

Telefon 16 - 24629
Telefon 16 - 24718
Telefon 16 - 23348
Telefax 16 - 26410

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/4-HLP
PLAN HA I/31-2 (ÖPNV)
PLAN HA I/11-P

Projekt München 21

- a) **Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und weiteres Verfahren**
- b) **Antrag Nr. 2528 der Stadtratsfraktion der CSU vom 14.11.1995**
- c) **Antrag Nr. 2677 der Stadtratsmitglieder Zöttl, Quaas, Schosser und Schwetzler vom 21.03.2001**

Anlagen:

- 1. Antrag Nr. 2528
- 2. Antrag Nr. 2677
- 3. Schreiben Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
- 4. Broschüre „Machbarkeitsstudie München 21“

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.06.2002 (VB) Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis		Seite
I. Vortrag der Referentin	3	
1. Anlass	3	
2. Auftrag und Vorgehensweise	5	
2.1 Ausgangssituation und Ziele		5
2.2 Untersuchungsrahmen		6
3. Ergebnisse der Untersuchungen	7	
3.1 Eisenbahnbetriebliche Alternativen	7	
3.2 Ergänzungsuntersuchung S-Bahn	10	
3.3 Verkehrsuntersuchung		11
3.4 Bahnhofskonzepte	12	
3.5 Flächenabgleich	14	
3.6 Stadtwirtschaftliche Untersuchung	15	
3.7 Variantenbewertung	19	
4. Empfehlungen der Gutachter, des Lenkungskreises und der Verwaltung	20	
4.1 Offenhalten Variante B		21
4.2 Trassensicherung unter der Innenstadt		21
4.3 Flächensicherung für Abstellanlagen		22
4.4 Bausteine für den Umbau des Hauptbahnhofes, mögliche Realisierungszeiten		22

5. Weiteres Vorgehen/nächste Schritte	26
5.1 Entwicklung eines Masterplanes für den Hauptbahnhof	26
5.2 Klärung der Rahmenbedingungen für die Trassensicherung	27
5.3 Präsentation der Ergebnisse in der Öffentlichkeit	27
5.4 Weiterführung des Arbeitskreises Bahnhofsentwicklung unter neuen Rahmenbedingungen	28
5.5 Mittelbereitstellung für Masterplan und Wettbewerb	28
6. Anträge	29
7. Beteiligung der Bezirksausschüsse	32
II. Antrag der Referentin	33
III. Beschluss	34

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1. Anlass

Im Sommer 1996 hatte die DB AG ihre Vision „München 21“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese hatte die Auflösung des Kopfbahnhofes in München zum Ziel und sollte durch eine Untertunnelung der Innenstadt und die Schaffung eines Durchgangsbahnhofes in 36 m Tiefe erreicht werden. Dabei würden, zusätzlich zu den Zentralen Bahnflächen, weitere bislang noch bahnbetrieblich genutzte Flächen für eine städtebauliche und landschaftsplanerische Entwicklung frei. Der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München waren aufgefordert, sich an einer Machbarkeitsstudie für dieses Projekt zu beteiligen.

Eine besondere Bedeutung wurde dem Projekt „München 21“ als Baustein zur Schaffung der Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen

- Paris – Stuttgart – München, Wien und Budapest einerseits und
- Berlin – München – Verona – Rom andererseits

eingerräumt, wobei München als zukunftsfähiger Eisenbahnknoten ausgebildet werden soll. Das geschah in Erwartung erheblicher Verkehrszuwächse bei der Bahn insbesondere im Bereich des Fernverkehrs.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hatte das Planungsreferat mit Beschluss vom 29.01.1997 beauftragt, eine Vorstudie zu vergeben, in der stadtverträgliche Alternativen zu der von der Bahn AG vorgelegten Vision „München 21“ erarbeitet wurden.

Die Untersuchungen im Rahmen der Vorstudie zeigten schlankere Lösungsansätze für eine Optimierung des Bahnknotens München auf:

- Durchgangsbahnhof in geringer bzw. optimierter Tieflage mit kürzerem Tunnel ab Donnersbergerbrücke bzw.
- geteilter Hauptbahnhof mit Kopfbahnhof an der Oberfläche und Durchgangsbahnhof in optimierter Tieflage.

Die technische Machbarkeit dieser Lösungsansätze müsste in der eigentlichen Machbarkeitsstudie aber noch vertiefend geprüft werden.

Die Ergebnisse der Vorstudie zum Bahnkonzept „München 21“ hatte der Stadtrat mit Beschluss vom 15.07.1998 zur Kenntnis genommen und das Planungsreferat beauftragt, sich an der Vertiefung der Hauptalternativen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu beteiligen. Es wurden folgende Untersuchungen beauftragt:

- Verkehrsuntersuchung mit Prognosen zur Entwicklung des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs
- Dimensionierung der Bahnanlagen
- Planung der Eisenbahn-Infrastruktur (Bahnanlagen, Bahnhöfe als Verkehrsstation und ihres Umfeldes)
- stadt- und landschaftsplanerische Grobkonzepte für freiwerdende Flächen
- stadtwirtschaftliche und stadtstrukturelle Untersuchung.

Auf Wunsch des Stadtrates wurde zusätzlich die Alternative Laim Südring mit einem Verknüpfungsbahnhof in Laim untersucht und bei der Alternativbetrachtung mit bewertet.

In einer engen Kooperation zwischen DB AG, Stadt und Freistaat Bayern und unter Einbeziehung des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München wurden die Arbeiten der Machbarkeitsstudie fachlich begleitet und intensiv betreut. Eine Ingenieurgemeinschaft unter Federführung der Büros Deutsche Eisenbahn-Consult (DEC), Obermeyer, Planen und Beraten sowie Albert Speer und Partner, Intraplan und dem IMU-Institut für Medienforschung hat den Auftrag erhalten, die Grundalternativen aus der Vorstudie vertiefend zu untersuchen und im Hinblick auf ihre verkehrlichen und stadtentwicklungsplanerischen Auswirkungen zu bewerten und hinsichtlich der Auswahl einer Alternative zu einer Empfehlung zu kommen. Die Arbeiten hierzu wurden zeitweilig unterbrochen und auf Wunsch des Freistaates eine S-Bahn-Ergänzungsuntersuchung in Varianten durchgeführt. Die Ergebnisse der vergleichenden Untersuchung zum Ausbau Südring/2. S-Bahn-Tunnel wurden dem Stadtrat mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.10.2001 zur Kenntnis gebracht. Die Planungsergebnisse aus der S-Bahn-Ergänzungsuntersuchung wurden in den Untersuchungen zum Bahnkonzept München 21 berücksichtigt und insbesondere die Verknüpfungen im Hauptbahnhof-Untergeschoss sowie bei den Planungen der Gleisanlagen im Vorfeld des Hauptbahnhofes und des Ostbahnhofes entsprechend berücksichtigt.

Nach Vorlage dieser Untersuchungsergebnisse konnten im Herbst 2001 die Arbeiten an der Machbarkeitsstudie München 21 abgeschlossen werden. Diese sollen mit diesem Beschlussentwurf und der beiliegenden Broschüre (Anlage 4) dem Stadtrat bekannt gegeben werden sowie die in naher Zukunft möglichen Schritte dem Stadtrat hiermit zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

2. Auftrag und Vorgehensweise

Auf der Grundlage des Auftrags des Stadtrates aus dem Jahre 1998 und entsprechender Zielvorgaben des Freistaates und der Deutschen Bahn AG wurden Konzepte zur Weiterentwicklung der Bahn, ihrer Anlagen und Angebote unter Einbeziehung der Stadt- und Regionalentwicklung entwickelt.

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie München 21 wurde von den Projektbeteiligten gemeinsam beauftragt, gesteuert und aktiv begleitet.

Im Mittelpunkt der Überlegungen standen Lage und Funktion des Münchner Hauptbahnhofes, dessen Einbindung in die Stadt sowie die Angebote im Eisenbahnverkehr. Damit verbinden sich eine Reihe von Fragen:

- Welche Aufgaben im Öffentlichen Nahverkehr, Regional- und Fernverkehr haben der Hauptbahnhof oder andere Zugangs- und Umsteigestellen in München wie z.B. die Bahnhöfe in Pasing, Laim und der Ostbahnhof?
- Ist die aufwändige Betriebsabwicklung im bestehenden Kopfbahnhof noch zeitgemäß? Kann ein Durchgangsbahnhof zu wirtschaftlichen Verbesserungen beim umweltfreundlichen Schienenverkehr führen und zusätzlich den Weg für neue und bessere Angebote freimachen?
- Können mit anderen Angeboten mehr Fahrgäste durch den Wechsel vom Individualverkehr zur Eisenbahn gewonnen werden?
- Wie kann die Attraktivität des Hauptbahnhofes für die Kunden als „Tor zur Bahn“ und gleichzeitig auch als „Tor zur Stadt“ weiterentwickelt werden?

2.1 Ausgangssituation und Ziele

Die vorhandenen bahnbetrieblichen Anlagen mit ihrer Ausrichtung nach Westen gestatten keine wirtschaftlich befriedigende Betriebsführung.

Derzeit werden die weiterführenden Züge der südlichen und östlichen Relationen um die Innenstadt über den DB-Südring zum Ostbahnhof geführt. Für Reisende haben die Ausmaße des Hauptbahnhofes mit Holzkirchner und Starnberger Flügelbahnhof lange Umsteigewege zur Folge.

Der Zustand des Hauptbahnhofes ist heute wenig ansprechend und bedarf einer zeitgemäßen Veränderung, die der nationalen und internationalen Bedeutung Münchens entspricht.

Auch hinsichtlich der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes besteht ein erheblicher Entwicklungsbedarf. Der Übergang zur Fußgängerzone und zur Tram wird sowohl durch den öffentlichen Verkehr als auch durch den Individualverkehr und die Abstellplätze für Fahrräder gestört. Für letztere müssen adäquate Unterbringungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dabei sollen bestehende Konzepte berücksichtigt und wo erforderlich ergänzt werden.

Für die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie München 21 wurden nach den oben unter Ziffer 1 genannten Grundsatzbeschlüssen mit den Beteiligten folgende Ziele definiert:

- Erhöhung des verkehrlichen Nutzens für Kunden und Verkehrsunternehmen

- Erfüllung eisenbahnbetrieblicher Anforderungen und Gewährleistung einer technischen Umsetzbarkeit unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs während der Bauzeit
- Geländefreimachung für städtebauliche Nutzungsmöglichkeiten
- Impulse für die strukturelle Weiterentwicklung der Stadt im Sinne eines verbesserten Verkehrsangebots im schienenengebundenen Regional- und Fernverkehr mit positiven Wirkungen für die Umwelt
- Aufwand- und Kostenminimierung bei den Betriebsabläufen der Bahn und Einräumung von Vorteilen für die Bahnkunden durch kürzere Wege und Umsteigezeiten.

2.2 Untersuchungsrahmen

Die eingeschalteten Planer und Gutachter (vgl. Anlage 4, Seite 28) haben untersucht, ob und wie der Kopfbahnhof in einen Durchgangsbahnhof umgewandelt werden kann und welche Vorteile hierbei für den Kunden des Schienenverkehrs entstehen. Es wurden mehrere Alternativen teils mit Untervarianten betrachtet und dabei die verkehrlichen und städtebaulichen Wirkungen im Bahnhof und im Bahnhofsumfeld, die betriebliche und technische Machbarkeit sowie die Kosten und Nutzen untersucht.

Aus den Ergebnissen wurden Empfehlungen abgeleitet, die Grundlage für weitere Planungen und Entscheidungen der Deutschen Bahn AG, des Freistaates Bayern und der Landeshauptstadt München bilden und helfen, künftige Investitionsentscheidungen für Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere der Eisenbahn, vorzubereiten.

Die Machbarkeitsstudie zeigt auch Handlungsspielräume auf, die teilweise im Vorgriff auch unabhängig von nur langfristig möglichen Ausbaumaßnahmen der Eisenbahninfrastruktur realisierbar sind. Dabei wurden auch für die Entwicklung des Münchner Hauptbahnhofes konkrete, kurzfristig umsetzbare Bausteine aufgezeigt.

In der beiliegenden Broschüre (Anlage 4) sind die Resultate der einzelnen Untersuchungen zusammenfassend dargestellt.

3. Ergebnisse der Untersuchungen

Die Möglichkeiten einer verbesserten Durchbindung der Züge im Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr sowie der besseren Verknüpfung im Stadtgefüge durch eine Rollenteilung der Bahnhöfe sowie der Ausbildung eines kompakteren Hauptbahnhofes mit kürzeren Wegen wurde in Alternativen untersucht.

3.1 Eisenbahnbetriebliche Alternativen

Die **Alternative A** sieht einen Durchgangsbahnhof in Tieflage von ca. 18 m für den gesamten Reisezugverkehr mit viergleisiger Tunnelverbindung zum Ostbahnhof und einem Haltepunkt City für den Regionalverkehr vor. Im Verlauf dieser Tunnelstrecke liegt ein neuer Haltepunkt City im Bereich des Sendlinger Tors, der neue Umsteigemöglichkeiten zum ÖPNV schafft, insbesondere zu den U-Bahn-Linien U3 und U6, die am Hauptbahnhof nicht erreicht werden.

Der Haltepunkt City benötigt wegen der dichten Zugfolge auf der Tunnelstrecke insgesamt sechs Bahnsteiggleise.

Über den Südring verkehren dann keine Züge des Fern- und Regionalverkehrs mehr.

Der Umbau der Gleisanlagen des Hauptbahnhofes zum Durchgangsbahnhof unter Betrieb erfordert viele Bauphasen mit langjähriger Beeinträchtigung im Angebotsbereich, in der Betriebsführung und der Reisendenführung. Am Ostkopf des Hauptbahnhofes können die Bahnsteiggleise nur mit sehr engen Radien für die viergleisige Tunnelverbindung zusammengeführt werden. Insbesondere die Unterfahrung des ehemaligen Mathäsergrundstücks, welches im weiteren Verlauf der Tunnelstrecke liegt, wird aufwändige tunnelbautechnische Sonderkonstruktionen erfordern.

Die viergleisige Tunnelverbindung erreicht im Bereich der Welfenstraße die Oberfläche und wird in Parallellage zu den Gleisen des Südringes in den Westkopf des Ostbahnhofes eingeführt. Es sind maximal 10 Bahnsteiggleise (zuzüglich S-Bahn-Bereich) erforderlich.

Für das Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr wurde unterstellt, dass - mit Ausnahme der aus Lindau kommenden dieselgetriebenen Züge - sämtliche bislang am Hauptbahnhof endenden Züge ohne Halt am Citybahnhof zum Ostbahnhof durchgebunden werden. Ein Teil der Züge in Richtung Salzburg bzw. Kufstein/ Brenner haben ihren westlichen Ausgangspunkt am Hauptbahnhof. In der Alternative A wird der neue Tunnel täglich von 102 ICE-Zugpaaren befahren. Hinzu kommen täglich 24 Fahrtenpaare des Interregio. Die Fahrzeit verkürzt sich für den Schienenpersonenfernverkehr gegenüber der Route via Südring von 8 auf 5 Minuten.

Änderungen im Verkehrsangebot des Nah- und Regionalverkehrs treten nur im Betriebszweig Schienenpersonennahverkehr auf. Die Bedienungsangebote der S-Bahn, der U-Bahn und der Straßenbahn blieben gegenüber dem Weiterführungsfall unverändert. Diese Prämissen gelten auch für die Alternative B. Im Regionalverkehr werden sämtliche aus Richtung Westen kommenden Züge einschließlich der Oberlandbahn zum Ostbahnhof weitergeführt. Täglich bedienen 158 Fahrtenpaare der Zuggattungen RegionalExpress und StadtExpress den neuen Haltepunkt City unterhalb des Sendlinger Tores. Im Regionalverkehr wird die Fahrzeit zwischen München Hbf und München Ost durch Realisierung des Projektes München 21 nicht verkürzt. Dies ist dadurch begründet, dass in den Alternativen A und B die verkürzte Streckenentfernung durch den Tunnel durch die zusätzliche Haltezeit am neuen Citybahnhof wieder aufgezehrt wird.

Für die Realisierung der Alternative A werden Investitionen in Höhe von ca. 2,095 Mrd. EURO benötigt.

Die **Alternative B** ist am Hauptbahnhof charakterisiert durch einen Kopfbahnhof mit ebenerdigen Gleisen für die westlichen Relationen und einem Durchgangsbahnhof mit sechs Bahnsteiggleisen in Tieflage von ca. 18 m für den weiterführenden Reisezugverkehr. Ein zweigleisiger Tunnel mit einem Haltepunkt City für den Regionalverkehr verläuft weiter bis zum Ostbahnhof. Am City-Bahnhof Sendlinger Tor wird u.a. auch eine Verknüpfung des schienengebundenen Regionalverkehrs mit der U 3/U 6 ermöglicht, die am Hauptbahnhof nicht stattfindet.

Über den Südring verkehren keine Züge des Fern- und Regionalverkehrs mehr.

Die Betriebsabwicklung wird bei der Alternative B nur für die weiterführenden Züge der östlichen Relationen verändert. Diese halten im tiefliegenden Durchgangsbahnhof und benutzen die Tunnelverbindung.

Eine wesentliche Bestimmungsgröße für das Funktionieren der Anlagen bei der Alternative B ist das Leistungsvermögen der Abzweigstellen im westlichen Vorfeld zum Aus- und Einfädeln der Züge in den Relationen zum Durchgangsbahnhof und Kopfbahnhof. Gegenüber der Alternative A sind nur die Gleise der Strecken München -

Augsburg und München - Ingolstadt betroffen. Der Anlagenbedarf insbesondere für die Abstellung, Reparatur und Reinigung der Züge beiderseits der westlichen Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof bleibt weitgehend unverändert. Dies reduziert u.a. den Investitionsumfang, aber auch das Flächenpotenzial für andere Nutzungen.

Die Anbindung am Ostbahnhof erfolgt ohne wesentliche Veränderungen im heutigen Bahnsteigbereich.

Für das Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr wurde für die Alternative B (gegenüber der Alternative A) unterstellt, dass der weitaus größte Teil der aus Westen kommenden ICE-Züge am Hauptbahnhof endet. Der neue Tunnel wird lediglich von 32 ICE-Fahrtenpaaren je Tag befahren (siehe Anlage 4, Abbildung 13). Hinzu kommen analog zur Alternative A 24 Fahrtenpaare des Interregio.

Im Regionalverkehr wird der Innentunnel nur von 56 Fahrtenpaaren je Tag befahren (siehe Anlage 4, Abbildung 12). Die RegionalExpress- bzw. StadtExpress-Linien von Augsburg werden mit den Linien nach Rosenheim zu Durchmesserlinien verbunden. Selbiges gilt für die Linien nach Ingolstadt und Mühldorf.

Die Alternative B erfordert Investitionen von ca. 1,225 Mrd. EURO. Sie ist damit ca. 0,87 Mrd. EURO günstiger als die Alternative A.

Die von der Landeshauptstadt München beauftragte **Alternativvariante Laim – Südring (ALS)** sieht, wie bei den Tunnelvarianten, die Durchbindung aller Regionalzüge und der Fernzüge nach Österreich/Italien vor. Ein Teil der Züge verkehrt dabei direkt vom Verknüpfungsbahnhof München-Laim über den Südring zum Ostbahnhof.

Abweichend von der Aufgabenstellung für die Alternativen A und B wurde für ALS zunächst nur die bauliche und betriebliche Machbarkeit nachgewiesen. Ausgehend von den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung für die übrigen Alternativen konnten die verkehrlichen Wirkungen für die Alternativvariante Laim-Südring nur qualitativ eingeschätzt werden.

Nach Abstimmung mit der DB AG wurde folgendes Linienkonzept als bedarfsgerecht zugrundegelegt:

Alle Fernverkehrslinien halten in München-Laim und laufen dann München Hbf an. Die Regionallinien von Ingolstadt und Augsburg können nach Halt in München-Laim direkt über den Südring nach Osten durchgebunden werden. An den einzurichtenden Haltepunkten am Südring entstehen Verknüpfungspunkte zwischen den Zügen des Regionalverkehrs und den dort neu verkehrenden S-Bahn-Linien sowie dem ÖPNV-Netz, insbesondere der U-Bahnen an den Haltepunkten Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz.

Der Halt der Fernlinien in München-Pasing muss aufgegeben werden, da die Halte München-Pasing, München-Laim und München Hbf zu dicht hintereinander liegen. Für Reisende zum Hauptbahnhof bzw. nach München-Pasing kann dies ein zusätzliches Umsteigen am neuen Verknüpfungsbahnhof München-Laim bedeuten.

Ausgehend vom Bahnhof München-Laim wäre der vorhandene Südring viergleisig auszubauen. Grundlage sind die Planungen der Landeshauptstadt München zur „S-Bahn-Südumfahrung“ aus dem Jahre 1995, ergänzt um die Einrichtung neuer Haltepunkte für den S-Bahn- und Regionalverkehr an der Friedenheimer Brücke (Süd), am Heimeranplatz, der Poccistraße und am Kolumbusplatz. Der Ostbahnhof müsste dabei um ein Bahnsteiggleis erweitert werden.

Die planerische Umsetzung des Verknüpfungsbahnhofes München-Laim im Rahmen der Machbarkeitsstudie ergab, dass der in der Vereinbarung zur Entwicklung der Zentralen Bahnflächen zwischen der Deutsche Bahn AG und der Landeshauptstadt München festgelegte Querschnitt zwischen der bestehenden südlichen Bahngrenze und der langfristigen nördlichen Grenze nicht für das sich ergebende Gleisfeld ausreichen würde.

Im unmittelbaren Bahnsteigbereich besteht für die Erstellung der Bahnsteiggleise (ohne zusätzliche Gütergleise) ein Mehrbedarf von etwa 15 m. Dies setzt bereits voraus, dass der gesamte durchgehende Güterverkehr über den Nordring, Johanneskirchen und Daglfing auf entsprechend ergänzter Infrastruktur in Richtung Rosenheim und Mühldorf abgeleitet werden kann.

Der Güterverkehr zum Südring und zu den Gleisanschlüssen müsste durch den Bahnsteigbereich des Verknüpfungsbahnhofes München-Laim geführt werden. Ist dieses Konzept wegen der Belegung der Bahnsteiggleise nicht realisierbar, ist ein weiterer zusätzlicher Geländebedarf von 20 bis 30 m für eigene Güterzuggleise erforderlich. Dies würde wesentliche Teile der Entwicklung der Zentralen Bahnflächen im Bereich Nymphenburg Süd zunichte machen. Eine Realisierung der neuen ESV-Sportanlagen wäre hier dann nicht mehr möglich. Eine Verlagerung auf die Gleisinsel nach Pasing nördlich der Paul-Gerhardt-Allee wäre dann eine mögliche Alternative für die Unterbringung der ESV-Sportanlagen.

Die Analyse der möglichen städtebaulichen Veränderungen in den Einzugsbereichen am Südring hat ergeben, dass nur sehr eng begrenzte zusätzliche Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale entstehen werden. Die stadtstrukturellen Chancen der Alternativvariante Laim - Südring haben sich deshalb bei vertiefender Untersuchung als deutlich geringer herausgestellt, als zu Beginn der Untersuchung angenommen.

Aus verkehrlicher Sicht ist aus der Untersuchung dieser Variante im Ergebnis festzuhalten, dass durch den Verzicht auf den Fernzug-Halt in München-Pasing Nachteile für die Anbindung des Münchner Westens zu erwarten wären. Zudem wären durch die von der Deutsche Bahn AG aus nachvollziehbaren Gründen geforderte Führung aller Fernzüge über den Hauptbahnhof keine Reisezeitvorteile im Fernverkehr Richtung Osten/Süden gegenüber dem heutigen Zustand zu erzielen.

Die Alternativvariante Laim – Südring erfordert Investitionen in Höhe von ca. 1,585 Mrd. EURO. Dieser Wert liegt zwischen denen für die Alternativen A und B. Die Möglichkeiten des Verzichtes oder die Notwendigkeit von Neubauten von Abstell- und Behandlungsanlagen wurden nicht untersucht und somit auch nur grob abgeschätzt.

3.2 Ergänzungsuntersuchung S-Bahn

Während der Arbeiten zu München 21 wurde 1999 vom Freistaat Bayern eine S-Bahn-Ergänzungsuntersuchung beauftragt, um die Möglichkeiten zur Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke im Zusammenhang mit der Alternative A München 21 zu klären. Diese Untersuchung ist keine Alternative zum Projekt München 21, sondern ein ergänzender Baustein. Sie befasste sich mit folgenden Aspekten für eine Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs (siehe Anlage 4, Abb. 2):

- Mitbenutzung der geplanten Anlagen des Projektes München 21
- Nutzung des vom Reisezugverkehr befreiten Südrings für die S-Bahn
- Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels.

Betrachtet wurde jeweils der Bereich zwischen München-Pasing und dem Ostbahnhof.

Im Ergebnis dieser Untersuchung war festzuhalten, dass bei einer Mitnutzung des München 21-Tunnels bzw. bei einer Nutzung des vom Reisezugverkehr befreiten Südrings durch mehrere S-Bahnlinien die Anlagen der S-Bahn am Ostbahnhof eine große Anzahl von Zügen nicht mit befriedigender Betriebsqualität bewältigen können. Eine entsprechende Erweiterung des S-Bahn-Bereichs würde zudem eine komplette Umplanung der Anlagen des Projektes München 21 bedingen. Vom Gutachter wurde daher zunächst empfohlen, im Falle der Realisierung von München 21-Alternative A nur eine S-Bahnlinie im 20-Minuten-Takt über den Südring bzw. den München 21-Tunnel zu führen. Dies wäre aber für eine Entlastung bzw. eine umfassende Erweiterung des S-Bahn-Systems im Großraum München nicht ausreichend.

Zur Aufnahme des zusätzlichen S-Bahn-Verkehrs bei Einführung des 10-Minuten-Taktes auf allen S-Bahn-Linien und der Entlastung der Stammstrecke im Störfall könnte das ergänzte S-Bahnsystem bei einer Führung der S-Bahn in einem eigenen Tunnel hingegen erheblich mehr S-Bahnlinien aufnehmen. Da dies zudem unabhängig von den Planungen zu München 21 möglich wäre, resultierte daraus die abschließende Empfehlung, eine zweite S-Bahn-Strecke im Tunnel zu führen.

Beauftragt vom Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München liegt inzwischen eine vertiefende Untersuchung zur S-Bahn einschließlich einer Abschätzung der Verkehrspotenziale vor, die dem Stadtrat im Rahmen des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.10.2001 bekannt gegeben wurde. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass ein zweiter S-Bahn-Tunnel zwischen München-Laim und dem Ostbahnhof nördlich der bestehenden Stammstrecke verkehrliche und betriebliche Vorteile gegenüber dem Ausbau des Südrings bietet. Beide Partner einigten sich inzwischen darauf, dass die Planungen zum zweiten S-Bahn-Tunnel weiter vertieft werden. Entsprechende Untersuchungen zum weiteren S-Bahn-Ausbau München laufen derzeit im Auftrag des Freistaates Bayern und der DB AG unter Beteiligung der Landeshauptstadt München, der MVV GmbH und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG).

3.3 Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden die alternativen Um- bzw. Ausbauten des Münchner Hauptbahnhofes einschließlich der hieran anschließenden Tunneldurchbindungen bis zum Ostbahnhof entsprechend den Alternativen A und B hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen untersucht.

Das Fernverkehrsaufkommen der Bahn (Reiseweite über 50 km) im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr Deutschlands erhöht sich demnach bis zum Prognosejahr 2010 in der Alternative A um 691.000 Personenfahrten pro Jahr und in der Alternative B um 422.000 Personenfahrten pro Jahr. Ausgehend von 304.000.000 Personenfahrten pro Jahr im Weiterführungsfall (Vergleichsfall ohne München 21) erhöhen sich somit die Personenfahrten im bundesdeutschen Eisenbahnfernverkehr um ca. 0,23% (Alternative A) bzw. 0,14% (Alternative B).

Der Mehrverkehr im Regional- und Nahverkehr bei der Realisierung der Planfälle A und B gegenüber dem Weiterführungsfall kann folgender Aufstellung entnommen werden:

Mehrverkehr im ÖPNV in Personenfahrten je Werktag im Binnenverkehr MVV- Raum (Basis: Weiterführungsfall: 1.916.700 Personenfahrten)

Alternative A		Alternative B	
Ca. 7.100	ca. 0,4%	ca. 3.800	ca. 0,2%

Der Mehrverkehr ist auf die bessere Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt, insbesondere aus Richtung Osten, sowie durch den neuen Cityhalt am Sendlinger Tor mit der Verknüpfung der U-Bahnlinien U3/U6 zurückzuführen.

Die Größenordnung des Mehrverkehrs in den Alternativen A und B liegt allerdings unter den Vergleichswerten bei anderen Großinvestitionen im Großraum München. So wurde beispielsweise für die 3,5 km lange Neubaustrecke der U5-West vom Laimer Platz nach Pasing ein Mehrverkehr in Höhe von ca. 10.000 Personenfahrten je Werktag (bezogen auf den Regional- und Nahverkehr) prognostiziert.

3.4 Bahnhofskonzepte

Analog zu den bahnbetrieblichen und verkehrlichen Untersuchungen wurden auch die Bahnhofskonzepte für 3 Alternativen betrachtet.

Die Planungen der Bahnanlagen sehen bei der **Alternative A** folgende Maßnahmen im Bereich der Bahnhöfe vor:

- Der Kopfbahnhof wird vollständig in einen Durchgangsbahnhof umgewandelt. 14 Bahnsteiggleise liegen in einer Tieflage von ca. 18 Metern.
- Alle Züge werden durch eine viergleisige Tunnelverbindung bis zum Ostbahnhof weitergeführt.
- Im Verlauf der Tunnelstrecke liegt ein neuer Haltepunkt City im Bereich des Sendlinger Tors, der neue Umsteigemöglichkeiten zum ÖPNV insbesondere zu den U-Bahnlinien U 3 und U 6 schafft.
- Der Haltepunkt City benötigt insgesamt sechs Bahnsteiggleise wegen der dichten Zugfolge auf der Tunnelstrecke.

Durch die Verschiebung des Gleisfeldes im Bereich des Hauptbahnhofes nach Norden entsteht eine asymmetrische Lage gegenüber dem Empfangsgebäude, was die Orientierung der Kunden beim Aufsuchen der Bahnanlagen trotz offener Troglage eher verschlechtert.

Die südlich gelegenen, freiwerdenden Gleisflächen im Umfang von ca. 2,7 ha können für neue Nutzungen zur Verfügung gestellt werden.

Die Planungen der Bahnanlagen sehen bei **Alternative B** vor:

- Der Kopfbahnhof wird auf 16 Bahnsteiggleise konzentriert und um einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof ergänzt.
- Der Durchgangsbahnhof erhält sechs Bahnsteiggleise in 18 Metern Tieflage. Den Durchgangsbahnhof nutzen die durchgebundenen Relationen des Fernverkehrs Deutschland – Österreich/Italien sowie des Regionalverkehrs Ingolstadt – Mühlendorf und Augsburg – Rosenheim.
Es entsteht eine kompakte oberirdische Gleisanlage in der Haupthalle mit überschaubaren Verbindungen zum Tiefbahnhof sowie zur U- und S-Bahn.
- Der Hauptbahnhof wird durch einen 2-gleisigen Tunnel mit dem Ostbahnhof verbunden.
Der im Verlauf der Tunnelverbindung liegende neue Haltepunkt City benötigt insgesamt vier Bahnsteiggleise.
- Die Anbindung am Ostbahnhof erfolgt ohne wesentliche Veränderungen im heutigen Bahnsteigbereich.
- Über den Südring verkehren keine Züge des Fern- und Regionalverkehrs mehr.

Durch eine Konzentration der Bahnsteiganlagen im Bereich der heutigen Haupthalle wird das Gelände des Starnberger und Holzkirchner Flügelbahnhofes frei im Umfang von ca. 4,4 ha für städtebauliche Nutzungen.

Bei durchschnittlich 5 – 6 geschossiger Bebauung lässt sich hier eine Bruttogeschossfläche von ca. 65.600 m² realisieren.

Bei der Alternativvariante Laim – Südring wurden als Ergebnis der technischen Überprüfung für die Konzeption des neuen Bahnhofes München-Laim folgende Umbauerfordernisse festgestellt:

- Im Bereich eines neuen Verknüpfungsbahnhofes München-Laim wäre eine vollständige Umstrukturierung der Gleis- und Streckenführungen erforderlich.
- Für den Fern- und Regionalverkehr werden 11 Bahnsteigkanten vorgesehen.
- Die S-Bahn erhält 4 Bahnsteigkanten und wird etwa in der Mitte des Gleisfeldes angeordnet. Die derzeit im Projekt „Zentrale Bahnflächen“ vorgesehene Dimensionierung der Vorplätze wäre auch für den Fall eines Ausbaus zum Verknüpfungsbahnhof ausreichend.

Die Flächen der Gleisanlagen im Hauptbahnhof und seinem westlichen Vorfeld lassen sich nicht wesentlich reduzieren. Über die heutigen städtebaulich nutzbaren Flächen hinaus können keine zusätzlichen Entwicklungspotentiale generiert werden.

3.5 Flächenabgleich

Bei **Alternative A** müssen im westlichen Vorfeld des Hauptbahnhofes die Gleise der zulaufenden Strecken für den Richtungsbetrieb des Hauptbahnhofes höhenfrei zusammengeführt werden.

Die notwendigen Rampenbauwerke erfordern eine Verbreiterung des Gleisfeldes nach Süden, so dass das ICE-Betriebswerk nach München-Ost (ehemaliges Rangierbahnhofgelände) verlagert werden muss.

Durch die geänderten betrieblichen Abläufe wird das Gelände südlich der heutigen Streckengleise entlang der Landsberger Straße zwischen Friedenheimer und Hackerbrücke im Umfang von ca. 21,4 ha frei für anderweitige Nutzungen (gemischte Struktur Wohnen/Arbeiten).

Bei der **Alternative B** bleibt der Anlagenbedarf beiderseits der westlichen Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof weitgehend unverändert. In den Bereich des ICE-Betriebswerks muss nicht eingegriffen werden.

Die bahnbetrieblichen Veränderungen im Hauptbahnhof eröffnen für das Areal um den Hauptbahnhof Möglichkeiten zur qualitativen Aufwertung.

Durch die Neuordnung der Verkehre im Vorfeld des Hauptbahnhofes wird eine abschnittsweise städtebauliche Neugliederung des Areals und die Wiedergewinnung des Bahnhofes als integralen Bestandteil der Innenstadt möglich.

Durch die Konzentration der Gleise auf den Bereich innerhalb der bestehenden Bahnsteighalle bei Alternative B können die Flächen des Sarnberger und des Holzkirchner Bahnhofes einer neuen städtebaulichen Nutzung im Umfang von rund 4,4 ha zugeführt werden.

Bei der **Alternative Laim – Südring** ergab die planerische Umsetzung des Verknüpfungsbahnhofes München-Laim, dass der in der Vereinbarung zur Entwicklung der Zentralen Bahnflächen zwischen der Deutschen Bahn AG und der Landeshauptstadt München festgelegte Querschnitt zwischen der bestehenden südlichen Bahngrenze und der langfristigen nördlichen Grenze für das sich ergebende Gleisfeld nicht ausreichen würde.

Für den Güterverkehr zum Südring wäre ein weiterer zusätzlicher Geländebedarf von 20 bis 30 m für eigene Güterzuggleise erforderlich an empfindlicher Stelle im Bereich der zentralen Bahnflächen (neue ESV-Sportanlagen).

Mit dem Umbau des Bahnhofes München-Laim ergeben sich in seinem Umfeld auch keine städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten über die der Zentralen Bahnflächen hinaus. Im Bereich der neuen Unterführung sind attraktive Begleitnutzungen wie Kioske und Läden denkbar.

3.6 Stadtwirtschaftliche Betrachtung

Der Gutachter des Institutes für Medienforschung und Urbanistik (IMU) hat eine Reihe von Kosten - Nutzen – Faktoren quantitativ erfasst, einige davon monetarisiert und darüber hinaus qualitative Einschätzungen und Bewertungen zu den zuvor erläuterten Alternativen abgegeben.

3.6.1 Investitionsvolumina und Arbeitsplatzeffekte

Für die vier Alternativen wurden jeweils beträchtlich unterschiedliche Investitionsvolumina ermittelt; außerdem ist mit deutlich unterschiedlichen Zeiträumen bei der Projektrealisierung zu rechnen. Daraus ergeben sich Arbeitsplatzeffekte wie nachstehend aufgeführt:

Alternativen	ein jährliches Investitionsvolumen von (Mio. DM/€)		in einem Zeitraum von .. Jahren	Arbeitsplätze
A	252,6	129,54	15	1.276
B	123,4	63,28	15	624
ALS	323,8	166,05	7	1.636
Weiterführungsfall (W)	41,3	21,28	4	208

Weitere Arbeitsplatzeffekte ergeben sich aus der Nachnutzung der freiwerdenden und neu bebauten Flächen. Z.T. wird auf den jeweiligen Flächen auch Wohnraum geschaffen:

Alternativen	(ständige) Arbeitsplätze	Wohnungen
A	4.039	2.437
B	1.489	249
ALS	1.567	0
W	0	0

3.6.2 Fiskalische Wirkungen

Das Nettosteueraufkommen (Grund-, Gewerbe-, Mehrwert-, Lohn- und Einkommensteuer) in der Zeit der Projektrealisierung und der Nachnutzung (für 20 Jahre berechnet) beläuft sich, nach Berücksichtigung des Finanzausgleichs und jeweils auf den Gegenwartswert abgezinst, auf das nachstehend aufgeführte Volumen.

Diesen Einnahmen stehen bei den Alternativen A und B Ausgaben für die soziale Infrastruktur gegenüber; bei ALS und W fallen keine derartigen Ausgaben an. Bei allen Alternativen ergeben sich per Saldo Netto-Einnahmen, die allerdings nur bei Variante A von größerem Gewicht sind.

Alternativen	Nettosteueraufkommen (Mio. DM/€), insgesamt		Soziale Infrastruktur (Mio DM/€), insgesamt		Netto-Einnahmen (Mio DM/€), jährlich	
A	71,673	36,755	2,586	1,326	3,454	1,771
B	15,894	8,150	0,270	0,138	0,781	0,400
ALS	19,515	10,008	0	0	0,976	0,500
W	0,665	0,341	0	0	0,033	0,169

3.6.3 Einzelhandel

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Hauptbahnhofs thematisiert IMU den Umfang der geplanten Einzelhandelsflächen (inkl. Service, bahnbezogene Dienste und Gastronomie) bei den Varianten A, B und dem Weiterführungsfall. Für ALS liegen keine Prognosezahlen vor.

Bereits heute sind im Hauptbahnhof ca. 14.000 m² Verkaufsflächen inklusive Service, Dienstleistungen und Gastronomie untergebracht.

Neu gestaltete und zusätzliche Verkaufsflächen seien zwar sinnvoll, aber es „müssen Konzeptionen vermieden werden, die auf einen größeren Kundenstamm als die Reisenden und das mikrostandörtliche Umfeld zielen“. „Die Grenze ist dort zu ziehen, wo der Einkauf am Hauptbahnhof zum eigentlichen Zweck der Fahrt nach München wird“. Der Hauptbahnhof soll kein „Einkaufszentrum mit Gleisanschluss“ werden und zwar sowohl „aus raumstrukturellen wie aus Gründen der politischen Beziehungen zwischen Stadt und Umland“.

Es wird deshalb empfohlen, das Sortiment und den Umfang der Verkaufsflächen allein auf die den Hauptbahnhof passierenden Reisenden abzustellen, deren Anzahl gegenüber dem Weiterführungsfall gemäß prognostischer Einschätzung geringer sein wird. Bei einem Vergleich der prognostizierten Reisendenzahlen weisen die Varianten A und B am Hauptbahnhof ein geringeres Reisendenaufkommen als der Weiterführungsfall auf, da bei den Planfällen am Citybahnhof/Sendlinger Tor ein entsprechender Anteil an Reisenden umsteigt. Die Prognose für den Weiterführungsfall geht von einer Steigerung der Reisendenzahlen von 23 % bis 2010 aus, was aus heutiger Sicht als sehr optimistisch angesehen wird.

Alternativen	Reisende / Werktag	Umsatz je Werktag		m ² Einzelhandel*	
		DM	/ €	Verkaufsfl.	BGF
A	417.000	626.000,-	/ 321.000,-	23.000 m ²	29.900 m ²
B	421.000	631.000,-	/ 324.000,-	23.300 m ²	30.800 m ²
Weiterführungsfall	433.000	650.000,-	/ 333.000,-	23.900 m ²	31.000m ²

* inklusive bahnbezogene Dienstleistungen, Gastronomie

Dem Gutachter erscheint für die M 21- Varianten, also A und B, eine gesamte Verkaufsfläche bis zu 24.000 m² als akzeptabel. Dies entspricht einer Bruttogeschossfläche von ca. 30.000 m² und einer Steigerung gegenüber dem heutigen Bestand an Einzelhandelsflächen um ca. 10.000 m² inklusive Dienstleistungs-Service und Gastronomieflächen. Diese Größenordnungen wurden bereits in der Vorstudie genannt, wo das Büro Bulwien sich zu diesem Thema als Fachgutachter bereits ähnlich geäußert hatte.

Das Konzept des Büros Albert Speer & Partner für Alternative B weist eine Bruttogeschossfläche von 28.000 m² im Einzelhandel nach. Das entspricht einem Anteil von 24 % der insgesamt im Empfangsgebäude nachgewiesenen Bruttogeschossfläche von ca. 117.000 m² BGF.

3.6.4 Dienstleistungen

Die Chancen einer „Umwandlung des Hauptbahnhofs und seines nordwestlichen Umfelds in einen neuen Dienstleistungsstandort“ werden vom Gutachter als sehr gut be-

zeichnet. Hier könnte und sollte „ein Kristallisationspunkt für solche modernen Dienstleistungen entstehen, die auf hohe Zentralität und gute Verkehrsverbindungen angewiesen sind.“ Insofern könnte „die Neugestaltung des Hauptbahnhofs.... für die Stadt und die Region wirtschafts- und strukturpolitisch einen langfristig bedeutsamen Anstoß geben.“

Einer intensiven Büronutzung mit der vorstehend beschriebenen Ausrichtung ist am Hauptbahnhof aus gesamtstädtischer und aus regionaler Sicht der Vorzug vor umfangreichen weiteren Einzelhandelsnutzungen zu geben.

3.6.5 Raum – und stadtstrukturelle Aspekte

Die Alternativen A und B ändern nichts an der großräumigen Wirkung der Bahn-Infrastruktur an der Siedlungsstruktur Münchens.

„Die Etablierung eines zentralen Umsteigebahnhofs in Laim“, bei der Alternative Laim Südring, „erscheint eher kontraproduktiv, da ermehr oder minder die Auflösung des Umsteigebahnhofs Pasing impliziert.“ Allerdings „stellt die direkte Verbindung zu den Südring-Bahnhöfen, zu den anschließenden U-Bahn-Strecken und Bus-Linien ein Potenzial für eine bessere Erreichbarkeit zwischen Stadt und Region dar.“

Die bei den Alternativen A und B geplante Durchbindung von Zugverbindungen zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof stärkt den Münchner Osten, der durch die starke Westanbindung der Bahn im Regional- und Fernverkehr bislang mit deutlich weniger Relationen an das übergeordnete Bahnnetz angebunden ist.

Die Möglichkeiten, die sich für den Hauptbahnhof als Dienstleistungsstandort ergeben, werden nicht nur quantitativ (Flächen), sondern auch qualitativ (hochwertige Arbeitsplätze) als von großem Nutzen für die Stadt eingeschätzt. In Verbindung mit der Neubebauung auf dem Container-Bahnhofgelände/Arnulfpark kann hier ein Mikrostandort mit beachtlichem Potenzial für den Wirtschaftsstandort München entstehen.

3.6.6 Verkehrliche Wirkungen

Die Zeitersparnis für den Fernverkehr, und dies ist ja ein wesentliches Ziel von M 21, ist gering, sie beträgt nur wenige Minuten. In Verbindung mit den erforderlichen Investitionen bedeutet das, dass eine Minute Reisezeitverkürzung rd. 306,775 Mio € kostet ! Ein solcher Betrag ist, wie der Gutachter schreibt, „nicht zu rechtfertigen. Investitionen sind an anderer Stelle (Fahrgeräte, Streckenausbau) sicher wirkungsvoller.“

Bei einer Unterscheidung nach Fernverkehr, Nahverkehr und Umsteigequalität am Hauptbahnhof zeigt sich, dass

- im Fernverkehr die Alternativen A und B nur eine geringe Verkürzung der Fahrzeit erzielen, die Alternative Laim Südring bei der überwiegenden Zahl der Verbindungen keine (bei den Zügen, die weiter den Hauptbahnhof anfahren keine, bei den Regionalzügen, die bereits am Bahnhof Laim nach Süden abzweigen, geringfügige Verkürzungen),
- im Nahverkehr Alternative B immerhin eine geringe Verkürzung erzielt, die Alternativen A und Laim Südring gar keine,
- durch verbesserte Umsteigequalität lassen sich am Hauptbahnhof bei den Alternativen A und B doch beachtliche Zeitersparnisse (in etwa gleicher Höhe) erzielen, während sich bei der Alternative Laim Südring durch die Umfahrung des Hauptbahnhofs keine Zeitersparnisse ergeben.

3.6.7 Empfehlungen

Der Gutachter sieht bei keiner der untersuchten Alternativen die verkehrlichen und die städtebaulichen Ziele als erreichbar an.

Insbesondere weist IMU darauf hin, dass der Bau einer zweiten nördlich verlaufenden S-Bahn-Röhre die schon heute weit auseinandergesetzten Umsteigebeziehungen noch zusätzlich ausdehnt. Damit würde dem Ziel eines kompakteren Hauptbahnhofes entgegen gewirkt.

Er empfiehlt stattdessen „einzelne positive Elemente der verschiedenen Entwicklungskonzeptionen miteinander zu kombinieren und die nachteiligen Bestandteile zu vermeiden.“ Als positive Einzelelemente werden hervorgehoben:

- eine kompakte Anordnung des Hauptbahnhofs
- Erhalt des Hauptbahnhofs als Zielpunkt für Reisende im Nahverkehr
- Hauptbahnhof als Verkehrsknoten zwischen verschiedenen Arten des ÖPNV (Erhalt der hohen Umsteigequalität)
- Nutzung von entbehrlichen Flächen an den Flügelbahnhöfen für die Neuordnung und Gestaltung eines attraktiven Umfeldes (Schwerpunkt moderne Dienstleistungen)
- verkehrliche und stadträumliche Aufwertung der Paul-Heyse-Unterführung
- Entlastung der S-Bahn-Strecke und Bildung von Ausweichmöglichkeiten in Störfällen
- Schaffung einer zusätzlichen Umsteigemöglichkeit zwischen schienengebundenem Personennahverkehrsnetz (SPNV) und U 3 / U 6.

Das IMU-Institut empfiehlt insbesondere zu prüfen, ob nicht die Tunnel-Führung der Variante B von der S-Bahn und Teilen des SPNV genutzt werden könnte mit dem Vorteil eines kompakteren Hauptbahnhofes kürzerer Wege. Diese Prüfung wurde im Rahmen der S-Bahn-Ergänzungsuntersuchung vorgenommen. Dort werden jedoch die Vorzüge einer eigenständigen Tunneltrasse für die S-Bahn beschrieben.

3.7 Variantenbewertung

Bei der Bewertung der Alternativen durch die Gutachter Deutsche Eisenbahn Consult (DEC)/Obermeyer wurden nicht nur die zuvor genannten Aspekte berücksichtigt sondern auch der Aufwand bei der Baudurchführung, Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb sowie die Wirkung für die Reisenden betrachtet.

Für die Realisierung dieser **Alternative A** ist eine aufwändige Baudurchführung erforderlich mit vielen Bauphasen und langen Bauzeiten. Die Folge sind massive Einschränkungen des Eisenbahnbetriebes während der Umbauzeit mit starken Beeinträchtigungen für die Reisenden.

Es werden umfangreiche Ersatzmaßnahmen am Ostbahnhof notwendig.
Der Investitionsbedarf für die Bahnanlagen ist mit ca. 2,095 Mrd. € sehr hoch.

Bei dieser **Alternative B** ist die Baudurchführung vorhersehbar durch konzentrierte Bauabschnitte mit überschaubaren Bauzeiten. Zeitweilige Einschränkungen des Eisenbahnbetriebes werden aber dennoch hingenommen werden müssen. Die Beeinträchtigungen für die Reisenden erscheinen jedoch nach Einschätzung der Gutachter vertretbar.

Es entsteht ein geringeres Flächenpotenzial für neue städtebauliche Entwicklungen als bei Alternative A.

Der Investitionsbedarf für die Bahnanlagen ist aber mit ca. 1,227 Mrd. € deutlich niedriger als bei den Varianten A und ALS.

Die überschlägige Betrachtung weist aus, dass auch die Alternative B mit den geringsten Investitionen nur mit umfangreichen Baukostenzuschüssen zu einem positiven Ergebnis führen wird.

Die Mehrerlöse aus dem induzierten Verkehr infolge von Reisezeitgewinnen im Fern- und Regionalverkehr reichen nicht aus, die Investitionen auszugleichen. Für die Finanzierung der erforderlichen Baukostenzuschüsse werden in überschaubaren Zeiträumen keine Möglichkeiten gesehen.

Bei der **Alternativvariante Laim-Südring (ALS)** ist eine vollständige Umstrukturierung der Gleis- und Streckenführungen im Bereich des neuen Verknüpfungsbahnhofs München-Laim erforderlich mit sehr komplexen Bauzuständen. Die Einschränkungen des Eisenbahnbetriebes sind nicht absehbar. Es besteht Geländebedarf über die nördliche Planungsgrenze hinaus und macht den Eingriff an sensibler Stelle in den Zentralen Bahnflächen erforderlich. Der viergleisige Ausbau des Südringes wird hierbei unterstellt. Ebenso wird der Ausbau der Gütergleise am Nordring erforderlich, ohne den der Eingriff in die Zentralen Bahnflächen noch umfangreicher ausfallen würde.

Als **Fazit** der vergleichenden Untersuchung der Alternativen ist festzustellen, dass die Alternative B eindeutig vorzugswürdig ist. Hervorzuheben sind der erhöhte Nutzen für die Bahnkunden wie geringere Umsteigezeiten und die städtebauliche Einbindung der Bahnanlagen auf der Nordseite der Gleise. Dies ermöglicht einen Attraktivitätsgewinn und eine deutliche Verbesserung des Erscheinungsbildes am Hauptbahnhof.

4. Empfehlungen der Gutachter, des Lenkungskreises und der Verwaltung

Nach Abschluss der Untersuchungen hat sich der Lenkungskreis mit den Vertretern der Bahn, des Freistaates und der Stadt auf wesentliche Eckpunkte für Empfehlungen verständigt, die relativ allgemein gehalten sein mussten (siehe S. 24/25 Broschüre in der Anlage 4). Die folgenden Ausführungen enthalten konkretisierende Aussagen, wie sie zum Teil in den Langfassungen der Gutachten enthalten sind sowie eine kritische Würdigung der Verwaltung. Dabei sollen die Handlungserfordernisse aus Sicht der Stadt aufgezeigt werden.

4.1 Offenhalten der Variante B

Die hohe Bedeutung des Knotens München erfordert zumindest eine Anpassung und Modernisierung der vorhandenen Anlagen des Hauptbahnhofes und seines westlichen Vorfeldes für den zukünftigen Eisenbahnbetrieb.

Eine Verknüpfung der Züge der westlichen und östlichen Relationen mit einer Führung unter der Stadt entlastet den vorhandenen Kopfbahnhof und stärkt die Nutzungsmöglichkeiten des Regional- und Fernverkehrs. Eine solche Tunnelverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Ostbahnhof mit einem Haltepunkt City kommt insbesondere den Reisenden des Regionalverkehrs zugute, da sie entweder die Innenstadt direkt erreichen können oder die Umsteigenotwendigkeit zur Zielerreichung reduziert wird. In Verbindung mit neuen und leistungsfähigen Zuggarnituren wird die Reisezeit sinken und der Anreiz zur Nutzung des Regionalverkehrs wird steigen.

Das erwartete Verkehrsaufkommen rechtfertigt jedoch unter den derzeitigen Prämissen ein Projekt München 21 verkehrlich und wirtschaftlich noch nicht. Langfristig sollte jedoch die Option durchlaufender Fernverkehrsverbindungen auf den europäischen Hochgeschwindigkeitstransversalen nicht aufgegeben und eine Realisierung der Alternative B planerisch offen gehalten werden.

4.2 Trassensicherung unter der Innenstadt

Über den Prognosezeitraum 2010 hinaus erscheint es sinnvoll, für möglicherweise dann erforderlich werdende Kapazitätsausweitungen, die durch Ausschöpfung der Leistungsreserven im Hauptbahnhof (u.a. durch erhöhte Rangiervorgänge in die Abstellanlagen und damit mögliche Erhöhung der Umschlagshäufigkeit an den Bahnsteigen) nicht mehr gedeckt werden können, einen Tunnel gemäß den Empfehlungen der Machbarkeitsstudie zu bauen, der es erlaubt, die Engpässe des Kopfbahnhofes zu beseitigen.

Im Verlauf des Tunnels zwischen Hauptbahnhof und Sendlinger Tor, wo dieser in einer geringen Tieflage verläuft, sowie im Bereich kurz vor der Tunnelmündung westlich des Ostbahnhofes können sich in Randbereichen Konflikte mit beabsichtigten Baumaßnahmen wie beim Paulaner-Gelände an der Welfenstraße ergeben. Es soll versucht werden, die Baumaßnahmen so zu beeinflussen, dass die Möglichkeit, den Tunnel in späteren Jahren zu realisieren, nicht verbaut wird.

Die Vertreter der Bahn und des Freistaates im Lenkungskreis haben die Stadt ausdrücklich darum gebeten, eine solche Trassensicherung als Vorsorgemaßnahme für die Zukunft des Münchner Bahnsystems zu prüfen. Allerdings wurde in den Abstimmungsgesprächen auch klar, dass, so lange die Maßnahme durch den Bund und den Freistaat nicht bestellt ist, keine Entschädigungszahlungen seitens der Bahn geleistet werden können.

4.3 Flächensicherung für Abstellanlagen

Für den Nutzungsbedarf von Abstell- und Behandlungsanlagen im westlichen Vorfeld des Bahnhofes und für die ungenutzten Flächen des ehemaligen Rangierbahnhofes München-Ost liefert die Machbarkeitsstudie München 21 Aussagen. Erkennbar wurde, dass auch unabhängig von München 21 für den künftigen Bedarf zur Abstellung von S-Bahn und Regionalzügen Flächen im Bereich Bergsonstraße/ehemaliges Strassergelände benötigt werden, die im Flächennutzungsplan bereits als Gewerbeflächen vorgesehen waren. Es sollte daher ein längerfristiges Konzept zur Sicherung bahnbetrieblich notwendiger Flächen zwischen der Deutschen Bahn AG, dem Freistaat und der Landeshauptstadt München entwickelt und vereinbart werden, in welches auch die Perspektiven der S-Bahn einzubeziehen sind.

4.4 Bausteine für den Umbau des Hauptbahnhofes, mögliche Realisierungszeiten

In der Untersuchung des Büros Albert Speer & Partner wurden einige Teile des Hauptbahnhofes insbesondere die Verkehrssituation München 21, Variante B, vertiefend betrachtet; andere Teile von den Nutzungen im Empfangsgebäude und in den Flügelbahnhöfen nur grob betrachtet. Diese bleiben einer späteren Betrachtung im Rahmen eines Masterplanes für die Nutzungsüberlegungen Hauptbahnhof vorbehalten.

Zur Verbesserung der Funktionstüchtigkeit des Hauptbahnhofes wurden neben der Neuordnung der Gleisanlagen und ihrer Zugänglichkeit eine zukunftsfähige Anbin-

derung für Fußgänger, Radfahrer, eine verbesserte Ver- und Entsorgungslogistik und dafür eine leistungsfähigere Erschließung des Empfangsgebäudes untersucht.

Es erscheint sinnvoll, die kurzfristigen Maßnahmen bei einem Umbau/Neubau des Hauptbahnhofes am Empfangsgebäude in eine ganzheitliche langfristige Strategie (Masterplan) einzubinden.

Im Folgenden soll verdeutlicht werden, welche Bausteine kurz-/mittelfristig und welche nur langfristig umgesetzt werden können.

4.4.1 Empfangsgebäude und Flügelbahnhöfe

Das Empfangsgebäude und sein direktes Umfeld sollen, unabhängig von weiteren Planungen zum Eisenbahnbetrieb, für die heutigen und zukünftigen Anforderungen bereits jetzt zu einem modernen Großstadtbahnhof weiterentwickelt werden. Die Konzepte des Büros Albert Speer & Partner zeigen die Möglichkeit einer Erhöhung des Nutzungspotenzials im Hauptbahnhof von 66.000 m² Bruttogeschossfläche auf ca. 117.000 m² BGF um ca. 51.000m² BGF auf.

Die Bahn möchte hierin attraktivere Übernachtungsmöglichkeiten und ein erhöhtes Einzelhandelsangebot schaffen. Die zusätzlichen Einzelhandelsflächen sollten jedoch auf Begleitnutzungen zu den neuen inneren Verknüpfungen im Hauptgebäude konzentriert werden. Es soll entsprechend den Zielen des vom Stadtrat beschlossenen Zentrenkonzeptes hier kein neues Shopping-Center errichtet werden, welches insbesondere die Stadtteilzentren schwächen würde.

Hauptbahnhof	m ² BGF heute	m ² BGF künftig	Zuwachssaldo
Empfangsgebäude	66.000	117.000	51.000
Flügelbahnhöfe *	18.700	65.600	46.900
Randbereiche	--	12.000	12.000
Geschossflächen-Entwicklung	84.700	194.600	109.900

* inkl. Flügelbauten

Nach den bisher vorliegenden Gutachten ist im Bereich des Hauptbahnhofes und der Flügelbahnhöfe insgesamt eine Größenordnung der Einzelhandels-Verkaufsflächen von 24.000 m² (d.h. etwa 30.000 m² BGF) als noch verträglich anzusehen. Dies bedarf im Rahmen der weiteren Planung hinsichtlich des Branchenmixes und der Art des Angebotes noch präzisierender Nachweise im Hinblick auf die verkehrliche Abwickelbarkeit und die Stadtverträglichkeit.

Die Steigerung der Geschossfläche im Empfangsgebäude ist möglich durch

- eine Verlagerung der Parkplätze in die Untergeschosse (bislang in den Obergeschossen)
- eine wirtschaftlichere Grundrissausbildung durch größere Geschosstiefen (mehrbündige statt einbündiger Grundrissausbildung)
- eine intensivere Nutzung der Potentiale im Untergeschoss in Verbindung mit der Schaffung einer unterirdischen Nord-Süd-Verknüpfung von S-Bahn zur U 4/5.

Eine Erhöhung der Gebäude (über die der Umgebung hinaus) wurde im Entwurfsprozess vom Planungsreferat ausgeschlossen, so dass die BGF-Mehrung in der Maßstäblichkeit eines maximal 6-geschossigen Gebäudes unterzubringen war.

Die Alternative B gestattet es, zwischen den nördlichen und südlichen Flügelbauten die 16 oberirdisch verbleibenden Gleise mit jeweils 420 m Bahnsteiglänge in der verlängerten Version der vorhandenen Gleishalle unterzubringen. Die 6 Gleise des Tiefbahnhofes befinden sich direkt unter dem oberirdischen Gleisfeld.

Die freiwerdenden Flächen der Flügelbahnhöfe können später bei Auffassung der dort befindlichen Gleise in attraktivere Dienstleistungsflächen umgewandelt werden. Hier wird von Albert Speer & Partner die Möglichkeit zur Unterbringung von ca. 65.600 m² BGF gesehen. Hinsichtlich des Einzelhandels ist hier nur ein untergeordneter Anteil von unter 10 % der für den Hauptbahnhof insgesamt vorgesehenen Einzelhandelsflächen vorzusehen. Diese sind als Begleitnutzung an den Verknüpfungsbereichen und an Unterführungsbauwerken vorzusehen. Die Zugänglichkeit und die räumlichen Verknüpfungsmöglichkeiten der Randbereiche an den Flügelbahnhöfen mit dem Hauptgebäude und dem städtebaulichen Umfeld sollen durch den Masterplan gesichert werden. Durch Auffassung einzelner Gleise können in den Randbereichen nördlich der Bayerstraße Teilflächen mit einem Geschossflächenpotential von ca. 10.000 – 12.000 m² BGF auch schon kurzfristig realisiert werden. Insgesamt werden in Verbindung mit dem Bahnhof München 21 zusätzliche Nutzungspotentiale im Umfang von ca. 110.000 m² Bruttogeschossfläche aufgezeigt, wovon ca. die Hälfte kurz- und mittelfristig realisierbar wären. Voraussetzung ist der Nachweis einer stadtverträglichen Verkehrsbewältigung im Rahmen der weiteren Arbeiten zum Masterplan.

4.4.2 Zugang und Zufahrt zur Verkehrsstation

Der Hauptzugang zur Verkehrsstation soll wie bisher durch das Empfangsgebäude erfolgen. Die Zugangssituationen am Starnberger Bahnhof und am Holzkirchner Bahnhof sollen optimiert werden. Darüber hinaus besteht längerfristig die Möglichkeit, über eine neue Platzanlage an der Arnulfstraße eine zweite Hauptvorfahrt in Verbindung mit einem Zugang zu den Bahnsteigen aus der Paul-Heyse-Unterführung zu entwickeln und somit den Engpass am Bahnhofplatz zu entschärfen.

Für die Ver- und Entsorgungslogistik ist vorgesehen, den Verkehr über die Paul-Heyse-Unterführung abzuwickeln, um die Bahnhofsplätze zu entlasten. Dies ist kurz- und mittelfristig möglich.

Zeitgleich sollen die vorhandenen Vorplätze für die Fußgänger und die Kunden der Bahn attraktiver und fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Dies erfordert die Verlagerung von Tiefgaragenzufahrten und Fahrradabstellmöglichkeiten an geeignete Stellen in den Flügelbahnhöfen.

4.4.3 Innere Erschließung

Die Bahnsteige in Tieflage sollen untereinander über drei Querverbindungen besser erreichbar sein. Um die Umsteigewege möglichst kurz zu halten, werden Querverbindungen etwa in jedem Drittel der Bahnsteige, und zwar im Bereich der Verteilerebene und der Paul-Heyse-Unterführung, angeboten. Hierzu ist zu hinterfragen, ob die Querverbindungen in Form schmaler Stege attraktiv genug sind für die Bahnkunden oder ob nicht in Ergänzung zum Querbahnsteig am Kopfende ein zweiter breiter und attraktiv gestalteter Querbahnsteig an der Paul-Heyse-Unterführung mit einer Vielzahl von Begleitfunktionen diese Aufgabe auch im Sinne der Bahnkunden besser erfüllen kann. Hierzu bestanden zwischen Vertretern der Bahn und der Stadt unterschiedliche Auffassungen, die im weiteren Verfahren zu einer einheitlichen Haltung zusammengeführt werden müssen.

In den Konzepten des Büros Albert Speer & Partner werden auch hierzu entsprechende Lösungsmöglichkeiten sowohl im Untergeschoss des Hauptgebäudes als auch an der Paul-Heyse-Unterführung aufgezeigt.

Durch die Neuordnung der Bahnanlagen, ihre kompaktere Unterbringung und das zusätzliche Angebot an Querbahnsteigen wird eine deutliche Verkürzung der Umsteigezeiten erreicht. Erhebliche Verbesserungen von 11 Minuten werden beim Umstieg von den Gleisen Nord zu den Gleisen Süd erreicht.

In dem noch zu erarbeitenden Masterplan sind im Rahmen der kurzfristig umsetzbaren Bausteine die Möglichkeiten einer kürzeren Verbindung der Bahnsteige untereinander auch ohne Realisierung des Tiefbahnhofes zu prüfen. Dabei soll sowohl die Lage eines unterirdischen Querbahnsteiges entweder im Bereich Posttunnel oder in der Paul-Heuse-Unterführung untersucht werden.

4.4.4 Integration S-Bahn und Transrapid

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat mit Beschluss der Vollversammlung vom 20.02.2002 die Transrapidverbindung Hauptbahnhof-Flughafen abgelehnt. Für den Fall, dass die Planungen durch den Freistaat dennoch weiter betrieben werden, sind die nachfolgend dargestellten Abhängigkeiten zu beachten.

Der Zugangsbereich zur neuen S-Bahnstation an der zweiten Tunnelröhre muss nach Norden hin erweitert werden. Zur besseren inneren Verbindung zur U-Bahn (U 4 und 5) ist die Möglichkeit einer unter dem Querbahnsteig liegenden Verknüpfung zu prüfen, die auch die Zugänglichkeit zu einem eventuellen künftigen Transrapid-Bahnhofsbereich in attraktiver Weise und gut auffindbar ermöglichen könnte. Bislang wurde in den Plänen der Machbarkeitsstudie die Trasse für die Transrapideinführung in den Hauptbahnhof dargestellt. Diese liegt im Bereich des Querbahnsteiges unter der Gleistrasse für den Tiefbahnhof von München 21 in ca. 36 m Tiefe.

In den weitergehenden Betrachtungen für die Westeinführung der Transrapidtrasse wird als Alternative davon ausgegangen, dass diese am Südrand der Haupthalle liegen soll. Bei dieser Alternative soll auch eine unterirdische Einführung jedoch in geringerer Tieflage als bei der Osteinführung geprüft werden. Dabei ist darauf zu achten, dass nicht nur eine gute Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr in der Haupthalle, sondern auch mit U- und S-Bahn erreicht werden soll. Auch hierfür könnte die Verbindung unter dem Querbahnsteig eine wichtige Verknüpfungsfunktion übernehmen. Alle diese Verknüpfungen müssen ggf. auch in dem Masterplan dargestellt werden, sofern die Planungen für eine Transrapidverbindung Hauptbahnhof-Flughafen weitergeführt werden.

5. Weiteres Vorgehen / nächste Schritte

Die Ausführungen unter Punkt 3 zeigen, dass einige Schritte kurzfristig umgesetzt werden können, für andere später möglichen Schritte aber Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind, damit die Chancen einer späteren Realisierung nicht verbaut werden. Wichtig erscheint, unter allen Beteiligten ein Einvernehmen darüber herzustellen, was kurzfristig realisiert werden soll und wie die Sicherungsmaßnahmen aussehen sollen (Flächensicherungen, Trassensicherungen, bauliche Sicherungen z.B. am Hauptbahnhof). Darüber hinaus ist für ein stringentes zeitgerechtes Vorgehen aller Beteiligten eine abgestimmte Projektstruktur und Ressourcenbereitstellung erforderlich.

5.1 Entwicklung eines Masterplans für den Hauptbahnhof

Aus Sicht des Planungsreferates ist es dringend erforderlich, dass alle Funktionen des Hauptbahnhofes einschließlich der Logistik, Ver- und Entsorgungsfunktionen, die Neuordnung des Parkens für Autos und Fahrräder hinsichtlich ihrer Lage und Dimensionierung an dafür geeigneten Standorten untergebracht werden. Darüber hinaus müssen differenzierte Nutzungskonzepte für alle Teilbereiche erstellt, aufeinander abgestimmt und auf Standortverträglichkeit geprüft werden, wie z.B. die Ausweitung des Einzelhandels im Hauptbahnhof.

In einem alle Teilbereiche des Hauptbahnhofes umfassenden Masterplan müssen die kurz- und mittelfristigen Handlungsoptionen in eine langfristige Strategie für den Umbau des Hauptbahnhofes eingebunden werden. Es hat sich gezeigt, dass Einzeloptimierungen längerfristig Nachteile für andere Funktionen haben können bzw. deren spätere Erstellung verbaut. Daher sollten auch die kurzfristig beabsichtigten Umbaumaßnahmen am Empfangsgebäude (Station und Service) sowie in den Randbereichen der Flügelbahnhöfe (Flächen DB-Imm) in das Konzept des Masterplanes eingebunden werden. Der Masterplan sollte ein grobes Flächenlayout liefern, bei dem ohne falsche Detailfestlegungen klar wird, in welchem zeitlichen Rahmen wo welche Teilfunktionen untergebracht werden.

Bei der Verwertung von Teilflächen muss bereits klar sein, welche Aufgaben diese künftig für die Verkehrsstation zu erbringen haben. Das Abdrängen lästiger Teilfunktionen, wie es in der Vergangenheit mehrfach versucht wurde, wird die Funktionstüchtigkeit des Hauptbahnhofes nicht erhöhen, sondern sein Erscheinungsbild weiter verschlechtern.

Der Masterplan sollte von der Bahn unter Beteiligung des Freistaates und der Stadt im 1. Halbjahr 2002 entwickelt werden, damit auf dessen Grundlage und den darin enthaltenen abgestimmten Eckdaten ein Realisierungswettbewerb für die kurzfristig nutzbaren Bausteine (Empfangsgebäude, Teile der Flügelbahnhöfe und Randbereiche sowie der Vorplätze) ausgelobt werden kann. Die Bahn hat in Abstimmung mit dem Planungsreferat entsprechende Werkverträge zur Erstellung

- eines Nutzungskonzeptes,
- einer Verkehrsmengenbetrachtung und
- einer Einzelhandelsuntersuchung

als Bausteine für den Masterplan vergeben.

5.2 Klärung der Rahmenbedingungen für die Trassensicherung

Insbesondere im östlichen Zulauf zum Hauptbahnhof sowie zum Ostbahnhof kann die Tunneltrasse wegen ihrer „geringen Tiefenlage“ in Konflikt stehen mit den Interessen nach mehrgeschossigen Tiefgaragenanlagen bei Neubaumaßnahmen. Die Auswir-

kungen dann erforderlich werdender planungssichernder Maßnahmen und der hierdurch ausgelösten Kosten können derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Alle Beteiligten des Lenkungskreises einschließlich der Deutschen Bahn AG waren sich jedoch einig, dass die Option offen gehalten werden soll, was auch planungssichernde Maßnahmen zur Folge haben kann. Zunächst soll der Deutschen Bahn AG empfohlen werden, auf Basis eines Trassensicherungsplanes, die möglicherweise betroffenen Eigentümer durch geeignete Maßnahmen vorab zu informieren. Ein solcher Trassensicherungsplan soll auch den entsprechenden Dienststellen im Planungsreferat zur Information zur Verfügung stehen, damit auch von hier aus im Rahmen des rechtlich Möglichen auf die S-Bahnplanung beruhende Projekte Einfluss genommen wird oder im Vorfeld durch planungsrechtliche Festsetzungen der für die Fachplanung notwendige Spielraum freigehalten wird.

5.3 Präsentation der Ergebnisse in der Öffentlichkeit

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden mit einer Ausstellung und einer Broschüre der Öffentlichkeit bekannt gegeben. Entsprechende Aufbereitungen hierzu sind bereits erfolgt. Die Ausstellung fand vom 07.03. – 05.04.2002 im Foyer des PlanTreff, Blumenstraße 31 statt.

Darüber hinaus wurden auch Führungen durch die Ausstellung mit entsprechender Erläuterung der komplexen Sachverhalte angeboten. Diese wurden gut besucht und zeigen das große Interesse der Münchner Bevölkerung an diesem Thema.

Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Schritte und die dadurch erreichbaren Verbesserungen für die Bahnkunden und die Stadtgestalt sind von besonderem Interesse.

Die Ausstellung und die Begleitveranstaltungen können auch als Auftakt zu einer weitergehenden Information im Rahmen der anstehenden Planungs- und Genehmigungsverfahren gesehen werden.

Spätestens nach dem Wettbewerbsverfahren soll die Münchner Bevölkerung über den Fortgang der Entwicklungen am Hauptbahnhof weiter informiert werden.

5.4 Weiterführung des Arbeitskreises Bahnhofsentwicklung unter neuen Rahmenbedingungen

Die für Bahnhöfe zuständige Tochtergesellschaft der Bahn Station und Service hat das ehrgeizige Ziel, den Kopfbereich bis 2006 umgebaut zu haben. Die weiteren Planungsschritte erfordern kurzfristig die Bereitstellung von Planungs-, Management- und Logistikleistungen, in deren Rahmen die Stadt ihre Interessen angemessen einbringen sollte.

Es wird empfohlen, einen externen Projektsteuerer einzuschalten, der die zeitgerechte Erbringung der Planungsleistungen aber auch das Aufzeigen der Abstimmungsnotwendigkeiten und organisationsübergreifenden Klärungen moderiert.

Zur Vorklärung der städtischen Interessen und des Abgleichs auf fachlicher Ebene wird die Fortführung des Arbeitskreises zur Entwicklung des Hauptbahnhofes empfohlen.

In diesem Arbeitskreis soll das Nutzungs-, das Verkehrskonzept und das Eckdatengerüst als Grundlage für den Wettbewerb für den Hauptbahnhofumbau abgestimmt werden, erforderlichenfalls auch Nutzungsalternativen auf Stadtverträglichkeit geprüft werden, sowie der Planungsbedarf zur Sicherung der städtischen Ziele aufgezeigt werden.

Darüber hinaus empfiehlt sich analog zu dem bisherigen Vorgehen bei München 21 die Bildung eines Koordinierungskreises, der die notwendigen Entscheidungen sowohl auf Vorstandsebene der Bahn, als auch auf politischer Ebene vorbereitet. Die

Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass die Bahn Vertreter mit entsprechenden Kompetenzen vor Ort einsetzen muss.

Im 2. Halbjahr 2002 könnte dann nach Befassung des Stadtrates mit den Eckdaten das Wettbewerbsverfahren laufen für:

- den Umbau und die Modernisierung des Empfangsgebäudes
- den Umbau des Starnberger Flügelbahnhofes
- die Gestaltverbesserung der Vorplätze zur Innenstadt sowie nördlich/südlich des Querbahnsteiges
- Randbereiche der DB-Imm an der Bayerstraße
- die Modernisierung und Ergänzung der Verknüpfungsbauwerke zu S- und U-Bahn sowie eine Berücksichtigung der Vorplanungen zum Haltepunkt an der S-Bahn-Stammstrecke.

5.5 Mittelbereitstellung für Masterplan und Wettbewerb

Die erforderlichen Mittel für die Erstellung des Masterplanes, die Verkehrsuntersuchung, die Vorbereitung des Wettbewerbs sowie die Information der Öffentlichkeit werden auf ca. 1.000.000 € geschätzt. Aus Sicht des Planungsreferates ist eine auch von der DB AG nachdrücklich geforderte untergeordnete städtische Beteiligung an den Kosten sinnvoll, wobei davon ausgegangen wird, dass der Freistaat, wie in der Vergangenheit, dies ebenfalls tun wird.

Im Mehrjahresinvestitionsprogramm sind für das Projekt München 21 Haushaltsmittel bereits auch für die weitere Bahnhofsplanung in Höhe von 255.000,-- € p.a. eingestellt. Diese sollten künftig unter dem Titel „Planungskosten Masterplan/Maßnahmekonzept Hauptbahnhof und Bahnanlagen“ für den städtischen Anteil an den Planungen und ergänzenden Untersuchungen zum Hauptbahnhof und den in engem Zusammenhang stehenden Vorhaben (z.B. 2. S-Bahn-Tunnel, Verknüpfungsbauwerk U-/S-Bahn) weiter zur Verfügung gestellt werden.

6. Anträge

Dem Planungsreferat liegen im Zusammenhang mit der Diskussion zu München 21 die Anträge

- Nr. 2528 der Stadtratsfraktion der CSU vom 14.11.1995 – Zukunftsfähigkeit des Hauptbahnhofes – (Anlage 1)
- Nr. 2677 der Stadtratsmitglieder Zöttl, Quaas, Schosser und Schwetzler vom 21.03.2001 – Magistrale für Europa – (Anlage 2)

vor, zu denen das Planungsreferat wie folgt Stellung nimmt:

6.1 Antrag Nr. 2528

Die Stadtratsfraktion der CSU hat am 14.11.1995 den als Anlage 1 beigefügten Antrag gestellt, der zuletzt mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.01.1997 Hauptbahnhof-Laim-Pasing; Grundsatz- und Eckdatenbeschluss zum städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenkonzept aufgegriffen wurde. Mit der heutigen Vorlage werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu München 21 präsentiert. Im Mittelpunkt dieser Überlegungen standen Lage und Funktion des Münchner Hauptbahnhofes, seine Einbindung in die Stadt sowie die Angebote im Eisenbahnverkehr. Eine Auslagerung von Teilen des Eisenbahnbetriebes auf – aufgewertete - dezentrale Bahnhöfe (Westbahnhof / Ostbahnhof) und damit eine Aufspaltung des Bahnknotens des Hauptbahnhofes stand im Einklang mit den einschlägigen Stadtratsentscheidungen einvernehmlich zwischen Stadt und Bahn nicht zur Diskussion.

Insoweit darf grundsätzlich auf die vorausgehenden Ausführungen im Vortrag der Referentin verwiesen werden.

Das Planungsreferat schließt sich den Empfehlungen des Lenkungskreises an, wie sie unter Ziffer 4 beschrieben sind und wird der Bahn das unter Ziffer 5 dargestellte weitere Vorgehen anbieten.

Dem Antrag Nr. 2528 der Stadtratsfraktion der CSU vom 14.11.1995 ist damit nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen.

6.2 Antrag Nr. 2677

Die Stadtratsmitglieder Zöttl, Quaas, Schosser und Schwetzler haben am 21.03.2001 den als Anlage 2 beigefügten Antrag gestellt, wonach dem Stadtrat dargestellt werden soll, „was die Stadt tut, um einen Knotenpunkt der großen nord-südlich (Warschau-Berlin-München-Brenner-Verona), bzw. west-östlich verlaufenden Fernbahnverbindungen zu bleiben und auch im Rahmen der sogenannten „Magistrale“ (Paris-Straßburg-München-Wien-Budapest) Drehscheibe zu werden.

Es ist darauf einzugehen, wie ein für Schnellbahnen geeigneter Durchgangsbahnhof geschaffen werden kann und es ist zu prüfen, ob ein Arbeitsausschuss (Kommission) „Europa – Magistrale“ eingerichtet werden sollte.“

Der Antrag wurde mit dem Verweis auf die Behandlung in der heutigen Sitzung durch mehrfache Zwischenberichte aufgegriffen.

Da ein wesentlicher Zusammenhang zwischen den angesprochenen Fernverkehrsrelationen und der Planung eines Durchgangsbahnhofs besteht, wird der Antrag Nr. 2677 im Zusammenhang mit dem vorliegenden Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie München 21 behandelt.

Das Planungsreferat hat hierzu das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) und das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (BStMWVT) gebeten, eine Übersicht über den aktuellen Planungs- und Verfahrensstand (einschließlich Finanzierungsüberlegungen) für die die Landeshauptstadt München betreffenden Streckenausbaumaßnahmen zu übermitteln. Das BMVBW hat allerdings auf entsprechende Schreiben bislang nicht reagiert. Das BStMWVT hat mit Schreiben vom 25.05.2001 den Stand der Verhandlungen zum Brennerbasistunnel und zur Finanzierung des Baus der Neubaustrecke/Ausbau-strecke (NBS/ABS) Stuttgart-Ulm-Augsburg-München aus bayerischer Sicht mitgeteilt (siehe Anlage 3).

Demnach und auf Grundlage weiterer Informationen stellt sich der aktuelle Sachstand aus Sicht des Planungsreferates derzeit wie folgt dar:

Die Strecke **München-Verona** wurde in einer Machbarkeitsstudie untersucht, wobei sich Baukosten in Höhe von insgesamt 12,4 Mrd. € ergeben haben. Auf den Nordzulauf von München nach Innsbruck entfallen 2,8 Mrd. €. Diese beinhalten im Wesentlichen Ausbaumaßnahmen im Unterinntal zwischen Innsbruck und Kufstein. Auf der Strecke Kufstein-München sind kapazitätssteigernde Maßnahmen bereits erfolgt (u.a. eigene S-Bahn-Gleise zwischen München und Grafing). Im Rahmen des Internationalen Brennerkongresses am 26.09.2001 in München wurde jedoch darauf hingewiesen, dass diese kapazitätsverbessernden Maßnahmen bei Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels nicht mehr ausreichen werden. Weitere Verbesserungen sind dann u.a. nur durch die Ausbau-/Neubaustrecke München – Mühldorf – Freilassing zu erreichen, da hierdurch eine Entlastung der Brennerzulaufstrecke vom West-/Ost-gerichteten Fernverkehr erreicht werden kann.

Die Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/UBS) **München – Ingolstadt - Nürnberg** befindet sich weitgehend im Bau und soll im Bereich der Landeshauptstadt München bis zum Jahr 2005 fertiggestellt sein, so dass dann auch zwei eigene S-Bahn-Gleise auf der S2-West zur Verfügung stehen werden.

Die anschließende ABS/NBS Nürnberg – Erfurt ist Teil der im Europäischen Infrastrukturleitplan festgelegten Achse München – Berlin und ist im Bundesschienenwe-

geausbaugesetz als neues Vorhaben in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ enthalten.

Ein bereits begonnener Bauabschnitt südlich von Erfurt wird zwar in einem sogenannten qualifizierten Zwischenschritt fertiggestellt, die Frage des Weiterbaus der Neubausstrecke ist aber nach hiesiger Kenntnis offen.

Bei der West-Ost Fernverkehrsachse Paris – Budapest („**Magistrale für Europa**“) handelt es sich um einen wesentlichen Teil des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Der TGV-Est Paris – Straßburg soll in einem ersten Bauabschnitt bis ins lothringische Baudrecourt bis zum Jahr 2006 in Betrieb gehen. Der deutsche Teilbereich (Kehl/Appenweier – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – München – Mühldorf – Freilassing) ist als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 1992 enthalten.

Inzwischen liegt zudem ein umfassendes Gutachten vor, das im Auftrag der Initiative „Magistrale für Europa“ mit Unterstützung der EU-Kommission aus dem Interreg II-Programm erstellt wurde und das besonders die bislang vernachlässigten integrierten grenzüberschreitenden Effekte der Magistrale betont. Am 20.07.2001 wurden die Ergebnisse des Gutachtens auf der Jahresversammlung der Städteinitiative „Magistrale für Europa“ und in einer Pressekonferenz in Augsburg vorgestellt, wobei die Landeshauptstadt München insbesondere durch den 3. Bürgermeister, Herrn Monatzeder, vertreten war (das Gutachten wurde den Stadtratsfraktionen anschließend vom Planungsreferat zur Verfügung gestellt).

Hinsichtlich der Realisierung der für München wesentlichen Neubau/Ausbaumaßnahmen auf der **Strecke Stuttgart – Ulm – Augsburg – München** wurde nach Mitteilung des Freistaates Bayern am 14.02.2001 beim Bundesverkehrsminister eine Übereinkunft erzielt, dass der Bund eine Vorfinanzierung der Strecke Stuttgart – Ulm – Augsburg durch die Länder akzeptiert. Damit ist es nun möglich, mit dem Bau von „Ulm 21“ bereits im Jahr 2004 zu beginnen. Auf Grundlage dieser Übereinkunft ist Bundesverkehrsminister Bodewig vom Freistaat Bayern aufgefordert worden, das Verhandlungsergebnis betreffend des Abschnittes Ulm – Augsburg zu präzisieren, um zeitgleich mit der Strecke Ulm – Stuttgart eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsverbindung von München nach Stuttgart herzustellen.

Der Abschnitt Augsburg – München wird im Bereich Augsburg - Mering zzt. viergleisig ausgebaut (Inbetriebnahme vsl. 2004/2005). Der Ausbau des folgenden Abschnitts Mering – Olching zur Komplettierung des durchgehenden viergleisigen Ausbaus der Strecke Augsburg – München wird unmittelbar im Anschluss daran voraussichtlich 2006/2007 durchgeführt.

Laut Aussage der DB AG (Schreiben von als Anlage) sind bis zum Jahr 2010 keine Engpässe auf der **Strecke München - Rosenheim** zu erwarten. Von daher ist derzeit davon auszugehen, dass ein Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing mit durchgehender Zweigleisigkeit und Elektrifizierung mit der Realisierung des Brennerbasistunnels einhergeht, jedoch nicht vor 2015 durchgeführt wird.

Nach aktueller Aussage der DB AG ist für die **Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing** in einer ersten Baustufe ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Markt Schwaben und Mühldorf vorgesehen. Dies soll sowohl die Betriebsqualität verbessern als auch die Abwicklung von Mehrverkehren ermöglichen.

Auf der Strecke München-Ost - Markt Schwaben ist in Absprache mit dem Freistaat Bayern ein kapazitiver Ausbau geplant, unter anderem durch die Einflechtung der S-Bahnströme aus Richtung Markt Schwaben und Grafing durch die Maßnahme "Umfahrung Berg am Laim" im Rahmen des sog. 520 Mio. DM Programms zur Ertüchtigung der S-Bahn.

Nachdem München geographischer Schnittpunkt der Nord-Süd und Ost-West Eisenbahntrassen ist, liegt den Planungen zu **München 21 die Idee der Umwandlung des Hauptbahnhofs** von einem oberirdischen End- in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof zugrunde. Die nun vorliegende Projektstudie zu München 21 hat allerdings

deutlich gemacht, dass die Erreichbarkeit des Münchner Zentrums durch München 21 zwar verbessert wird (im Wesentlichen durch den Halt am Sendlinger Tor für den Regionalverkehr), die Fahrgastzunahme im Fernverkehr aber auch in Verbindung mit einer optimierten Betriebsabwicklung nicht die ursprünglich erhofften Ergebnisse erbracht hat.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass sich positive Effekte für die Region München im Wesentlichen durch den Ausbau der auf München zulaufenden Europäischen Eisenbahnmagistralen ergeben. Die Effekte eines Durchgangsbahnhofs (u.a. Reisezeitgewinn von ca. 3 Minuten im durchlaufenden Fernverkehr) sind demgegenüber zu vernachlässigen. Die Weiterverfolgung des Projektes München 21 als ein notwendiger Baustein der „Magistrale für Europa“ ist daher aus Sicht des Planungsreferates derzeit nicht begründbar.

Die Begleitung und Forcierung des Ausbaus der Fernverkehrsinfrastruktur im Rahmen der Initiative „Magistrale für Europa“ hat sich aus Sicht des Planungsreferates bewährt. Die Landeshauptstadt München wird sich auch weiterhin im Rahmen dieser Initiative engagieren und diese ggf. auch finanziell weiter unterstützen. Die Einrichtung eines neuen Arbeitsausschusses (Kommission) „Europa - Magistrale“ ist daher nicht notwendig.

Dem Antrag kann somit nur nach Maßgabe obigen Ausführungen entsprochen werden

7. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse des 2. Stadtbezirks Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, des 3. Stadtbezirks Maxvorstadt, des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen, des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe, des 9. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg, des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen, des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim, des 15. Stadtbezirkes Trudering Riem, des 21. Stadtbezirkes Pasing - Obermenzing und des 25. Stadtbezirkes Laim wurden gemäß § 1 Abs. 2 und Abs. 6 (Katalog des Planungsreferates, Ziff. 1.1) der BA-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet. Eine Beteiligung der Bezirksausschüsse gemäß § 1 Abs. 2 und Abs. 6 (Katalog des Planungsreferates, Ziffer 2) der Bezirksausschuss-Satzung im Rahmen der vorgenannten Beschlussfassung des Stadtrates zu den konkreten Eckdaten für den Masterplan Hauptbahnhof bzw. zu den Wettbewerbsergebnissen ist vorgesehen.

Die Vorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Referat für Gesundheit und Umwelt, der Stadtkämmerei, der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und der MVV GmbH abgestimmt.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöllner, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat / der zuständigen Verwaltungsbeirätin, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Bahnkonzept München 21 und die Empfehlungen der Gutachter werden zur Kenntnis genommen.

2. Das Planungsreferat wird beauftragt, im Rahmen der planungsrechtlichen Möglichkeiten zur Sicherung der Trasse gemäß Projektvariante „B“ unter der Innenstadt beizutragen.
3. Das Planungsreferat wird beauftragt, die Bahn bei der Erarbeitung eines Masterplanes für den Hauptbahnhof sowie der Vorbereitung eines Realisierungswettbewerbs für den Umbau des Hauptbahnhofes zu unterstützen.
Die beabsichtigten Nutzungen und Eckdaten sind dem Stadtrat nach Anhörung der Bezirksausschüsse vor Auslobung des Wettbewerbes zur Entscheidung vorzulegen.
4. Das Planungsreferat bleibt beauftragt, die vertiefenden Untersuchungen zum 2. S-Bahn-Tunnel fachlich zu begleiten und ist aufgefordert, die Ergebnisse zum neuen S-Bahn-Haltepunkt im Bereich des Hauptbahnhofes in die konzeptionellen Überlegungen zum Masterplan zu integrieren.
5. Das Planungsreferat wird beauftragt, sich an den Werkverträgen zum Masterplan, der erforderlichen Verkehrsuntersuchung, dem Nachweis der Stadtverträglichkeit der beabsichtigten Entwicklungen, den Aufbereitungen für die Öffentlichkeit und den Vorbereitungsarbeiten zum Wettbewerb finanziell zu beteiligen. Mit der Verwendung der bislang für das Projekt München 21 in das MIP eingestellten Mittel für diesen Zweck entsprechend den Ausführungen unter Punkt 5.5 des Vortrages besteht Einverständnis.
6. Die Anträge Nr. 2528 der Stadtratsfraktion der CSU vom 14.11.1995 und Nr. 2677 der Stadratsmitglieder Zöttl, Quaas, Schösser und Schwetzler vom 21.03.2001 sind geschäftsordnungsgemäß behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Thalgott
Stadtbaurätin

- IV. Abdruck von I. mit III.
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium HA II/V 1 (2 x)
an das Direktorium HA II/V 3
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Planungsreferat SG 3
zur weiteren Veranlassung.

- zu V.
1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
 2. An die Bezirksausschüsse 2, 3, 5, 8, 9, 13, 14, 15, 21 und 25
 3. An das Baureferat
 4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
 5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
 6. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
 7. An die MVV GmbH
 8. An das Planungsreferat HA I
 9. An das Planungsreferat HA II
 10. An das Planungsreferat HA III
 11. An das Planungsreferat HA IV
 12. An das Planungsreferat SG 3 / SG 2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
 13. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/4 - HLP

Am

Planungsreferat SG 3

I.A.