ost befinden sich der Rettungsschacht 7 im Bereich der Maximiliansanlagen, der Rettungsschacht 8 auf Betriebsgelände der DB an der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße und der Rettungsschacht 9 im Bereich Haidenauplatz auf dem Gelände des zukünftigen Baugebietes „Orleanshöfe“ mit einem Ausgangsbauwerk östlich der Berg-am-Laim-Straße.

Die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Belange des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für den Bereich nördlich und südlich des Haidenauplatzes sind in die gesamtstädtische Stellungnahme unter Ziffer 2.2 eingeflossen.

Für die Umsetzung der für den Rettungsschacht RS 7 geplanten Maßnahmen wird in das Landschaftsschutzgebiet LSG-00120.09 Isarauen baubedingt und anlagebedingt eingegriffen. Mehrere hochwertige, alte Einzelbäume müssen entfallen.

Für die Ausstiegs- und Lüftungsbereiche des Rettungsschachtes RS 7 sowie für die Rettungszuwegung werden teilweise auch Flächen der Sport- und Spielanlage dauerhaft beansprucht. Einem Eingriff kann die Landeshauptstadt München nur dann zustimmen, wenn zumindest Teilflächen der Sportanlage erhalten bleiben und die Zu- und Abfahrten der Baustelle so gelegt werden, dass ein Sportbetrieb weiterhin möglich bleibt.

Alternativen in der näheren Umgebung gibt es nicht. Verhandlungen mit der Bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung hinsichtlich möglicher Ersatzflächen blieben bisher ergebnislos. Dies wurde auch in der vorliegenden gesamtstädtischen Stellungnahme zum Ausdruck gebracht (vgl. gesamtstädtische Stellungnahme Ziffer 3.3.3)

Die Fällung des sehr wertvollen Baumbestandes wird seitens der Landeshauptstadt München bedauert. Da sich bei der Situierung der Schächte nach dem jetzigen Stand keine weiteren Alternativen ergeben haben, sind die Fällungen letztlich hinzunehmen. Sollte sich bei der Bauausführung jedoch herausstellen, dass die Bäume doch noch erhalten werden können, wird in der gesamtstädtischen Stellungnahme gefordert zu prüfen, ob eine Fällung vermieden werden kann. Die Dimensionierung der Zufahrt zum Rettungsschacht RS7 als 3 m breiter, befestigter Weg muss ebenfalls nochmals einer Überprüfung unterzogen werden mit der Zielsetzung, den Baumbestand zu erhalten (vgl. gesamtstädtische Stellungnahme Ziffer 2.3.1 bis 2.3.3).

Zu begrüßen ist, dass der bei der nun vorgesehenen Situierung der Rettungsschächte auf den ursprünglich geplanten Rettungsschacht 8 im Bereich Milch-/Pütrichstraße in Haidhausen mit der neuen Planung verzichtet werden kann.

Das neu angepasste, oberirdische Rettungswegkonzept im Bereich oberirdisch Ost/Leuchtenbergring sieht auf freier Bahn-Strecke mindestens 80 cm breite Rettungswege entlang der oberirdischen Gleisanlagen mit mindestens einseitig angeordneten Zufahrten und Zugängen vor, die Zufahrt und Rettungsweg miteinander verbinden.



3.3 Abzweigbauwerk Anbindung Südast

Im Bereich des Rettungsschachtes 7 in den Maximiliansanlagen wird im Tunnel für beide Gleise jeweils ein ca. 140 m langes Abzweigbauwerk in geschlossener Bauweise installiert, das zur späteren Anbindung eines Südastes dient. Damit soll gewährleistet werden, dass die aus Richtung Süden kommenden S-Bahnlinien auch unmittelbar in die 2. Stammstrecke geleitet werden können.

3.4 Bereitstellungsflächen und Baustelleneinrichtungsflächen

Folgende Bereitstellungsflächen werden benötigt:

- Die Bereitstellungsfläche „Am Hüllgraben“ ist planfestgestellt und liegt südwestlich des Hüllgrabens in München Berg-am-Laim / Daglfing, unmittelbar nördlich der Gleise der S-Bahnlinie S2.
- Die planfestgestellte Bereitstellungsfläche ehemaliges „Strassergelände“ am S-Bahnhof Langwied, das bereits für den PFA 1 und 2 benutzt wird.

Zusätzlich werden im unmittelbaren Bereich der Baugruben und Angriffsstellen Baustelleneinrichtungsflächen an den Rettungsschächten benötigt.

Die Baustelleneinrichtungsfläche für die Station Ostbahnhof wird über die Friedenstraße erschlossen, die bauzeitlichen Zufahrten zur Baustelleneinrichtungsfläche Leuchtenbergring erfolgen über Grillparzerstraße, Bothestraße und den Wertstoffhof des AWM.

In der gesamtstädtischen Stellungnahme wurde unter Ziffer 3.2 darauf hingewiesen, dass durch die temporäre Nutzung der Dienstbetrieb des Wertstoffhofes jederzeit sichergestellt sein muss und Beeinträchtigungen zu vermeiden sind.

3.5 Ostbahnhof – neue Station in der Friedenstraße

Der neu geplante Haltepunkt (tief), anstelle der ursprünglich geplanten Station unter dem Orleansplatz, wird in rund 15,4 m Tiefe in Parallellage zur Friedenstraße und den bestehenden oberirdischen Gleisen angeordnet. Die Bahnsteigebene befindet sich nach Verteilerebene (-1) und Zwischengeschoss (-1Z) in Ebene -2. Alle Ebenen sind über Aufzüge barrierefrei erschlossen.

Das Bauwerk, das zur Minimierung der Beeinträchtigungen der Staub- und Lärmemissionen in Deckelbauweise errichtet werden soll, wird mit Treppenanlagen und Rolltreppen im Westen und Osten zur Bahnsteig- und der Verteilerebene und an die Oberfläche angebunden. Alle Ebenen sollen auch barrierefrei über Aufzüge erschlossen werden.

Das Stationsbauwerk wird an der Oberfläche mit zwei Zugängen über das Empfangsgebäude an der Friedenstraße ausgestattet. Diese führen via Verteilerebene über die Bahnsteigunterführung West (Neubau) und die Personenunterführung Ost (Bestand mit Umbau) zu den oberirdischen Bahnsteigen der bestehenden S-Bahn-Verbindungen und des Regional- und Fernverkehrs und weiter zum Empfangsgebäude am Orleansplatz (siehe Ziffer 3.6).

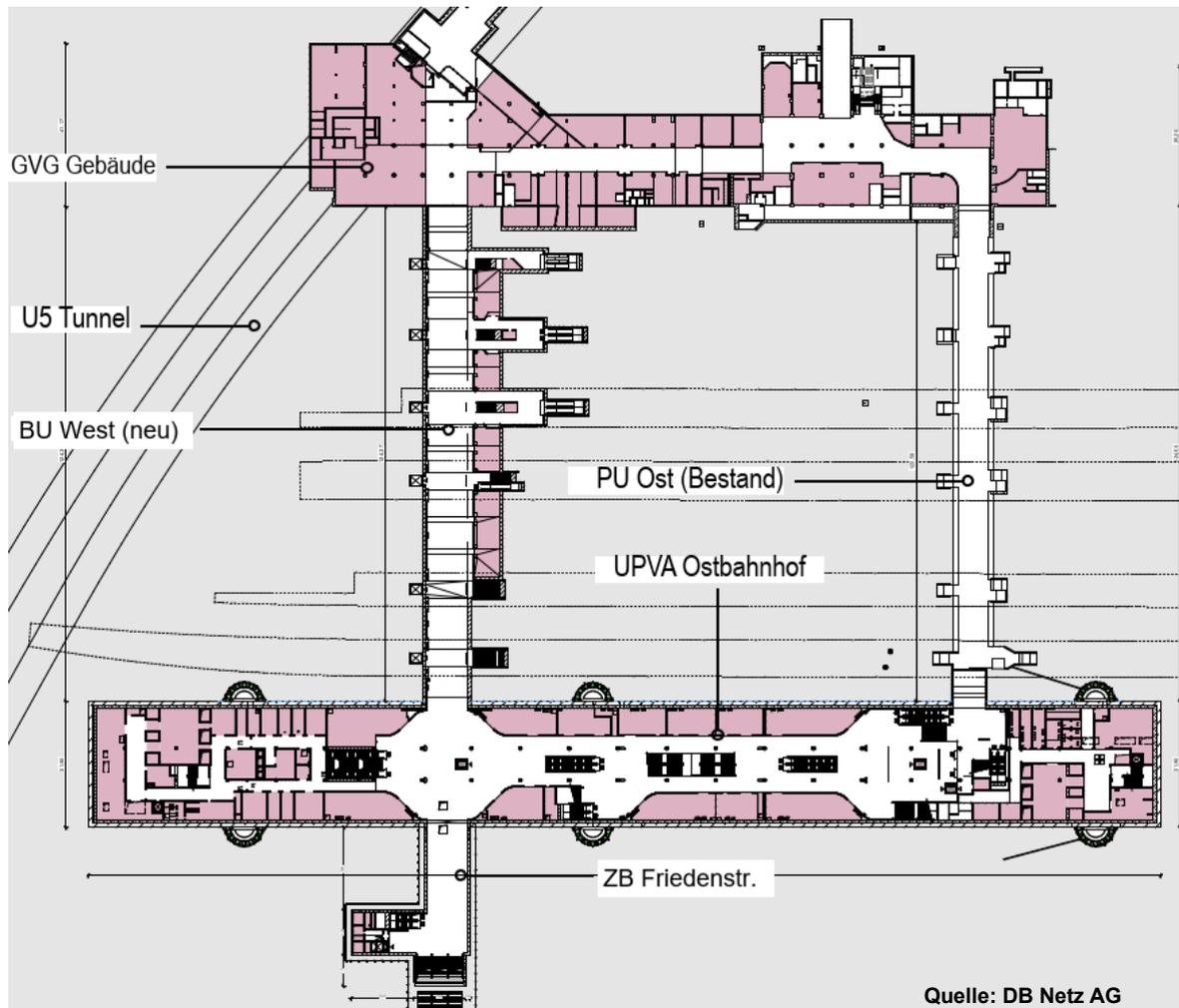
Das vorhandene Zugangsbauwerk an der Friedenstraße soll zurückgebaut werden.

Als Vorteile der geänderten Planung der S-Bahnstation Ostbahnhof werden im Erläuterungsbericht u. a. angeführt:

- Die Verlagerung der Station in der Friedenstraße ermöglicht gegenüber einer Situierung unter dem Orleansplatz und der geringeren Tiefe der Station kürzere Umsteigezeiten zum Regional- und Fernverkehr.
- Der Haltepunkt kann auf Grundlage aktueller Verkehrsprognosen leistungsfähiger hergestellt werden.
- Die vereinfachte Bauweise lässt niedrigere Baukosten erwarten.
- Bedingt durch die geringere Tiefe gegenüber einer in 34 m Tiefe liegenden Station unter dem Orleansplatz können aufwendige Einbauten zur Sicherstellung der Fremdrettung durch die Feuerwehr vermieden und bauzeitliche Risiken minimiert werden.
- Baubedingt kommt es zu geringeren Betriebsbeeinträchtigungen des U-Bahn-Verkehrs an der U-Bahn-Station Ostbahnhof.
- Es sind keine bauzeitlichen Eingriffe in den Orleansplatz erforderlich.

Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist die Situierung des neuen S-Bahnhalts am Ostbahnhof in der Friedenstraße aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen im Bereich des Werksviertels und den Planungen auf dieser Seite des Ostbahnhofs als Knotenpunkt für den Umweltverbund (Fahrradparkhaus und Busbahnhof, siehe Ziffern 3.8.2 und 3.8.3), überwiegend positiv einzuschätzen, wenngleich sich dadurch teilweise längere Umsteigezeiten z.B. zwischen 2. Stammstrecke und U5 ergeben. Durch die Situierung an der Friedenstraße wird ein Zugang zum Werksviertel in Richtung Piusanger ermöglicht. Diese Lösung erschließt nicht nur das im Entstehen begriffene Werksviertel, sondern auch das vom Freistaat geplante Konzerthaus und ermöglicht damit einen repräsentativen Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr. Die aus dem Gebiet des Werksviertels neu generierten Wege im öffentlichen Nahverkehr liegen bei ca. 18.000 Personenfahrten am Tag und werden wohl zu großen Teilen durch den Ostbahnhof mit U- und S-Bahn als auch mit der Tram und dem Busbahnhof aufgefangen werden.

3.6 Personenunterführungen unter dem Ostbahnhof



3.6.1 Bahnsteigunterführung (BU) West (neu)

Die durchgängige unterirdische Gleisquerung der neu herzustellenden BU West an der südwestlichen Seite der Bahnsteige A – F dient als barrierefreie Anbindung an das zukünftig erweiterte S-Bahn-Netz sowie an das bestehende U-Bahn- und Trambahnnetz und in der Weiterführung der Personenunterführung (PU) Friedenstraße als Erschließung des Werksviertels. Für den Neubau der Unterführung wird die bestehende Unterführung West, die bislang die Bahnsteige A bis D erschließt und vor dem Bahnsteig E endet, sukzessive zurückgebaut.

Mit einer geplanten Breite von 10,0 m (derzeit 5,0 m) bzw. einer Höhe von mindestens 3,00 m (derzeit 2,5 m bis 2,7 m) soll die Unterführung die Bahnsteige mit Treppen, Aufzügen und die Bahnsteige A - D auch mit Fahrtreppen, die zur Entfluchtung notwendig sind, erschließen. Zwischen den Bahnsteigen A/B, B/C, C/D und D/E soll das Bauwerk um ca.

8 m in Richtung Osten aufgeweitet werden, um dort Platz für Vermarktungsflächen zu schaffen (vgl. rosa Flächen im Plan S. 10). Die nutzbare Breite des Neubaus soll dadurch nicht eingeschränkt werden.

Mit dem Bau der neuen Bahnsteigunterführung wird eine Verlagerung der Hauptfahrgastströme von der Personenunterführung Ost (vgl. Ziffer 3.6.3) in die BU West erwartet.

Im Bereich des Bauwerks des Bestandsgebäudes am Orleansplatz soll die neue BU in geradliniger Achsenverbindung angepasst und die vorhandenen Geschäftsflächen in der Passage im Gebäude Ostbahnhof sollen modernisiert werden.

3.6.2 Personenunterführung (PU) Friedenstraße und Zugangsbauwerk Friedenstraße

Als erweiterte Zugangsmöglichkeit soll in Verlängerung der BU West eine unterirdische Querung der Friedenstraße von der Verteilerebene des Stationsbauwerks als unterirdische Verbindung zum Werksviertel und zum künftigem Konzerthaus hergestellt werden. Die PU Friedenstraße mit einer Breite (lichte Weite) von 9,30 m und einer Höhe von 3,50 m mündet in gerader Achse im Werksviertel in den als öffentliche Grünanlage anzulegenden Piusanger in Form eines Zugangsbauwerks mit einer breiten, repräsentativen Treppenanlage, die gleichzeitig auch der Entfluchtung der S-Bahn-Station dient, und westseitig in einen weiteren, auf Privatgrund liegenden Aufgang mit zwei Fahrtreppen (die ebenfalls der Entfluchtung dienen) und einer Aufzugsanlage, der neben dem bestehenden Gehweg in der Friedenstraße in Richtung Atelierstraße an die Oberfläche kommt (vgl. in der Grafik unterer Bereich, Seite 10).

Die Planung des Zugangsbauwerks mit den zwei Aufgängen ins Werksviertel wurde von der DB Netz AG in diversen Gesprächen der zwischen Landeshauptstadt München und dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vorgestellt. Die Ergebnisse sind in die Planfeststellung eingeflossen.

Übereinstimmung bestand dahingehend, dass den Zugangsbauwerken auch hinsichtlich der Erschließung des künftigen, vom Freistaat geplanten Konzerthauses eine hohe Bedeutung zukommt.

Die DB hat nun auf der Grundlage dieser Planung die Landeshauptstadt München und das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr jeweils mit Schreiben vom 16.09.2021 um eine Beteiligung an den Kosten gebeten. In den Schreiben wurde dargestellt, dass es darum gehe, die Finanzierung der Aufzüge der BU West sowie eines zusätzlichen Aufzugs in der Station zu klären. Ebenso sei zu klären, ob Anteile des Roh- und Ausbaus des Zugangsbauwerks sowie eine Lösung bei der Finanzierung zweier Fahrtreppen und eines Aufzugs in eben diesem gefunden werden könne. Gleiches träfe auf die Betriebskosten dieser zusätzlichen Anlagen zu. Die Kosten für diese zusätzlichen Anlagen beliefen sich auf ca. 9 Mio. EUR sowie Betriebskosten in Höhe von ca. 0,4 Mio. EUR jährlich.

Nach eingehender Prüfung der Sach- und Rechtslage ergibt sich folgendes Bild:

Eine Übernahme der Kosten für die Aufzüge in der BU West, die die Bahnsteige erschließen, durch die Landeshauptstadt München kommt nicht in Frage, da die Landeshauptstadt München keine Finanzierung von Bahnanlagen übernehmen kann.

Eine Mitfinanzierung der Herstellung und des Unterhalts des westlichen Zugangsbauwerks in der Friedenstraße mit der Aufzugsanlage sowie der zugehörigen baulichen Anteile wären hingegen vorstellbar, da diese einen gesonderten Wunsch der Landeshauptstadt München darstellen.

Hingegen erfolgt die Finanzierung des Baus und Unterhalts der für die Entfluchtung notwendigen Anteile durch den Bund (Eisenbahnbundesamt) und Freistaat nach einem vereinbarten Schlüssel.

Begründung für eine Mitfinanzierung durch die Landeshauptstadt München:

Die in das Teil-Zugangsbauwerk integrierte Aufzugsanlage (ggf. zusätzlich auch eine Fahrtreppe) bringt entscheidende Vorteile für eine barrierefreie Erschließung des Werksviertels und für die Besucher*innen des Konzerthauses.

Die aus dem Gebiet des Werksviertels neu generierten Wege im öffentlichen Nahverkehr liegen bei ca. 18.000 Personenfahrten am Tag und werden wohl zu großen Teilen durch den Ostbahnhof mit U- und S-Bahn als auch mit der Tram und dem Busbahnhof aufgefangen werden. Somit liegt Quelle bzw. Ziel vieler Fahrgäste am Ostbahnhof im Werksviertel. Ein Aufzug auf Seiten des Werksviertels sorgt für eine direkte barrierefreie Anbindung des Werksviertels zum Ostbahnhof, ohne dass die Friedenstraße gequert werden muss.

Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist ein weiterer Aufgang, zusätzlich zum Aufgang im Piusanger, auf Seiten des Werksviertels grundsätzlich auch im Sinne einer verbesserten Verteilung der Fahrgastströme begrüßenswert. Ob eine Finanzierung der Fahrtreppe ebenfalls in Betracht kommen kann, muss noch abschließend geklärt und dazu auch eine Kosten – Nutzenanalyse durchgeführt werden.

Bei einem Entfall dieser Lösung wäre es notwendig, die stark frequentierte Friedenstraße zu queren, um dann die Aufzüge in der Station Friedenstraße zu benutzen, was insbesondere bei diversen Konzertveranstaltungen und Events im Werksviertel zu Engpässen für Mobilitätseingeschränkte und andere, auf den Aufzug angewiesene Personen führen würde. Darüber hinaus erscheint die Aufzugsanlage auch im Alltag notwendig, zumal bei der bislang schon verkehrlich stark frequentierten Friedenstraße und dem hier auch geplanten Busbahnhof (vgl. dazu Ziffer 3.8.2) noch in stärkerem Maße verkehrlich von hohen Personenströmen auszugehen ist. Die zusätzliche Aufzugsanlage wird mithin zu einer Entlastung des querenden Fußverkehrs und zu einer Entzerrung der Fußgängerströme beitragen und zu mehr Komfort führen.

So gesehen erscheint es, letztlich auch im Hinblick auf die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 „Erster Stadtratsbericht zur Umsetzung der UN Behindertenrechtskonvention, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02979) angemessen, nach noch notwendiger Klärung der Einzelheiten im Wege eines Zuschusses anteilig zu finanzieren. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung soll daher beauftragt werden, im Benehmen mit dem Bau- und dem Mobilitätsreferat eine Zuschussvereinbarung mit der DB Netz AG zu verhandeln, die eine anteilige Mitfinanzierung des westlichen Zugangsbauwerks samt der Aufzugsanlage und ggf. der Fahrtreppen zum Inhalt hat. Nach zwischenzeitlichen Vorabklärungen stehen

hier nach Angaben der DB Netz AG noch Kosten in Höhe von ca. 3,9 Mio. EUR (Preisbasis 2019) als Erstinvestition (zuzüglich Nominalisierung) sowie Ablösekosten in Höhe von ca. 5,1 Mio. EUR, gesamt also ca. 9 Mio. EUR im Raum. Dabei soll, wie dargestellt, eine Kostenbeteiligung der weiteren Beteiligten angestrebt werden. Nach Angaben der DB Netz AG sollen ggf. noch Kosten einer Inanspruchnahme des Grundstücks (in Privatbesitz) dazu kommen, auf der die Anlage errichtet wird. Wie dargestellt wird im Detail zu prüfen sein, ob hier eine Rolltreppe aus verkehrlichen Gründen erforderlich ist. Bei Verzicht auf die Fahrtreppen wäre von Kosten in Höhe von ca. 0,5 Mio. EUR (Preisbasis 2019) und Ablösekosten in Höhe von ca. 2,0 Mio. EUR auszugehen.

3.6.3 Personenunterführung (PU) Ost

Die bestehende PU Ost unter dem Ostbahnhof als Verbindung zwischen Orleansplatz (Gebäude Ostbahnhof) und dem bestehenden Ausgangsbauwerk zur Friedenstraße entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein Zugangsbauwerk für einen bedeutenden und stark frequentierten Umsteigebahnhof.

Über die PU Ost sind die sechs Mittelbahnsteige A – F barrierefrei angebunden; der Zugang zur U-Bahn-Linie U5 sowie zu S-Bahnen, Trambahn und Bus ist auf kurzem Weg möglich.

Für die PU Ost werden Anpassungen an die geplante Station an der Friedenstraße vorgenommen. Die Breite der Unterführung von derzeit 7,70 m soll vom Empfangsgebäude am Orleansplatz bis zur Friedenstraße durchgehend auf ein einheitliches Maß von 7,90 m (lichte Weite) aufgeweitet werden. Eine Ertüchtigung der PU wäre unabhängig von den Planungen der 2. Stammstrecke in den nächsten Jahren erforderlich geworden.

Da mit Baubeginn der unterirdischen Station in der Friedenstraße der Zugang über die PU Ost unterbrochen werden muss, ist während der Bauzeit eine temporäre Personenüberführung vom Bahnsteig F bis zu Friedenstraße geplant, die barrierefrei ausgerüstet werden soll.

3.7 Verlegung der Autoreisezugverladung am Ostbahnhof

Für den Bau des Stationsbauwerks in der Friedenstraße und der Baustelleneinrichtungsfläche müssen die vorhandenen Flächen mit den Gleisen 17 und 18 für die Autoreisezugverladung dauerhaft entfallen. Die verbleibenden Restflächen sind für die Abwicklung der Verladung aufgrund der fehlenden Zufahrtsmöglichkeiten und mangels Platz für Ladekante und Bahnsteig bzw. fehlender Aufstellflächen nicht mehr ausreichend. Durch die neuen Stationszugänge ist eine Wiederherstellung der Gleise nicht mehr möglich.

In der Sitzung des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobiliätsausschusses am 23.09.2020 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen des Beschlusses „2. Stammstrecke München Planfeststellungsabschnitt 3 München Ost, Isar bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof – Anträge und Empfehlungen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 00439), basierend auf dem Änderungsantrag der Fraktion ÖDP / FW vom 23.09.2020, vom Stadtrat beauftragt, „sich nachdrücklich für einen Erhalt der Autoreisezugverladung im Raum München einzusetzen und die Eisenbahnunternehmen beim Finden eines zeitnah zur Verfügung stehenden Ersatzstandortes zu unterstützen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist dem Auftrag des Stadtrates nachgekommen und hat unter Beteiligung des Mobilitätsreferates diverse Gespräche mit der DB Netz AG geführt. In den Besprechungen wurden die Möglichkeiten eines Verbleibs der Autoreisezugverladung im Münchner Raum umfassend erörtert und der DB Netz AG eine fachliche Unterstützung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bei der Standortsuche angeboten.

Die DB Netz AG brachte in den Gesprächen und im Schriftverkehr zum Ausdruck, dass trotz intensiver Bemühungen um einen adäquaten Ersatzstandort eine geeignete Fläche im Raum München bislang nicht gefunden werden konnte. Im Rahmen einer durchgeführten Standortanalyse seien seitens der DB eine Vielzahl von Optionen im Großraum München untersucht worden. Wegen der örtlichen, betrieblichen und verkehrlichen Anforderungen habe sich jedoch kein für die Beteiligten zufriedenstellender und genehmigungsfähiger Ersatzstandort ergeben. Mangels Ersatzflächen habe die DB Netz AG zunächst auch den ersatzlosen Entfall der Verladeanlage beim Eisenbahn-Bundesamt vorgesehen.

Das Eisenbahn-Bundesamt vertritt jedoch die Auffassung, dass die bestehende öffentliche Infrastruktur zu erhalten sei. Daher wurde die DB zwischenzeitlich beauftragt, für die rückzubauende Autoreisezugverladung vorsorglich einen funktional gleichwertigen Ersatz zu schaffen. Wegen der mangelnden Flächenverfügbarkeit und der starken Auslastung des Bahnknoten München im Großraum München wurde die Suche der DB nach einem Ersatzstandort auf das Alpenvorland ausgedehnt, da Destinationen der Autoreisezüge, die in erster Linie der Durchführung von touristischen Reisen dienen, vor allem das Alpenvorland bzw. Norddeutschland sind. Die Anlagen der Autoreisezugverladung wären nach Einschätzung der DB Netz AG somit räumlich nicht an den Standort München gebunden, sondern könnten, da sie ein deutlich größeres Ziel- und Quellgebiet haben, auch an einem Standort außerhalb des Großraums München als funktional gleichwertiger Ersatz in Betracht kommen.

Die bestehende Anlage am Standort München Ost habe zudem seit vielen Jahren keine besondere verkehrliche Bedeutung mehr (lediglich ca. 600 Pkw-Verladungen pro Jahr).

Nach aktuellem Stand der Planung zeichne sich laut Aussage der DB als funktional gleichwertiger Ersatz ein Standort in der Stadt Kempten im bestehenden Bahnhofsgelände auf DB-eigenem Grund ab, bei dem nur geringfügige Umwelteingriffe sowie Anpassungen der Infrastruktur notwendig wären. Ungeachtet dessen, prüft die DB nach eigenen Aussagen auch noch weitere Standorte im Raum München.

Die abschließende Prüfung und Entscheidung über die Errichtung einer Autoreisezuganlage soll laut Aussage der DB im Rahmen eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens des Eisenbahn-Bundesamtes getroffen werden und ist somit nicht Bestandteil der Planfeststellung des PFA 3 Ost, wenngleich beide Verfahren durch Auflagen miteinander verbunden sein können.

Sollte dennoch vom Eisenbahn-Bundesamt der Nachweis eines Ersatzstandortes im Münchner Raum gefordert bzw. seitens der DB ein Standort im Raum München gefunden werden, würde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nochmals seine fachliche Unterstützung anbieten. In der gesamtstädtischen Stellungnahme wird unter Ziffer 4.1 daher gefordert, nochmals zu prüfen, ob nicht im Raum München ein Ersatzstandort gefunden werden kann.

Das Mobilitätsreferat schließt sich den Ausführungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung an.

3.8 Machbarkeitsstudie Überbauung Station Friedenstraße, Busbahnhof und Fahrradparken

Die DB Netz AG lässt derzeit eine Machbarkeitsstudie für den Bereich Friedenstraße erarbeiten, die neben einer künftigen erstmaligen Überbauung der DB-Flächen entlang Friedenstraße auch die Planung eines Busbahnhofes der MVG und Fahrradparken berücksichtigt.

Aus Sicht des Mobilitätsreferats sind bei den Planungen folgende verkehrliche Anforderungen zwingend zu berücksichtigen:

- ein Fahrradparkhaus für 2.000 Stellplätze
- Taxistandplätze
- ein Busbahnhof für den ÖPNV

Das Mobilitätsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßen daher ausdrücklich, dass die Planungen der DB zur Überbauung entlang der Friedenstraße ein Fahrradparkhaus sowie einen Busbahnhof vorsehen. Allerdings sind aus Sicht des Mobilitätsreferates diese Anforderungen bereits bei den Planungen zur 2. Stammstrecke zu berücksichtigen.

3.8.1 Überbauung Station Friedenstraße

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie stellt die DB Netz AG gegenwärtig grundsätzliche Überlegungen hinsichtlich einer Überbauung der unterirdischen Station in der Friedenstraße an.

Erste grob skizzierte Planungsabsichten seitens der DB Netz AG wurden dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgestellt. Die Ideen einer Überbauung sollen sich nach Angaben der DB qualitativ an der Umgebungsbebauung des Werksviertels orientieren. Diverse Einschränkungen der Bebaubarkeit ergeben sich laut Aussagen der DB Netz AG aus der Abhängigkeit der zukünftig vorhandenen oberirdischen und unterirdischen Bahnanlagen sowie durch die unmittelbare Nähe zum Gleisfeld. Bauvolumen und Gebäudehöhen generieren sich auch aus der Belastbarkeit des Untergrunds mit den Tunnelröhren der 2. Stammstrecke und den U-Bahn-Tunneln der U5. Dennoch sei nach Meinung der DB Potenzial für eine bauliche Entwicklung vorhanden.

Die Entwicklungsabsichten der DB im direkten städtebaulichen Zusammenhang mit dem Werksviertel werden seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung als Impuls im Grundsatz positiv gesehen. Die Ergänzung des Werksviertels und die Integration von aktuellen Nutzungsbedarfen innerstädtischer Mobilität, wie der künftige S-Bahnhof der 2. Stammstrecke, der geplante Busbahnhof, die Notwendigkeit von Fahrradabstellanlagen (vgl. Ziffern 3.8.2 und 3.8.3) sowie ergänzende Nutzungen begründen diese Position. Konkrete Aussagen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zu etwaigen Konzeptskizzen, insbesondere zur Machbarkeit der Dichten, Höhen, Situierung und Lage der Bebauung und Art der Nutzung können ohne städtebauliche Voruntersuchung und ohne Ergebnis der Machbarkeitsstudie nicht erfolgen.



Erst auf Grundlage einer städtebaulichen Voruntersuchung sowie nach Klärung des Genehmigungsregimes und einer Erklärung der Entbehrlichkeit von Bahnflächen durch die DB könnte seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eine Baurechtschaffung mit Bauleitplanung näher geprüft werden. Lage und Umfang der Aufgabe würden dann auch die Durchführung eines geeigneten Wettbewerbsverfahrens für eine qualitätvolle, dem Standort angemessene Lösung erfordern.

3.8.2 Busbahnhof

Im Zusammenhang mit der neu geplanten Station auf der Seite der Friedenstraße und der unter Ziffer 3.8.1 beschriebenen Überbauung soll auch der Standort für einen Busbahnhof der MVG mit mehr Haltestellen für MVG-Busse und Fernbusse auf der Westseite der Station Friedenstraße in der Machbarkeitsstudie mit untersucht werden. Laut Aussage der DB Netz AG wird die Herstellung des Busbahnhofs erst mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke erfolgen können. Die Integration des Busbahnhofs soll in dem Gesamtkomplex Friedenstraße ausreichend Berücksichtigung finden.

Die Landeshauptstadt München begrüßt die Berücksichtigung des geplanten Busbahnhofs im Rahmen der Machbarkeitsstudie, weist jedoch darauf hin, dass die Notwendigkeit unabhängig von einer Überbauung zu sehen ist und daher bereits eine Berücksichtigung im Rahmen der Planungen der 2. Stammstrecke notwendig ist.

3.8.3 Fahrradparken

Im Bereich der Friedenstraße sind im Bestand im Wesentlichen lediglich unzureichende Radabstellanlagen vorhanden.

Das Mobilitätsreferat hat unter Berücksichtigung der geänderten Planungen der 2. Stammstrecke und der Effekte, die durch die 2. Stammstrecke sowie die mittel- und langfristigen städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld des Bahnhofs zu erwarten sind, im Hinblick auf die Erstellung der Machbarkeitsstudie eine Bedarfsabschätzung vorgenommen und deren Ergebnisse der DB Netz AG mitgeteilt.

Auf der Grundlage von aktuellen Zählungen, einer aktualisierten Einschätzung durch den MVV und den Erfahrungswerten vergleichbarer Vorhaben und Bahnhöfe kommt das Mobilitätsreferat zu folgendem Ergebnis:

Wesentliches Merkmal für die Akzeptanz des Radabstellangebots ist eine attraktive Gestaltung und Lage. Daher ist das Gesamtangebot in quantitativer Hinsicht wie folgt aufzuteilen:

- Zentrales Hauptangebot als Fahrradparkhaus mit Servicestation in bester Qualität am Ostbahnhof-Friedensstraße

Ein bedeutender Teil der zu realisierenden Radabstellanlagen sollte sich am Ostbahnhof in der Friedensstraße in zentraler, bestens zum Verkehrsmittelumstieg geeigneter Lage befinden und als Fahrradparkhaus mit Servicestation das attraktivste Angebot zum Fahrradparken am Ostbahnhof darstellen. Das Angebot sollte sich unmittelbar am Zugang zum Bahnhof bzw. zu den Bahnsteigen (sofern die Anlage in den Bahnhof integriert wird) befinden. Da der Ostbahnhof aktuell und perspektivisch von beiden Seiten (Orleansplatz und Friedensstraße) stark frequentiert wird, ist auf eine Zugänglichkeit von beiden Seiten des Bahnhofs/der Gleise zu achten. Dieses Angebot ist den Ansprüchen der B+R-Nutzer*innen vollständig anzupassen (längere Abstellzeiten und somit Bedarf u.a. an Witterungsschutz, Diebstahlsicherheit, Serviceeinrichtungen wie Ladeschließfächer für Pedelec-Akkus).

Je 50 Fahrradabstellplätze sollten mindestens zwei Abstellplätze für Sonderfahräder (wie z.B. Lastenräder) geschaffen werden.

Dieses zentrale Angebot sollte für mindestens 2.000 Fahrräder ausgelegt sein.

- Ergänzendes dezentrales Angebot in hoher Qualität

Zur Deckung des B+R-Bedarfs aus allen weiteren Zufahrtsrichtungen zum Bahnhof sind ergänzend mehrere dezentrale, gut erreichbare Radabstellanlagen an den jeweils geplanten Zugängen zum Bahnhof, zur U-/S-Bahn und an Bushaltestellen zu berücksichtigen.

Diese Angebote sollten ebenfalls gemäß der Abstellansprüche von B+R-Nutzer*innen möglichst überdacht ausgestattet werden oder eine nachträgliche Überdachung ermöglichen. Je 50 Fahrradabstellplätze sollten mindestens zwei Abstellplätze für Sonderfahräder (wie z.B. Lastenräder) geschaffen werden.

Dieses dezentrale Angebot sollte insgesamt mindestens 1.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze umfassen.

Am Ostbahnhof im Bereich Friedensstraße sollten an den Bahnhofs-/U-/S-Bahn-Zugängen insgesamt mindestens 400 Stellplätze in dezentralen Abstellanlagen realisiert werden. An allen Bahnhofs-/U-/S-Bahn-Zugängen ist ein Grundangebot an Fahrradabstellanlagen vorzusehen. An den von den Radverkehrswegen aus gut erreichbaren bzw. den allgemein stark frequentierten Bahnhofs-/U-/S-Bahn-Zugängen sind größere Abstellanlagen zu verorten.

Zudem sollten auch am Orleansplatz perspektivisch an den Bahnhofs-/U-/S-Bahnzugängen insgesamt mindestens 600 Stellplätze in dezentralen Abstellanlagen realisiert werden. Dort ist ein Grundangebot an Fahrradabstellanlagen vorzusehen. An den von den Radverkehrswegen aus gut erreichbaren bzw. den allgemein stark frequentierten Bahnhofs-/U-/S-Bahnzugängen sind größere Abstellanlagen zu verorten. Gleichwohl wird die Realisierbarkeit dieses Ziels nur eingepasst in die auf dieser Seite des Ostbahnhofs im Bereich Orleansplatz bereits gegebenen städtebaulichen und stadtgestalterischen Voraussetzungen angestrebt werden können.

Die im Entwurf vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zum PFA 3Ost beinhalten zum aktuellen Zeitpunkt lediglich eine Wiederherstellung der im Zuge der Baumaßnahmen zu entfernenden Fahrradabstellplätze neben den Zugangsbauwerken der neuen Station Ostbahnhof.

Eine darüber hinausgehende Verpflichtung zur Ergänzung von Fahrradabstellplätzen wird laut Nachfrage bei der DB Netz AG auch aufgrund einer fehlenden Bestellung und vertraglichen Regelung zwischen Landeshauptstadt München und DB aktuell nicht gesehen. Die oben beschriebene Machbarkeitsstudie werde sich jedoch auch mit den Möglichkeiten der Fahrradabstellung auseinandersetzen und wurde bei der Aufgabenstellung der Machbarkeitsstudie entsprechend berücksichtigt. Eine unterirdische Positionierung einer Fahrradabstellung sei jedoch nicht umsetzbar, da sich östlich der Station die Fuß- und Radwegunterführung befindet und westlich die U5 quert.

Eine finale Entscheidung zum weiteren Vorgehen hinsichtlich einer künftigen Überbauung der Station Friedenstraße obliege laut Aussage der DB Netz AG jedoch den Gremienbeschlüssen der DB.

Diese Haltung wird seitens des Mobilitätsreferates kritisch gesehen. In der gesamtstädtischen Stellungnahme wurde unter Ziffer 4.2.1 auf den Bedarf hingewiesen und dass in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München eine langfristige Lösung, welche mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zur Verfügung stehen muss, zwingend in der Planung zu berücksichtigen ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat werden sich in weiteren Gesprächen mit der DB Netz AG für eine verträgliche Lösung im Sinne der ÖPNV-Nutzer*innen einsetzen und auf eine frühere Realisierung eines Fahrradparkhauses hinwirken. Das Mobilitätsreferat setzt sich außerdem dafür ein, dass auch die Wege zwischen Busbahnhof und S- /U-Bahn sowie zwischen Fahrradparkhaus und ÖPNV möglichst kurz und direkt geplant werden.

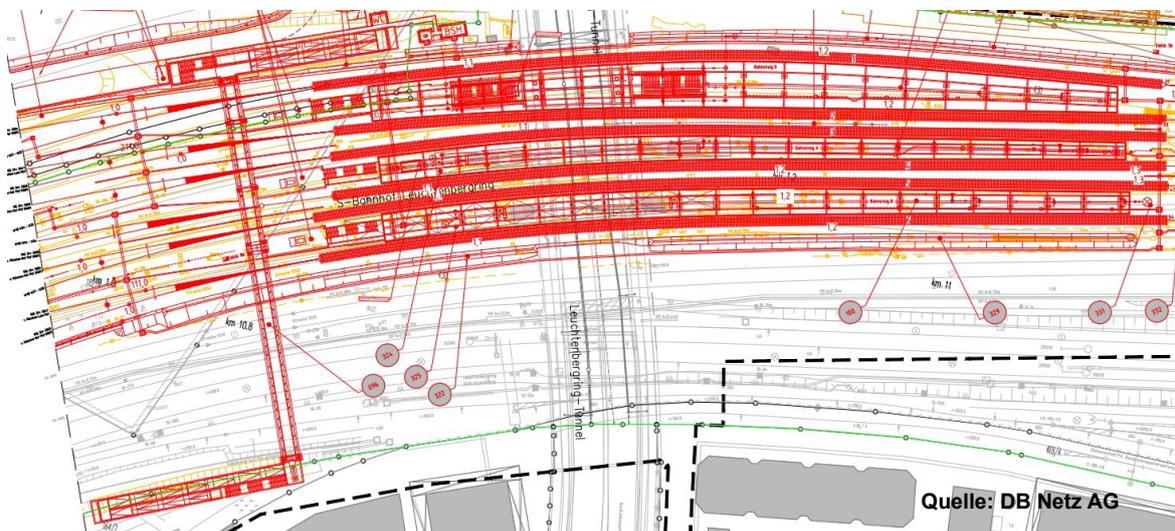
3.9 Leuchtenbergring

3.9 1 Station Leuchtenbergring

Gegenüber der planfestgestellten Lösung des PFA 3 neu mit zwei Mittelbahnsteigen wird die künftige S-Bahn-Station Leuchtenbergring mit einem weiteren Bahnsteig nördlich der vorhandenen Bahnsteige auf drei Mittelbahnsteige mit insgesamt sechs Bahnsteigkanten aufgeweitet und auf voller Nutzungslänge von 210 m mit Bahnsteigdächern versehen. Damit soll eine deutlich verbesserte Betriebsabwicklung erreicht werden (Prognosehorizont 2030).

Die Zugänge erfolgen barrierefrei am Westende der Bahnsteige über einen die Gleisanlagen überspannenden Steg (Ziffer 3.9) oder über Durchbrüche an jedem der beiden seitlichen Gehwegtunnel in der EÜ Leuchtenbergring.

Auf beiden Seiten des geplanten Stegs sind Fahrradabstellanlagen zu berücksichtigen (vgl. Ziffer 4).



3.9.2 Steg Leuchtenbergring

3.9.2.1 Ausgangslage

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1822 „Dingolfinger Straße beiderseits zwischen Bahnlinie München-Rosenheim und Leuchtenbergring“ mit Billigungsbeschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung (Sitzungsvorlage Nr. 96-02 / V 02261) vom 28.11.2001 wurde eine Fußgängerbrücke festgelegt. Der Satzungsbeschluss wurde am 15.05.2002 gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 00058).

Die Vorprojektgenehmigung (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 04404) für diese Brücke wurde am 20.07.2004 im Bauausschuss genehmigt. Darin wurde das Baureferat beauftragt, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erarbeiten und diese in das von der DB durchzuführende Planfeststellungsverfahren zur 2. Stammstrecke einzubringen.

Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 3 neu vom 25.04.2016 wurde mit der Schaffung eines Fußgängerstegs auf der Westseite der Bahnsteige eine barrierefreie Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteigen des Leuchtenbergrings planfestgestellt.

3.9.2.2 Aktuelle Projektbeschreibung

Bei der optimierten Planung zum PFA 3 Ost musste auch die Brückenplanung überarbeitet und an die Planungen der DB angepasst werden.

Im Zuge der südlichen und nördlichen städtebaulichen Entwicklung forderte die Landeshauptstadt München im Planfeststellungsverfahren zum PFA 3 neu sowohl eine verbesserte Zugänglichkeit der Station Leuchtenbergring als auch eine Stadtteil übergreifende Verbindung über die als Barriere wirkenden Bahnkörper.

3.9.2.3 Bauwerksbeschreibung

Die räumliche Trennung zwischen dem zukünftigen, nördlich liegenden Leuchtenbergplatz und dem südlich liegenden Telekom-Gelände durch den Bahnkörper erfordert einen bewussten Umgang mit der gestalterischen Ausformung der Brücke als Stadtteil verbindendes Element.

Die Ausformung der gesamten Maßnahme in ihrer Formgebung stellt sich den Zufahrenden mit hohem Wiedererkennungseffekt dar, erfüllt damit den Zweck einer Stadttorfunktion und ist als Erkennungsmerkmal der Haltestelle identifikationsbildend.

3.9.2.4 Bauwerksentwurf / Überbau

Das Brückenbauwerk liegt über den Gleisanlagen in einer Geraden und wird mit einem Kreuzungswinkel von ca. 90° über die DB-Gleise geführt. Der Steg ist als Stahlfachwerk mit unregelmäßig angeordneten Fachwerkstäben und einer Länge von 110 m konzipiert. Im Bereich der Abgänge zu den drei Bahnsteigen werden die Fachwerkdigonale durch Öffnungskonstruktionen ersetzt. Die Glasfassade als Berühr- und Witterungsschutz wird in eine Überdachung überführt. Die begehbare Breite des Steges beträgt 5 m zwischen den Handläufen (siehe Anlage 3)

Zugangsbauwerke zu den drei Bahnsteigen

Die Anbindung aller Bahnsteige an die Fußgängerbrücke erfolgt auf der Ostseite des Steges jeweils über eine Treppe mit einem Podest und barrierefrei über einen Aufzug.

Zugangsbauwerke Nord und Süd

Die Treppen-, Aufzugs- und Rampenanlagen am nördlichen und südlichen Ende des Fußgängerstegs bestehen aus Stahlbetonkonstruktionen mit zu überwindenden Höhen von 7 bzw. 7,5 m. An beiden Zugängen gibt es jeweils zweiläufige Rampen sowie Treppen und Aufzugsanlagen. Die Rampen erhalten eine maximale Längsneigung von 6,0 %. Alle 6,0 m werden 1,50 m lange Zwischenpodeste mit 1,0 % Neigung angeordnet, wodurch auch über die Rampen eine barrierefreie Erschließung des Fußgängerstegs gewährleistet ist. Die lichte Weite zwischen den Handläufen beträgt 2,50 m. Die Aufzugsanlage der Rampen ist an die Aufzugsanlagen der Bahnsteigzugänge angelehnt und entspricht mit den Innenabmessungen von 2,50 m x 2,70 m dem MVV-Standard.

Der nördliche Zugang zum Steg liegt im Umgriff des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 1956 vom 30.01.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08/ V 11428). Notwendige eingeschossige Nebenanlagen zum Betrieb des S-Bahnhaltepunktes sind so situiert, dass sie die weitere bauliche Entwicklung im Planungsgebiet so weit wie möglich nicht beeinträchtigen.

3.9.2.5 Kosten und Finanzierung

Die genauen Projektkosten können erst nach Vorliegen belastbarer Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Projektgenehmigung ermittelt werden. Die für die zwischenzeitlich erforderliche Erstellung von weiteren Planungen nötigen Planungsmittel werden aus der Planungsmittelpauschale der Hauptabteilung Ingenieurbau des Baureferates finanziert. Die Projektgenehmigung soll in Abhängigkeit vom Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3 Ost dem Stadtrat vorgelegt werden.

3.9.2.6 Weiteres Vorgehen

Nach aktuellem Stand der Abstimmungsgespräche des Baureferates mit der DB würde sich die DB Netz AG im Zuge der Bauarbeiten für die 2. Stammstrecke bereit erklären, auch die Brücke für die Landeshauptstadt München mit zu erstellen. Dadurch würden sich erhebliche Synergien ergeben, da insbesondere die komplexe Baulogistik im Bahnbetrieb und die erforderlichen Umbauten an den Bahnbetriebsanlagen für die Herstellung der Brücke „im Schatten“ des Großprojektes 2. Stammstrecke und des langfristig angelegten Sperrpausenkonzeptes der DB mitlaufen könnten. Dazu müssen Ausschreibung und Ausführungsplanung der Fußgängerbrücke zeitgleich mit der DB erfolgen.

Sofern die DB die Brücke nicht im Zuge der 2. Stammstrecke erstellen sollte, müsste die DB ihre Planung im PFA3 Ost revidieren, um eine anderweitige barrierefreie Erschließung der drei S-Bahnsteige des S-Bahn-Haltepunktes Leuchtenbergring zu gewährleisten. Dies wäre mit Verzögerungen im DB-Projekt und Kostenforderungen seitens der DB verbunden. Außerdem müsste die Brückenbaumaßnahme von der Landeshauptstadt München dann selbst durchgeführt werden. Dadurch bedingte zeitliche Verzögerungen der Fertigstellung sind schwer abschätzbar.

Aufgrund dieser Abhängigkeiten und der engen Verzahnung der beiden Baumaßnahmen 2. Stammstrecke und Brückenbau seit Beginn der Planungsüberlegungen wird die synergetische Realisierung des Brückenprojektes gemeinsam mit der DB im Rahmen des Großprojektes 2. Stammstrecke auch für die Landeshauptstadt München als sinnvollste und wirtschaftlichste Lösung vorgeschlagen. Die Rahmenbedingungen zur Realisierung des Brückenbauwerks sind auch bei künftigen Entwicklungen der angrenzenden Areale zu berücksichtigen.

4. Sonstige Planungen - Steg über die Berg-am-Laim-Straße

Die aktuellen Planungen der DB Netz AG umfassen auch bauliche Maßnahmen, die im Falle einer späteren Errichtung eines Fuß- und Radwegsteges über die Berg-am-Laim-Straße von Bedeutung sind. Mit Beschluss des gemeinsamen Mobilitätsausschusses und dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.11.2020 „Radweg südlich der Welfenhöfe an der Bahnstrecke entlang realisieren“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00464) wurde die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, ob eine durchgehende bahnbegleitende Führung auch zwischen Rosenheimer Straße und Haidenauplatz möglich ist. Hierbei sind ebenfalls die weiteren Anschlussstellen im Osten zu berücksichtigen, z.B. durch einen Steg über die Berg-am-Laim Straße auf Höhe des Haidenauplatzes.

Zudem wurde mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.02.2021 „Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956 – Haidenauplatz (südlich), Bahnlinie München – Rosenheim (westlich), Ostbahnhof (nördlich), Orleansstraße (östlich) „Orleanshöfe“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02353) beschlossen, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geklärt wird, wie ein Zweirichtungsrad- und Fußweg über die Brücke bzw. parallel zur Brücke über die Berg-am-Laim-Straße geführt werden kann und in welchem Bereich der zuführende Zweirichtungsrad- und Fußweg entlang der Bahn geführt werden kann bzw. ob eine Führung im Straßenraum erforderlich ist. Dabei sind verkehrliche mit grünplanerischen Aspekten abzuwägen.

Die in den o.g. Antragspunkten genannte, möglichst bahnparallele Radverkehrsführung kann aus verkehrskonzeptioneller Sicht zwischen Ostbahnhof und Steg am Leuchtenbergring eine kreuzungsfreie Verbindung für den Fuß- und Radverkehr schaffen.

Spätestens am Haidenauplatz soll der Radverkehr parallel zur Bahnüberführung Berg-am-Laim-Straße höhenfrei und somit kreuzungsfrei über die Berg-am-Laim-Straße geführt werden. Ob und in welcher Form ein Steg über die Berg-am-Laim-Straße, dem hier eine Schlüsselstellung zukommt, baulich umgesetzt werden kann, wird derzeit in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Im Zuge dessen sind vor allem im Hinblick auf die notwendigen Gründungsmaßnahmen die bautechnischen Anforderungen der 2. Stammstrecke, ein

Kanal der Münchner Stadtentwässerung, die Lage eines Lüftungsschachtes der 2. Stammstrecke sowie die städtebauliche Integration eines solchen Bauwerkes mit dem städtebaulichem Entwurf zu berücksichtigen. Sollte die Machbarkeitsstudie ergeben, dass ein Steg an dieser Stelle baulich nicht umsetzbar ist, müsste der Radverkehr, wie im Bestand, über den Knotenpunkt Haidenauplatz geführt werden. In diesem Fall wäre eine bahnparallele Führung von Fuß- und Radverkehr im Planungsumgriff des Bebauungsplans 1956 „Orleanshöfe“ auf Grund der umwegigen Anbindung nicht attraktiv und daher nicht erstrebenswert.

Zur Radverkehrsführung bis zum Anschluss Steg am Leuchtenbergring sind folgende Aspekte zu betrachten.

Wie im Kapitel 3.8.2 Steg Leuchtenbergring ausgeführt, ist der Fußgängersteg am Leuchtenbergring mit einer begehbaren Breite von 5,00 m sowie mit barrierefreien Rampenbreiten von 2,50 m geplant. Somit dient er, wie im obigen Kapitel ausgeführt, der Anbindung der Bahnsteige und als Stadtteilverbindung zwischen dem nördlich liegenden Leuchtenbergareal und dem südlich liegenden Telekom-Areal. Der Steg ist daher nur bedingt für den Radverkehr (v.a. schiebend) nutzbar. Ein Anschluss auch für den Radverkehr wäre dennoch aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll, da er eine Option bietet, die Bahnanlagen am Leuchtenbergring, wenn auch mit Einbußen hinsichtlich des Komforts, zu überwinden. Somit ist im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für den Bebauungsplan Nr. 1956 eine Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen Haidenauplatz und dem Steg am Leuchtenbergring mit einer nutzbaren Mindestbreite von 6,00 m (jeweils 3,00 m Fuß- und Radverkehr) vorzusehen.

Weiteres Vorgehen:

Unabhängig vom Ergebnis der oben genannten Prüf- und Verfahrensschritte wäre die Realisierung eines bahnparallelen Fuß- und Radweges sowie einer Brücke über die Bergam-Laim-Straße frühestens nach Abschluss der Bauarbeiten zur 2. Stammstrecke sowie nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 1956 möglich und muss daher als langfristige Zielsetzung betrachtet werden. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen wird das Mobilitätsreferat nach Abschluss der oben genannten Prüf- und Verfahrensschritte und den damit verbundenen Entscheidungen diese mit der übergeordneten, langfristigen Radroutenkonzeption spiegeln und ggf. Anpassungen im Radroutennetz vornehmen. Unter Ziffer 2.2.12 der gesamtstädtischen Stellungnahme wurde auf das Abstimmungsanfordernis mit der Planung der 2. Stammstrecke hingewiesen.

5. Barrierefreiheit Laimer Bahnhof während der Bauzeit – PFA 1 Laim bis westlich Karlsplatz

Ein neuer Bauabschnitt der 2. Stammstrecke im Bahnhof Laim führt laut Aussage der DB Netz AG dazu, dass wegen der Überbauung des Lichthofes der installierte provisorische Aufzug entfallen muss. Die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige A und B wird damit ab Herbst 2022 bis Frühjahr 2023 nicht möglich sein. Ab April 2023 könnte dann eine Zuwegung über das Zugangsbauwerk Ost realisiert werden, so dass zumindest der Bahnsteig A dann wieder barrierefrei erreichbar wäre und der Bahnsteig B über die im weiteren Verlauf im Rohbau fertiggestellte Umweltverbundröhre (UVR) ab Mai 2024.

Die Landeshauptstadt München setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten und ihrer Zuständigkeit dafür ein, dass, soweit wie möglich, Zustände geschaffen werden, die eine barrierefreie Nutzung bzw. einen barrierefreien Zugang baulicher Anlagen gewährleisten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat deshalb im Zusammenwirken mit Baureferat und Mobilitätsreferat in diversen Abstimmungsgesprächen mit der DB Netz AG Möglichkeiten für eine Aufrechterhaltung der barrierefreien Zugänglichkeit des Laimer Bahnhofs gesucht.

Die Umweltverbundröhre (UVR) wird bereits seit 2019 durch die DB als Vorhabenträgerin gebaut. Die Landeshauptstadt München als Kreuzungspartnerin ist dabei ebenfalls entsprechend der Kreuzungsvereinbarung am Bau beteiligt (z.B. technische Ausrüstung, Verkehrsanlagen, Wandverkleidung). Die Ausführung dieser Gewerke beginnt in Abhängigkeit der DB-Maßnahme frühestens 2024.

Erst zu diesem Zeitpunkt wird mit der Umsetzung der städtischen Maßnahmen begonnen. Für ein Provisorium – wie jetzt von der DB vorgeschlagen – muss die DB tätig werden und seitens der DB müssen die notwendigen Schutzmaßnahmen der Fußgänger*innen parallel zu den laufenden Bauarbeiten sichergestellt werden.

Erst mit Inbetriebnahme der UVR gibt es beispielsweise eine maschinelle Entrauchungsanlage mit einem Fluchtwegekonzept. Die DB muss federführend klären, inwieweit dieses Sicherheitskonzept bereits ab voraussichtlich 04/2023 notwendig ist, da dieses ab diesem Zeitpunkt noch nicht fertiggestellt ist (trotz Baustellenfahrzeuge in der UVR usw).

Neben den zu klärenden Schutzmaßnahmen der Fußgänger*innen muss sicher davon ausgegangen werden, dass die provisorische Zuwegung zum Zugangsbauwerk Ost turnusmäßig umverlegt und eingehaust bzw. gesichert werden muss.

Sollte die DB das angedachte Provisorium selbstständig errichten wollen, so kann dies nur dann in Betracht gezogen werden, wenn die DB die Verkehrssicherheit sicherstellt, da sich dieses Provisorium vollständig im Baufeld der DB befindet.

Die Phase der fehlenden Barrierefreiheit durch einen Pendelverkehr zum Hirschgarten zu kompensieren, wurde auf Nachfrage des Mobilitätsreferates seitens der MVG mit Stellungnahme vom 16.08.2021 nicht befürwortet, da dies einen größeren zeitlichen Verlust für die Nutz*innen darstellen würde, bedingt durch zusätzliche Umsteigewege, Umsteigezeiten und längere Fahrzeiten. Doch auch ohne Pendelverkehr gibt es laut Stellungnahme der MVG Alternativen:

Zum Umsteigen von einer S-Bahn zu einer anderen S-Bahn auf dem Gegengleis kommuniziert die DB bereits selbst, die bequemere Umsteigemöglichkeit am Hirschgarten zu nutzen, indem man eine Station mit der S-Bahn weiterfährt.

Für die meisten Fahrgäste, die vom Bus in die S-Bahn umsteigen, gibt es ebenfalls Alternativen, die maximal gleich lange dauern würden, als wenn in Laim in einen Pendelbus zum Hirschgarten umgestiegen würde.

Von Süden von den Linien 51, 151 und 168 Richtung Westen entweder am Laimer Platz in die MetroBus-Linie 57, an der Fürstenrieder Straße in die Tram 19 oder in Laim Bahnhof in die StadtBus-Linie 130 einsteigen oder Umsteigen (mit allen drei Möglichkeiten wird Pasing erreicht).

Von Süden von den Linien 51, 151 und 168 Richtung Osten, also Richtung Stadtmitte, besteht am Laimer Platz die Möglichkeit die U5, an der Fürstenrieder Straße die Möglichkeit die Tram 19 in die stadteinwärtige Richtung zu nutzen, ggf. in Laim Bahnhof auch mit der Linie 130 Richtung Harras zu fahren.

Von Norden kommend, kann ggf. bereits an der Maria-Ward-Straße in die Tram oder die Buslinien 143 oder 180 umgestiegen werden, um Richtung Westen zu gelangen, je nach Ziel aber auch in Laim Bahnhof in die Linie 130.

Von Norden Richtung Innenstadt bietet sich an, am Romanplatz in die Tram umzusteigen. Je nach Ziel kann ggf. am Hauptbahnhof oder am Karlsplatz in die S-Bahn von der U5 bzw. der Tram umgestiegen werden. Auch die S-Bahnhöfe Hirschgarten und Donnersbergerbrücke werden laut Aussage der MVG mit einmaligem Umsteigen erreicht.

6. Ergebnisse der Überprüfung der Planfeststellungsunterlagen – gesamtstädtische Stellungnahme der Landeshauptstadt München im Anhörungsverfahren

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat nach Zugang der Planfeststellungsunterlagen umgehend die stadtinterne Überprüfung durch die tangierten Referate und Dienststellen eingeleitet und die beteiligten Referate und Dienststellen um Prüfung und Stellungnahme gebeten. Im Vorfeld hat die Landeshauptstadt München unter der Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung in regelmäßig stattfindenden Abstimmungsgesprächen mit der DB Netz AG ihre Interessen und Belange zu den Planungen eingebracht.

Die fachlichen Prüfungen und Aussagen sind vollinhaltlich in die gesamtstädtische Stellungnahme eingeflossen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass diverse Bedenken und Forderungen, fachliche Erfordernisse und Hinweise der Fachdienststellen sowie Detailüberprüfungs- und Ergänzungsvorschläge in die Stellungnahme eingeflossen sind.

Darüber hinaus wurden die betroffenen Bezirksausschüsse 05 Au-Haidhausen und 14 Berg-am-Laim sowie die von der Planung des PFA 3 Ost weiter tangierten Bezirksausschüsse 13 Bogenhausen, 15 Trudering-Riem und 16 Ramersdorf-Perlach zur Planfeststellung um Stellungnahmen gebeten, die in die gesamtstädtische Stellungnahme aufgenommen wurden.

Hauptpunkte der gesamtstädtischen Stellungnahme sind:

- Barrierefreiheit
- Städtebauliche und landschaftsplanerische Belange
- Grundstücksinanspruchnahme – Rettungsschacht 7 in den Maximiliansanlagen
- Verkehrliche Belange - Autoreisezuverladung - Fahrradabstellung Ostbahnhof – Friedenstraße und Leuchtenbergring
- Baustellenkoordination
- Straßenplanung
- Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik
- Ingenieurbau
- Münchner Stadtentwässerung (MSE)
- Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM)
- Abfallrecht
- Altlasten
- Wasserrecht
- Lufthygiene
- Lärmvorsorge

- Arten- und Biotopschutz / Naturschutz
- Denkmalschutz
- Brandschutz
- Stellungnahme der Bezirksausschüsse

Änderungen oder Ergänzungen, die sich aus der Stadtratsentscheidung oder weiteren und noch nicht vollständigen Erkenntnissen aus den Überprüfungen ergeben können, werden erforderlichenfalls noch entsprechend eingearbeitet bzw. an die Anhörungsbehörde nachgereicht.

7. Nächste Schritte im Planfeststellungsverfahren

Die gesamtstädtische Stellungnahme wird vom federführenden Referat für Stadtplanung und Bauordnung fristgerecht bei der Regierung von Oberbayern eingereicht, die DB Netz AG als Vorhabenträgerin erhält eine Ausfertigung des Stadtratsbeschlusses sowie der gesamtstädtischen Stellungnahme.

Auf der Grundlage der in der gesamtstädtischen Stellungnahme vorgebrachten Bedenken und Anregungen wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Interessen der Landeshauptstadt München weiterhin vertreten, insbesondere im Rahmen des von der Anhörungsbehörde ggf. durchzuführenden Erörterungstermins, der öffentlich bekannt gemacht wird, und falls erforderlich, darin vertiefende Äußerungen vorbringen.

Der Stadtrat wird um Einverständnis gebeten, dass eventuell sich ergebende Abweichungen und Aktualisierungen in Detailfragen im Zuge weiterer Prüfungen, Klärungen und Verhandlungen von der Verwaltung eingebracht werden können. Dies soll auch für mögliche Rücknahmen von Einwendungen im Falle zufriedenstellender Planänderungen oder bei Erledigung auf andere Weise im Sinne städtischer Forderungen gelten.

Im Falle wesentlicher Änderungen und schließlich über den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes zum PFA 3 Ost wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Stadtrat und die betroffenen Bezirksausschüsse informieren.

Durch den Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen und Zustimmung nicht erforderlich (Konzentrationswirkung der Planfeststellung).

8. Anträge

8.1 Attraktive Verbindung zwischen Haidhausen und Werksviertel

Antrag Nr. 14-20 / A 05971 von der FDP – MUT Stadtratsfraktion vom 25.09.2019 (aufgegriffen) (Anlage 4)

Der Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 05971 „Attraktive Verbindung zwischen Haidhausen und Werksviertel“ von der FDP – MUT Stadtratsfraktion vom 25.09.2019 wurde in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00439 „2. Stammstrecke München, Planfeststellungs-

abschnitt 3 München – Ost, Isar bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof, Anträge und Empfehlungen“ in der gemeinsamen Sitzung des Mobilitätsausschusses und des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 23.09.2020 aufgegriffen. Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.02.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02471) wurde einer Terminverlängerung bis zum Ende des ersten Quartals 2022 zugestimmt.

Der Antrag fordert, Verhandlungen mit der Deutschen Bahn zur Schaffung einer attraktiven, breiten, neuen und unterirdischen Verbindung zwischen Haidhausen und dem Werksviertel, die auch der Erschließung der geplanten Station der 2. Stammstrecke dient, zu führen.

Mit der Umplanung der Station Ostbahnhof der 2. Stammstrecke und Verlegung des Haltepunktes in die Friedenstraße soll neben der bestehenden Personenunterführung Ost zur Vernetzung der 2. Stammstrecke mit dem ÖPNV eine neue Personenunterführung, die „Bahnsteigunterführung West“, unter dem Ostbahnhof entstehen. Zu diesem Zweck soll die bestehende Zuwegung im Bereich der unterirdischen Einkaufspassage unter dem Gebäude am Orleansplatz in ihrer Wegeführung optimiert und in gerader Achse unter dem Ostbahnhof bis zur Friedenstraße neu erstellt werden. Die alte Personenunterführung, die weiter östlich verläuft, wird zurückgebaut.

Zwischen der Landeshauptstadt München, der DB Netz AG als Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke München und dem Freistaat Bayern werden aktuell auf der Grundlage der von der DB vorgelegten Planung vertiefende Abstimmungsgespräche geführt, mit der Zielsetzung, die Interessen der Landeshauptstadt München einzubringen und eine optimale und attraktive Erschließung auch des Werksviertels und des geplanten Konzerthauses, u. a. durch eine vorteilhafte Situierung der Zugänge, zu erreichen. Die abgestimmte Planung ist dabei auch in das neu durchzuführende Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 3 Ost der 2. Stammstrecke aufgenommen worden. (vgl. auch Ausführungen unter Ziffer 3.6). Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die neue PU aufgrund der gesteigerten Attraktivität (Situierung mit direkter Anbindung des Werksviertels und Konzerthauses) v.a. der ÖV-Erschließung dient und nicht als Stadtteilverbindung.

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

8.2 Ostbahnhof: Verlängerung der Personenunterführung West bis ins Werksviertel vertraglich sichern und realisieren

Antrag Nr. 20-26 / A 01243 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 25.03.2021 (Anlage 5)

Der Antrag fordert im Rahmen des Baus der 2. Stammstrecke eine Verlängerung der Personenunterführung West mit einem barrierefreien Ausgang im Werksviertel. Über die Frage der Finanzierung ist schnellstmöglich Klarheit herzustellen und die Realisierung mit der DB und dem Freistaat abzusichern.

Einer Terminverlängerung bis zum Ende des ersten Quartals 2022 wurde zugestimmt.

Wie unter Ziffer 3.6.2 dargelegt, sieht die Planfeststellung zum PFA 3 Ost eine Verlängerung der neuen Personenunterführung West mit einem mit der Landeshauptstadt München abgestimmten barrierefreien Zugangsbauwerk ins Werksviertel vor.

In intensiven Abstimmungsprozessen zwischen DB Netz AG, Freistaat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde eine attraktive Gestaltung des Zugangsbauwerks erzielt

Der Frage einer Mitfinanzierung des Zugangsbauwerkes in der Friedenstraße steht die Landeshauptstadt München grundsätzlich positiv gegenüber. Intensive Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern und der DB Netz AG laufen.

Weitere Ausführungen siehe unter Ziffer 3.6.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01243 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 25.09.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

8.3 Planmäßige Fertigstellung des barrierefreien Ausbaus der Station Leuchtenberging sicherstellen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00997 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 14 – Berg am Laim vom 27.10.2020 (Anlage 6)

Der Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirks Berg am Laim hat am 27.10.2020 anliegenden Antrag gestellt. Mit Zwischennachricht vom 12.01.2021 wurde der Bezirksausschuss-Vorsitzende über eine Terminverlängerung informiert.

Der Bezirksausschuss fordert, dass auch im Falle von Verzögerungen ein barrierefreier Ausbau der S-Bahn-Station Leuchtenberging sichergestellt ist.

Wie in den Ausführungen unter Ziffer 2.1 zu den Verzögerungen der 2. Stammstrecke ausgeführt, sind nach Aussage der DB Netz AG valide Ergebnisse erst nach einer intensiven Prüfung der Zeitschiene zu erwarten. Die DB Netz AG ist gerne bereit, dem Bezirksausschuss den aktuellen Stand der Planungen im Ostabschnitt vorzustellen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00997 des Bezirksausschusses des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 27.10.2020 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

8.4 Auskunft über sämtliche Schattenmaßnahmen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00998 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 14 – Berg am Laim vom 27.10.2020 (Anlage 7)

Der Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirks Berg am Laim hat am 27.10.2020 anliegenden Antrag gestellt. Mit Zwischennachricht vom 12.01.2021 wurde der Bezirksausschuss-Vorsitzende über eine Terminverlängerung informiert.

Der Bezirksausschuss fordert die Landeshauptstadt München auf, ihm alle Maßnahmen in Berg am Laim, die mit dem Bau der zweiten Stammstrecke in Verbindung stehen, deren zeitliche Planung sich am Bau der zweiten Stammstrecke orientiert oder die sich durch

Verzögerungen beim Bau der zweiten Stammstrecke ebenfalls verzögern könnten, zu nennen. Ein Beispiel für eine solche Maßnahme sind Arbeiten an den Trambahn-Haltestellen der Linie 31.

Auch zu den Schattenmaßnahmen zur 2. Stammstrecke sind nach Auskunft der DB Netz AG Aussagen erst nach Vorliegen valider Ergebnisse möglich (vgl. Ziffern 2 und 6.3). Eine Nachfrage bei der SWM GmbH hat ergeben, dass terminliche oder räumliche Abhängigkeiten zu den Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke im Hinblick auf den Umbau der Tram-Haltestelle Kreillerstraße und die Erneuerung der Tram-Wendeanlage St.-Veit-Straße bestehen. Nachdem es bereits mehrere Optimierungen und/oder nennenswerte Verschiebungen des Zeitplanes der DB gegeben habe, wies die SWM GmbH ausdrücklich darauf hin, dass die genannten Maßnahmen als nicht abschließend zu betrachten seien. Die Maßnahmen und die Arbeitspakete der DB seien terminlich noch nicht genügend konkretisiert. Eine Verschiebung könne zu anderen Randbedingungen führen, die unterschiedliche, derzeit nicht abzuschätzende Folgen auf die geplanten Maßnahmen haben könnten.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00998 des Bezirksausschusses des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 27.10.2020 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

8.5 Fahrradparkhaus im Zuge des Baus der 2. Stammstrecke am Ostbahnhof bauen BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02233 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 14 – Berg am Laim vom 27.04.2021 (Anlage 8)

Der Antrag fordert im Zuge des Baus der 2. Stammstrecke am Ostbahnhof die Errichtung eines Fahrradparkhauses.

Mit Zwischennachricht vom 19.07.2021 wurde der Bezirksausschuss-Vorsitzende über eine Terminverlängerung informiert.

Zu dem Antrag nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Der Ausbau des Bike+Ride-Angebots ist als wesentliches Ziel im Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München „Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“ (Vorlagen Nr. 14-20 / V 09964) vom 21.02.2018 enthalten.

Um die Belange des Radverkehrs am Ostbahnhof auch im Rahmen eines ausreichenden Bike+Ride-Angebots in die Planungen der DB zur 2. Stammstrecke einbringen zu können, wurde seitens der Landeshauptstadt München eine aktualisierte Bedarfsabschätzung aufbereitet.

Ausgangspunkt der aktualisierten Bedarfsabschätzung der Radabstellplätze am Ostbahnhof stellen die von der Landeshauptstadt München verfolgten verkehrlichen Ziele dar. Die Bedarfseinschätzung erfolgte unter Berücksichtigung der veränderten Planungen der 2. Stammstrecke und der Effekte, die durch die 2. Stammstrecke sowie die städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld des Bahnhofs (z.B. die Entstehung des Werksviertels auf der südlichen Bahnhofseite) mittel- und langfristig zu erwarten sind. Die Bedarfsabschätzung beruht weiterhin auf aktuellen Zählungen, einer aktualisierten Einschätzung durch den MVV und auf den Erfahrungswerten vergleichbarer Vorhaben und Bahnhöfe.

Ergebnis der Bedarfsabschätzung ist insbesondere die Notwendigkeit eines Fahrradparkhauses mit 2000 Abstellplätzen am Ostbahnhof auf Seite der Friedenstraße. In einer Stellungnahme an die DB Netz AG im September 2020 wurde zudem auch darauf hingewiesen, dass die Zugänglichkeit zu beachten ist und auch Flächen für Lastenräder vorzusehen sind.

Die aktuell in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zu den Überbauungsüberlegungen der DB Netz AG im Bereich der Station Friedenstraße berücksichtigt auch eine Fläche für ein Fahrradparkhaus.

Das Mobilitätsreferat wird gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch weiterhin dafür Sorge tragen, dass die Belange des Radverkehrs in die Abstimmungen mit der DB eingebracht werden, sodass sie bei den Planungen zur 2. Stammstrecke Berücksichtigung finden können.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.8.3 verwiesen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 02233 des Bezirksausschusses des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim vom 27.04.2021 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

8.6 2. SBSS: Planfeststellungsabschnitt 3 Ost

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03142 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen vom 20.10.2021 (Anlage 9)

Der Antrag fordert Folgendes:

1. Der BA 5 fordert die Deutsche Bahn AG auf, für den Bau der Zweiten S-Bahnstammstrecke und den neuen Ostbahnhof tief ausschließlich Unternehmen zu berücksichtigen, die den Einsatz von LKWs mit Abbiegeassistenten zusichern. Bei allen Ausschreibungen soll dies als verbindliches Kriterium aufgenommen werden.
2. Rettungsschacht 7: Der BA 5 fordert Ersatzflächen für die Zeit, in der die Anlage für die betroffenen Schulen und Vereine nicht nutzbar ist, sowie einen Ausgleich für die dauerhaften Beeinträchtigungen auf dieser Fläche.
3. Baustelleneinrichtung Orleansstraße auf Höhe Elsässer Straße: Der BA 5 bittet um eine Darstellung, welche Verkehrsbelastung für welche Zeiträume mit der Einrichtung und dem Betrieb der BE an der Orleansstraße zu erwarten sind.
4. Der BA 5 fordert die Prüfung, ob der bisherige südwestliche Fußgängertunnel, der nicht komplett durchgeht, zugeschüttet werden muss, oder ob er nicht stattdessen einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden kann, beispielsweise als Lagerfläche für zukünftige Servicebüros, Verkaufsflächen, etc.
5. Der BA 5 fordert zusätzlich zu einem Fahrradparkhaus, dessen Planung hier vollständig fehlt, weitere gut zugängliche kostenfreie Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl. Hierfür muss die Bahn geeignete und ausreichende Flächen zur Verfügung stellen.
6. Der BA 5 fordert Ersatzpflanzungen im direkten Umfeld für die 15 naturschutzrechtlich hochwertigen Bäume, die im Bereich der Orleansstraße gefällt werden sollen.
7. Der BA 5 lehnt eine längere Unterbrechung des Trambetriebs durch die Unterführung vom Haidenauplatz nach Berg am Laim vollständig ab.

Zu dem Antrag nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung: Die Forderungen des Bezirksausschusses sind in die gesamtstädtische Stellungnahme aufgenommen worden. Eine Stellungnahme der DB zu den einzelnen Aussagen konnte in der Kürze der Zeit nicht eingeholt werden.

Dem BA-Antrag Nr. 20-26 / B 03142 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 20.10.2021 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

8.7 2. SBSS: Maximiliansanlagen schützen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03146 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 20.10.2021 (Anlage 10)

In dem Antrag wird der Bauträger aufgefordert, die baulichen Eingriffe in den Maximiliansanlagen so gering wie möglich zu halten. Die Fällung von Bäumen soll möglichst vermieden werden. Geeignete Schutzmaßnahmen müssen Bäume vor Beschädigungen schützen. Außerdem soll für die Zuwegung so wenig Fläche wie möglich versiegelt werden. Nach Möglichkeit sind Schotterwege einer Teerfläche vorzuziehen.

Zu dem Antrag nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung: Vgl. hierzu die Ausführungen unter Ziffer 3.2.

Die Fällung des sehr wertvollen Baumbestandes wird seitens der Landeshauptstadt München bedauert. Da sich bei der Situierung der Schächte nach dem jetzigen Stand keine weiteren Alternativen ergeben haben, sind die Fällungen letztlich hinzunehmen. Sollte sich bei der Bauausführung jedoch herausstellen, dass die Bäume doch noch erhalten werden können, wird in der gesamtstädtischen Stellungnahme gefordert zu prüfen, ob eine Fällung vermieden werden kann. Die Dimensionierung der Zufahrt zum Rettungsschacht RS7 als 3 m breiter, befestigter Weg muss ebenfalls nochmals einer Überprüfung unterzogen werden mit der Zielsetzung, den Baumbestand zu erhalten (vgl. auch gesamtstädtische Stellungnahme Ziffer 2.3.1 bis 2.3.3).

Dem BA-Antrag Nr. 20-26 / B 03146 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 20.10.2021 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Anhörung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse 05 Au-Haidhausen, 13 Bogenhausen-Riem, 14 Berg am Laim, 15 Trudering-Riem und 16 Ramersdorf-Perlach wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung (Bezirksausschuss-Satzung Katalog Nr. 23) beteiligt und haben entsprechende Stellungnahmen abgegeben, die in die gesamtstädtische Stellungnahme eingeflossen sind. Die oben aufgeführten Bezirksausschüsse sowie außerdem die Bezirksausschüsse 09 Neuhausen-Nymphenburg und 25 Laim werden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) unter begründeter Fristverkürzung zum Entwurf der Sitzungsvorlage angehört. Sie wurden bei der Zuleitung auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rederechts im Stadtrat hingewiesen.

Baureferat, Mobilitätsreferat und Stadtkämmerei haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Prüfungen und Abstimmungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens in der Planfeststellung noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in heutiger Sitzung ist jedoch erforderlich, um die rechtliche Frist für die Abgabe der gesamtstädtischen Stellungnahme gegenüber der Anhörungsbehörde einzuhalten. Die Vorlage beinhaltet den Bericht über die Planungen des Planungsabschnitts Ost und dem damit verbundenen aktuellen Planfeststellungsverfahren, das derzeit von der Regierung von Oberbayern durchgeführt wird (öffentliche Auslegung war vom 11.10. bis 10.11.2021). Die LHM ist als betroffene Kommune und als Trägerin öffentlicher Belange an dem Verfahren beteiligt. In der Vorlage wird dem Stadtrat u. a. auch der Entwurf der gesamtstädtischen Stellungnahme vorgelegt, der erst jetzt kurzfristig nach Beteiligung der betroffenen Dienststellen und Bezirksausschüsse erarbeitet werden konnte (Anlage 1 der Vorlage).

Die gesetzliche Frist für die Abgabe der gesamtstädtischen Stellungnahme bei der Regierung von Oberbayern endet am 10.12.2021, sodass für eine Einhaltung der Frist eine Befassung des Ausschusses am 01.12.2021 unbedingt erforderlich ist.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher und der zuständigen Verwaltungsbeirätin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Kainz, wurden ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung nimmt den Vortrag der Referentin über die Planungen zur 2. Stammstrecke Planfeststellungsabschnitt 3 Ost zur Kenntnis.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, sich weiterhin für einen möglichst baldigen Fertigstellungstermin der 2. Stammstrecke einzusetzen.
3. Die Landeshauptstadt München gibt im Anhörungsverfahren zur Planfeststellung des für den Ostabschnitt der 2. Stammstrecke – PFA 3 Ost – Bereich westlich Isar bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof (tief) fristgerecht bis zum 10.12.2021 eine grundsätzlich zustimmende Stellungnahme ab unter der Maßgabe der Berücksichtigung von Bedenken, Forderungen, Anregungen und Hinweisen, wie sie aus Anlage 1 der Beschlussvorlage ersichtlich sind. Die Inhalte stehen jedoch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Vollversammlung des Stadtrates am 15.12.2021. Nach Ablauf der Frist am 10.12.2021 können bei Bedarf noch Präzisierungen nachgereicht werden.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit den beteiligten Referaten auf Basis der gesamtstädtischen Stellungnahme die Interessen der Landeshauptstadt München im weiteren Anhörungsverfahren zu vertreten und soweit erforderlich, vertiefende und ergänzende Äußerungen zu Detailfragen vorzubringen.

5. Mit sich eventuell bei der gesamtstädtischen Stellungnahme im Rahmen der Einreichung bei der Anhörungsbehörde oder im Zuge des weiteren Verfahrens sich ergebende Abweichungen und Aktualisierungen im Zusammenhang mit weiteren Prüfungen, Klärungen und Verhandlungen durch die Verwaltung besteht Einverständnis. Dies gilt auch für die Rücknahme von Einwendungen im Falle zufriedenstellender Planänderungen oder Planergänzungen bzw. Darlegungen im Sinne städtischer Forderungen.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Stadtrat über wesentliche Änderungen der 2. Stammstrecke und über den Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3 Ost zu informieren.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Benehmen mit dem Bau- und dem Mobilitätsreferat eine Zuschussvereinbarung mit der DB Netz AG zu verhandeln und über das Verhandlungsergebnis eine Entscheidung des Stadtrats herbeizuführen.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Benehmen mit dem Mobilitätsreferat beauftragt, die Verhandlungen mit der DB Netz AG zur frühzeitigen Realisierung eines Fahrradparkhauses am Ostbahnhof auf Seite der Friedenstraße fortzuführen.
9. Die aktuelle Planung für den Steg am Leuchtenbergring wird zur Kenntnis genommen. Das Baureferat wird gebeten, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung abzuschließen, die Projektgenehmigung herbeizuführen, sobald größere Kostenauswirkungen aus dem Planfeststellungsverfahren hinreichend sicher erkennbar sind, die erforderliche Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn abzuschließen und die Ausführungsplanung sowie die Erstellung der Ausschreibungsunterlage soweit in Abhängigkeit zu den Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke erforderlich, vorzuziehen.
10. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05971 der FDP-MUT Stadtratsfraktion vom 25.09.2019 (aufgegriffen) ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01243 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 25.03.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Die Anträge Nr. 20-26 / B 00997 vom 27.10.2020, Nr. 20-26 / B 00998 vom 27.10.2020 und Nr. 20-26 / B 02233 vom 27.04.2021 des Bezirksausschusses 14 Berg-am-Laim sind damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
13. Die Anträge Nr. 20-26 / B 03142 vom 20.10.2021 und Nr. 20-26 / B 03146 vom 20.10.2021 des Bezirksausschusses 05 Au-Haidhausen sind damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird in der Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

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. mit der Bitte um Kenntnisnahme

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

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
3. An das Mobilitätsreferat
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Sozialreferat – Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
16. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3