

Telefon: 233 - 39766  
Telefax: 233 - 21797

**Mobilitätsreferat**  
Verkehrs- und  
Bezirksmanagement  
MOR-GB2-1.2

### **Verkehrskonzept Münchner Norden**

Verkehrliche Erreichbarkeit des Münchner Norden  
Erarbeitung und Gegenüberstellung zweier Planfälle

### **Entlastung für der Münchner Norden jetzt! U26 und U9 parallel planen**

Antrag Nr. 14-20 / A 06724 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herr StR Sebastian Schall, Herr StR Richard Quaas und Frau StRin Heike Kainz vom 11.02.2020

### **Tram-Offensive 2030:**

#### **Die Pendlert-Tram Nord - Baustein 3 zum Ausbau des Trambahnnetzes**

Antrag Nr. 14-20 / A 06737 der Fraktion DIE LINKE vom 11.02.2020

### **Verkehrskonzept – Schleißheimer Straße**

Antrag Nr. 20-26 / A 00262 der Fraktionen SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 17.07.2020

### **Öffentlicher Nahverkehr Feldmoching**

Antrag Nr. 20-26 / A 01152 von Herr StR Alexander Reissl, Herr StR Leo Agerer, Frau StRin Heike Kainz vom 09.03.2021

### **Klimanotstand, Demokratie und Verkehrswende ernst nehmen – BMW-Autobahn nicht auf die Schnelle durchdrücken**

Antrag Nr. 20-26 / A 02809 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 01.06.2022

### **Unterstützung des Antrags des BA 3 zur Priorisierung der „U29-Spange“ im Zuge des U-Bahn-Projekts „U9“**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07295 des 11. Stadtbezirkes Milbertshofen-Am Hart vom 19.12.2019

### **Wiederaufnahme der Planungen für die Tunnelanbindung Schleißheimer Straße / A99**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01917 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 24 - Feldmoching-Hasenberg vom 09.03.2021

### **Wiederaufnahme der Planungen für die Tunnelanbindung Schleißheimer Straße / A99**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01997 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 11 – Milbertshofen-Am Hart vom 24.03.2021

### **Verkehrskonzept für den Münchner Norden**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02132 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 11 – Milbertshofen-Am Hart vom 19.07.2018

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06594**

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 06724
2. Antrag Nr. 14-20 / A 06737
3. Antrag Nr. 20-26 / A 00262
4. Antrag Nr. 20-26 / A 01152
5. Antrag Nr. 20-26 / A 02809
6. Antrag Nr. 14-20 / B 07295
7. Antrag Nr. 14-20 / B 01917
8. Antrag Nr. 14-20 / B 01997
9. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02132
10. Kurzzusammenfassung Alternativenuntersuchung Vorplanung Tunnel Autobahnanbindung
11. Machbarkeitsstudie Seilbahn Dachau – Moosach
12. Transportsystem Bögl
13. Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft
14. Stellungnahme des Baureferates
15. Stellungnahme der Stadtkämmerei
16. Stellungnahme des Referates für Klima und Umweltschutz
17. Stellungnahme der Stadtwerke München GmbH
18. Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

§ 4 Nr. 9b GeschO

**Beschluss der Vollversammlung vom 29.06.2022**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag des Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates.

**1. Anlass**

Im Münchner Norden ist seit vielen Jahren ein stetiges Wachstum in Bezug auf Einwohner\*innen und Arbeitsplätze zu verzeichnen. In den drei Stadtbezirken Schwabing-Freimann, Milbertshofen-Am Hart und Feldmoching-Hasenbergl wird im Zeitraum von 2014 bis 2030 ein Wachstum an Arbeitsplätzen von gut 20% prognostiziert. Bei den Einwohner\*innen liegt die Zunahme in dem Zeitraum von 2018 bis 2035 ebenfalls in einer Größenordnung von gut 20%. Auch im nördlich angrenzenden Umland gibt es deutliche Zunahmen, insbesondere bei den Einwohner\*innen aber auch bei den Arbeitsplätzen. Zusätzlich kommen noch die Entwicklungen im Planungsgebiet Feldmoching-Ludwigsfeld dazu, für das die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme beschlossen wurde (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 22.07.2020, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00844). Das Verkehrsaufkommen und damit auch die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur

über alle Verkehrsträger hinweg hat sich bereits in den letzten Jahren stetig erhöht und wird absehbar auch weiterhin zunehmen.

Die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe im Münchner Norden ist daher z.T. bereits heute eingeschränkt. Der öffentliche Verkehr ist in den Spitzenstunden stark ausgelastet. Ebenso ist das Straßennetz im Münchner Norden insbesondere in den Spitzenstunden stark belastet. Aufgrund dieser Situation und der prognostizierten weiteren Zunahme an Einwohner\*innen und Arbeitsplätzen im nördlichen Münchner Stadtgebiet und Umland müssen verkehrliche Maßnahmen getroffen werden, um die Erreichbarkeit des Münchner Nordens zu erhalten bzw. zu verbessern.

## **2. Beschluss- und Ausgangslage**

Die Landeshauptstadt München hat bereits 2010 mit der Entwicklung des Verkehrskonzeptes Münchner Norden begonnen. Dieses Verkehrskonzept umfasst Informationen zu den aktuellen Entwicklungen und stellt neue Maßnahmen vor.

Der Stand des Verkehrskonzeptes wurde dem Stadtrat regelmäßig in verschiedenen Beschlüssen dargestellt.

- 01.06.2011 Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 06484 Verkehrskonzept Münchner Norden
- 04.07.2012 Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 09317 Verkehrskonzept Münchner Norden
- 22.10.2014 Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 01145 Verkehrskonzept Münchner Norden
- 01.02.2017 Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 05735 Verkehrskonzept Münchner Norden – Schienengüterverkehr und Feldmochinger Kurve
- 18.03.2020 Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 14363 Verkehrskonzept Münchner Norden Öffentlicher Personennahverkehr / Schienenpersonennahverkehr / DB-Nordring

In dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat ein Vorschlag für einen erforderlichen Systemvergleich im ÖPNV (ÖV-Systemvergleich) für die Anbindung des Münchner Nordens an das Umland vorgelegt (Schwerpunkt ÖV, Kapitel 3). Außerdem werden zum weiteren Vorgehen zum Tunnel Schleißheimer Straße und zu notwendigen Untersuchungen verkehrslenkender Maßnahmen des motorisierten Individualverkehrs Empfehlungen vorgelegt (Schwerpunkt MIV, Kapitel 4). Zudem wird dem Stadtrat empfohlen, die Ergebnisse dieser Untersuchungen in Planfällen auszuarbeiten, um deren Wirkung auf den Münchner Norden besser einschätzen zu können (Kapitel 5). Über andere den Münchner Norden betreffenden Verkehrsthemen wie Radverkehrskonzeption, Weiterentwicklung Ruhender Verkehr und die überregionale Zusammenarbeit wird der Stadtrat zu gegebener Zeit mit separaten Beschlussvorlagen befasst.

## **3. Sachstand aktueller Maßnahmen im Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und weitere Planungen (Schwerpunkt ÖV)**

Dem Ausbau des Angebotes im Öffentlichen Personennahverkehr kommt bei der Erreichbarkeit und den Zielen der Verkehrswende die Schlüsselrolle zu. Im Folgenden werden die laufenden Planungen und Lösungsansätze aufgezeigt und der sich daraus ableitende Untersuchungsbedarf dargestellt.

### **3.1. Planungen aus dem Nahverkehrsplan für den Münchner Norden**

Die durch das Wachstum der Stadt München zu erwartende Verkehrszunahme soll sich im Zuge der Verkehrswende überproportional im öffentlichen Verkehr niederschlagen. Das heißt, dass Kapazitäten geschaffen werden müssen, um zum einen die reine durch das Wachstum bedingte Verkehrszunahme aufzunehmen. Zusätzlich müssen aber auch die Verkehrsmengen aufgenommen werden, die durch eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr entstehen.

Der geplante Ausbau des ÖPNV-Angebotes im Münchner Norden wurde im Rahmen des Beschlusses Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) vom 03.03.2021 dargelegt. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf dem Zielnetz Tram 2035+. Wesentliche, den Münchner Norden betreffende Maßnahmen werden im Folgenden kurz beschrieben.

Die Tram Y-Nord führt vom Hauptbahnhof in den Münchner Norden via Hochschule, Nordbad, Petuelring entlang der nördlichen Schleißheimer Straße. Im Münchner Norden verzweigt sich die Trasse in Form eines „Y“ sowohl nach Nordwesten mit Verlängerung in ein mögliches Stadtentwicklungsgebiet Nord (Raum Feldmoching) sowie nach Osten nach Am Hart. Zusammen mit der Tram Münchner Norden erfolgt eine Weiterführung in Richtung Bayernkaserne mit Anschluss an die verlängerte Tramlinie 23. Mit einer Verlängerung der Linie U1 erfolgt eine hochwertige Erschließung der Siedlung am Lerchenauer See und dem neuen Entwicklungsgebiet Eggarten mit einer perspektivischen Weiterführung in ein potenzielles Stadtentwicklungsgebiet Nordwest.

Auch die Ausweitung des Busnetzes z.B. in Form der Expressbuslinien X35/36 oder der Buslinien 172 und 180 sind wichtige Bausteine der Ausweitung des Verkehrsangebotes im ÖPNV.

Langfristig wird der Ausbau der U9 eine spürbare Verbesserung des ÖV-Angebotes im Münchner Norden mit sich bringen. Eine Inbetriebnahme der U9, die weitere Taktverdichtungen auf der Linie U2 ermöglichen soll, wird allerdings frühestens im Jahr 2035 bis 2040 möglich sein. Eine U2-U6 Verbindung wird entsprechend des Stadtratsbeschlusses „Weitere U-Bahn-Planung der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 2213) vom 12.03.2019 freigehalten. Eine Realisierung ist aufgrund der sehr hohen Kosten und des noch zu geringen Nutzen-Kosten-Faktors aber bestenfalls sehr langfristig zu erwarten.

Die P+R-Anlage in Fröttmaning spielt für die Erschließung der Gewerbegebiete im Münchner Norden eine wesentliche Rolle. Um den Modalsplitanteil des ÖV bei den Beschäftigten im Stadtgebiet signifikant zu verbessern, soll als Ergänzung zu der heutigen Anbindung über die U6 ein Bus-Shuttlevverkehr von der P+R-Anlage Fröttmaning zu den jeweiligen Firmenstandorten im Münchner Norden eingerichtet werden. Die Planung dieser Shuttleverbindung soll in enger Abstimmung mit der P+R-GmbH und den jeweiligen Unternehmen erfolgen. In Zusammenhang mit der Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Parkstadt Schwabing und in der Alten Heide hatte sich im Jahr 2019 auf Initiative von Firmen aus der Parkstadt Schwabing ein runder Tisch zusammen gefunden, der sehr konstruktiv mit Vertreter\*innen der LH München zusammen arbeitete. Auf Vorschlag des Referates für Arbeit und Wirtschaft sollen die Firmenkontakte der Parkstadt Schwabing auch bei der Konzeption des Bus-Shuttles und bei anderen Planungen genutzt und diese

Unternehmen erneut eingebunden werden.

### **3.2. Nutzung des DB Nordrings für den Personenverkehr**

Die Nutzung des DB Nordrings für den Personenverkehr bietet einen wesentlichen Lückenschluss im öffentlichen Verkehrsangebot. Mittelfristig wird eine Verbindung von Karlsfeld in die Gewerbegebiete des Münchner Nordens geschaffen, langfristig sollte diese Verbindung noch verlängert werden.

Die Machbarkeitsstudie zum Personenverkehr auf dem DB-Nordring wurde im Februar 2019 fertiggestellt und im Rahmen des Beschlusses Verkehrskonzept Münchner Norden (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14363) vom 18.03.2020 dem Stadtrat vorgestellt. Die Zuständigkeit bei diesem Projekt liegt beim Freistaat Bayern. Zum aktuellen Sachstand hat der Freistaat Bayern mitgeteilt, dass die verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) als Grundlage zur Planungsvereinbarung für die Anbindung des BMW FIZ mit Pendelzügen über den Nordring unterzeichnet wurde.

Diese Planungsvereinbarung mit der DB AG ist inzwischen abgeschlossen worden. Der Pendelbetrieb soll noch vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke aufgenommen werden. Allerdings soll der Pendelbetrieb nach aktueller Aussage des Freistaates Bayern nur bis zum BMW FIZ geführt werden. Dies widerspricht der Empfehlung des Gutachters, der eine Weiterführung bis zum Euro-Industriepark vorgeschlagen hatte. Auch aus Sicht der Landeshauptstadt wäre eine Weiterführung des Pendelbetriebs bis zum Euro-Industriepark unbedingt erforderlich, nicht zuletzt um dort den Umstieg zur Tram 23/24 und damit die Anbindung in Nord-Süd-Richtung zu gewährleisten.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft unterstützt diesen Vorschlag und führt dieses Jahr eine Runde des Förderprogramms Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) speziell im Münchner Norden (Gewerbecluster Frankfurter Ring / Euro-Industriepark) durch. Die Kontakte zu den teilnehmenden Betrieben können genutzt werden, um dieses geplante Vorhaben zu kommunizieren. Mit geeigneten BMM-Maßnahmen erhöhen die Firmen die Verkehrsnachfrage und damit auch die Wirtschaftlichkeit einer solchen Pendellinie. Die ansässigen Unternehmen können ihrerseits die LH München unterstützen, Freistaat und DB von der Notwendigkeit eines S-Bahnhaltes am Euro-Industriepark zu überzeugen. Bislang knüpft der Freistaat Bayern eine Weiterführung bis zum Euro-Industriepark an eine Mitfinanzierung durch die Landeshauptstadt München. Zur Begründung wird angeführt, dass es sich um innerstädtischen Verkehr handeln würde. Eine Analyse der Verkehrsströme hat jedoch ergeben, dass es sich überwiegend um Pendlerverkehr aus dem Dachauer Umland handelt, so dass anders als beispielsweise bei der Berduxstraße die Finanzierung dieses S-Bahn-Haltespunktes aus Sicht des Mobilitätsreferats ausschließlich in der Zuständigkeit des Freistaates Bayern liegt. Da aber nicht absehbar ist, dass sich an der Haltung des Freistaates Bayern etwas ändert und eine Realisierung des Haltespunktes Euro-Industriepark verkehrlich von großer Bedeutung ist, wäre eine Mitfinanzierung des Haltespunktes am Euro-Industriepark durch die Landeshauptstadt München denkbar. Eine Beteiligung an der Strecke zwischen dem FIZ und dem Euro-Industriepark ist allerdings nicht vorstellbar. Dementsprechend schlägt die Verwaltung vor, sich mit diesem Beschluss zu beauftragen, mit dem Freistaat Bayern in Finanzierungsverhandlungen über eine Beteiligung bei den Kosten des S-Bahnhaltespunktes Euro-Industriepark zu treten, wobei der städtische Anteil 50% der Gesamtkosten nicht überschreiten darf. Die Ergebnisse aus den Verhandlungen, die Höhe der Kosten und die Finanzierung dieser

sollen dem Stadtrat in einer gesonderten Beschlussvorlage zur Entscheidung vorgelegt werden.

### **3.3. Korridor München Feldmoching/Moosach - Dachau**

#### **3.3.1. ÖV-Systemvergleich Feldmoching - Dachau**

Im Münchner Norden besteht Handlungsbedarf über die im Kapitel zuvor aufgezeigten Maßnahmen hinaus. Aufgrund des dort ansässigen Gewerbes mit der entsprechend hohen Anzahl von Arbeitsplätzen sind hier hohe Pendlerströme zu verzeichnen. Verschiedene Untersuchungen, beispielsweise die Machbarkeitsstudie zum DB-Nordring, zeigen, dass insbesondere zwischen den Gewerbegebieten und dem Raum Dachau intensive Verkehrsbeziehungen bestehen. Dementsprechend besteht dringender Bedarf für eine leistungsfähige und störungsfreie ÖV-Direktverbindung von Dachau über Karlsfeld in den Münchner Norden. Die derzeitige Verbindung von Dachau in die Gewerbegebiete im Münchner Norden führt entweder per S- und U-Bahn über den Hauptbahnhof oder per Buslinie (Linie 172) über mehrere störungsanfällige Straßenabschnitte mit einer Reisezeit von über 40 Minuten. Hinzu kommen die zusätzlichen Wege zu den jeweiligen Haltestellen und zum Zielort. Insgesamt ist von einer Reisezeit von etwa einer Stunde auszugehen. Die Reisezeit bei Nutzung des PKW ist natürlich abhängig von der gewählten Route und der jeweiligen Verkehrsbelastung, liegt aber deutlich unter einer Stunde.

Dieser Handlungsbedarf spiegelt sich auch im Beschluss Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) vom 03.03.2021 wieder. Dort heißt es auf Seite 10: „Ein iterativer Abgleich der städtebaulichen Entwicklung mit der Verkehrsinfrastrukturplanung ist für die drei Räume Nordwest, Nordring und Nordost ebenso zu empfehlen wie eine vertiefte Analyse bzw. ein Systemvergleich der sich derzeit in Untersuchung befindlichen Verkehrssysteme.“

Eine Vielzahl von verschiedenen Ansätzen und entsprechenden Untersuchungen liegen bereits vor, mit dem Ziel, die Verbindung zwischen Dachau und dem Münchner Norden zu verbessern. Zu diesen zählen Folgende:

- Tramverbindung von Moosach über Dachauer Straße nach Karlsfeld und Dachau (siehe Zwischenbericht und ÖV-Planungsprogramm NVP)
- Tram Y-Nord: Hbf – Hochschule München – Nordbad – Petuelring – Schleißheimer Straße zum Lerchenauer Feld (siehe Zwischenbericht und ÖV-Planungsprogramm NVP, Kategorie A)
- Tram- und/oder U-Bahnverbindung Moosach/Feldmoching – Karlsfeld – Dachau (Erschließung Feldmoching-Ludwigsfeld) (siehe Zwischenbericht und ÖV-Planungsprogramm NVP, Entwicklungskorridor Nordwest, Kategorie B)
- Verlängerung der U1 ab dem OEZ über den Eggarten in Richtung Lerchenau / Fasanerie bzw. SEM Münchner Norden
- Urbane Seilbahn Dachau – Moosach
- Transportsystem Bögl Dachau – Feldmoching (Streckenführung nach Moosach wird nicht weiterverfolgt, da der Planfall nach Feldmoching deutlich besser bewertet wurde)

- S-Bahnhaltepunkt Breitenau
- Ausbau DB-Nordring Richtung Dachau
- Expressbussysteme

Einige dieser Untersuchungen sind bereits abgeschlossen, zu diesen zählen die durch die Stadt Dachau durchgeführte Untersuchung zur Seilbahn, dem Transportsystem Bögl und dem Ausbau des DB-Nordrings.

Die Machbarkeitsstudie zur Seilbahn kommt zu dem Ergebnis, dass auf der Vorzugstrasse nach Moosach durchaus Fahrgastpotential besteht. Aufgrund der langen Fahrzeit (21 Minuten von Dachau Bhf bis Moosach Bhf) ist das Fahrgastpotential mit 1.300 Personen pro Tag relativ gering. Dieses Fahrgastpotenzial könnte auch durch eine Taktverdichtung der bestehenden Buslinie 710 auf drei Minuten erreicht werden. Dem stehen erhebliche Kosten in einer Größenordnung von ca. 325 bis 390 Mio. € gegenüber.

Das Transportsystem Bögl läge bei den Kosten mit ca. 400 Mio. € für die Vorzugstrasse Dachau – Feldmoching in einem ähnlichen Bereich, wäre aber mit ca. 30.000 Personenfahrten wesentlich leistungsfähiger als die bestehenden Bussysteme. Hier wäre von einem positiven Nutzen-Kosten-Faktor auszugehen.

Die Kurzfassungen der Machbarkeitsstudien zur Seilbahn und zum Transportsystem Bögl sind dem Anhang zu entnehmen (Machbarkeitsstudie Seilbahn Dachau – Moosach Anlage 11, Transportsystem Bögl Anlage 12).

Beide Systeme und deren Untersuchungsergebnisse werden in den ÖV-Systemvergleich einbezogen und dort im Vergleich zu anderen Systemen noch einmal betrachtet.

Informationen zum Ausbau des DB-Nordrings wurden im Kapitel 3.2. zusammengefasst.

Die Tramverbindungen wurden bereits im Beschluss Zwischenbericht Nahverkehrsplan dargestellt. Die Ergebnisse sollen in dem genannten ÖV-Systemvergleich Eingang finden.

Um aus der Vielzahl der möglichen Ansätze die optimale Anbindung Dachaus an den Münchner Norden finden und letztlich auch realisieren zu können, ist ein ÖV-Systemvergleich zwingend erforderlich. Dabei werden verschiedene ÖV-Systeme (hier: U-Bahn, Tram, Bus, Seilbahn, Transportsystem Bögl) u.a. im Hinblick auf die Verträglichkeit, den Verkehrswert, grobe Bau- und Betriebskosten oder die Einbindung in das bestehende ÖPNV-Angebot miteinander verglichen, um dann im Anschluss für effektive Systeme den Planungsprozess vorantreiben zu können.

Dieser ÖV-Systemvergleich ist stark abhängig von einer möglichen Siedlungsentwicklung im Umgriff der Vorbereitenden Untersuchungen für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) im Bereich Feldmoching-Ludwigsfeld. Es wird daher vorgeschlagen, einen Systemvergleich im Vorlauf einer größeren Siedlungsentwicklung durchzuführen. Für die Strukturdaten sind in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung plausible Annahmen zu treffen. Mit der Identifizierung eines geeigneten ÖPNV-Netzes können bereits frühzeitig in der Flächennutzungs- und Bauleitplanung Trassen-sicherungen getroffen werden. Ein Beispiel für eine derartige gelungene Festlegung ist z.B. die Tram im B-Plan Lerchenauer Straße und die Tram in der Cosima-Straße. In einer ersten Stufe des ÖV-Systemvergleichs wird der Fokus auf den verkehrlichen Nutzen im Vergleich zu den grob zu ermittelnden Kosten gelegt. Für mögliche zu untersu-

chende Strecken bzw. Verkehrsmittel kommen folgende in Frage:

- Tram- oder U-Bahnverbindung Feldmoching – Karlsfeld – Dachau
- Urbane Seilbahn
- Transportsystem Bögl Dachau – Feldmoching (Streckenführung nach Moosach wird nicht weiterverfolgt)
- S-Bahnhaltepunkt Breitenau mit P&R
- Ausbau DB-Nordring Richtung Dachau und in Richtung Nordosten
- Expressbussysteme
- Ottobahn

Für den ÖV-Systemvergleich werden keine Untersuchungen für die technische und betriebliche Umsetzung einzelner Maßnahmen durchgeführt. Es werden von den zu beauftragenden Gutachtern bzw. Fachdienststellen Anhaltswerte und Durchschnittskosten benannt, soweit diese für die Errechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses notwendig sind. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird in Anlehnung an das derzeit zur Novellierung anstehende Verfahren umgesetzt, welches auch Investitionsvorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter 1 grundsätzlich fördert.

Das Mobilitätsreferat wird den ÖV-Systemvergleich in Zusammenarbeit mit der SWM/ MVG, dem MVV und dem Landkreis Dachau beauftragen.

Der ÖV-Systemvergleich ist zudem Teil der Planfälle, welche im Kapitel 5 genauer beschrieben werden.

Die notwendigen Mittel in Höhe von € 150.000 wurden bereits im Umsetzungsbeschluss Eckdatenbeschluss vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03326) genehmigt.

Das Mobilitätsreferat wird ferner beauftragt, mit dem Landkreis Dachau eine entsprechende Planungsvereinbarung abzuschließen, um diese Untersuchungen durchzuführen. Die Untersuchung soll im dritten Quartal 2022 ausgeschrieben werden. Die Bearbeitungszeit wird mit ca. 1 Jahr veranschlagt.

### 3.3.2. Tram München Moosach – Dachau

Parallel zu den Untersuchungen des ÖV-Systemvergleichs für den Korridor Dachau-Feldmoching soll für die Trambahnverbindung zwischen Dachau und Moosach eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden.

Der Landkreis Dachau ist mit der Bitte an die Landeshauptstadt München herangetreten, eine Tramverlängerung nach Dachau zu untersuchen.

Damit soll eine Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen Dachau, Karlsfeld und dem Münchner Norden umgesetzt werden. Auf Initiative des Landkreises haben die SWM bereits 2020 eine Potentialanalyse durchgeführt, die ein ausreichendes Fahrgastpotenzial für die Realisierung einer Tram nach Moosach darstellt.

In der Stadt Dachau finden derzeit Überlegungen zur Neuplanung des Bahnhofsumfeldes statt (u.a. Verlegung Busbahnhof). In diesem Zusammenhang ist es für den dortigen

ÖPNV-Aufgabenträger (Landkreis) und die Stadt Dachau von großem Interesse, auch die verkehrstechnische Einbindung einer Trambahn zu prüfen. Hinzu kommen siedlungsplanerische Überlegungen im Bereich der Rothschaige im möglichen südlichen Zulauf einer Trambahn zum Bf. Dachau. Auch hier könnte eine mögliche Trassenführung einer Trambahn in der Bauleitplanung zumindest offengehalten werden, um spätere Optionen nicht zu verbauen.

Das Mobilitätsreferat schlägt vor, eine Verkehrswertabschätzung in Anlehnung an das novellierte Verfahren zur standardisierten Bewertung durchzuführen, um eine verkehrliche Vorzugstrasse auszuarbeiten.

Ausgehend von einer verkehrlichen Vorzugstrasse wird für die Strecke eine verkehrstechnische Machbarkeitsstudie erstellt, die auch einer späteren Bauleitplanung zugrunde gelegt werden können.

Diese Untersuchung korrespondiert mit der Freihaltung der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße entsprechend des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates „Ausbau der Bahnüberführung Dachauer Straße mit Offenhaltung der Durchfahrt für eine Tram“ vom 24.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01448), die die Grundlage für diese Tramtrasse darstellt.

Im Gegensatz zu der Trassenuntersuchung des großräumigen ÖV-Systemvergleiches in Kapitel 3.3.1 ist hier der Ausgangspunkt die bestehende Tramstrecke in Moosach. Die Machbarkeitsstudie zur Tram Moosach – Dachau wird federführend durch das Mobilitätsreferat und den Landkreis Dachau beauftragt und in Abstimmung mit der SWM/MVG bearbeitet.

Der Landkreis Dachau hat bereits im November 2020 zur Finanzierung der Machbarkeitsstudie der Tram nach Moosach € 200.000 zur Verfügung gestellt. Das Mobilitätsreferat stellt Mittel in Höhe von 200.000€ (mit Beschluss Umsetzung Eckdatenbeschluss vom 19.01.22, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03326) bereit, so dass für die Untersuchung in Summe € 400.000 bereitstehen.

Die Untersuchung soll 2022 ausgeschrieben werden. Die Bearbeitungszeit wird mit ca. 1 Jahr veranschlagt.

#### **4. Sachstand aktueller Maßnahmen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und weitere Planungen (Schwerpunkt MIV)**

##### **4.1. Trassierungsuntersuchung Tunnel Schleißheimer Straße**

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 22.10.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09317) wurde die Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die Bundesautobahn A 99 in Tunnellage ab Rathenaustraße in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen. Anschließend hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auftragsgemäß in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt und der Autobahndirektion Südbayern die Voraussetzungen für die Einleitung einer Vorplanung erarbeitet. Die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie wurden durch das

Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammengefasst und dem Baureferat zur weiteren Bearbeitung übergeben. Das Baureferat hat daraufhin die Vorplanung eingeleitet und die planungsrechtlich notwendige Alternativenuntersuchung der Trassenvarianten durchführen lassen. Am 02.07.2019 erfolgte dazu ein ausführlicher Sachstandsbericht und Information zum weiteren Vorgehen im Bauausschuss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14928).

Sechs Jahre nach dem Ursprungsbeschluss von 2014 hat die Vollversammlung des Stadtrates mit Beschluss vom 22.07.2020 zum Haushalt 2021 Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) unter Ziffer 8 des Antrags festgelegt, die Planungen für die Tunnel an der Landshuter Allee, der Tegernseer Landstraße und der Schleißheimer Straße einzustellen, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind und die daraus resultierenden Ergebnisse vorgestellt wurden.

Die Ergebnisse zum Tunnel Schleißheimer Straße werden im Folgenden zusammengefasst und sind in Anlage 10 detailliert ausgearbeitet zu finden:

Ein Grundproblem bei einer Verlängerung der Schleißheimer Straße nach Norden an die A99 liegt in dem Eingriff in das FFH Gebiet DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“. Die im Auftrag des Baureferats durchgeführte Alternativenuntersuchung hat ergeben, dass eine Tunnelführung in unmittelbarer Verlängerung der Schleißheimer Straße nach Norden durch das FFH-Gebiet nach Maßgabe der geltenden naturschutzrechtlichen Bestimmungen voraussichtlich nicht genehmigungsfähig ist, da es andere Lösungen gibt, die die verkehrlichen Ziele ebenfalls erreichen, aber keinen Eingriff in das FFH-Gebiet erfordern. So scheiden die Varianten A1, A2 und A3 (siehe unten Abb. 1) aufgrund der erforderlichen erheblichen Eingriffe in das FFH-Gebiet aus. Die Variante A0 ist mit starken Belastungen für die Anwohner\*innen an der Neuherbergstraße verbunden. Bei den Variante A6 und A7 ist der verkehrliche Nutzen im Verhältnis zu den Kosten deutlich zu gering und die Variante A5 sollte aufgrund der erforderlichen Eingriffe in wertvolle Grünstrukturen nicht weiter verfolgt werden.

Die Vorzugslösung der Alternativenuntersuchung ist daher eine Tunnelführung durch das Hasenberg mit Anbindung an das Autobahndreieck Feldmoching (A4 „Tunnel Hasenberg“). Diese Alternative weist die geringsten Beeinträchtigungen auf und schneidet in der Gesamtbewertung über alle Bewertungskriterien hinweg am besten ab.

Es würde sich hierbei um einen neuen Straßentunnel entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße bis ca. 300 m nördlich des U-Bahnhofs Dülferstraße handeln.

Anschließend würde der Tunnel westlich parallel zur Aschenbrennerstraße bis zur Kleingartenanlage mit anschließendem Richtungswechsel zum Autobahndreieck Feldmoching (BAB A 99 / BAB A 92) verlaufen. Eine Anbindung an die BAB A 99 und BAB A 92 über den Anschluss an das Autobahndreieck wäre vorgesehen.

Diese Variante A4 ist die einzige Variante, bei der die Eingriffe vertretbar wären und bei der der verkehrliche Nutzen gegeben ist, so dass die Planungsziele für den MIV – die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Münchner Norden zu verbessern und den Ortskern von Feldmoching zu entlasten – erreicht würden.

Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick über die untersuchten Alternativen. Die Vorzugsvariante A4 „Tunnel Hasenberg“ ist grün dargestellt.

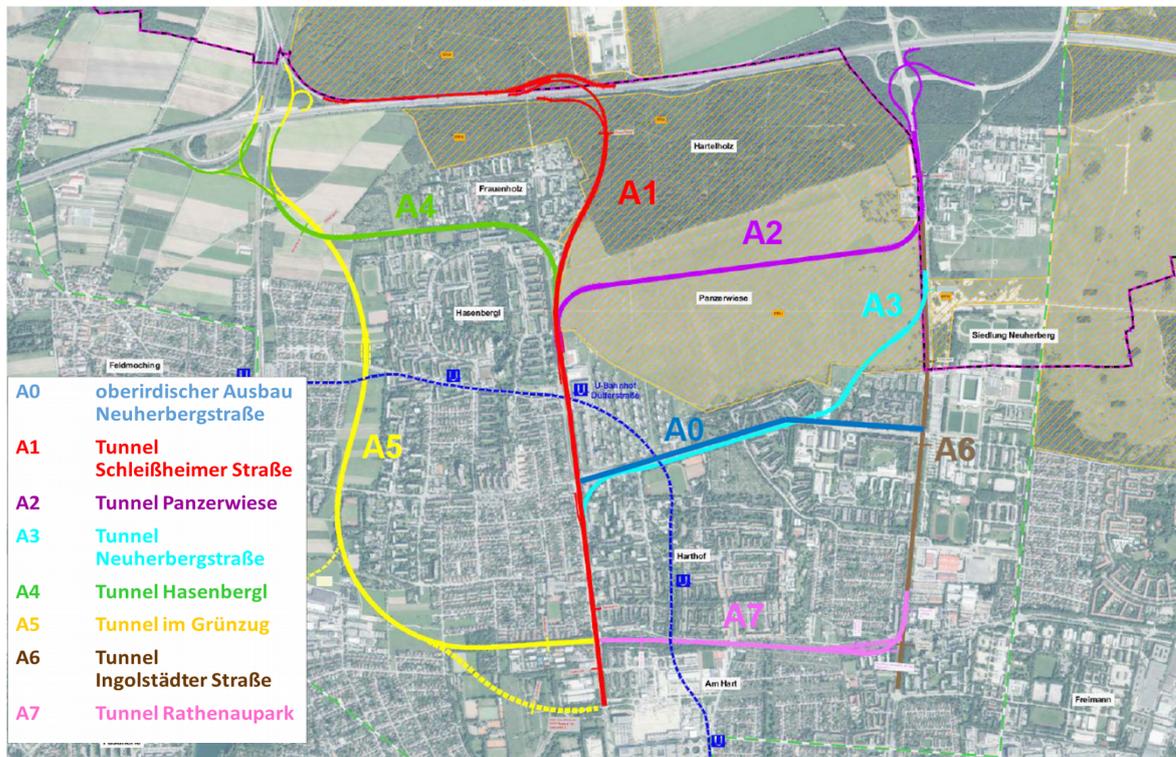


Abbildung 1: Varianten einer Autobahnanbindung

Quelle: Baureferat

Bislang hat sich die Diskussion in erster Linie auf den Nutzen für die Gewerbegebiete im Münchner Norden fokussiert. Die Alternativenuntersuchung in Verbindung mit ersten Ergebnissen der Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg durch das Mobilitätsreferat zeigen, dass der wesentliche Nutzen einer solchen Autobahnanbindung an das Autobahndreieck Feldmoching eine Entlastung des Straßennetzes in Feldmoching wäre.

Im Rahmen von vorbereitenden Untersuchungen für eine SEM im Bereich Feldmoching-Ludwigsfeld wird derzeit das Siedlungspotenzial an diesem Standort geprüft. Obwohl diese Siedlungsentwicklung unter den Zielsetzungen einer klimafreundlichen und stadtvträglichen Mobilität erfolgen soll, werden künftige Siedlungsgebiete dennoch an das Straßennetz anzuschließen sein, da trotz der angestrebten Reduktion des MIV weiterhin die Straßeninfrastruktur benötigt wird, nicht zuletzt für die Ver- und Entsorgung oder Rettungsfahrzeuge.

Eine Tunnellösung würde daher an Bedeutung gewinnen, wenn zusätzlich zu einer Alternative zur bestehenden Durchfahrt der Ortskerne durch den Tunnel neue Siedlungsgebiete an den Tunnel Hasenberg angegeschlossen werden könnten. Um den Nutzen des Tunnels inklusive einer verkehrlichen Erschließung möglicher neuer Siedlungsgebiete abschätzen zu können, ist es wichtig, neben der grundsätzlichen Machbarkeit des Tunnels eine zusätzliche Anbindung in Richtung Feldmoching im Bereich des Autobahndreieckes im Hinblick auf die bauliche Machbarkeit und die verkehrlichen Auswirkungen zu

betrachten. Im Rahmen einer solchen Untersuchung würde also aufgezeigt werden, wie genau eine weitere Anbindung baulich umgesetzt werden könnte und welche verkehrlichen Auswirkungen eine weitere Anbindung sowohl in den neuen als auch in den bestehenden Siedlungsgebieten Feldmochings aber auch im Tunnel und am südlichen Tunnelportal und dem weiterführenden Hauptstraßennetz hätten.

Zusammengefasst empfiehlt das Mobilitätsreferat auf Basis der Ergebnisse der Alternativenuntersuchung des Baureferates, die Planungen zu einer Verlängerung der Schleißheimer Straße durch das FFH-Gebiet an die A99 mit Halbanschluss nach Westen einzustellen.

Entgegen dem Beschluss vom 22.07.2020 ist es aus Sicht des Mobilitätsreferates aber sinnvoll, eine ergänzende Straßenanbindung der Gewerbegebiete im Münchner Norden über den Tunnel HasenbergI an das Autobahndreieck Feldmoching weiter verkehrlich zu untersuchen. Der Frage über die verkehrlichen Auswirkungen einer Anbindung potenzieller Siedlungsgebiete in Feldmoching an den Tunnel HasenbergI, also wo es welche Entlastungen und wo es welche Belastungen gibt, kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.

Das Mobilitätsreferat wird daher beauftragt, die genannten Untersuchungen mit der Vorzugsvariante A4 umzusetzen und im Zuge der weiteren Untersuchungen (s. Kapitel 5) als Planfall zu betrachten.

Die notwendigen Mittel in Höhe von € 80.000 wurden bereits im Umsetzungsbeschluss Eckdatenbeschluss vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03326) genehmigt.

#### **4.2. Sachstand Sanierung/ Ausbau Allacher Tunnel – P+R-Anlage Karlsfeld**

Ab dem Jahr 2025 soll der Allacher Tunnel saniert werden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Sanierung des Allacher Tunnels an der A99 hat das Mobilitätsreferat u.a. folgende Stellungnahme abgegeben:

„Für die mit ca. acht Jahren angegebene Bauzeit, und den damit verbundenen (Teil-)Sperrungen des Tunnels werden erhebliche Verkehrsverlagerungen auf das städtische Hauptstraßennetz prognostiziert.

Größere bauzeitliche Verkehrsverlagerungen auf das städtische Netz lehnt das Mobilitätsreferat ab. Die Autobahn GmbH wird aufgefordert, in Abstimmung mit der LHM ein bauzeitliches Verkehrs- und Anwohnerschutzkonzept zu entwickeln.“

Die Autobahn GmbH ist derzeit dabei, unter enger Beteiligung der Kommunen, des Freistaats Bayern und von im Münchner Norden ansässigen Firmen ein solches Konzept zu entwickeln. Im Rahmen eines ersten Workshops wurde empfohlen, mittel- bis langfristig vorgesehene Infrastruktur, wie z.B. den Pendelbetrieb auf dem DB-Nordring zwischen Karlsfeld und BMW FIZ (Inbetriebnahme angestrebt bis 2026), zu beschleunigen bzw. zu erweitern, z.B. mit der ohnehin empfohlenen Verlängerung zum Euro-Industriepark oder provisorischen P+R Plätzen auf der S2. Diese Maßnahmen könnten durch die Restriktionen im Straßennetz mit der Sanierung des Allacher Tunnels eine verstärkte Nachfrage erfahren, welche sich nach Abschluss der Sanierung möglicherweise erhält. Zudem

bestünde dann bereits die Infrastruktur.

Aus Sicht des Mobilitätsreferats sollten diese Bemühungen unter der Federführung des Freistaates Bayern und der Autobahn GmbH intensiviert werden. Die Kommunen und die Unternehmen im Münchner Norden sind dabei eng einzubinden.

Von Seiten der Kommunen kann dies z.B. mit dem Ausbau der P+R Anlagen unterstützt werden. Für München kommt dabei der P+R Anlage Karlsfeld besondere Bedeutung zu.

Die P+R-Anlage Karlsfeld besteht seit 1998 und wird von der P+R Park & Ride GmbH betrieben. Eigentümerin der Fläche ist die DB AG. Der Anlagenteil P+R Karlsfeld West wurde ursprünglich als provisorischer Parkplatz eingerichtet. Die Anlage West weist seit geraumer Zeit eine sehr hohe Nachfrage auf und ist häufig überlastet. Ein MVV-Bedarfs-gutachten attestiert den Bedarf für eine Verdoppelung der Stellplatzkapazität auf insgesamt 400 Stellplätze.

Im Gremium der Lenkungsgruppe zur Verwendung von Stellplatzablösemitteln wurde deshalb auf Empfehlung der Verkehrsplanung 2017 beschlossen, eine Erweiterung der Anlage West mit einem Parkhaus mit ca. 300 Pkw-Stellplätzen voranzutreiben. Dadurch könnte zusammen mit der P+R-Anlage auf der Ostseite mit 105 Stellplätzen die prognostizierte Nachfrage gedeckt werden.

Voraussetzung für die Refinanzierung eines solchen Projekts aus Stellplatzablösemitteln ist jedoch, dass der Betrieb der P+R-Anlage mindestens für die Bindungsdauer von 25 Jahren rechtlich gesichert ist. Hierfür empfiehlt sich, u.a. auch aus steuerlichen Gründen, der Erwerb der Grundstücksfläche zur dinglichen Sicherung, wie auch bei anderen Flächen von Parkierungseinrichtungen praktiziert.

Durch das Kreisverwaltungsreferat wurde folglich im November 2019 ein Erwerbsauftrag an das Kommunalreferat (KR) gerichtet. Wie das KR jedoch mitteilt, war die Deutsche Bahn nicht gewillt, das Grundstück für den Bau eines P+R-Parkhauses an die LHM zu verkaufen. Aus diesem Grund war bisher leider keine Anlagenerweiterung möglich.

Anfang 2022 ist es jedoch gelungen, den Gesprächsfaden wieder aufzugreifen. Seitens DB Immobilien wurde Gesprächsbereitschaft hinsichtlich eines Flächenverkaufs an die LHM signalisiert, woraufhin das KR die Erwerbsanfrage an die Deutsche Bahn erneuert hat. In den nächsten Schritten müssen für einen etwaigen Verkauf die Zustimmung des bahninternen Eigentümers DB Station & Service eingeholt und eine Entbehrlichkeitsprüfung durchgeführt werden. Sobald sich ein positiver Verhandlungsverlauf abzeichnet, kann eine Beschlussvorlage zum Grundstückskauf sowie zur Erstellung des P+R-Parkhauses erstellt und zur Abstimmung in den Stadtrat eingebracht werden

#### **4.3. Verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs**

Aufgrund der heute schon angespannten Situation auf den Straßen in Verbindung mit dem zu erwartenden Wachstum und der Notwendigkeit, durch die temporäre Teilspernung des Allacher Tunnels zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, ist es dringend erforderlich, den Verkehr vom Kfz auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Die stadtweite

Zielgröße, welche in der Mobilitätsstrategie 2035 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507, VB vom 15.06.2021) mit dem vom Stadtrat bereits 2017 übernommenen Ziel des Bürgerbegehrens „Saubere Luft“ festgelegt wurde, wonach bis 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen, wird auch für den Münchner Norden angestrebt. Klassischerweise wird dies mit Hilfe von Push- und Pull-Maßnahmen erreicht. Zu den Pull-Maßnahmen zählen im Wesentlichen der Ausbau alternativer Mobilitätsangebote, wie der Ausbau der Angebote im ÖPNV und im Rad- und Fußverkehr, ergänzende Angebote der geteilten Mobilität (Shared Mobility) aber auch der Ausbau der Schnittstellen und hier insbesondere der P+R-Anlagen. Zu den klassischen Push-Maßnahmen gehören Maßnahmen, welche Verkehrsteilnehmer\*innen vom MIV zu anderen Mobilitätsangeboten bringen, wie beispielsweise eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder perspektivisch ggf. auch eine Bepreisung des fließenden Verkehrs in Form einer Straßenbenutzungsgebühr. Den Verkehrsmittelwechsel unterstützende Maßnahmen sind darüber hinaus beratende Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements, welche im Stadtratsbeschlusses „Mobilitätsstrategie Vergabeermächtigungen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05777) vom 16.03.2022 beauftragt wurden.

Um auch im Münchner Norden die Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 zu erreichen, soll im Rahmen einer Untersuchung geprüft werden, wie sich diese umsetzen lassen. Als Ergebnis soll ein Maßnahmenkatalog zur Verfügung stehen, welcher effektive Maßnahmen speziell für den Münchner Norden empfiehlt.

Das Mobilitätsreferat wird diese Untersuchungen beauftragen – eine Genehmigung der Mittel im Eckdatenverfahren zum Haushalt 2023 vorausgesetzt – und mit Hilfe des daraus entstandenen Maßnahmenkatalogs Maßnahmen erarbeiten und umsetzen. Für die Erstellung des Maßnahmenkatalogs und die Untersuchung der darin empfohlenen, verkehrslenkenden Maßnahmen wird dem Stadtrat 2022 das Leistungsbild vorgestellt.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zu verkehrslenkenden Maßnahmen werden in den Planfällen eingebaut (siehe Kapitel 5).

Für diese Untersuchung werden 100.000 € veranschlagt, die im Eckdatenbeschluss angemeldet werden.

## **5. Vergleich der Untersuchungen (Planfälle)**

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Münchner Norden werden Maßnahmen vorangetrieben, die in ihrem Zusammenwirken mittel- und langfristig eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs ermöglichen sollen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Landeshauptstadt sowohl in finanzieller Hinsicht als auch bei der Zuständigkeit (z.B. Schienenverkehr) Grenzen gesetzt sind.

Auf Grundlage der oben genannten Ausführungen wird das Mobilitätsreferat beauftragt, einen ÖV-Systemvergleich im Korridor Feldmoching – Dachau (siehe Kapitel 3.3.1.) und

für die daraus empfohlenen Maßnahmen in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG Machbarkeitsstudien sowie eine Verkehrsuntersuchung zur MIV-Anbindung möglicher Siedlungsflächen im Untersuchungsgebiet Feldmoching-Ludwigsfeld über den Tunnel HasenbergI an die Gewerbegebiete im Münchner Norden und an die A99 (siehe Kapitel 4.1.) durchzuführen.

Außerdem sollen die Ergebnisse der Untersuchung, wie und welche Maßnahmen sich zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 im Münchner Norden umsetzen lassen, die Projekte für den München Norden unterstützen (siehe Kapitel 4.3.). Die empfohlenen Maßnahmen werden im Anschluss ausgearbeitet und umgesetzt.

Die Ergebnisse der genannten Untersuchungen werden anschließend in Planfällen miteinander verknüpft. Mit dieser Bündelung der Verkehrsformen in zwei Planfällen kann verdeutlicht werden, mit welchen Kosten für die jeweilige/n Maßnahme/n zur Erfüllung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 aber auch der verkehrlichen Erreichbarkeit und einer Verkehrsberuhigung des Münchner Nordens zu rechnen ist. Zudem kann die Wirkung der Maßnahmen im Zusammenspiel besser abgeschätzt werden. Das Mobilitätsreferat rechnet aktuell damit, dass beide Planfälle für unterschiedliche Verkehrsformen umgesetzt werden.

Aus fachlicher Sicht des Mobilitätsreferates ist die Vertiefung der beiden Planfälle zum jetzigen Zeitpunkt unverzichtbar. So hat z.B. die bisherige Planung zum Tunnel Schleißheimer Straße sehr deutlich gezeigt, dass bei Konkretisierung von Planungen aus unterschiedlichsten Gründen (hier Naturschutzrecht/Umweltverträglichkeit, aber auch Kostenargumente, Umweltfolgekosten, Änderungen im Mobilitätsverhalten, Änderungen der Rahmenbedingungen) ein Planungsstopp immer in Betracht gezogen werden muss. Daher muss in dieser noch frühen Planungsphase weiter in Planfällen gedacht werden, diese vertieft untersucht und die finale Entscheidung zu einem späteren Zeitpunkt auf Basis dieser Erkenntnisse getroffen werden. Das Mobilitätsreferat rät entsprechend von einer Festlegung auf nur einen Planfall zum aktuellen Zeitpunkt ab.

#### **Planfall 1: Schwerpunkt ÖV**

Die Ergebnisse des ÖV-Systemvergleichs sowie die Untersuchung zu einer Trambahnführung Moosach – Dachau werden mit weiteren und für den Münchner Norden effektiven Maßnahmen aus den Ergebnissen der verkehrslenkenden Untersuchungen ergänzt, um die nachhaltige Erreichbarkeit als auch eine Verkehrsberuhigung des Münchner Nordens zu unterstützen.

#### **Planfall 2: Schwerpunkt MIV**

Die Ergebnisse der Untersuchung für eine Autobahnanbindung der Schleißheimer Straße via Tunnel „HasenbergI“ inklusive einer verkehrlichen Erschließung möglicher neuer Siedlungsgebiete werden auf die verkehrliche Erreichbarkeit und eine Verkehrsentlastung des Münchner Nordens überprüft.

Notwendige Mittel in Höhe von € 230.000 wurden bereits im Umsetzungsbeschluss Eckdatenbeschluss vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03326) genehmigt. Weitere notwendige Mittel in Höhe von veranschlagten € 100.000 werden im Eckdatenbeschluss angemeldet.

Die zu beauftragenden Machbarkeitsstudien, die zur Umsetzung empfohlenen verkehrslenkenden Untersuchungen und die Ergebnisse der Planfälle werden dem Stadtrat voraussichtlich Anfang 2024 vorgestellt.

## **6. Anträge und Empfehlungen**

**Entlastung für den Münchner Norden jetzt! U26 und U9 parallel planen**  
**Die Mitglieder des Stadtrats Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herr StR Sebastian Schall, Herr StR Richard Quaas, Frau StRin Heike Kanz haben am 11.02.2020 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 06724 (Anlage 1) gestellt.**

Die Antragsteller fordern, die Planungen zur U26 und zur U9 parallel voranzutreiben.

Stellungnahme des Mobilitätsreferates in Abstimmung mit den Stadtwerke München GmbH:

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 2213, Ziffer 2) wurden die U-Bahn-Planungen in der Landeshauptstadt München wie folgt priorisiert:

Priorität A (U-Bahn-Entlastungsspanne U9, Verlängerung der U5-West von Pasing nach Freiam, Ertüchtigung der innerstädtischen U-Bahnhöfe)

Priorität B (Verlängerung der U4-Ost, U-Bahn-Verbindungsspanne U26)

Mit Stadtratsbeschluss der Vollversammlung vom 23.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 5457, Ziffer 6) wurde die Stadtwerke München GmbH ermächtigt, im Namen und im Auftrag der Landeshauptstadt München die Vorplanung für die Gesamtstrecke der U9 inkl. der zusätzlichen Verbindungsstrecke Hauptbahnhof - Theresienstraße mit Unterstützung durch das Baureferat durchzuführen und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten. Die Vorstellung der Ergebnisse erfolgt voraussichtlich im Jahr 2024/2025.

Die Linie „U26“, die auf der Neubaustrecke zwischen Kieferngarten und Am Hart verkehren soll, kann im heutigen U-Bahn-Netz südlich des U-Bahnhofs Am Hart nicht verkehrlich sinnvoll betrieben werden, da im Bereich des Hauptbahnhofs nicht genügend Trassenlagen zur Verfügung stehen und die bestehenden Bahnsteige und Treppenanlagen am U-Bahnhof Hauptbahnhof der U1/U2/U7 keine zusätzlichen Fahrgäste von anderen Strecken verkraften.

Die Fahrgäste der U26 haben hauptsächlich die Innenstadt bzw. den Hauptbahnhof als Ziel. Würde die U26 direkt nach der Einbindung auf die Bestandsstrecke der U2 südlich „Am Hart“ enden und den Hauptbahnhof nicht anfahren, müssten alle Nutzer der U26 in die U2 umsteigen, die selbst bereits ausgelastet ist.

Die U26 kann somit erst sinnvoll betrieben werden, wenn im Rahmen der U9 Entlastungsspanne der bauliche Anschluss im Bereich des U-Bahnhofs Theresienstraße an den neuen U-Bahnhof der U9 am Hauptbahnhof realisiert wurde.

Gemäß der o.g. Priorisierung der U-Bahnvorhaben, sowie aufgrund der aktuell begrenzten Personalkapazitäten bei dem für U-Bahnplanung zuständigen Baureferat, werden zunächst die Planungen zur U9 und der zusätzlichen Verbindungsstrecke Hauptbahnhof - Theresienstraße vorangetrieben.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06724 der Stadträte Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herr StR Sebastian Schall, Herr StR Richard Quaas, Frau StRin Heike Kanz vom 11.02.2020 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

**Die Pendler-Tram Nord - Baustein 3 zum Ausbau des Trambahnnetzes  
Die Stadtratsfraktion DIE LINKE hat am 11.02.2020 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 06737 von der (Anlage 2) gestellt.**

Die Stadtratsfraktion DIE LINKE fordert, die Abschnitte Kieferngarten/Freimann über Am Hart, Kreuzung des Petuelrings durch die Schleißheimer Straße, Nordbad, Stiglmaierplatz, Paul-Heyse-Unterführung und Goetheplatz nach Au/Giesing (Silberhornstraße) in den Prüfkatalog für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans aufzunehmen und im Rahmen von Machbarkeitsstudien zu untersuchen.

Stellungnahme des Mobilitätsreferates:

Diese Abschnitte sind wie vom Antragsteller gefordert, im Zielnetz des Nahverkehrsplans enthalten. Das Zielnetz wurde vom Stadtrat im Rahmen des Beschlusses Zwischenbericht Nahverkehrsplan am 03.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) beschlossen

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06737 der Stadtratsfraktion die LINKE vom 11.02.2019 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Verkehrskonzept – Schleißheimer Straße  
Die Stadtratsfraktion der SPD / Volt und die Stadtratsfraktion der Grünen – Rosa Liste haben am 17.07.2020 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 00262 (Anlage 3) gestellt.**

Die Antragsteller fordern, als Alternative zur Tunnelplanung Schleißheimer Straße mit Anschluss an die A99 ein Verkehrskonzept zu erstellen für den betroffenen Bereich, in dem vorgestellt wird, welche alternativen Maßnahmen möglich wären, um das Straßennetz zu entlasten. Dabei sollen insbesondere folgende Bausteine berücksichtigt werden, die auch schrittweise umgesetzt werden können:

- Prüfung und Darstellung sämtlicher aktueller Planungen für den öffentlichen Nahverkehr – u.a. der S-Bahn Nordring, die U26, Express-Buslinien und Seilbahn. Dabei soll auch dargestellt werden, welche Projekte schnell realisiert werden können.
- Prüfung aller Maßnahmen des Parkraummanagements und neue Konzepte für Park&Ride-Anlagen.

Die örtlichen Bezirksausschüsse sollen in die Planungen einbezogen werden.

Stellungnahme des Mobilitätsreferates:

Das Verkehrskonzept Münchner Norden setzt sich aus vielen Bausteinen zusammen, von

denen jeder einzelne zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs beiträgt. Dabei gibt es keine „entweder-oder-Szenarien“. Fällt ein Baustein weg, schwächt sich die Gesamtwirkung ab.

Die finale Entscheidung über eine Autobahnanbindung ist zum jetzigen Zeitpunkt ohne Kenntnisse über die Möglichkeiten und Auswirkungen einer Anbindung der Siedlungsgebiete im Umgriff der vorbereitenden Untersuchungen für eine SEM im Bereich Feldmoching-Ludwigsfeld nicht sinnvoll und sollte erst nach Abschluss der entsprechenden Untersuchungen gefällt werden. Wie in Kapitel 5 dargestellt, sollen die Auswirkungen einer Umsetzung der Autobahnanbindung bzw. eines Verzichtes darauf im Zusammenhang mit anderen möglichen Maßnahmen betrachtet werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00262 von der SPD / Volt – Fraktion und der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 17.07.2020 kann daher nur nach Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen werden.

#### **Öffentlicher Nahverkehr Feldmoching**

**Die Mitglieder des Stadtrats Herr StR Alexander Reissl, Herr StR Leo Agerer, Frau StRin Heike Kanz haben am 09.03.2021 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 01152 (Anlage 4) gestellt.**

Die Antragsteller fordern, in Feldmoching und den neuen Siedlungsgebieten attraktive Angebote im Öffentlichen Nahverkehr zu entwickeln. Konkret genannt werden die Vorschläge einer Verlängerung der U1 nach Norden bis Fasanerie Nord, eine Verlängerung der U2 nach Westen, ggf. bis nach Karlsfeld und zu den Fabriken in Ludwigsfeld, eine Straßen- oder Stadt-Umland-Bahn im Raum Dachau/ Karlsfeld/ Feldmoching/ Moosach und eine Verlängerung der U26 bis zum sogenannten Lerchenauer Feld.

Stellungnahme des Mobilitätsreferates:

Die Einschätzung, dass die Schaffung einer attraktiven ÖV-Verbindung in Feldmoching, insbesondere zur Erschließung des neuen Siedlungsgebiete notwendig ist, wird seitens des Mobilitätsreferates uneingeschränkt geteilt. Dem wird Rechnung getragen durch den vorgeschlagenen ÖV-Systemvergleich im Raum Feldmoching – Dachau. Im Rahmen dieses ÖV-Systemvergleichs werden die hier vorgeschlagenen Maßnahmen untersucht und bewertet. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden anschließend dem Stadtrat vorgestellt. Außerdem werden die Vorschläge auch in der Verkehrsuntersuchung zur Erschließung der Siedlungsgebiete Feldmoching-Ludwigsfeld betrachtet.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01152 der Stadträte Herr StR Alexander Reissl, Herr StR Leo Agerer, Frau StRin Heike Kanz vom 09.03.2021 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Klimanotstand, Demokratie und Verkehrswende ernst nehmen – BMW-Autobahn nicht auf die Schnelle durchdrücken**

Die Stadtratsfraktion ÖDP/München-Liste hat am 01.06.2022 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 02809 (Anlage 5) gestellt.

Die Antragsteller fordern, die gegenständliche Beschlussvorlage erst dann dem Stadtrat vorzulegen, wenn den betroffenen Bezirksausschüssen mindestens die geregelten Anhörungsfristen zugestanden wurden. Die Vorlage solle dem Stadtrat daher erst nach der Sommerpause 2022 vorgelegt werden.

Zudem soll dargestellt werden, wie viel Personal für die Vorbereitung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Autobahnanbindung bisher gebunden ist, wie lange die Planung bereits läuft und „warum eine frühzeitige bzw. rechtzeitige Einbindung der Bezirksausschüsse und der Öffentlichkeit nicht möglich oder nicht gewollt“ war.

Stellungnahme des Mobilitätsreferates:

Eine dringliche Behandlung der Vorlage ist geboten, um allen von den Untersuchungen und Planungen Betroffenen schnellstmöglich eine Information über den aktuellen Sachstand der Untersuchungen und das weitere Vorgehen geben zu können. Zudem ist die hier dargestellte Grundsatzentscheidung essentiell, um die weiteren Schritte schnell einleiten zu können.

Das Mobilitätsreferat ist stets bemüht, den betroffenen Bezirksausschüssen die notwendige und vorgesehene Zeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu gewähren. Leider war dies in diesem Fall aufgrund der vorstehenden Gründe nicht möglich. Im weiteren Prozess werden die Bezirksausschüsse eng und mit ausreichend Zeit eingebunden werden.

Die ersten Planungen für einen neuen Autobahnanschluss datieren aus dem Jahr 2011, siehe hierzu auch die entsprechenden Ausführungen im Beschluss der Vollversammlung vom 01.06.2011 (Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 06484). Seitdem wurden in den betroffenen Referaten je nach Planungsfortschritt unterschiedliche Personalkapazitäten für die Planung bereitgestellt. Eine exakte Bezifferung der Personenzahlen kann daher nicht erfolgen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02809 der Stadtratsfraktion ÖDP/München-Liste vom 01.06.2022 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

**Unterstützung des Antrags des BA 3 zur Priorisierung der „U29-Spange“ im Zuge des U-Bahn-Projekts „U9“**

**Der Bezirksausschuss des 11. Stadtbezirkes Milbertshofen-Am Hart hat am 18.12.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 07295 (Anlage 6) gestellt.**

Der Antragsteller fordert, den Antrag B 07295 des 3. Stadtbezirks Maxvorstadt vom 20.10.2019 zu unterstützen und den als „U29“ bezeichneten Streckenabschnitt Hauptbahnhof (neu) - Theresienstraße im U-Bahn-Projekt „U9“ vorrangig zu realisieren.

Stellungnahme des Mobilitätsreferates:

siehe Stellungnahme zu Antrag Nr. A 06724

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 07295 des 11. Stadtbezirkes Milbertshofen-Am Hart vom 18.12.2019 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

**Wiederaufnahme der Planungen für die Tunnelanbindung Schleißheimer Straße / A99**

**Der Bezirksausschuss des 24 Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg hat am 09.03.2021 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 01917 (Anlage 7) gestellt.**

Der Antragsteller fordert die Wiederaufnahme der Planungen für die Tunnelanbindung Schleißheimer Straße / A99.

Stellungnahme des Mobilitätsreferates:

Das Mobilitätsreferat schlägt vor, eine Verkehrsuntersuchung zur Anbindung möglicher Siedlungsflächen im Untersuchungsgebiet Feldmoching-Ludwigsfeld über den Tunnel Hasenberg an die Gewerbegebiete im Münchner Norden und an die A99 durchzuführen. Auf Basis dieser Untersuchungsergebnisse kann dann darüber entschieden werden, ob die Tunnelplanungen weiterverfolgt werden sollen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 01917 des 24 Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg vom 09.03.2021 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Wiederaufnahme der Planungen für die Tunnelanbindung Schleißheimer Straße / A99**

**Der Bezirksausschuss des 11 Milbertshofen-Am Hart hat am 24.03.2021 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 01997 (Anlage 8) gestellt.**

Der Antragsteller fordert die Wiederaufnahme der Planungen für die Tunnelanbindung Schleißheimer Straße / A99.

Stellungnahme des Mobilitätsreferates:

siehe Stellungnahme zum Antrag B 01917

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 01997 des 11 Stadtbezirkes Milbertshofen-Am Hart vom 24.03.2021 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Verkehrskonzept für den Münchner Norden**

**Empfehlung Nr. 14-20 / E 02132 (Anlage 9) der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 11 Milbertshofen-Am Hart am 19.7.2018**

Der Antragsteller fordert den zügigen Ausbau des Straßennetzes und des ÖPNV auf der Knorrstraße, am Lieberweg, der Weyprechtstraße, der Sudetendeutschen Straße sowie der Ingolstädter Straße, der Schleißheimer Straße und der Neuherbergstraße. Das Verkehrskonzept zur Entlastung der Wohngebiete im Münchner Norden solle zügig umgesetzt werden.

Stellungnahme des Mobilitätsreferates:

Der Ausbau des ÖPNV wird im Münchner Norden vorangetrieben (siehe Kapitel 3.1) und soll auch weiter vorangetrieben werden (siehe Kapitel 3.2 Nutzung des DB Nordrings für

den Personenverkehr und Kapitel 3.3 Korridor München Feldmoching – Dachau). Der Lieberweg, die Weyprechtstraße und die Sudetendeutsche Straße sind Erschließungsstraßen. Ein Ausbau zur Steigerung der Leistungsfähigkeit wäre nicht zielführend, da dadurch zusätzlicher Verkehr in diese Straßenzüge geleitet würde. Auch die Neuherbergstraße hat zwar eine Sammelfunktion, verläuft aber durch Wohngebiete, so dass auch hier ein Ausbau zur Steigerung der Leistungsfähigkeit kritisch gesehen wird. Ein Ausbau der Knorrstraße ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich. Die Schleißheimer Straße soll punktuell ertüchtigt werden, beispielsweise am Knoten mit der Panzerbrücke der im Zuge der Umsetzung des Masterplans BMW FIZ bis 2024 ausgebaut werden soll. Auch eine Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A99 wird diskutiert. Bei der Ingolstädter Straße soll mit dem Knoten mit der Heidemannstraße eine bestehende Engstelle höhenfrei ausgebaut werden. Bei jeder Ertüchtigung ist allerdings zu bedenken, dass eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit immer auch mit einer Erhöhung der Verkehrsmenge einher geht. Es ist sinnvoll, punktuelle Engstellen zu beseitigen, ein großflächiger Ausbau des Straßennetzes ist allerdings weder möglich, da die Platzverhältnisse in der Regel sehr beengt sind, noch ist er zielführend, da er dem Ziel einer Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund zuwider läuft.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02132 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 11 Milbertshofen-Am Hart vom 19.7.2018 kann daher nur nach Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, der Stadtkämmerei, dem Referat für Klima und Umweltschutz, der SWM/MVG und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt.

Die Änderungsvorschläge des Baureferates, des Referates für Arbeit und Wirtschaft, des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und des Referates für Klima- und Umweltschutz wurden übernommen und sind zur Information als Anlagen beigefügt. Die Stadtkämmerei hat ohne Einwand mitgezeichnet, die entsprechende Stellungnahme ist ebenfalls in den Anlagen enthalten.

Die Stellungnahme der SWM/ MVG ist ebenfalls als Anlage beigefügt. Zu dieser Stellungnahme nimmt das Mobilitätsreferat folgendermaßen Stellung:

#### Zu 3.1 Planungen aus dem Nahverkehrsplan für den Münchner Norden

Die Überlegungen zu einem Shuttleverkehr zwischen der P+R-Anlage Fröttmaning und den Firmenstandorten im Münchner Norden stehen noch ganz am Anfang. Die Bedenken der Stadtwerke werden aufgenommen und finden im Planungsprozess Berücksichtigung.

#### Zu 3.3.1 ÖV-Systemvergleich Feldmoching-Dachau

Die Bedenken der Stadtwerke gegen ein Transportsystem Bögl werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Untersuchung berücksichtigt.

Dem Wunsch nach einer Einbindung der Stadtwerke in die Untersuchung kann entsprochen werden. Die Federführung bei diesem Projekt und damit auch die Entscheidung über Leistungsbild und Vergabe der Untersuchung liegen beim Mobilitätsreferat.

#### Zu 3.3.2 Tram München Moosach – Dachau

Die Beauftragung für diese Untersuchung ist bereits erfolgt, die Stadtwerke werden intensiv eingebunden.

#### Zu 4.1. Trassierungsuntersuchung Tunnel Schleißheimer Straße

Der Textbaustein wurde übernommen.

#### Zu 4.3. Verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs

Die Stadtwerke werden in die Untersuchung eingebunden.

#### Zu 5. Vergleich der Untersuchungen (Planfälle)

Auch bei dieser Untersuchung werden die Stadtwerke eingebunden.

### **7. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Um allen von den Untersuchungen und Planungen Betroffenen schnellstmöglich eine Information über den aktuellen Sachstand der Untersuchungen und das weitere Vorgehen geben zu können und um die weiteren Schritte schnell einleiten zu können, ist eine dringliche Behandlung der Beschlussvorlage geboten.

Da es sich um eine wichtige Beschlussfassung auch für die Gesamtstadt handelt, soll diese direkt in der Vollversammlung behandelt werden.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke , 10 - Moosach, 11 - Milbertshofen-Am Hart, 12 - Schwabing-Freimann und 24 - Feldmoching-Hasenberg wurden daher nur mit einer verkürzten Frist angehört. Die Stellungnahmen lagen zum Zeitpunkt des Drucks der Vorlage noch nicht vor und werden separat per Ergänzungsblatt zur Vollversammlung vorgelegt.

Im weiteren Prozess werden die Bezirksausschüsse eng und mit ausreichend Zeit eingebunden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement Herrn Stadtrat Hammer ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG, dem MVV, dem Landkreis Dachau, den Gemeinden Dachau und Karlsfeld, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Klima und Umweltschutz und dem Baureferat, die Ergebnisse der in den Antragsziffern Nr. 2, 3 und 4 enthaltenen Beauftragungen dem Stadtrat im Jahr 2024 vorzustellen. Dies bezieht sich auf die Machbarkeitsstudien zum ÖPNV-Ausbau, eine Weiterverfolgung der Tunnelvariante A4 „Tunnel Hasenberg!“ und die Untersuchung verkehrslenkender Maßnahmen inklusive der Ausarbeitung von zwei Planfällen. Auf Basis des aufgezeigten Vergleiches der Planungsoptionen ist durch den Stadtrat eine finale Entscheidung zum weiteren Vorgehen zu treffen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG, dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Klima und Umweltschutz, dem Landkreis Dachau, und dem MVV einen ÖV-Systemvergleich für eine ÖV-Anbindung in dem Korridor zwischen Dachau und dem Untersuchungsgebiet Feldmoching-Ludwigsfeld durchzuführen.

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die SWM/MVG und das Baureferat werden gebeten, im Eckdatenbeschluss 2023 für das Haushaltsjahr 2024 vorbehaltlich Mittel und Ressourcen für vertiefende Planungen anzumelden, um eine unmittelbare Fortsetzung der Planung nach der Stadtratsentscheidung im Jahr 2024 gewährleisten zu können.

3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Klima und Umweltschutz und dem Baureferat die bisherigen Untersuchungen des Autobahnanschlusses dahingehend zu ergänzen, dass ein Anschluss möglicher Siedlungsflächen, die sich aus den vorbereitenden Untersuchungen für eine SEM im Bereich Feldmoching-Ludwigsfeld ergeben, berücksichtigt werden. Zugrunde zu legen ist dabei die Vorzugsvariante Tunnel Hasenberg!. Die weiteren Varianten einer Autobahn-Anbindung werden nicht weiter verfolgt.

Das Baureferat wird beauftragt, im Eckdatenbeschluss 2023 für das Haushaltsjahr 2024 vorbehaltlich Mittel und Ressourcen für vertiefende Planungen zur Tunnelvariante A4 „Tunnel Hasenberg!“ anzumelden, um eine unmittelbare Fortsetzung der Planung nach der Stadtratsentscheidung in 2024 gewährleisten zu können.

4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Referaten und der SWM/MVG, mit Hilfe einer Untersuchung verkehrslenkende Maßnahmen zu identifizieren, mit welchen die Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 im Münchner Norden erreicht werden können.

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, das konkrete Leistungsbild und die Höhe der Untersuchungssumme dem Stadtrat im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2022 für das Haushaltsjahr 2023 im dritten Quartal 2022 vorzulegen.

Das Mobilitätsreferat und das Baureferat werden beauftragt, im Eckdatenbeschluss 2023 für das Haushaltsjahr 2024 vorbehaltlich Mittel und Ressourcen für die Umsetzung verschiedener verkehrslenkender Maßnahmen anzumelden, um eine unmittelbare Fortsetzung der Planung nach der Stadtratsentscheidung in 2024 gewährleisten zu können.

5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, mit dem Freistaat Bayern Verhandlungen zu führen über eine Beteiligung bei den Kosten des S-Bahnhaltepunktes Euro-Industriepark, wobei der städtische Anteil 50% der Gesamtkosten nicht überschreiten darf. Die Ergebnisse aus den Verhandlungen, die Höhe der Kosten und die Finanzierung dieser werden dem Stadtrat in einer gesonderten Beschlussvorlage zur Entscheidung vorgelegt.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, mit dem Freistaat Bayern Verhandlungen zu führen, mit dem Ziel einer Verdichtung des Angebots für den Personenverkehr auf dem DB Nordring auf einen ganztägigen 20-Minuten-Takt, mit einer Führung bis zum Euro-Industriepark bis 2026 und in einer zweiten Stufe mit einer Weiterführung nach Osten (Johanneskirchen/Ostbahnhof) und Westen.
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem RAW (betriebliches MM), der MVG und der P+R-GmbH und im Dialog mit den Unternehmen im Münchner Norden, bei der Errichtung eines bedarfsgerechten Shuttleverkehrs von der P+R-Anlage Fröttmaning zu den jeweiligen Firmenstandorten im Münchner Norden mit dem Ziel, den Modalsplitanteil im ÖV bei den Beschäftigten im Stadtgebiet zu verbessern, zu unterstützen.
8. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06724 der Mitglieder des Stadtrats Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herr StR Sebastian Schall, Herr StR Richard Quaas, Frau StRin Heike Kainz vom 11.02.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06737 der Stadtratsfraktion die LINKE vom 11.02.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00262 der Stadtratsfraktion der SPD / Volt und der Stadtratsfraktion der Grünen – Rosa Liste vom 17.07.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01152 der Mitglieder des Stadtrats Herr StR Alexander Reissl, Herr StR Leo Leo Agerer, Frau StRin Heike Kainz vom 09.03.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02809 der Stadtratsfraktion ÖDP/München-Liste vom 01.06.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 14-20 / B 07295 des Bezirksausschusses des 11. Stadtbezirkes Milbertshofen-Am Hart vom 18.12.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Der Antrag Nr. 20-26 / B 01917 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 24 – Feldmoching-Hasenberg vom 09.03.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

15. Der Antrag Nr. 20-26 / B 01997 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 11 – Milbertshofen-Am Hart vom 24.03.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02132 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 11 – Milbertshofen-Am Hart vom 19.07.2018 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
17. Dieser Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss**

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**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 Mobilitätsreferat GL– Beschlusswesen**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 10, 11, 12 und 24
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
6. An die MVG/Stadtwerke München GmbH
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaftlich
8. An das Referat für Klima und Umweltschutz
9. An die Stadtkämmerei
10. An das Mobilitätsreferat - GL  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
11. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB2-12  
zum Vollzug des Beschlusses

**Am**

**Mobilitätsreferat GL Beschlusswesen**