



Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstraße 28b, 80331 München

Bezirksausschuss 05
Au-Haidhausen
Herrn Vorsitzenden
Jörg Spengler
Joerg.spengler@muenchen.de

Bereich Infrastruktur
PLAN-HAI-12

Blumenstraße 28b
80331 München
Telefon: 089
Telefax: 089
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer:
Sachbearbeitung:

plan.step-pfv@muenchen.de

Ihr Schreiben vom
22.12.2022

Ihr Zeichen
BA 05

Unser Zeichen

Datum
12.04.2023

2. S-Bahn-Stammstrecke, Verbindungstunnel unter dem Ostbahnhof
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04932 des Bezirksausschusses 05 Au-Haidhausen
vom 14.12.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 05 wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

In dem Antrag fordert der BA 05 das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf, bei der Deutschen Bahn und der GVG auf Höhengleichheit des Verbindungstunnels unter dem Ostbahnhof hinzuwirken, damit dieser den Funktionen einer Stadtteilverbindung und der Barrierefreiheit gerecht wird.

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung wie folgt Stellung:

1. Bahnsteigunterführung West

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen des Baus der 2. Stammstrecke am Ostbahnhof eine neue Bahnsteigunterführung West geplant werden soll, die der Erschließung der neuen S-Bahn-Station an der Friedenstraße dient.

Die DB Netz AG als Bauherrin der 2. Stammstrecke hat nach ihren Angaben von Ingenieurbüros Gutachten zu den Fußgängerströmen in der Bahnsteigunterführung West erarbeiten lassen, die für die Dimensionierung des Tunnels herangezogen wurden. Die ermittelten Zahlen hätten Auswirkungen auf die Mindestbreite der Tunnelplanung gehabt. Im Übrigen seien die Mindestanforderungen an Höhe und Breite solcher Bauwerke in entsprechenden Regelwerken verankert, die auch von der DB zu beachten sind.

Bezüglich Breite, Deckenhöhe und Verlauf der Unterführung müssten jedoch Zwangspunkte berücksichtigt werden, wie die darüber laufenden Gleise, die Anschlüsse zu den Bahnsteigen und die Bestandssituation des Gebäudes, die einen Anschluss auf dem geplanten Höhenniveau vorgeben. Laut Aussage der DB Netz AG würde eine höhengleiche Verbindung ein Erreichen unter Höhenlage des Zugangs der U5 bedeuten, wodurch eine Steigung als unerlässlich anzusehen sei. Des Weiteren müsse zwingend die architektonische Situation und die Statik des Bestandsgebäudes betrachtet werden.

Für die Herstellung der Höhengleichheit, wie vom Bezirksausschuss gefordert, müssten massive Umplanungen am Ostbahnhof vorgenommen werden, die laut DB Netz AG auch unter wirtschaftlichen Kriterien nicht zu rechtfertigen wären. Diese Komplexität einer Umplanung brächte darüber hinaus eine enorme Verzögerung der Bauzeit am Ostbahnhof mit sich, was unter dem Aspekt der bereits bekannten Verzögerungen bei der 2. Stammstrecke auch seitens der Landeshauptstadt München nicht zu vertreten wäre.

2. Funktion der Bahnsteigunterführung West als Stadtteilverbindung

Zur Funktion einer Stadtteilverbindung der Bahnsteigunterführung ist im Übrigen anzumerken, dass diese nach Einschätzung des Mobilitätsreferates nicht gesehen wird.

Das in der Bahnsteigunterführung zu erwartende Fußverkehrsaufkommen ist vorrangig der Personenstromgruppe der Nutzer*innen und umsteigenden Personen der 1. und 2. Stammstrecke, des Regional- und Fernverkehrs sowie der U-Bahn, der Tram und des Busverkehrs zuzuordnen. Die Gruppe der Personenströme ohne Verkehrsmittelbezug (sogenannte „Durchläufer*innen“) ist als eher gering einzuschätzen, zumal derzeit zwischen Haidhausen und dem Werksviertel keine Ziele des täglichen Bedarfs vorhanden sind. Durch die Planungen des Werksviertels sind Gemeinbedarfe und Nahversorgung bereits abgedeckt.

Um der Funktion einer Stadtteilverbindung gerecht zu werden, müsste neben entsprechend hohen Durchläuferzahlen auch das Kriterium einer Radverbindung erfüllt sein. Um dieses zu erfüllen, wäre der Einbau von Rampenbauwerken mit einer max. Steigung von 3 Prozent erforderlich. Diese Überlegung scheitert jedoch einerseits schon am nicht geraden Verlauf der Unterführung im Bereich des Gebäudes am Orleansplatz und andererseits am geplanten Zugangsbauwerk im Werksviertel, das dann anstelle der großzügigen Treppenanlage mit einer langgezogenen Rampe mit einer max. Steigung von 3 Prozent auszustatten wäre, die weit in den Piusanger hinein führen würde.

3. Barrierefreiheit

Der Landeshauptstadt München ist die barrierefreie Erschließung ein großes Anliegen. Deshalb hat sie auch ihre Bereitschaft gegenüber der DB Netz AG erklärt, mit einer Finanzierungsbeteiligung am geplanten westlichen Zugangsbauwerk zur Station in der Friedenstraße, das mit Rolltreppen und einer Aufzugsanlage ausgestattet werden soll, für eine barrierefreie Erschließung des Werksviertels zu sorgen.

Die Beteiligung des städtischen Beraterkreises für barrierefreies Planen und Bauen an der Planung erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahren PFA 3 Ost im November 2021. Seitens des Behindertenbeauftragten und des Beraterkreises wurden keine Einwände vorgebracht.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 04932 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen