

Bahnknoten München:

2. Stammstrecke und ergänzende Maßnahmen

a) aktueller Sachstand

b) Anträge und Empfehlungen:

1. S-Bahnhof Laim: Vorgezogener Ausbau von Ausgängen, Beginn des Tunnelbaus, entschiedene Verhandlungsführung mit der DB
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00772 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010
2. Gewährleistung der Sicherheit für den
2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel
Antrag Nr. 08-14 / A 02076 der Stadtratsfraktion der FDP vom 16.12.2010
3. 2. S-Bahn-Stammstrecke: Baubeginn erst nach Planfeststellung aller Abschnitte
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00828 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 27.01.2011
4. 2. S-Bahn-Stammstrecke: Untermuerung oder Rücknahme der Aussage, die Baustelle am Orleansplatz wäre vergleichbar mit jeder U-Bahn-Baustelle (qualitativer Vergleich)
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00829 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 27.01.2011
5. 2. S-Bahn-Stammstrecke: Öffentliche Distanzierung von „manipulierten“ Gutachten
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00830 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 27.01.2011
6. 2. S-Bahn-Stammstrecke: Durchführung einer Sach- und Fachschlichtung zu den Planungen des 2. S-Bahn-Tunnels
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00832 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil

Haidhausen am 27.01.2011

7. 2. S-Bahn-Stammstrecke: Klage gegen die Planfeststellung, sofern keine Berücksichtigung der Einwendungen zum Brandschutz im Planfeststellungsverfahren erfolgt
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00833 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil
Haidhausen am 27.01.2011
8. 2. S-Bahn-Stammstrecke: Erarbeitung und Veröffentlichung eines Verkehrskonzeptes für die Bauzeit
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00834 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil
Haidhausen am 27.01.2011
9. 2. S-Bahn-Stammstrecke: Veröffentlichung der geschätzten Kosten für die Verlegung von Versorgungsleitungen im Rahmen des Tunnelneubaus
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00835 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil
Haidhausen am 27.01.2011
10. Baustellenlogistikkonzept für die Zweite S-Bahn-Stammstrecke optimieren
Antrag Nr. 08-14 / A 02246 der ÖDP vom 24.02.2011
11. Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke
Antrag Nr. 08-14 / A 02426 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Frau Stadträtin Claudia Tausend und Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier vom 04.05.2011
12. Anbindung des 8. Stadtbezirkes an die 2. Stammstrecke
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00966 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08
Schwanthalerhöhe am 24.05.2011
13. Finanzierung und Planfeststellung des Projekts
2. Stammstrecke
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00967 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08
Schwanthalerhöhe am 24.05.2011

14. Klarheit zur Finanzierung der 2. Stammstrecke schaffen
Antrag Nr. 08-14 / A 02620 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 07.07.2011
15. Bericht zur 2. Stammstrecke – wie geht es weiter?
Antrag Nr. 08-14 / A 02701 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 05.08.2011
16. S-Bahn-Störungen: Ursachen erkennen und sofort handeln
Antrag Nr. 08-14 / A 2702 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 05.08.2011
17. Bericht über den Stand der Sofortmaßnahmen für die Ertüchtigung des Bahnknotens München
Antrag Nr. 08-14 / A 02703 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 05.08.2011
18. Umbau Bahnhof Laim vorziehen
Antrag Nr. 08-14 / A 03001 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 20.12.2011
19. Nutzen-Kosten-Faktor für Ertüchtigung der Münchner S-Bahn neu bewerten
Antrag Nr. 08-14 / A 03023 der FW vom 09.01.2012
20. 2. S-Bahn-Stammstrecke: Einstellung des Projekts durch die Landeshauptstadt München und den Freistaat Bayern; Aufnahme von Planungen für eine stufenweise und finanzierbare Verbesserung des S-Bahn-Systems
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01251 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 08.03.2012
21. Umsetzung der neuen S-Bahn-Planung von VCD, Münchner Forum, AAN und Bund Naturschutz
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01252 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 08.03.2012

22. Schluss mit Finanztricks beim 2. Stammstreckentunnel – frei werdende FMG-Kapitalanteile für Ertüchtigung und Ausbau der Münchner ÖPNV-Infrastruktur heranziehen
Antrag Nr. 08-14 / A 03408 der FW vom 25.06.2012
23. EU-konforme Luftreinhaltepolitik nur mit Verbesserungen im Öffentlichen Nahverkehr
Antrag Nr. 08-14 / A 03747 von Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Heide Rieke, Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 22.10.2012
24. Erhalt der Bäume am Marienhof
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01660 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 Altstadt-Lehel am 27.11.2012
25. Erhalt der Bäume am Marienhof
Antrag Nr. 08-14 / B 04460 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel vom 04.12.2012
26. S-Bahn-Ausbau statt Tieftunnel
Schluss mit der Tunnelplanung 2. Stammstrecke München
Kein 2. S-Bahntunnel München
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01704 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen – Bezirksteil Haidhausen am 31.01.2013
27. Fragen zum 2. Stammstreckentunnel
Antrag Nr. 08-14 / B 04699 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 Aubing – Lochhausen – Langwied vom 20.03.2013

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 11189

Anlagen:

1. Übersichtslageplan 2. Stammstrecke
2. 13-Punkte-Sofortprogramm „Qualität im Münchner S-Bahn-System“
3. Systemskizze Sendlinger Spange
4. Anträge und Empfehlungen
5. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse

Beschluss der Vollversammlung vom 26.06.2013

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Nachfolgend wird ein Überblick über die Aktivitäten und Meilensteine seit dem Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.03.2010 i. S. „Ertüchtigung des Bahnknotens München: 2. Stammstrecke“ und dem bestätigenden Beschluss der Vollversammlung vom 24.11.2010 sowie nachfolgenden Stadtratsentscheidungen zu dieser Thematik gegeben. Weiter wird auf die neuere Entwicklung, insbesondere die Sicherstellung der Finanzierung der 2. Stammstrecke, die aktuelle Zeitplanung, den Stand der Rechtsverfahren, die fortzuschreibenden Detailkonzepte für Baulogistik und Brandschutz sowie auf ergänzende Bahnverkehrsplanungen eingegangen. Außerdem werden zahlreiche Anträge und Empfehlungen zur Behandlung vorgelegt.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Die Befassung im A-Teil der Vollversammlung ist notwendig, da die für die Ausschussbefassung in der AGAM geforderte Anmeldefrist nicht erreichbar war.

1. Vorwegmaßnahmen

1.1 Notwendigkeit archäologischer Untersuchungen am Marienhof

Die Bewerbung Münchens um die Olympischen und Paralympischen Winterspiele 2018 hatte umfangreiche Aktivitäten auch hinsichtlich des Vorhabens 2. Stammstrecke zur Folge. Daher wurde von der DB ProjektBau GmbH der Zeitplan für die Erstellung der 2. Stammstrecke gestrafft, um für den Fall einer Auswahl der bayerischen Austragungsorte durch das Internationale Olympische Komitee (IOC) eine rechtzeitige Inbetriebnahme 2017 zu ermöglichen. Diese Optimierung verlangte die umgehende Durchführung archäologischer Untersuchungen auf dem Gelände des Marienhofs vor Beginn der Baumaßnahmen.

1.2 Sofortvollzug, Baumverpflanzungen

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ordnete mit Bescheid vom 30.03.2011 die sofortige (Teil-)Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der 2. Stammstrecke, Planfeststellungsabschnitt 2 München Mitte vom 24.08.2009 (s. auch Ziffer 3.3) in Bezug auf diese archäologischen Untersuchungen, begleitende Arbeiten mit Baumverpflanzungen und Beseitigung der Hecken im Bereich Marienhof an. Nachdem es sich beim Marienhof um ein städtisches Grundstück handelt, war die Zustimmung durch die Landes-

hauptstadt München erforderlich. Hierfür wurde am 13.04.2011 ein entsprechender Stadtratsbeschluss gefasst (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 06368) und am 14.04.2011 ein Gestattungsvertrag zwischen Stadt und Vorhabenträger für die Betretung und Inanspruchnahme des Grundstücks zur Durchführung von Vorwegmaßnahmen bei Erfüllung diverser Voraussetzungen geschlossen. Da entsprechende Zusicherungen und Erklärungen vorlagen, konnten am 18.04.2011 die archäologischen Untersuchungen am Marienhof beginnen. Für weitere Grabungsflächen wurden nach eingehender Beobachtung und Prüfung im Juni 2011 unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Belange 35 japanische Schnurbäume (Sophoren) vom Marienhof in die städtische Baumschule an der Müllerstadelstraße verpflanzt, wo sie seither erfolgreich gepflegt werden.

1.3 Wiederverfüllung der Grabungsstätte, provisorische Begrünung

Die nach Darlegung des Landesamtes für Denkmalpflege und der beauftragten Experten äußerst erfolgreichen archäologischen Untersuchungen dauerten länger als zunächst vorgesehen, konnten aber dann schließlich so rechtzeitig abgeschlossen werden, dass die Ausgrabungsstätte im November 2012 wieder verfüllt und mit einem begehbaren und multifunktional nutzbaren Kiesbelag für die Wintermonate versehen werden konnte. Die weitere Ausgestaltung und Begrünung der Fläche ist nach einer entsprechenden Stadtratsentscheidung im Frühjahr 2013 durch das Baureferat erfolgt, wobei der Vorhabenträger die Kosten für diese provisorische Begrünung übernimmt (s. auch Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 25.07.2012 - Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 09854). Seit 06.06.2013 steht der Marienhof zumindest interimswise wieder zum Erholen und für kulturelles Leben im Stadtzentrum offen.

1.4 Spartenverlegungen

Als weitere Vorwegmaßnahme vor Beginn der Hauptbaumaßnahme zur Erstellung des Haltepunkt Marienhofs ist die Verlegung zahlreicher Sparten in diesem Bereich notwendig. Derzeit läuft noch ein Planänderungsverfahren (s. Ziffer 3.3). Auch hier werden nach bisheriger Kenntnis in betroffenen, noch nicht untersuchten kleineren Bereichen, vorlaufende archäologische Untersuchungen notwendig.

Auch dürfte die Entfernung und wenn möglich Verpflanzung der drei Platanen Ecke Schrammerstraße/Residenzstraße (die bereits vom Sofortvollzug erfasst wurden, aber noch unangetastet blieben) wegen sehr naher betroffener Leitungstrassen voraussichtlich nicht abzuwenden sein. Der Vorhabenträger wurde von der Landeshauptstadt München gebeten, die Erhaltungsmöglichkeiten nochmals zu prüfen.

2. Finanzierung und zeitliche Realisierung

Die Bayerische Staatsregierung und der Bayerische Landtag haben sich nach der am 06.07.2011 vom IOC getroffenen Entscheidung über den Austragungsort der Olympischen Winterspiele 2018 am 12.07. bzw. 13.07.2011 mit dem Konzept für den Bahnknoten Mün-

chen nochmals befasst, sie haben sich dabei erneut für die Realisierung der 2. Stammstrecke ausgesprochen.

2.1 Bau- und Finanzierungsvertrag

Nachdem Freistaat Bayern und DB AG zunächst am 23.10.2010 Eckpunkte des Bau- und Finanzierungsvertrags vereinbart hatten, unterzeichneten beide Partner am 08.04.2011 diesen Vertrag über die Finanzierung der Projektkosten und die Aufteilung der Projektrisiken. Der Vertragsabschluss war Voraussetzung, um beim Bund die Förderung des Projektes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragen zu können.

Nach dem Vertrag sind folgende Kosten und Finanzierungsanteile vorgesehen:

- Kosten 2. Stammstrecke: rd. 2 Mrd. Euro (davon rd. 1,5 Mrd. € förderfähige Kosten)
- Anteil des Bundes (ca. 60 % der förderfähigen Kosten): rd. 900 Mio. Euro
- Anteil des Freistaates Bayern (40 % der förderfähigen Kosten, Planungskosten, nicht förderfähige Baukosten): rd. 950 Mio. Euro
- Anteil der DB AG: 133 Mio. Euro.

Wie Pressemitteilungen zu entnehmen war, erfolgte bei dem am 27.06.2012 unterzeichneten 2. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag eine Anpassung an den aktuellen Projektablauf und die Verschiebung des bisherigen vertraglichen Vorbehalts zur Sicherung der Durchfinanzierung. Eine weitere Anpassung ist vorgesehen.

Ende 2012 / Anfang 2013 werden in diversen Berichten Projektkosten von 2,047 bis (mit Mehrkostenpuffer) 2,433 Mrd. Euro genannt.

2.2 Keine Vorfinanzierung durch Landkreise und Landeshauptstadt München

Aufgrund eines Kabinettsbeschlusses vom 25.10.2011 bat der Freistaat um Übernahme eines Vorfinanzierungsanteils in Höhe von 350 Mio. Euro durch die Landeshauptstadt München. Herr Oberbürgermeister befragte in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes alle Landräte des MVV-Gebietes (Bad Tölz, Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg), ob sie zu einer kommunalen Vorfinanzierung des Baus des 2. Stammstreckentunnels bereit wären. Im Hinblick auf die eindeutige Zuständigkeit des Freistaats für den Schienenpersonennahverkehr (SNPV), die schwierige Haushaltslage der meisten Kommunen wie auch rechtliche Probleme wurde dies einmütig und nachdrücklich abgelehnt. Die Vollversammlung des Stadtrates hat daraufhin am 14.12.2011 unter Verweis auf die eindeutigen gesetzlichen Zuständigkeitsregelungen eine Vorfinanzierung der 2. Stammstrecke durch die Landeshauptstadt München zusammen mit den Landkreisen abgelehnt. Es wurde jedoch unabhängig davon nochmals die Bedeutung und Notwendigkeit der 2. Stammstrecke für die Europäische Metropolregion München (EMM) hervorgehoben, verbunden mit der Erwartung einer baldigen Lösung der Finanzierungsfragen von Bund, Freistaat Bayern und DB AG (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 08192).

2.3 Erhebliche Finanzierungslücke

Aus dem GVFG-Bundesprogramm werden für Bayern bis 2019 voraussichtlich rd. 700 Mio. Euro erwartet, wobei weitere größere Projekte bis 2020 prioritär umgesetzt werden sollten. Diese binden bereits gut 500 Mio. Euro, so dass statt dem regulären Finanzierungsanteil des Bundes von 900 Mio. Euro (60 %) nur rd. 200 Mio. Euro für die 2. Stammstrecke zur Verfügung gestanden wären. Damit bestand eine Finanzierungslücke von rd. 700 Mio. Euro, die nach Aussage seitens des Freistaates solidarisch geschlossen werden sollte. Der Freistaat Bayern erklärte seine Bereitschaft, zusätzlich zu seinem Anteil weitere 350 Mio. Euro vorzufinanzieren, sofern der Bund eine Rückzahlung rechtsverbindlich zusagt. Damit war der Freistaat bereit, insgesamt rd. 1,3 Mrd. Euro für die 2. Stammstrecke aufzubringen (Fachgespräch im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie am 13.01.2012). Anlässlich des Berichts des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in der Vollversammlung vom 01.02.2012 über das Fachgespräch bekräftigte der Stadtrat den Beschluss zur Ablehnung der Vorfinanzierung durch die Landeshauptstadt München und wies Forderungen des Freistaates nach einer Mitfinanzierung der 2. Stammstrecke zurück (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 08567). Mit Beschluss der Vollversammlung vom 29.02.2012 wurde außerdem ein kommunales Darlehen zur Vorfinanzierung der 2. Stammstrecke abgelehnt (Sitzungsvorlagen Nr. V 08-14/08631 – Vorlage der Stadtkämmerei).

2.4 Verwendung des Flughafendarlehens

Am 01.06.2012 unterbreitete Herr Ministerpräsident Seehofer den Vorschlag, bei Einvernehmen aller Gesellschafter der Flughafen München GmbH (FMG) - Bund, Freistaat und Stadt - das bei der FMG noch bestehende Gesellschafterdarlehen zurückzufordern und für die Finanzierung der 2. Stammstrecke einzusetzen. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 04.10.2012 schloss sich der Stadtrat diesem Vorschlag unter der Bedingung an, dass Freistaat und Bund ihre Anteile ebenso verwenden (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10074, Referat für Arbeit und Wirtschaft).

Am 08.11.2012 wurde bekannt, dass der Haushaltsausschuss des Bundestages aus einem Mehrbetrag von 750 Mio. Euro beim Verkehrsetat des Bundeshaushalts für 2013 keine zusätzlichen Mittel für die Finanzierung der 2. Stammstrecke vorsieht.

2.5 Durchbruch bei der Finanzierung

Bei einem Spitzengespräch in der Bayerischen Staatskanzlei am 26.11.2012 konnten schließlich die Eckpunkte der Finanzierung geklärt werden (Pressemitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 27.11.2012). Demnach sind sich Freistaat Bayern und Bund einig, dass zur Schließung der bei den Bundesmitteln bestehenden Finanzierungslücke in Höhe von 700 Mio. Euro das Flughafendarlehen verwendet werden soll und dass neben dem Freistaat Bayern und

der Landeshauptstadt München auch der Bund seinen Anteil dafür bereitstellt. Seit Dezember 2012 liegt die grundsätzliche Zustimmung aller Gesellschafter der FMG zu diesem Vorgehen vor. Die Anteile am Darlehen von derzeit rd. 492 Mio. Euro betragen beim Freistaat Bayern rd. 251 Mio. Euro, beim Bund rd. 128 Mio. Euro und bei der Landeshauptstadt München rd. 113 Mio. Euro.

Zur Finanzierung der dann noch fehlenden Bundesmittel in Höhe von rd. 208 Mio. Euro wollen der Bund 108 Mio. Euro und der Freistaat Bayern aus Rücklagen zusätzlich 100 Mio. Euro aufbringen.

Außerdem haben sich Freistaat und DB AG auf ein striktes Risikomanagement verständigt (Risikobudget 500 Mio. Euro, 40 % des Kostenrisikos übernehmen demnach Freistaat und DB AG, 60 % der Bund). Der Bau- und Finanzierungsvertrag soll weiter angepasst werden (s. Ziff. 2.1).

Die übrigen Verkehrsinvestitionsprojekte in Bayern sollen planmäßig fortgeführt werden, u.a. auch zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München, für die die 2. Stammstrecke zusammen mit dem viergleisigen Ausbau im Bereich Johanneskirchen – Daglfing einen wichtigen Beitrag leistet.

Die Finanzierungsvereinbarungen sollen nach Klärung von Detailfragen durch Zustimmung aller zuständigen Gremien im Laufe 2013 auch formell festgeschrieben werden.

2.6 Nutzen-Kosten-Untersuchung

Bei der am 25.01.2012 vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie bekanntgegebenen Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Untersuchung ergab sich eine Verbesserung des Nutzen-Kosten-Faktors von 1,15 im Jahr 2009 auf 1,23 (Gutachten der Fa. Intraplan Consult GmbH: Standardisierte Bewertung des Vorhabens 2. Stammstrecke München – Startkonzept, Prognosehorizont 2025). Durch die spätere Inbetriebnahme mit Ziel 2019 ergaben sich Änderungen bei einzelnen Kostenpositionen, wobei sich insgesamt eine Effektneutralisierung ergab (auch bei Risikoeintritt noch volkswirtschaftlich positive Bewertung mit Faktor 1,04).

In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, dass bei einem Gutachten „Nordtunnel light“ 2010 in einer Gesamtbetrachtung der Maßnahmen 2. Stammstreckentunnel mit Flughafenanbindung über eine ausgebaute S8-Strecke ein sehr hoher volkswirtschaftlicher Nutzen mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,7 errechnet worden war (s. Ausführungen zum Grundsatzbeschluss vom 24.03.2010).

2.7 Neue Zeitziele

Als Zeitziele sind derzeit im Zusammenhang mit den Aktivitäten zur Sicherstellung der Finanzierung genannt:

- Baurecht möglichst schon 2013

- Ausschreibung, Ende 2014 weitere Vorwegmaßnahmen
- Anfang 2015 Beginn der Bauhauptmaßnahmen

Nach verschiedenen Verlautbarungen wird bei der jetzigen Sachlage eine Inbetriebnahme 2020 anvisiert.

3. Planfeststellungsverfahren für den 2. Stammstreckentunnel mit Stationen

3.1 Verfahren und Zuständigkeiten

Der Bau der 2. Stammstrecke setzt nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus. Mit der Planfeststellung wird Baurecht geschaffen: Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung macht somit alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich („Konzentrationswirkung“).

Nachfolgend wird auf den aktuellen Stand der einzelnen Planfeststellungsabschnitte (PFA) eingegangen:

3.2 PFA 1 München West – Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof

Das Planfeststellungsverfahren läuft seit Ende 2005. Die gesamtstädtische Stellungnahme wurde von der Vollversammlung des Stadtrates am 16.02.2006 beschlossen, ihre Erörterung erfolgte am 13.09.2006. Zu Planänderungen (Aktualisierung des Gesamtplanwerks sowie Änderungen bei Projektdetails – Planunterlagen vom 18.05.2010) hat die Regierung von Oberbayern am 01.10.2010 das Anhörungsverfahren eingeleitet. Die gesamtstädtische Stellungnahme zu dieser „1. Planänderung“ wurde von der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.11.2010 beschlossen. Die Erörterung fand am 09.05.2011 statt. Über eine „2. Planänderung“ wurde dem Stadtrat zum Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.10.2012 und der Vollversammlung vom 24.10.2012 berichtet. Die gesamtstädtische Stellungnahme zu den neuerlichen Planänderungen wurde fristgerecht am 23.10.2012 abgegeben. Nach neueren Informationen wird der Erörterungstermin in der Woche vom 22. bis 26.07.2013 stattfinden. Der Planfeststellungsbeschluss wird für 2013 erwartet.

Umweltverbundröhre (UVR)

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.07.2004 war die Verwaltung beauftragt worden, die UVR in das Planfeststellungsverfahren für die 2. Stammstrecke

aufzunehmen, der Projektbeschluss erfolgte am 27.07.2005. Der auf den 2. Stammstreckentunnel abgestimmte Umbau des Laimer Bahnhofes unter Einbeziehung der städtischen Planungen für die Umweltverbundröhre (UVR) Laim ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt 1 West einschließlich der o.g. Detailänderungen. Auch durch die gemeinsame Ausführung beider Maßnahmen ergeben sich Synergieeffekte. Da der südliche Teil der UVR vier Eisenbahnstrecken des Transeuropäischen Netzes (TEN) berührt, wurde im Rahmen der o.g. 2. Planänderung die Konformität mit den Vorgaben zum TEN dargestellt (Interpolarität des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und der konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsysteme).

3.3 PFA 2 München Mitte – Karlsplatz bis Isar mit Haltepunkt Marienhof

Der Planfeststellungsbeschluss für diesen Abschnitt ist vom EBA am 24.08.2009 erlassen worden. Private Einwenderinnen und Einwender haben gegen diesen Bescheid aufgrund der erwarteten Beeinträchtigungen durch die geplante Bauausführung am Haltepunkt Marienhof Klagen erhoben, über die vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVG) Anfang 2011 entschieden wurde. Dabei wurden Nachbesserungen beim Schallschutzkonzept für die Hauptbaumaßnahme festgelegt; das EBA soll über die dahingehenden Auflagen neu entscheiden. Das EBA hat Rechtsmittel gegen die Urteile eingelegt, eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts wird im Laufe 2013 erwartet.

Am 06.06.2011 hat die Regierung von Oberbayern das Anhörungsverfahren für eine Planänderung im PFA 2 eingeleitet, insbesondere für die Anpassung der Trassierung des Tunnels in Lage und Höhe im Bereich Maximilianstraße an die Neuplanung für den PFA 3 neu München Ost (Trassenänderung Haidhausen einschließlich Isarunterquerung). Die gesamtstädtische Stellungnahme mit grundsätzlicher Zustimmung und diversen Detailforderungen und Hinweisen wurde am 01.08.2011 abgegeben. Eine ergänzende Stellungnahme zur Erwidern der DB ProjektBau GmbH erging am 06.02.2012. Dabei wurden auch grundsätzliche Belange und Forderungen hinsichtlich des Brandschutzes erneut vorgetragen, um deren Bedeutung zu unterstreichen. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass eine vom Vorhabenträger zugesagte Anpassung des in der Planfeststellung lediglich nachrichtlich dargestellten Bauleistungskonzeptes im Rahmen der Modifikation des Gesamtbauleistungskonzeptes von 2006 außerhalb der Rechtsverfahren mit der Landeshauptstadt München abzustimmen ist.

Für eine 2. Planänderung zur Spartenverlegung (Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen sowie eine Trasse der Straßenbeleuchtung) im Bereich Marienhof in Vorbereitung der Hauptbaumaßnahme wurde von der Regierung von Oberbayern am 24.09.2012 das Anhörungsverfahren eingeleitet. Die Neutrassierung steht im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Statik der Gründungen für die bauzeitlichen Lärmschutzwände. Hierzu wurde am 28.11.2012 die gesamtstädtische Stellungnahme abgegeben.

3.4 PFA 3neu München Ost – Isar bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof (tief)

Zur neuen Planung vom 18.06.2010 hat die Regierung von Oberbayern das Anhörungsverfahren durchgeführt. Die grundsätzlich zustimmende gesamtstädtische Stellungnahme wurde von der Vollversammlung des Stadtrates vom 06.10.2010 verabschiedet. Die städtischen Bedenken und Forderungen wurden am 13.12.2010 erörtert, wobei vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch nachdrücklich auf die an gesonderten Terminen erörterten Belange städtischer Beteiligungsgesellschaften hingewiesen wurde. Nach der Behandlung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurde die Erörterung von Einwendungen Betroffener nach Unterbrechung wegen der unter 4.2 genannten Klageverfahren schließlich am 01.04.2011 abgeschlossen. Ein neues Planänderungsverfahren läuft seit Mai 2013, für das die Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 06.05.2013 das Anhörungsverfahren eingeleitet hat. Die Bekanntmachung erfolgte im Amtsblatt der Landeshauptstadt München sowie der Tagespresse am 10.05.2013. Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte in der Zeit vom 27.05. bis 26.06.2013, die Frist zur Abgabe der Stellungnahme der Landeshauptstadt München endet mit Ablauf des 10.07.2013 .

3.5 PFA 3A München Ost/Leuchtenbergring

Hierzu liegt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss des EBA vom 30.05.2006 vor. Die Planung wurde aufgrund der Umplanung des Ostabschnittes im Zuge des v.g. Planfeststellungsverfahrens für den PFA 3neu angepasst, dem die erforderlichen baulichen Maßnahmen im Bereich des Bahnhofteils Leuchtenbergring teilweise zugeordnet sind. Zu der hierzu für den PFA 3A erforderlichen Planänderung hat die Regierung von Oberbayern am 13.02.2012 das Anhörungsverfahren eingeleitet. Die gesamtstädtische Stellungnahme mit grundsätzlicher Zustimmung und diversen Detailforderungen und Hinweisen wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 18.04.2012 abgegeben. Auf eine Erörterung wird seitens der Anhörungsbehörde voraussichtlich verzichtet.

4. Abschnittsübergreifende Konzepte

4.1 Bauleistik-Gesamtkonzept

Die DB ProjektBau GmbH hat auf Forderungen der Landeshauptstadt München hin für die Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke 2006 ein erstes Bauleistik-Gesamtkonzept als Gesamtplanung für die Lkw- und Gleistransporte im Stadtgebiet erstellt und außerhalb der Planfeststellungsverfahren mit der Landeshauptstadt München abgestimmt. Für besonders kritische Bereiche wurde dabei für die Baudurchführung u.a. die Erstellung spezieller Pläne über verkehrliche Auswirkungen und Maßnahmen auch zur näheren Information

des Stadtrates, der betroffenen Bezirksausschüsse und der Anliegerinnen und Anlieger gefordert (auch im Sinne eines Anwohnerschutzkonzeptes). Dieses Konzept ist an die weitere Entwicklung einschließlich Planänderungen anzupassen. Eine Fortschreibung der Gesamtplanung außerhalb der Rechtsverfahren, in denen primär die örtlichen Auswirkungen betrachtet werden, ist vom Vorhabenträger zugesagt. Besonderen Wert wird auf die möglichst weitreichende Verlagerung von Transporten auf die Schiene gelegt, auch hierzu liegt eine generelle Zusage der DB ProjektBau GmbH vor.

Von der Landeshauptstadt München und der Stadtwerke München GmbH wurde außerdem im Hinblick auf die weitgehend gleichzeitige Durchführung der Baumaßnahmen in den verschiedenen Abschnitten der 2. Stammstrecke im Rahmen der Rechtsverfahren auf die Notwendigkeit der Erstellung bzw. Fortschreibung und Vertiefung des Gesamtkonzepts hingewiesen. In diesen Verfahren wurden außerdem zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten diverse Detailforderungen und Hinweise zur jeweiligen Baulogistikplanung vorgetragen. Zudem wurde die generelle Bitte an das EBA gerichtet, durch entsprechende Auflagen eine geeignete Abwicklung der Baumaßnahme einschließlich Baustellenverkehr u.a. unter möglichst weitgehender Berücksichtigung der Belange der betroffenen Anliegerinnen und Anlieger und des Fußgänger-, Rad- und Straßenverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs im Straßenraum sicherzustellen. Auf die Belange des ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) wird von der Stadtwerke München GmbH (SWM) – Unternehmensbereich Verkehr/Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) in den dortigen Stellungnahmen als Träger öffentlicher Belange außerdem gesondert eingegangen.

Auf die weiteren Ausführungen insbesondere hinsichtlich verkehrsrechtlicher Anordnungen des Kreisverwaltungsreferates in der Bauphase unter Ziffer 6.3.6 sowie zur Baulogistik allgemein unter Ziffer 6.4 wird hingewiesen.

4.2 Brandschutz- und Rettungskonzept

Die 2. Stammstrecke ist ein in Deutschland und in weiten Teilen Europas einmaliges Verkehrsprojekt, insbesondere was die Tieflage angeht. Der Fahrtunnel und die unterirdischen Haltepunkte Hauptbahnhof, Marienhof und Orleansplatz (tief) befinden sich ca. 40 bis 45 m unter der Erdoberfläche.

Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren wurden/werden dem Kreisverwaltungsreferat – HA IV / Branddirektion, Sicherheitskonzepte für die Tunnelstrecke und jeweils Brandschutzkonzepte für die unterirdischen Haltepunkte zur Bewertung vorgelegt. Die Stellungnahme der Branddirektion hat einerseits im Hinblick auf die Sicherheitsbelange der Fahrgäste, andererseits auch unter Berücksichtigung der Belange der Einsatzkräfte von Feuerwehr und Rettungsdiensten wie auch ggf. weiterer Betroffener umfassend Eingang in die jeweiligen gesamtstädtischen Stellungnahmen genommen. Diese Belange wurden /

werden in weiteren Verfahrensschritten mit Nachdruck vertreten.

Im Einzelnen wurden u.a. folgende Forderungen erhoben:

- zusätzliche Rettungswege, um die Evakuierungszeiten kürzer zu halten
- nähere Untersuchung des Brandszenarios im Tunnel für den Fall, dass eine S-Bahn auf Grund einer allgemeinen Störung, einer Störung in Zusammenhang mit einem Brand bzw. durch einen Stau auf der Strecke zum Halten kommt und nicht, wie im Sicherheitskonzept vorgesehen, noch in den nächsten Haltepunkt einfährt.
- Aufzüge mit besonderen Sicherheitseinrichtungen wie sie in sogenannten Feuerwehraufzügen vorgesehen sind (z.B. Schutz gegen Raucheintrag, Aufnahmemöglichkeit von Krankentragen und Notstromversorgung) in tiefgelegenen Rettungsschächten (vgl. unten, Ziff. 6.2 zum Antrag Nr. 08-14 / A 02076).

Im Planfeststellungsbeschluss für den PFA 2 Karlsplatz bis Isar mit Haltepunkt Marienhof (s. Ziffer 3.3) hat das EBA zum Brandschutz Nebenbestimmungen erlassen, u.a. die Fortschreibung des ganzheitlichen Brandschutzkonzeptes für den Haltepunkt Marienhof und des Sicherheitskonzeptes Streckentunnel mit näherer Untersuchung, ob aufgrund der Tieflage des Haltepunktes besondere Maßnahmen für mobilitätsbehinderte Personen erforderlich werden. Die Einwendungen zu Planänderungen und zu den weiteren Planfeststellungsabschnitten befinden sich noch in der Bearbeitung bei der Anhörungsbehörde bzw. zur Bewertung und Entscheidung beim EBA.

Bisher wurden langjährige Forderungen der Branddirektion, wie z.B. die Ausrüstung der unterirdischen Personenverkehrsbauwerke mit ausreichend „nassen“ Wandhydranten, die qualifizierte gutachterliche Überprüfung der Entrauchungs- und Entfluchtungsberechnungen oder die Optimierung der baulichen Abtrennungen noch nicht in die aktuellen Planungen übernommen bzw. gewürdigt. An diese Forderungen und zahlreiche weitere Detailaussagen wurde deshalb im Rahmen der v.g. Stellungnahme zur 2. Planänderung für den PFA 1 München West 2012 erinnert.

Am 29.03.2012 hat beim EBA ein intensives Fachgespräch zur generellen Thematik „Brandschutz in unterirdischen Personenverkehrsanlagen und Eisenbahntunneln“ stattgefunden, an dem die Branddirektion und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilgenommen haben. Hierbei wurden zahlreiche Sicherheitsfragen und -probleme eingehend diskutiert.

Nach Auffassung des Kreisverwaltungsreferates, Branddirektion, sind für dieses Infrastrukturprojekt die bisherigen rechtlichen Grundlagen nicht ausreichend:

Die „Richtlinie Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ (EBA-RiLi) ist für Fernverkehrstunnel entwickelt worden und kann nur hilfsweise für Tunnel beim Massenverkehrsmittel Stadtschnellbahn ange-

wandt werden (s. Ziff. 1.1 der EBA-RiLi, Stand 01.07.2008: „Diese Richtlinie ist als ermesensbindende Richtlinie bei Entscheidungen über den Bau und Betrieb von neuen Eisenbahntunneln zugrunde zu legen. Sie gilt nicht für Tunnel von Stadtschnellbahnen“).

Deshalb fordert das Kreisverwaltungsreferat, Branddirektion, bei Vorhabenträger und Genehmigungsbehörde darauf hinzuwirken, dass eine enge Abstimmung der Sicherheits- und Brandschutzkonzepte mit den Sicherheits- und Gefahrenabwehrbehörden der Landeshauptstadt München erfolgt mit dem Ziel, das Einvernehmen herzustellen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich der Bayerische Landtag am 10.02.2011 aufgrund eines Dringlichkeitsantrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen eingehend mit der Frage von Verbesserungen des Sicherheits-, Brandschutz- und Rettungskonzeptes befasst hat. Dabei ging es neben diversen konkreten Sicherheitsthemen u.a. auch um Zuständigkeitsfragen. Der Antrag hinsichtlich einer Veranlassung einer entsprechenden weitreichenden Überarbeitung der Planung wurde mehrheitlich abgelehnt.

Weitere Ausführungen zu dieser Thematik finden sich unter Ziffer 6.2 zum Antrag Nr. 08-14 / A 02076 der Stadtratsfraktion der FDP.

5. Öffentlichkeitsarbeit

5.1 Kommunikationskonzept

Die Deutsche Bahn hatte Anfang 2011 ein Kommunikationskonzept vorgestellt, welches die Vorbereitungen und Baumaßnahmen zur 2. Stammstrecke begleiten und für eine eingehende Information der Bürgerinnen und Bürger sorgen soll. Weiter war es Ziel des Vorhabenträgers, den in mehreren früheren Stadtratsbeschlüssen enthaltenen Forderungen der Landeshauptstadt München nach eingehender Information der Öffentlichkeit bereits in erheblichem Umfang nachzukommen.

Bausteine des Konzeptes waren bzw. sind unter anderem:

- regelmäßige Pressemitteilungen zu wichtigen Ereignissen,
- Internetauftritt unter "<http://www.2.stammstrecke-muenchen.de>" mit einem umfassenden Informationsangebot und einem Kontaktformular für Fragen und Anregungen,
- Bürgertelefon,
- Bürgerbüro/Infocontainer mit regelmäßigen Sprechzeiten (künftig neues Infocenter am Marienhof),
- Informationsmaterialien wie z.B. Flyer, aber auch Plakatierung an Bauzäunen.

Die Umsetzung erfolgte im Wesentlichen bereits im Laufe 2011, das Angebot wird weiterentwickelt. Um die Kommunikation mit der Landeshauptstadt München und anderen Be-

teiligten zu optimieren, wurde seitens der Bahn ein Kommunikationsteam gebildet. Für die Landeshauptstadt München wurden hierbei Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Presseamt, dem Baureferat, der Branddirektion und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eingebunden.

5.2 Informationszentrum

Das Bürgerbüro in Haidhausen wurde wieder geschlossen, da der Mietvertrag für die Räume ausgelaufen war und vom Vermieter nicht verlängert wurde. Der Container am Marienhof, in dem ein Bürgerbüro untergebracht war, stand aufgrund des Rückbaus der Baustelleneinrichtung für die archäologischen Grabungen nicht mehr zur Verfügung. Nach Aussagen im Dezember 2012 planen Freistaat und Bahn 2013 ein neues Informationszentrum zur 2. Stammstrecke auf dem Marienhof zu schaffen. Das Bürgerbüro soll dort ein neues Domizil erhalten. Bis dahin stehen für Fragen von Bürgerinnen und Bürgern das v.g. Kontaktformular im Internet sowie das Bürgertelefon (089 1308-22991) zur Verfügung.

5.3 Ansprechpartner und weitere Informationsquellen

Ansprechpartner der Bahn sind sowohl der Projektleiter als auch ein Mitarbeiter für die Projektkommunikation (s. Internetauftritt). Weiter waren und sind Vertreterinnen und Vertreter des Vorhabenträgers zur Projektvorstellung und zu weiteren Erläuterungen und Diskussionen in Bürger- und Einwohnerversammlungen in den Stadtbezirken bereit.

Außerdem erfolgen bei relevanten Entwicklungen Pressemitteilungen durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie sowie der DB AG. Zu den v.g. weiteren Planungen und Programmen sind im Internet nähere Informationen seitens des Freistaates, der DB AG oder von Verkehrsgesellschaften wie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zu finden. Auch die MVV GmbH wirkt seit Längerem an der Information der Bevölkerung über Notwendigkeit und positive Auswirkungen der 2. Stammstrecke mit.

6. Anträge und Empfehlungen (in zeitlicher Reihenfolge)

Soweit Zwischennachrichten an Antragstellerinnen und Antragsteller genannt sind, wurden jeweils die erbetenen Terminverlängerungen gewährt.

6.1 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00772 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010

(Anlage 4.1)

S-Bahnhof Laim: Vorgezogener Ausbau von Ausgängen, Beginn des Tunnelbaus, unterschiedene Verhandlungsführung mit der DB

Wie den aktuellen Planfeststellungsunterlagen für den PFA 1 München West zu entnehmen ist, wird aufgrund der kompletten neuen Gleisanlage mit Ausbau von 3 auf zukünftig 4 Gleise, den geänderten Anforderungen hinsichtlich der Bahnsteige, den höheren Verkehrszahlen und den neuen Verkehrsbeziehungen die alte S-Bahn-Station Laim komplett abgerissen und barrierefrei neu gebaut. Es sind zwei Mittelbahnsteige für die beiden Richtungsgleispaare vorgesehen. Im Rahmen dieses Neubaus wird auch der Bahnsteigzugang West vollständig abgerissen und neu gebaut. Als neuer Zugang vom Fuß- und Radweg Wotanstraße ist ein Zugangsbauwerk mit je einer Fest- und zwei Fahrtreppen zu den beiden Mittelbahnsteigen geplant. Die Treppenanlagen schließen westlich an eine Bahnsteigunterführung als Zwischenebene an. Außerdem ist ein getrenntes Zugangsbauwerk Ost als Zugang von der neu zu erstellenden Umweltverbundröhre (UVR) zu den neuen Bahnsteigen der S-Bahn-Station vorgesehen. Es wird mit je einer kombinierten Fest- und Fahrtreppe und einer Aufzugsanlage zu den beiden Mittelbahnsteigen ausgestattet. Die Treppenanlagen schließen westlich an ein Verteilerbauwerk an, welches die Verkehrsströme kanalisiert. Die beiden Aufzugsanlagen sind östlich dieser Verteilerebene angeordnet. Der Zugang von der UVR zur Verteilerebene erfolgt über eine zwischen den Treppenanlagen angeordnete, barrierefreie Zugangsrampe. Hieraus ergibt sich, dass die Errichtung dieser Anlagen nur im Rahmen des Gesamtneubaus des Bahnhofs Laim zusammen mit der Realisierung der 2. Stammstrecke erfolgen kann.

Die Interessen der Landeshauptstadt München werden im Übrigen von der Stadtverwaltung und betroffenen Gesellschaften wie der SWM GmbH auf der Basis von Stadtratsbeschlüssen oder im Rahmen der laufenden Verwaltung bzw. Geschäftsführung in den Rechtsverfahren, aber auch bei Abstimmungen und weiteren Kontakten mit dem Vorhabenträger nachdrücklich vertreten.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00772 kann somit nicht bzw. nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen werden.

6.2 Antrag Nr. 08-14 / A 02076 der Stadtratsfraktion der FDP vom 16.12.2010
(Anlage 4.2)

Gewährleistung der Sicherheit für den 2. S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel

Die Stadtratsfraktion der FDP hat zu diesem Antrag vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben vom 20.12.2012.

Auf die generellen Ausführungen zu Sicherheitsfragen hinsichtlich Brandschutz und Rettungsmöglichkeiten unter Ziffer 4. wird hingewiesen. Zu den einzelnen Fragen des Antrags ist unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des zuständigen Kreisverwaltungsreferat HA IV / Branddirektion und diverser Abstimmungen Folgendes auszuführen:

Wie sollen die Fahrgäste über Rettungsschächte aus rund 40 Meter Tiefe nach oben gelangen?

Es wird davon ausgegangen, dass eine in Brand geratene S-Bahn noch bis zum nächsten Haltepunkt fahren kann, an dem Fahrgäste das Fahrzeug schneller und sicherer verlassen können, aber auch bessere Bedingungen für den Einsatz von Feuerwehr- und Rettungsdienstkräften vorhanden sind. Die Notbremsen der Züge werden deshalb nicht im Tunnel aktiviert, sondern signalisieren der Fahrzeugführerin / dem Fahrzeugführer, am nächsten Haltepunkt dieser Meldung unverzüglich nachzugehen.

Für Evakuierungen aus dem Streckentunnel - auf Grund anderer (= nicht brandsächlicher) Störungen - sind entlang der Fahrwege mindestens 0,8 m breite Fluchtstege vorgesehen, die zu in Abständen von max. 600 m angeordneten Notausgängen führen. Über dahinter angeordnete Schleusen führen die Rettungswege weiter über teilweise mehr als 100 m lange Rettungsstollen und eventuelle Treppenanlagen zu den Rettungsschächten. Aus dem 40 bis 45 m Tiefe unter der Erdoberfläche liegenden Streckentunnel gelangen die Fahrgäste letztlich über Treppen nach oben ins Freie.

Erfordernis einer Überdruckanlage für die Qualmreduzierung und eines Geräteaufzugs?

Überdruckanlage:

Das Sicherheitskonzept für den Streckentunnel sieht für den Evakuierungsfall Notausgänge zu den Rettungsstollen und Rettungsschächten vor. Hinter diesen Notausgängen sind Schleusen angeordnet, die eine Verrauchung der weiterführenden Rettungswege dadurch verhindern sollen, dass beim Passieren der Schleuse durch einzelne Personen immer eine Tür geschlossen bleiben soll.

Um auszuschließen, dass bei der Flucht zahlreicher Fahrgäste die Türen zwangsweise offen stehen und Rauch in die Rettungswege eindringen kann und den Fliehenden über die Rettungsschächte quasi naheht, wurden in den gesamtstädtischen Stellungnahmen für die Rettungsschächte Überdrucksysteme gefordert. Damit soll den Fliehenden frische Luft von oben entgegen strömen und eine Rauchausbreitung in die Fluchtwege verhindert werden.

Geräteaufzüge:

Die einschlägigen Vorschriften des EBA sehen erst für Rettungsschächte mit einer Tiefe von mehr als 30 m sogenannte Geräteaufzüge vor, die es den Einsatzkräften ermöglichen sollen, Geräte bis zur Tunnelsohle zu transportieren. Die Geräteaufzüge sind als einfach abgesicherte Einrichtungen geplant, d.h. sie werden ohne Ersatzstromanschlüsse bzw. ohne gegen Brand besonders gesicherte Kabel ausgeführt.

Eine Vielzahl von Rettungsschächten der Tunnelstrecke erreichen diese Tiefe nicht. Bei-

spielsweise ist der Rettungsschacht Nr. 8 (Keller-/Milch-/Pütrichstraße) auf Grund der oberirdischen Bebauung auf den Fahrtunnel aufgesetzt und wird über ein System aus langen unterirdischen Gängen und Treppen mit dem tiefer liegenden Notausgang aus dem Tunnel verbunden. Diese Form der Rettungswegführung bleibt formal unter der 30 m-Grenze. De facto müssen Rettungskräfte (Feuerwehr, Rettungsdienst, Notarzt) Gerätschaften für die Technische Hilfe, zur Notfallversorgung und Brandbekämpfung aber tiefer bringen und Verletzte auf dem gleichen Weg wieder nach oben transportieren. Den selben Höhenunterschied haben Fliehende aus dem Tunnel zu überwinden.

Aus diesen Gründen fordert die Branddirektion auch für Schächte, die weniger als 30 m Tiefe aufweisen, jedoch eine noch tiefer liegende Tunnelstrecke erschließen, sogenannte Feuerwehraufzüge. Diese Aufzüge verfügen über weitere Sicherheitsvorkehrungen zur Verhinderung von Raucheintritt, Aufnahme von Krankentragen und Notstromversorgung.

Wie werden die Entrauchungsschächte am Orleansplatz untergebracht?

Das Brandschutzkonzept sieht auch für den S-Bahn-Haltepunkt Ostbahnhof tief maschinelle Rauchabzugseinrichtungen vor. Über diese soll Rauch im Brandfall vom Bahnsteigniveau abgesaugt und über Kanäle und Schächte nach oben abgeleitet werden. Die Abmessungen der Schächte richten sich nach den Berechnungen auf Grund des Bemessungsbrandes einer S-Bahn. Die Lage der Entrauchungsschächte auf der Erdoberfläche ist einerseits bedingt durch die Kanalführung, andererseits entsprechend der möglichen Anordnung auf der Platzfläche. Lt. Branddirektion ist hinsichtlich der Ausführung auf der Geländeoberfläche darauf zu achten, dass die Öffnungen der Rauchabzugssysteme nicht versehentlich verstellt werden können.

Welche Mehrkosten entstehen durch die erforderliche sicherheitsbedingte Aufrüstung?

Über die zu erwartenden Mehrkosten für die geforderte sicherheitsbedingte Aufrüstung können seitens der Branddirektion keine Aussagen gemacht werden, da hierzu umfangreiche Planungen bzw. Untersuchungen von alternativen Möglichkeiten angesetzt werden müssten.

Rechtliche Möglichkeiten zur Durchsetzung der Belange der Landeshauptstadt München

Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren erhebt die Landeshauptstadt München Einwendungen in Form der gesamtstädtischen Stellungnahme an die Anhörungsbehörde Regierung von Oberbayern. In diese Stellungnahme fließen die tangierten Belange aller städtischen Dienststellen ein. Sofern wesentliche Belange und Einwendungen im Planfeststellungsverfahren durch die Planfeststellungsbehörde (EBA) nicht oder nicht hinreichend berücksichtigt wurden bzw. die Begründungen für Entscheidungen nicht hinreichend erscheinen, wird von der Verwaltung bei jedem Planfeststellungsbeschluss geprüft,

ob gegen den Planfeststellungsbeschluss des EBA erfolgreich der Rechtsweg beschritten werden kann.

Der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirates unterstützt den Antrag der Stadtratsfraktion der FDP, insbes. die Forderung nach Aufzügen zur Rettung

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02076 wird mit diesen Darlegungen soweit derzeit möglich entsprochen.

6.3 Empfehlungen der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 27.01.2011

6.3.1 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00828

(Anlage 4.3)

2. Stammstrecke: Baubeginn erst nach Planfeststellung aller Abschnitte

Am 24.01.2011 hat der BayVGH über Klagen von Anrainern am Marienhof gegen den Planfeststellungsbeschluss des EBA zum PFA 2 München Mitte entschieden. In der Begründung des (derzeit noch nicht rechtskräftigen) Urteils geht das Gericht auch auf die grundsätzlich zulässige Abschnittsbildung ein und hat sie im konkreten Fall nicht beanstandet. Wie der Begründung des Urteils u.a. zu entnehmen ist, fehlt dem Planfeststellungsabschnitt nicht die eigene sachliche Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung. Die ständige Rechtsprechung des BVerwG verlangt beim Schienenverkehr nicht, dass jedem Abschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion zukommt, weil ansonsten die Planung von Schienenstrecken nur „in einem Stück“ auf der Grundlage eines oft unüberschaubaren Planfeststellungsverfahrens möglich wäre. Vorliegend könne jedenfalls ein maßgeblicher Teil des planfestgestellten Abschnitts, nämlich das Stationsbauwerk am Marienhof, für sich durchgeführt werden und solle im Interesse einer möglichst kurzen Gesamtbauzeit nach Sinn und Zweck des Planfeststellungsbeschlusses auch realisiert werden.

Demnach kann nach jeweils bestandskräftiger Planfeststellung bzw. Anordnung des Sofortvollzugs im jeweiligen Abschnitt umgehend mit dem zeitintensiven Bau der großen unterirdischen Haltepunkte begonnen werden. Die Herbeiführung eines Stadtratsbeschlusses im Sinne der Empfehlung kann daher nicht befürwortet werden. Beim derzeitigen Sachstand besteht im Übrigen eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass bis zum vorgesehenen Beginn der Hauptbaumaßnahmen 2015 Baurecht in allen Abschnitten vorliegt.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00828 kann auf Grund der vorgenannten Ausführungen nicht entsprochen werden.

6.3.2 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00829

(Anlage 4.4)

Untermauerung oder Rücknahme der Aussage, die Baustelle am Orleansplatz wäre vergleichbar mit jeder U-Bahn-Baustelle (qualitativer Vergleich)

Das Baureferat hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

Nach den Antragsunterlagen zum Planfeststellungsabschnitt 3neu der 2. Stammstrecke ist für die Herstellung des S-Bahnhofes am Orleansplatz (so genannter „HP Ostbahnhof tief“) vorgesehen

- Baugruben in Schlitzwandbauweise zu sichern und auszuheben,
- von diesen aus Bahnhofstunnelröhren bergmännisch in Spritzbetonbauweise aufzufahren;
- in den Baugruben Zugangsanlagen (Fest- und Fahrtreppen, Aufzüge) sowie Betriebsräume zu errichten,
- Aufgangsbauwerke an die Geländeoberfläche im Schutze von Baugrubenverbauen zu errichten sowie
- die Bauwerke mit den notwendigen Komponenten der Betriebsausrüstung und des Innenausbauens, wie Beleuchtung, Be- und Entlüftung, Entrauchung, maschinentechnische Anlagen, Bodenbeläge, Wand- und Deckenverkleidungen auszustatten.

Für die Durchführung dieser Maßnahmen werden Verkehrsumlegungen an der Oberfläche, Spartenmaßnahmen (Spartenfreimachung und Rückverlegung) sowie Wasserhaltungs- und weitere Bauhilfsmaßnahmen erforderlich.

Die beschriebenen Baumaßnahmen entsprechen grundsätzlich denjenigen, die auch auf Baustellen des U-Bahnbaues anfallen. Die zu errichtenden Tiefbauwerke stellen jedoch jeweils im Hinblick auf ihre Planung und Konstruktion sowie die örtlichen Verhältnisse Unikate dar; gleiches gilt damit auch für die Maßnahmen zu ihrer Herstellung. Ein unmittelbarer Vergleich der vorgesehenen Baumaßnahmen zur Errichtung der 2. Stammstrecke am Orleansplatz mit einer konkreten U-Bahn-Baustelle ist daher nicht möglich.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00829 kann nur nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprechen werden.

6.3.3 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00830

(Anlage 4.5)

2. Stammstrecke: Öffentliche Distanzierung von „manipulierten“ Gutachten

Bereits 2001 ließen der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und der Münchner Verkehrsverbund (MVV) eine „Vergleichende Untersuchung zum Ausbau S-Bahn-Südring/2. S-Bahn-Tunnel“ durchführen. Dabei wurde u.a. ein erheblich größerer Nutzen einer 2. Stammstrecke gegenüber dem Ausbau des Südrings festgestellt.

Nachdem sich nach mehrjährigen Planungen sowohl Kosten wie auch Anforderungen an ein solches Verkehrsprojekt verändert haben, wurde 2009 ein weiterer Variantenvergleich

durchgeführt. Es wurden eindeutige Vorteile für den 2. Stammstreckentunnel ausgemacht. Bei beiden Untersuchungen wurde auf den Sachverstand externer renommierter Gutachter gesetzt. Der Vorwurf der Manipulation der Gutachten wird mit Nachdruck zurückgewiesen.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00830 kann auf Grund der vorgenannten Ausführungen nicht entsprochen werden.

6.3.4 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00832 (Anlage 4.6)

2. Stammstrecke: Durchführung einer Sach- und Fachschlichtung zu den Planungen des 2. S-Bahn-Tunnels

Die Bürgerversammlungsempfehlung fordert eine Sach- und Fachschlichtung zu den Planungen des 2. Stammstreckentunnels, die sich im Ablauf an dem Verfahren zu Stuttgart 21 orientieren soll.

Den im Beschluss der Vollversammlung vom 13.04.2011 zu „Vorwegmaßnahmen am Marienhof für eine Inbetriebnahme 2017“ vom Stadtrat formulierten Anforderungen an den Freistaat Bayern und den Vorhabenträger DB AG hinsichtlich der Kommunikation mit dem Ziel eines kontinuierlichen, rechtzeitigen, umfassenden und offenen Informationsflusses wurde mit den unter Ziff. 5 beschriebenen Maßnahmen zu einem erheblichen Teil entsprochen. Darüber hinaus bestehen mit dem Ziel der Beteiligung der Betroffenen die gesetzlich vorgesehenen Einwendungs- und Erörterungsmöglichkeiten im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, die zur Zeit laufen. Ein hierüber hinausgehender Bedarf einer Konfliktlösung durch ein Schlichtungsverfahren erscheint zum jetzigen Zeitpunkt nicht angezeigt und obliegt im Übrigen dem Vorhabenträger.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00832 kann derzeit nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.3.5 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00833 (Anlage 4.7)

2. Stammstrecke: Klage gegen die Planfeststellung, sofern keine Berücksichtigung der Einwendungen zum Brandschutz im Planfeststellungsverfahren erfolgt

Hierzu wird auf die Ausführungen hinsichtlich einer evtl. Klage unter Ziffer 6.2 hingewiesen.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00833 wird derzeit nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen.

6.3.6 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00834

(Anlage 4.8)

2. Stammstrecke: Erarbeitung und Veröffentlichung eines Verkehrskonzeptes für die Bauzeit

Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.1 zum Baulogistik-Gesamtkonzept wird hingewiesen.

Zu konkreten Maßnahmen hat die DB ProjektBau GmbH Folgendes mitgeteilt:

„Es besteht eine gesetzliche Verkehrssicherungspflicht für den Vorhabenträger und die ausführenden Auftragnehmer. Soweit die Baumaßnahmen mit verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, hat der Auftragnehmer frühzeitige Anträge auf verkehrsrechtliche Anordnungen beim Kreisverwaltungsreferat zu stellen. In der verkehrsrechtlichen Anordnung wird die Auswirkung auf alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und betroffene Einrichtungen berücksichtigt einschließlich der Zeitdauer. Auch die gegenseitige Beeinflussung der einzelnen Baumaßnahmen einschließlich paralleler Baumaßnahmen Dritter sowie die bauphasenabhängige Entwicklung der verkehrlichen Einschränkungen wird geprüft. Die Anordnung beinhaltet auch entsprechend der Größenordnung der verkehrlichen Maßnahmen eine rechtzeitige öffentliche Ankündigung. Da das Verkehrskonzept im Detail erst vom Auftragnehmer mit seinem Bauzeitplan entwickelt wird, ist die gewünschte Veröffentlichung vor Baubeginn nicht zielführend.“

Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung weisen darauf hin, dass grundsätzlich die DB ProjektBau GmbH, die die notwendigen Projektablaufpläne bzw. Verkehrskonzepte erstellt, die Öffentlichkeit umfassend über die Maßnahmen und die bauzeitlichen Auswirkungen zu informieren und für Ansprechpartner für die Anwohnerschaft vor Ort zu sorgen hat. Es ist davon auszugehen, dass der Vorhabenträger -wie auch in der Vergangenheit- bereit ist, an Bürger- und Einwohnerversammlungen teilzunehmen.

Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates wird außerdem zu den in der Empfehlung genannten Verkehrssicherheitsfragen ausgeführt:

Zu Ziffer 1 und 2 (Straßensperrungen, Einbahnstraßenregelungen, Umleitungen):

Die dem Kreisverwaltungsreferat zur Prüfung vorgelegten Unterlagen zum Planfeststellungsabschnitt 3neu München Ost enthielten keine Sperrungen und Einbahnregelungen von Straßen in Haidhausen. Insoweit musste bisher kein Verkehrskonzept entworfen werden.

Im Rahmen des Baustellengenehmigungsverfahrens kann es jedoch für das Kreisverwaltungsreferat notwendig werden, im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verkehrsregelnde und verkehrsführende Maßnahmen, z.B. durch die Herausnahme einzelner Fahrspuren und /oder Fahrrichtungen oder Vollsperrung von Straßen anzuordnen.

Im Zusammenhang mit Arbeiten am Brückenbauwerk in der Berg-am-Laim-Straße zwischen Friedenstraße und Haidenauplatz sind Spersperrungen evtl. auch mit Umleitungen schon jetzt im Grunde absehbar. Im Hinblick auf die Ausmaße des Bauprojektes ist mit weiteren Verkehrsbeschränkungen in Haidhausen und Berg am Laim zu rechnen.

Zu Ziffer 3 und 4 (Sicherungsmaßnahmen für Anwohner, Berücksichtigung von Kinderspiel-, Unterrichts- und Senioreneinrichtungen):

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird vor der Einrichtung einer Baustelle seitens des Kreisverwaltungsreferates mit allen Baubeteiligten und der Polizei ein Termin vor Ort anberaumt, um die sichere Verkehrsführung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, insbesondere von Seniorinnen und Senioren, Gehbehinderten und Kindern, im Baustellenbereich zu gewährleisten. Hierbei wird auf örtliche Einrichtungen im Umfeld der Baustelle, wie Kindergärten, Schulen, Seniorenheime etc. Rücksicht genommen. Um die Verkehrssicherheit im Baustellenbereich nachhaltig zu gewährleisten, werden seitens der Verkehrsbehörde Kontrollen durchgeführt.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00834 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.3.7 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00835 (Anlage 4.9)

2. Stammstrecke: Veröffentlichung der geschätzten Kosten für die Verlegung von Versorgungsleitungen im Rahmen des Tunnelneubaus

Durch die Realisierung der 2. Stammstrecke werden zahlreiche Sparten (Trinkwasser-, Gas-, Strom- und Fernwärmeanlagen) der Stadtwerke München, Anlagen der Straßenbeleuchtung und Verkehrleittechnik sowie das Kanalnetz der Landeshauptstadt München (Baureferat/MSE), außerdem Anlagen von Unternehmen der Telekommunikation betroffen sein. Kostenangaben sind derzeit noch nicht möglich. Die ursächlichen Kosten sind durch den Vorhabenträger zu übernehmen. Eine Verlegung der Leitungen und weiterer Anlagen wird erst dann durchgeführt, wenn eine Kostenübernahmeerklärung des Vorhabenträgers vorliegt. Somit fallen für Arbeiten an Sparten infolge des Projekts 2. Stammstrecke keine direkten Kosten für die Stadtwerke oder die Landeshauptstadt München an.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00835 kann derzeit nicht entsprochen werden.

6.4 Antrag Nr. 08-14 / A 02246 der ÖDP vom 24.02.2011 (Anlage 4.10)

Baustellenlogistik für die Zweite S-Bahn-Stammstrecke optimieren

Die Stadtverwaltung wird in diesem Antrag gebeten darzustellen, welche Auflagen sie für die Baustellenlogistik erlassen kann, um beim Bau der Zweiten Stammstrecke eine Minimierung der Belastung der Münchner Bevölkerung und der Münchner Geschäftsleute mit

Abgasen, Lärm und Dreck zu erreichen. Da eine fristgemäße Behandlung des Antrags nicht möglich war, wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung mehrfach um Fristverlängerung gebeten, zuletzt mit Schreiben vom 20.12.2012.

Aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens ist von der Planfeststellungsbehörde auch eine Entscheidung hinsichtlich der sich aus dem Vorhaben ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Somit wird auch die gesamte generelle Baulogistikplanung erfasst. Diese ist Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen (Pläne und Erläuterungen), des Anhörungsverfahrens sowie der Abwägung, Entscheidung und Begründung durch das EBA. Bewertet werden dabei auch Bauvarianten. Außerdem legt das EBA das Erfordernis von Beteiligungen und Abstimmungen zur Baulogistikkonzeption im Planfeststellungsbeschlusses fest.

Für den Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses ist für die Baustellenlogistik / Verkehrsanordnungen das Kreisverwaltungsreferat zuständig, zur Errichtung und zum Betrieb von Bereitstellungsflächen sowie zum Transport von Aushub und Abbruchmaterial dorthin ist das Referat für Gesundheit und Umwelt zu beteiligen.

Darüber hinaus war und ist vom EBA in den Verfahren über die zahlreichen Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern, darunter auch viele Geschäftsleute, zu entscheiden. Diese Einwendungen betreffen in vielen Fällen Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen selbst, aber auch durch Baustellenverkehr.

Im gesamtstädtischen Interesse, zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger, aber auch von städtischen Einrichtungen und Anlagen wurden in den gesamtstädtischen Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens zahlreiche Forderungen erhoben. Ziel war u.a., dass die notwendigen Transporte jedenfalls im West- und Ostabschnitt soweit wie möglich per Bahn durchgeführt und die Lärm- und Staubemissionen sowie evtl. Erschütterungen bei Baustellen, Lagerflächen und Transporten minimiert und ggf. hinreichende Schutzmaßnahmen vorgesehen werden. Dabei wurde auch auf eine Verringerung der Feinstaubbelastung hingewirkt, wobei eine Reihe von Einzelmaßnahmen eingefordert wurde. Weitreichende Zusagen und Auflagen sind bislang erfolgt.

Außerdem werden beim Vollzug aktuell weitere größere Baumaßnahmen im öffentlichen Raum zu berücksichtigen sein.

Planfeststellungsabschnitt 2 München Mitte:

Private Einwenderinnen und Einwender hatten im Planfeststellungsverfahren aufgrund der erwarteten Beeinträchtigungen durch die geplante Bauausführung am Haltepunkt Marienhof die Herstellung des Haltepunktes komplett in bergmännischer Bauweise bzw. in Deckelbauweise mit unterirdischem Abtransport des Aushubmaterials und Antransport der Baustoffe über die Tunnelröhren beantragt. Von der DB ProjektBau GmbH wurde dazu u.a. dargelegt, dass dies aufgrund des Bauablaufs, des geplanten Realisierungszeitrau-

mes und größerer bautechnischer Risiken nicht möglich sei. Diese Thematik wurde im Anhörungsverfahren unter Einbeziehung gutachterlicher Aussagen eingehend behandelt. Fazit des EBA im Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 war, dass sich durch die offene Bauweise das Bauvorhaben besser, effektiver, schneller und vor allem sicherer umsetzen lasse. Im Ergebnis der Abwägung war deshalb die beantragte Bauweise den Alternativvorschlägen vorzuziehen. Der BayVGH hat dies mit seinen Entscheidungen vom 24.01.2011 zu Klagen von Anliegerinnen und Anliegern besonders unter Hinweis auf Sicherheitsaspekte bestätigt. Auch nach Auffassung des Gerichts würden die Folgen eines Verlustes der Standsicherheit der Baustelle oder von Bauwerken bei einem erhöhten Bauisiko wesentlich schwerer wiegen als eine mögliche Verringerung der Schall- und Staubbelastungen der Anliegerinnen und Anlieger. Allerdings sind Nachbesserungen beim Schallschutzkonzept für die Hauptbaumaßnahme erforderlich; das EBA soll über dahingehende Auflagen neu entscheiden. Wie unter Ziffer 3.3 dargelegt, wurden jedoch durch das EBA Rechtsmittel gegen die Urteile eingelegt, über die bislang noch nicht entschieden wurde.

Cargo-Tram:

Die Forderung nach Einsatz einer Cargo-Tram beim künftigen S-Bahn-Bau am Marienhof war bereits 2005 und 2010 Gegenstand von Stadtratsanträgen. Wie dazu dargelegt, war die mit der Betriebsdurchführung einer möglichen Cargo-Tram vom Vorhabenträger ggf. zu beauftragende SWM GmbH / MVG mit dem Vorschlag der Erstellung einer Machbarkeitsstudie an die DB ProjektBau GmbH herangetreten. Die Projektgesellschaft hatte allerdings die Beauftragung einer dahingehenden Studie nicht für sinnvoll erachtet, da die geschätzten Einsparmöglichkeiten bei Lkw-Fahrten wesentlich zu hoch gegriffen seien, der Aushub nicht kontinuierlich abgefahren werden könne, sondern nach Herstellung der jeweiligen Aussteifungsebene in möglichst kurzer Zeit abtransportiert werden müsse und unter Kostengesichtspunkten die Abfuhr mittels Cargo-Tram nicht konkurrenzfähig sei.

Wie ausgeführt steht die Aktualisierung des Gesamtlogistikkonzepts noch aus (s. Beschlussantrag Ziffer 2). Die von der Stadt geforderte Fortschreibung und Präzisierung des noch auf einem anderen Bauablauf im Ostabschnitt aufbauenden Gesamtkonzeptes aus 2006 wurde von der DB ProjektBau GmbH zugesagt. Grundlage hierfür soll ein detaillierter und ebenfalls stadtweit abgestimmter Zeitplan über alle Gewerke und Baumaßnahmen und vor allem über den gesamten räumlichen Umgriff von Laim bis zum Leuchtenbergring sein, der ebenfalls noch aussteht.

Ziel bleibt im Interesse aller Beteiligten und Betroffenen eine weitgehend reibungslose und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Belange des Individualverkehrs und des ÖPNV im Straßennetz.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02246 der ÖDP vom 25.02.2011 wird damit hinsichtlich der Darstellung der städtischen Möglichkeiten entsprochen.

6.5 Antrag Nr. 08-14 / A 02426 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Frau Stadträtin Claudia Tausend und Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier vom 04.05.2011

Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke (Anlage 4.11)

Zu diesem Antrag ergingen Zwischennachrichten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, zuletzt mit Schreiben vom 08.08.2012. Wie dabei ausgeführt, konnte die gewünschte Aufklärung i.S. Finanzierung durch die Verkehrsministerien von Bund und Freistaat Bayern in der Vollversammlung des Stadtrates am 18.05.2011 nicht erfolgen. In dieser Sitzung ging es primär um die Planungen zum Hauptbahnhof München. Frau Bürgermeisterin Strobl kündigte eine Behandlung des Antrags zu gegebener Zeit an. Die weitere Entwicklung wurde bereits dargestellt. Aktuell darf auf die Ausführungen unter Ziffer 2 des Vortrags zur Finanzierung der 2. Stammstrecke hingewiesen werden.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02426 konnte bzw. kann nur insoweit entsprochen werden, als die Zusammenhänge bei der Finanzierung mittlerweile bekannt sind und dargestellt wurden bzw. werden.

6.6 Empfehlungen der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 Schwanthalerhöhe am 24.05.2011

6.6.1 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00966

(Anlage 4.12)

Anbindung des 8. Stadtbezirkes an die 2. Stammstrecke

Die o.g. Bürgerversammlungsempfehlung fordert an der geplanten 2. Stammstrecke die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes an der Donnersbergerbrücke. Hierzu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Die Einrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes Donnersbergerbrücke an der 2. Stammstrecke wurde bereits in der „Vergleichenden Untersuchung Ausbau S-Bahn Südring / 2. S-Bahn-Tunnel“ (2001) im Auftrag des Freistaats Bayern, der MVV GmbH und der Landeshauptstadt München untersucht. Die Ergebnisse wurden dem Stadtrat in der Vollversammlung am 24.10.2001 vorgestellt.

Demnach wurden im sogenannten Mitfall 1 auf der 2. Stammstrecke Haltepunkte in Laim, am Hauptbahnhof, am Marienhof, an der Maximiliansstraße und am Ostbahnhof unterstellt. Infolge der zusätzlichen Attraktivität des 2. Tunnels und der höheren Betriebsqualität im Betriebszweig S-Bahn werden je Werktag im ÖPNV im Mitfall 1 insgesamt 25.000 Fahrgäste zusätzlich befördert.

Im Mitfall 2 wurden zusätzlich zum Mitfall 1 der Haltepunkt Friedenheimer Brücke für

sämtliche Züge sowie ein Halt an der Donnersbergerbrücke und ein neuer Bahnhof nördlich der bestehenden Station Hackerbrücke in Tieflage unterstellt. Im Mitfall 2 liegen die Verlagerungen zum ÖPNV bei 23.100 Personen je Werktag. Der Mehrverkehr im ÖPNV ist im Vergleich zum Mitfall 1 geringer, zudem wird auch die bestehende Stammstrecke in geringerem Umfang entlastet. Somit war aus verkehrlicher Sicht der Mitfall 1 (u. a. ohne Haltepunkt an der Donnersbergerbrücke) zu bevorzugen.

Hinsichtlich des Städtebaus wurde weiter festgestellt, dass die Trasse des Mitfalls 2, welche zwischen der Friedenheimer Brücke und Hackerbrücke an der Oberfläche liegt, für die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen Containerbahnhofsgeländes nicht nur eine Verzögerung des gesamten Planungsprozesses, sondern auch erhebliche Einschränkungen für eine spätere Nutzung (z.B. Lärmemissionen) mit sich bringen würde. Eine unterirdische Lösung würde diese Probleme zwar umgehen, aber die deutlich höheren Kosten würden das ohnehin schon schlechtere Kosten-Nutzen-Verhältnis zum Mitfall 1 weiter belasten.

Entsprechend dieser nach wie vor gültigen Untersuchungsergebnisse kann die Forderung nach Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes Donnersbergerbrücke an der 2. Stammstrecke nicht unterstützt werden.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00966 kann somit nicht entsprochen werden.

6.6.2 Empfehlung Nr. 08-14 / E 00967

(Anlage 4.13)

Finanzierung und Planfeststellung des Projekts "Zweite S-Bahn Stammstrecke"

Zum Antrag, wonach der Bau der 2. Stammstrecke erst bei einer vollständig sichergestellten Finanzierung von der Stadt unterstützt werden soll, ist auf die Ausführungen im Vortrag unter Ziffer 2 zur Finanzierung zu verweisen. Die Unterstützung des Vorhabens durch die Landeshauptstadt München basiert auf der Notwendigkeit und Dringlichkeit eines verbesserten Angebots im Schienenpersonennahverkehr und eingehenden und langjährigen Untersuchungen und Abwägungen von Alternativen. Die Klärung und Sicherstellung der Finanzierung läuft parallel zur Durchführung der Planungs-, Abstimmungs- und Verfahrensschritte.

Zum Antrag, wonach die gesamte Streckenführung planfestgestellt sein soll und alle Prüfungs- und Genehmigungsverfahren in Zuständigkeit der Stadt abgeschlossen sein sollen, bevor die Stadt die Baumaßnahmen zur 2. Stammstrecke unterstützt, ist auf die bisherigen Ausführungen im Vortrag, insbesondere die Vorbemerkungen zu Ziffer 3 und auf Ziffer 6.3.1 zu verweisen.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00967 kann teilweise nach Maßgabe der vorgenannten

Ausführungen entsprochen werden.

**6.7 Antrag Nr. 08-14 / A 02620 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 07.07.2011**

(Anlage 4.14)

Klarheit zur Finanzierung der 2. Stammstrecke schaffen

Zu diesem Antrag ist Zwischennachricht ergangen, zuletzt mit Schreiben vom 20.12.2012.

Zur inzwischen grundsätzlich geklärten Gesamtfinanzierung der 2. Stammstrecke darf auf Ziffer 2 des Vortrags verwiesen werden.

Zu den im Antrag weiter angesprochenen Sofortmaßnahmen für die Ertüchtigung des Bahnknotens München ist Folgendes auszuführen:

Am 14.04.2010 stimmte der Bayerische Landtag der vom Ministerrat vorgeschlagenen Ertüchtigung des Bahnknotens München mit Bau des 2. Stammstreckentunnels und der Flughafenanbindung über den Ostkorridor (S 8) zu. Bestandteil des Gesamtplans sind außerdem der Erdinger Ringschluss (in 3 Baustufen), die Ausbaustrecke München-Mühdorf-Freilassing (ABS 38), die Pasinger Kurve für eine Fernverkehrs-anbindung des Flughafens, die S 7 nach Geretsried sowie die Sendlinger Spange.

Die zuständigen Stellen von Freistaat und Deutscher Bahn sowie weiter betroffene Stellen wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung von den Entscheidungen des Stadtrates zur Unterstützung des Vorschlags der Bayerischen Staatsregierung bzw. der weiteren Zustimmung im Herbst 2010 sowie den in diesem Zusammenhang erhobenen Forderungen informiert. Dabei wurden neben dem besonderen Anliegen einer Regionalzugverkehrstauglichkeit auch um weitere und konkrete Aussagen zu den Forderungen hinsichtlich unverzüglich einzuleitender Maßnahmen gebeten.

Die Bayerische Staatsregierung hat am 09.05.2012 ein 13-Punkte-Sofortprogramm für besseren Nahverkehr in der Metropolregion München in Höhe von 870 Mio. Euro beschlossen (s. Anlage 2). Dabei wurde betont, dass die 2. Stammstrecke weiterhin das Rückgrat eines zukunftsfähigen Verkehrskonzeptes für den Ballungsraum München ist. Dieses Programm deckt sich in einem Großteil der Maßnahmen mit den zur 2. Stammstrecke vorgesehenen netzergänzenden Maßnahmen, geht aber mit weiteren Maßnahmen zur Flughafenanbindung wie den Lückenschluss Erding noch darüber hinaus.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02076 ist damit entsprochen.

**6.8 Antrag Nr. 08-14 / A 02701 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 05.08.2011**

(Anlage 4.15)

Bericht zur 2. Stammstrecke – wie geht es weiter?

Die gewünschte Behandlung nach der Sommerpause in der Vollversammlung am 05.10.2011 war aus den im Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 26.09.2011 dargelegten Gründen nicht möglich. Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat weitere Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben vom 20.12.2012.

Regionalzugverkehr im 2. Stammstreckentunnel:

Im Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.03.2010 wurde u.a. auch beschlossen, Express-Verbindungen in der Europäischen Metropolregion München, kurz „EMM-Expresse“ genannt, anzustreben. Diese EMM-Expresse sollen

- schnelle vertaktete Verbindungen zwischen den wichtigsten Zentren der EMM und München ermöglichen, insbesondere bei erheblichen Pendlerverflechtungen
- diese und München attraktiv mit den Flughafen verbinden
- Funktionen einer Express-S-Bahn im heutigen MVV-Raum mit übernehmen.

Das Konzept greift somit die Konzeption des „ÜFEX“ aus der vom Freistaat beauftragten Flughafenuntersuchung auf und integriert diese in die Konzeption der Express-S-Bahn mit wenigen Halten im MVV-Raum und dadurch kürzeren Fahrzeiten in die Innenstadt, sowie die notwendige Verbesserung der Beziehungen innerhalb der EMM. Erwartet wird, dass sich dadurch der Nutzen des Tunnels für Stadt und Region deutlich erhöht. Es sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass auch ein EMM-Express-Zug diesen zweiten Tunnel nutzen kann, es ist aber sicherzustellen, dass durch die Regionalzugtauglichkeit keine neuen Planfeststellungsverfahren verursacht werden.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.11.2010 „Ertüchtigung des Bahnknotens München“ wurde der Oberbürgermeister beauftragt, beim Freistaat Bayern weiterhin auf die Regionalzugverkehrstauglichkeit des 2. Stammstreckentunnels zu bestehen, insbesondere auf das im Grundsatzbeschluss vom 24.03.2010 formulierte Anliegen einer intensiven Nutzung des Tunnels für EMM-Expresse und dessen Berücksichtigung bei der Weiterentwicklung des Betriebsprogrammes. Im Hinblick auf den Auftrag an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Stadtrat umgehend nach Vorliegen der ersten Ergebnisse über die von Herrn Staatsminister Zeil veranlassten weiterführenden Untersuchungen zu „S-Bahn-ähnlichen Verkehren“ (einschließlich EMM-Expresse) wurde das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie über den Beschluss informiert. Es wurde gebeten, möglichst bald dahingehende erste Ergebnisse und schließlich die Gesamtuntersuchung unter Darlegung der Schlussfolgerungen und des weiteren Vorgehens seitens des Ministeriums zu überlassen. Weitere Erkenntnisse liegen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bislang nicht vor.

Künftiges Betriebskonzept:

Das der derzeitigen vorläufigen Angebots- und Betriebskonzeption zugrunde liegende so genannte „Startkonzept“ für ein künftiges S-Bahn- und Express-S-Bahn-System wurde bereits zum Grundsatzbeschluss vom 24.03.2010 näher vorgestellt. Es ist auch zur verkehrlichen und betrieblichen Begründung (nach Stand Dezember 2009 mit Prognosehorizont 2020) in der Erläuterung zu den neueren, tektierten Planfeststellungsunterlagen enthalten mit dem Fazit, dass die Dimensionierung der Infrastruktur der 2. Stammstrecke dem unterstellten Bedienungskonzept gerecht wird. Eine abschließende Entscheidung erfolgt auf Basis weiterer Untersuchungen. Neuere Erkenntnisse liegen hierzu derzeit nicht vor.

Hinsichtlich der inzwischen erfolgten grundsätzlichen Klärung der Finanzierung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3 des Vortrags hingewiesen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02701 wird mit diesem Bericht soweit derzeit möglich entsprochen.

6.9 Antrag Nr. 08-14 / A 02702 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 05.08.2011

(Anlage 4.16)

S-Bahn-Störungen: Ursachen erkennen und sofort handeln

Die gewünschte Behandlung nach der Sommerpause in der Vollversammlung am 05.10.2011 war aus den im Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 26.09.2011 dargelegten Gründen nicht möglich. Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat weitere Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben vom 20.12.2012.

Die Ursachen der Störungen im S-Bahn-Verkehr im ersten Halbjahr 2011 und vorgesehene Maßnahmen zur Behebung wurden von der DB Netz AG im Rahmen des Beschlusses des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 18.10.2011 „S-Bahn-Störmanagementunterstützungssystem SALTOS der TU München ...“ und andere Anträge von Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter dargestellt (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 07761).

Die DB Netz AG hat weiter in einer Stellungnahme vom 20.09.2011 darauf hingewiesen, dass der Südring eine von Fern-, Regional- und Güterzüge viel befahrene Strecke ist, die zwischen dem ehemaligen Südbahnhof und dem Ostbahnhof nur zweigleisig ausgebaut ist. S-Bahnen können ohne Einschränkungen des übrigen Verkehrs nur in geringer Anzahl und nach längerer Planung im Falle von Bauarbeiten über den Südring umgeleitet werden. Der Südring eignet sich somit nicht als „Bypass“ bei Störungen der Stammstrecke. Am besagten Pfingstwochenende 2011 wurde lediglich eine einzelne S-Bahnlinie, die Linie S 8, über den Südring umgeleitet.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 2702 wird nunmehr mit diesem Bericht inhaltlich entsprochen.

**6.10 Antrag Nr. 08-14 / A 02703 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 05.08.2011**

(Anlage 4.17)

Bericht über den Stand der Sofortmaßnahmen für die Ertüchtigung des
Bahnknotens München

Die gewünschte Behandlung nach der Sommerpause in der Vollversammlung am 05.10.2011 war aus den im Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 26.09.2011 dargelegten Gründen nicht möglich. Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat weitere Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben vom 20.12.2012.

Ausbau der Sendlinger Spange

Der weitere Ausbau der Sendlinger Spange (nach dem 2001 erfolgten Bau eines Bahnsteigs am Heimeranplatz, s. Anlage 3) ist Gegenstand des Konzepts für den Bahnknoten München und des v.g. 13-Punkte-Sofortprogramms „Qualität im Münchner S-Bahn-System“. Das Vorhaben ist jedoch nicht Bestandteil des Projekts 2. Stammstrecke und hat auch noch keinen entsprechenden Planungsstand erreicht.

Der Ausbau der Sendlinger Spange schafft neben Ausweichmöglichkeiten bei einem Störfall auf der Stammstrecke auch die infrastrukturelle Voraussetzung, die Strecke Pasing – Mittersendling – Deisenhofen oder Teile hiervon im 30-Minuten-Takt zu bedienen. Gleichzeitig ermöglicht sie eine ausreichende Rückfallebene bei Störungen auf der Stammstrecke für auf den Westästen verkehrende S-Bahnzüge.

Der Ausbau der Sendlinger Spange geschieht aufwärtskompatibel, d.h. sie ist unter Zugrundelegung sowohl des heutigen als auch künftiger Angebotskonzepte mit 2. Stammstrecke betrieblich sinnvoll. In einer ersten Stufe wurde zum Fahrplanwechsel 2001/2002 am Gleis Pasing – Mittersendling in Höhe des Haltepunktes Heimeranplatz ein neuer Bahnsteig in Betrieb genommen. Damit kann im Störfall eine S-Bahnlinie von Pasing zum Heimeranplatz mit Umsteigemöglichkeiten zu den U-Bahnlinien U4 und U5 abgeleitet werden. In einer zweiten Stufe wird die Sendlinger Spange zunächst dahingehend weiter ausgebaut werden, dass im Störfall zwei S-Bahnlinien zum Heimeranplatz abgeleitet werden können. In einer 3. Ausbaustufe ist u.a. die Einrichtung eines S-Bahnhaltepunktes an der Menterschwaige vorgesehen. Nach Mitteilung des Freistaates Bayern ist ggf. alternativ hierzu auch die Einrichtung eines Regionalzughaltes an der Menterschwaige (künftiges „Meridian“-Konzept für Züge aus dem Mangfalltal zum Hauptbahnhof) möglich. Weitere Einzelheiten sind dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung zum Regionalzughalt Menterschwaige vom 13.03.2013 (Sitzungsvorlagen Nr. 08–14 / V 10628) zu entnehmen.

**Viergleisiger Ausbau Bahnhof Laim und
Umweltverbundröhre Laim**

Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.1 hingewiesen. Der jetzt geplante viergleisige Ausbau des Bahnhofs Laim im Planfeststellungsabschnitt 1 West ist auf die 2. Stammstrecke abgestellt. Die städtische Planung der Umweltverbundröhre ist integriert.

Diese Planungen können mit dem Bau der 2. Stammstrecke umgesetzt werden.

Regionalzughalt Poccistraße mit Option S-Bahn-Halt im Störfall

Eine entsprechende Information des Stadtrats, mit der auch der weitere Stadtratsantrag "Ein S-Bahn-Haltepunkt Poccistraße als Wiesn-Bahnhof" des Stadtrates Herrn Josef Schmid, des Stadtrates Herrn Dr. Georg Kronawitter, der Stadträtin Frau Dr. Manuela Olhausen vom 10.10.2012 bearbeitet wird, wird gesondert erstellt.

Ausbau S-Bahn-Außenäste für eine Taktverdichtung (S4 Pasing-Eichenau; S 8 Flughafenanbindung Daglfing – Johanneskirchen)

Durch den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Pasing bis Eichenau kann die erforderliche Kapazität für die Entflechtung von S-Bahn-, Regional-, Fern- und Güterverkehr geschaffen werden. Für die weiteren Planungen wurden der DB AG Anfang 2011 vom Freistaat Bayern nach Abschluss einer Planungsvereinbarung die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Damit konnte die DB AG mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung beginnen, für die ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren erforderlich ist. Mit der im Auftrag der MVV GmbH von der Fa. Intraplan Consult GmbH im März 2012 vorgelegten Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde der volkswirtschaftliche Nutzen des Vorhabens nachgewiesen. Nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und Vorliegen von Baurecht und aller weiteren Voraussetzungen kann der Ausbau der S 4 realisiert werden. Der 4-gleisige Ausbau der S4 West ist dementsprechend im Nahverkehrsplan als "in Untersuchung" dargestellt.

Der 4-gleisige Ausbau der S8 zwischen Daglfing und Johanneskirchen ist ein wesentliches Element des Gesamtkonzeptes zum „Bahnknoten München“ und dient der Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens. Zudem nutzt der Ausbau auch dem Güterverkehr, da sich - neben dem künftig unabhängigen Betrieb von S-Bahn und Güterverkehr im Abschnitt Daglfing – Johanneskirchen – die Streckenkapazität durch ein zweites Gleis südlich der BAB A 94 (Daglfing – Trudering) deutlich erhöht.

Weitere Maßnahmen sind der Bau einer Kurve zwischen Daglfing und Riem (Daglfinger Kurve) und der Bau der Verbindung zwischen Riem und Trudering (Truderinger Kurve). Diese beiden Maßnahmen ermöglichen damit die direkte Zufahrt vom DB-Nordring sowie der Strecke aus Rosenheim zum Containerbahnhof Riem.

In einer Machbarkeitsstudie zum 4-gleisigen Ausbau der S8 wurden im Auftrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung verschiedene Alternativen zu Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Schallschutz und der Höhenfreimachung der Bahnquerungen, die auch relevant für die weitere städtebauliche Entwicklung des Münchner Nordostens (östlich der S8) sind, untersucht. Die verschiedenen Varianten wurden dem Stadtrat am 11.01.2012 vorgestellt. Die Vollversammlung des Stadtrates hat sich am 29.02.2012 erneut mit der Thematik befasst und eine Entscheidung über die Bereitschaft der Stadt, erhebliche Mehrkosten für die Realisierung einer Tunnelvariante gegenüber der sogenannten „Amtslösung“ zu tragen, getroffen. Derzeit laufen die notwendigen Gespräche der

Verwaltung der LH München mit Freistaat, Bahn und Bund zur Festlegung des weiteren Vorgehens. Der 4-gleisige Ausbau der S8-Ost ist dementsprechend im Nahverkehrsplan als "in Untersuchung" dargestellt.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 2702 wird nunmehr mit diesem Bericht soweit derzeit möglich entsprochen.

6.11 Antrag Nr. 08-14 / A 03001 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.12.2011 (Anlage 4.18)
Umbau Bahnhof Laim vorziehen

Zu diesem Antrag ist zuletzt am 20.12.2012 eine Zwischennachricht ergangen. Wie mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.03.2012 vorab mitgeteilt wurde, sieht die DB AG in dem viergleisigen Ausbau der S-Bahnhofes Laim eine Maßnahme, die im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke erforderlich wird und für die eine eigenständige Umsetzung nicht beabsichtigt ist. Bereits mit dem Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.03.2010 wurde der viergleisige Ausbau dieses S-Bahnhofes mit der UVR als in jedem Fall unverzichtbar bezeichnet. Auf die vielfältigen Abhängigkeiten von UVR als städtisches Projekt und 2. Stammstrecke war von der Stadtverwaltung wiederholt hingewiesen worden. Nach dem dargelegten derzeitigen Stand von Verfahren und Finanzierung kann davon ausgegangen werden, dass das Gesamtprojekt 2. Stammstrecke einschließlich Umbau des Bahnhofs Laim und Errichtung der UVR in einem Zug realisiert werden kann.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03001 kann somit unbeschadet der planmäßigen Realisierung der UVR im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Umbau des Bahnhofs Laim im Rahmen der Realisierung der 2. Stammstrecke nicht entsprochen werden.

6.12 Antrag Nr. 08-14 / A 03023 der FW vom 09.01.2012 (Anlage 4.19)
Nutzen-Kosten-Faktor für Ertüchtigung der Münchner S-Bahn neu bewerten

Wie Herrn Stadtrat Altmann bereits mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.02.2012 mitgeteilt wurde, hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie am 25.02.2012 eine entsprechende neue Untersuchung der beauftragten Fa. Intraplan Consult GmbH veröffentlicht; hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.5 des Vortrags hingewiesen. Zu dem Antrag sind noch weitere Zwischennachrichten ergangen, zuletzt mit Schreiben vom 17.12.2012.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03023 wurde damit entsprochen.

6.13 Empfehlungen der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen am 08.03.2012 und 31.01.2013

6.13.1 Empfehlung Nr. 08-14 / E 01251 (Anlage 4.20)

2. Stammstrecke: Einstellung des Projekts durch die Landeshauptstadt München und den Freistaat Bayern; Aufnahme von Planungen für eine stufenweise und finanzierbare Verbesserung des S-Bahn-Systems

Der Antragsteller hat Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.12.2012.

Zur inzwischen grundsätzlich geklärten Gesamtfinanzierung der 2. Stammstrecke darf auf Ziffer 2 des Vortrags verwiesen werden. Planungen und Maßnahmen für weitere Verbesserungen im übrigen S-Bahn-System wurden und werden vom Freistaat Bayern vorangetrieben; hierzu wird auch auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 des Vortrags hingewiesen.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01251 kann aus den dargelegten Gründen nicht bzw. nur Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen werden.

6.13.2 Empfehlung Nr. 08-14 / E 01252 (Anlage 4.21)

Umsetzung der neuen S-Bahn-Planung von VCD, Münchner Forum, AAN und Bund Naturschutz

Die Antragstellerin hat Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.01.2013.

Kern der angesprochenen, stufenweise aufgebauten S-Bahn-Planungen „Plan A – Das Konzept zur Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur im Raum München“ vom Januar 2012 ist neben einer Reihe anderer Maßnahmen im S-Bahn-Netz, von denen viele auch Gegenstand der Planungen und Konzepte des Freistaates Bayern sind, der Ausbau des S-Bahn-Südrings als zweite S-Bahn-Stammstrecke. Dieser Ausbau des S-Bahn-Südrings wird nach langjährigen Untersuchungen und Abwägungen seit den von der Landeshauptstadt München befürworteten Grundsatzentscheidungen des Freistaates Bayern im Jahr 2010 nicht weiterverfolgt, er ist nicht Gegenstand der Planungen zur Ertüchtigung des Bahnknotens München.

Die Nachteile dieses Lösungsansatzes „Ausbau DB-Südring“ wurden in der Vergangenheit bereits hinreichend beschrieben, hier einige Aspekte der Bewertungen:

Nur die 2. Stammstrecke bietet umsteigefreie Direktverbindungen in die Innenstadt und erzielt zudem die höchsten Verlagerungseffekte beim Umstieg von Pkw auf den ÖPNV. Sie ist zudem planerisch und genehmigungsrechtlich bereits weit gediehen. Der Ausbau des DB-Südrings wäre zwar kostengünstiger und würde auch neue innerstädtische Direktverbindungen schaffen z. B. Giesing – Ostbahnhof. Er ist aber weniger effektiv was den

Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV anbelangt und stünde planerisch und genehmigungsrechtlich auch erst am Anfang, was eine Zeitverzögerung von mindestens 6 - 7 Jahren bedeuten würde.

Nach einer Ersteinschätzung stellt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammenfassend fest, dass prinzipiell keine Nachweise der betrieblichen und technischen Machbarkeit erbracht wurden und auch der Nachweis der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit fehlt. Die Angabe, die Umsetzung des ganzen Konzeptes würde „nur“ 2,5 Mrd. Euro kosten, erscheint zudem nicht nachvollziehbar. Eine weitere vertiefte Betrachtung der Vorschläge könnte im Übrigen nur durch den zuständigen Freistaat Bayern unter Einschaltung der BEG und der DB AG erfolgen.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01252 kann daher nicht entsprochen werden.

6.13.3 Empfehlung Nr. 08-14 / E 01704

(Anlage 4.22)

S-Bahn-Ausbau statt Tieftunnel

Die Landeshauptstadt München hat sich seit Beginn des Vorhabens 2. Stammstrecke, das für die Verbesserung des S-Bahn-Systems in der Landeshauptstadt München und in der Region und für ergänzende Verkehrsinfrastrukturen der EMM essentiell ist, wiederholt, nachdrücklich, auf allen Ebenen und in allen Formen für dessen Realisierung ausgesprochen und eingesetzt und betont auch aktuell die (aufgrund der drohenden Kapazitätsüberlastung der bestehenden Infrastruktur) mehr denn je gegebene Notwendigkeit und Dringlichkeit zur Realisierung des Vorhabens.

Bzgl. der Forderung Steuergelder nutzbringender einzusetzen, wird insbes. auf die Ausführungen zu den Ziffern 2, 6.6.2 und 6.14 verwiesen.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01704 kann daher teilweise entsprochen werden.

6.14 Antrag Nr. 08-14 / A 03408 der FW vom 25.06.2012

(Anlage 4.23)

Schluss mit Finanztricks beim 2. Stammstreckentunnel – frei werdende FMG-Kapitalanteile für Ertüchtigung und Ausbau der Münchner ÖPNV-Infrastruktur heranziehen

Der Antragsteller hat Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.12.2012.

Freiwerdende Finanzmittel

Hierauf wurde bereits in der Vorlage des Referates für Arbeit und Wirtschaft zum Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 04.10.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10074) hinsichtlich der Verwendung der FMG-Kapitalanteile eingegangen mit dem Ergebnis, dass dieser Intention nicht entsprochen werden kann, da die Gesellschafter der FMG eine Rückforderung ausschließlich zur Finanzierung der 2. Stammstrecke in Betracht ziehen.

Übersicht über Ertüchtigungs- und Ausbaumaßnahmen im ÖPNV der LH München

Hierzu wird auf den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München und dessen Fortschreibung hingewiesen (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.03.2011, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 05592). Eine erneute Stadtratsbefassung erfolgt nach weiteren Prüfungen und erfolgtem Beteiligungsverfahren voraussichtlich nach der Sommerpause 2013.

Prüfung hinsichtlich Teilfinanzierung von Maßnahmen in den Bereichen Englschalking/Daglfing und Feldmoching/Fasanerie

Entfällt im Hinblick auf die Antwort zu „Freiwerdende Finanzmittel“.

Klärung Kostentragung von Maßnahmen von Ertüchtigung bis Vollausbau des S-Bahn-Südrings durch LHM

Die Grundsatzentscheidungen des Freistaates Bayern und der Landeshauptstadt München zugunsten eines Baus des 2. Stammstreckentunnels anstelle eines Ausbaus des DB-Südrings von 2010 haben nach wie vor Gültigkeit. Eine Klärung der Kostentragung von Maßnahmen am Südring ist somit nicht erforderlich.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03408 kann somit nicht entsprochen werden.

6.15 Antrag Nr. 08-14 / A 03747 von Herrn Stadtrat Ingo Mittermeier, Frau Stadträtin Heide Rieke, Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 22.10.2012 (Anlage 4.24) EU-konforme Luftreinhaltepolitik nur mit Verbesserungen im Öffentlichen Nahverkehr

Die Antragstellerin und Antragsteller haben mit Schreiben vom 27.12.2012 Zwischennachricht erhalten.

Auf die Ausführungen hinsichtlich der Aktivitäten zur Sicherstellung Finanzierung unter Ziffer 2 darf hingewiesen werden.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03747 wird damit soweit derzeit möglich entsprochen.

6.16 Empfehlung Nr. 08-14 / E 01660 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 Altstadt – Lehel am 27.11.2012 und Antrag Nr. 08-14 / B 04460 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel am 04.12.2012

(Anlagen 4.25 und 4.26)

Erhalt der Bäume am Marienhof

Das EBA hat mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2009 die Fällgenehmigung für diese Bäume im Hinblick auf erforderliche Spartenverlegungen bereits erteilt. Die Forderung der Bürgerversammlung zum Erhalt der drei Platanen an der Ecke Residenz- / Schrammerstraße hatte der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 01 Altstadt – Lehel im

Rahmen der Anhörung zur Planfeststellung für die 2. Stammstrecke, Planfeststellungsabschnitt 2, Bereich Karlsplatz bis Isar mit S-Bahnhof Marienhof, 2. Planänderung (Sparten Marienhof), erhoben. In die gesamtstädtische Stellungnahme vom 28.11.2012 an die Regierung von Oberbayern als Anhörungsbehörde wurde deshalb die Bitte mit aufgenommen, die Möglichkeit des Erhalts der drei Platanen zu prüfen. Die Erwiderung des Vorhabenträgers und die Entscheidung des EBA bleiben abzuwarten.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01660 und dem Antrag Nr. 08-14 / B 04460 kann somit teilweise entsprochen werden.

6.17 Antrag Nr. 08-14 / B 04699 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 Aubing – Lochhausen – Langwied vom 20.03.2013 (Anlage 4.27)

Fragen zum 2. Stammstreckentunnel

Der BA 22 bat folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche S-Bahnlinien werden durch den neuen 2. Stammstreckentunnel fahren?
2. Wie ändert sich die gesamte Reisezeit inklusive Abgangs- und Zugangszeiten vom Hbf / Bahnhofsvorplatz und vom Marienplatz/Mariensäule zum Bahnhof Pasing / Bahnhofsvorplatz bei Nutzung der Linien des 2. Stammstreckentunnels gegenüber dem heutigen Stand? Wie sieht die Anbindung des Pasinger Bahnhofs an wichtige innerstädtische Umsteigepunkte wie Laim, Donnersbergerbrücke, Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz zur Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Spätverkehrszeit (SVZ) aus?
3. Wir bitten um eine Stellungnahme zum geplanten Angebotskonzept des 2. Stammstreckentunnels und dessen Auswirkungen auf alle S-Bahnstationen im Bereich des BA 22 (S3, S4, S6, S8) zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ), Normalverkehrszeiten (NVZ) und Spätverkehrszeiten (SVZ)
4. Aus Unterlagen der Bayerischen Regierung zur möglichen Nutzung des 2. Stammstreckentunnels geht hervor, dass über den 2. Stammstreckentunnel möglicherweise auch Regionalzüge fahren sollen.
 - Wie viele S-Bahnen und Fern- und Regionalzüge werden dann durch den 2. Stammstreckentunnel je Stunde insgesamt fahren können?
 - Welche Auswirkungen hat die gemeinsame Nutzung auf den S-Bahntakt aller S-Bahnen?
5. Wann ist mit dem 2-spurigen Ausbau der Sendlinger Spange – wie von allen Parteien gefordert und der Bahn als vorrangig anerkannt – zu rechnen?
6. Wird die S 20 über Heimeranplatz (zur Entlastung der Stammstrecke) in den Morgenstunden weiterhin am Bahnhof Aubing halten?
Dieser Halt wird von den Aubinger Bürgern genutzt und soll daher aufrecht erhalten bleiben.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat mit Schreiben vom 06.05.2013 hierzu wie folgt Stellung genommen:

„Zu 1.

Das derzeit geplante Startkonzept der S-Bahn München sieht nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke vor, dass die S-Bahnen aus Richtung Freising / Flughafen und aus Richtung Tutzing sowie die Express-S-Bahnen aus Richtung Mammendorf und Herrsching die 2. Stammstrecke nutzen sollen. Diese Angaben berücksichtigen den derzeitigen Planungsstand und können im Laufe der weiteren Arbeiten noch Veränderungen erfahren.

Zu 2.

Mit den S-Bahnen über die 2. Stammstrecke lassen sich die Fahrtzeiten zwischen Pasing und dem Marienhof um rund 5 Minuten im Vergleich zur Fahrt über die bestehende Stammstrecke verkürzen. Davon profitieren nicht nur die Ein-/Aussteiger am Marienplatz, sondern vor allem die deutliche Anzahl an Ummsteigern zur U-Bahn.

Zu 3.

Gemäß dem aktuellen Planungsstand starten von Pasing aus ganztägig rund alle 3 Minuten S-Bahnen zu den aufkommensstärksten Stationen Laim, Hauptbahnhof, Marienplatz/-hof und Ostbahnhof. Zu den Stationen Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz bestehen rund alle 5 Minuten direkte S-Bahnverbindungen ab Pasing. Zusätzlich besteht die Möglichkeit von den S-Bahnen, die die 2. Stammstrecke nutzen, umzusteigen. Somit bestehen auch für die Stationen Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz qualitativ und quantitativ ähnliche Erreichbarkeiten wie zu den zu den aufkommensstärksten Stationen Laim, Hauptbahnhof, Marienplatz/-hof und Ostbahnhof.

Insgesamt wird bereits das Startkonzept der S-Bahn nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke in den Hauptverkehrszeiten rund 10% und zu den Nebenverkehrszeiten rund 40% mehr S-Bahnfahrmöglichkeiten von Pasing in die Münchner Innenstadt aufweisen.

Zu 4.

Mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke kann das Münchner S-Bahnsystem auf ein Angebotskonzept eines 15-Minuten-Grundtaktes und bei verkehrlicher Nachfrage sowie infrastrukturellen Voraussetzungen auf dem jeweiligen Außenast zusätzlich verkehrenden Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt umgestellt werden.

Für die Stationen Lochhausen, Langwied, Aubing, Leienfelsstraße und Neuaubing sind derzeit mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke ganztägig vier S-Bahnen je Richtung und Stunde geplant. An der Station Westkreuz sollen den Fahrgästen ganztägig 8 S-Bahnen je Richtung und Stunde zur Verfügung stehen.

Zu 5.

Das Bahnknoten-Konzept der Bayerischen Staatsregierung mit der 2. Stammstrecke als zentralem Element bietet die Perspektive, dass das Mobilitätswachstum in der Metropolregion München ökologisch nachhaltig im Öffentlichen Personennahverkehr erfolgen kann. In den Entwicklungsstufen des Bahnknoten-Konzeptes ist vorgesehen, mit Zügen, die technisch mit der S-Bahn vergleichbar sind, die Region direkt über die 2. Stammstrecke

mit den zentralen Stationen in der Münchner Innenstadt zu verbinden.

Das langfristige Ziel im Bahnknoten-Konzept besteht darin, in der Summe über beide Stammstrecken bis zu 50 Züge pro Richtung und Stunde anzubieten. Diesem Ziel kann sich in verkehrlich sinnvollen und der Infrastrukturentwicklung angepassten Schritten genähert werden, so dass einer guten Fahrplanqualität Rechnung getragen wird.

Zu 6.

Im Rahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms des Freistaates Bayern wird der Ausbau der Sendlinger Spange vorangetrieben. Im Zuge einer ersten Ausbaustufe, die eine verbesserte Ausweichmöglichkeit bei einem Störfall auf der Stammstrecke ermöglicht, soll die S-Bahnstation Heimeranplatz West bis Kreuzungsbahnhof ausgebaut und in Laim eine Weichenverbindung von den Güterzuggleisen zum Stammstreckengleis in Richtung Pasing errichtet werden.

Ein 2-spuriger Ausbau der Sendlinger Spange ist betrieblich nicht notwendig und war auch zu keinem Zeitpunkt Bestandteil der Maßnahme.

Zu 7.

Mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wird die bestehende Stammstrecke deutlich entlastet und im Kernbereich der S-Bahn stehen neue Kapazitäten für zusätzliche S-Bahnen zur Verfügung. Damit kann den Wünschen des weitaus größten Teils der Fahrgäste, schnell und auf direktem Weg die zentralen Stationen in der Münchner Innenstadt zu erreichen, Rechnung getragen werden.

In wie weit einzelne zusätzliche S-Bahnen auf der S 4 in Richtung Sendlinger Spange noch verkehrlich notwendig bleiben, wird im Rahmen der weiteren Planungen geprüft werden.“

Dem Antrag Nr. 08-14 / B 04699 kann daher entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Stadtkämmerei und die Stadtwerke München GmbH haben je einen Abdruck erhalten.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen bzw. tangierten Bezirksausschüsse der Stadtbezirke

- 01 Altstadt-Lehel
- 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
- 05 Au-Haidhausen
- 06 Sendling
- 07 Sendling-Westpark
- 08 Schwanthalerhöhe
- 09 Neuhausen-Nymphenburg
- 10 Moosach
- 13 Bogenhausen
- 14 Berg am Laim
- 15 Trudering-Riem
- 16 Ramersdorf-Perlach
- 17 Obergiesing-Fasangarten
- 18 Untergiesing-Harlaching
- 21 Pasing-Obermenzing
- 22 Aubing-Lochhausen-Langwied
- 25 Laim

wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Planungsreferates, Ziffer 23) unter begründeter Verkürzung der satzungsgemäßen Anhörungsfrist zum Entwurf der Beschlussvorlage (Stand 15.04.2013) angehört.

Nachfolgend werden die Anhörungsergebnisse (siehe auch Anlage 5) dargelegt und gewürdigt.

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel:

(Sitzung am 14.05.2013, Schreiben vom 15.05.2013 – siehe Anlage 5.1)

Die Informationen über den derzeitigen Stand der Dinge werden grundsätzlich zur Kenntnis genommen. Allerdings kann der BA die Feststellung in der Vorlage, dass die Fällung der drei Platanen Ecke Schrammerstraße/Residenzstraße wohl nicht zu vermeiden ist, so nicht akzeptieren. Nach Ansicht des BA sollten alle Möglichkeiten im Rahmen der Spartenverlagerung genutzt werden, um die Fällung der drei Platanen zu verhindern.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Die Forderung des Bezirksausschusses zum Erhalt der Platanen war Bestandteil der Stellungnahme der Landeshauptstadt München im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

zur 2. Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt 2 („München Mitte“), 2. Änderungsverfahren (Schreiben vom 28.11.2012, Ziffer 5). Der Bezirksausschuss hatte einen Abdruck der Stellungnahme erhalten. Ferner ist dem Bezirksausschuss eine Stellungnahme der Referatsleitung (Schreiben vom 13.06.2013) zugeleitet worden.

Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt:

(Sitzung am 30.04.2013, Schreiben vom 02.05.2013 – Anlage 5.2)

Der Bezirksausschuss fordert:

1. Sofortige Verbesserungen im S-Bahn-System mit dem mittelfristigen Ziel eines 10-Minuten-Taktes auf nahezu allen Strecken.
2. Sofortiger Beginn der Planungen zum S-Bahnhof und Regionalzughalt Poccistr., auch im Hinblick auf die Sanierung der Unterführung Lindwurmstr.
3. Vorgezogener Viergleisiger Ausbau des Bahnhofs Laim, da dies unabhängig von der Lösung über Südring oder Tieftunnel ist.
4. Sendlinger Spange vom Bahnhof Laim zum Heimeranplatz
5. Sechstes Gleis am Ostbahnhof für die S-Bahn
6. Ausbau der Außenäste
7. Etappenweiser Ausbau des Eisenbahn-Südrings
 - 1.) Bahnhof Laim
 - 2.) Sendlinger Spange ab Bahnhof Laim zum Heimeranplatz
 - 3.) Südring bis Poccistr. mit Kopfbahnhof Südbahnhof, mit entsprechenden Finanzierungsschritten
8. Sollte der Tieftunnel tatsächlich gebaut werden, darf erst begonnen werden,
 - wenn alle drei Abschnitte planfestgestellt sind
 - die Gesamtfinanzierung sichergestellt ist
 - und absehbar ist, das zukünftig ausreichend Fahrzeuge und Mittel zur Verfügung stehen, um attraktive Takte anbieten zu können

Der Bezirksausschuss hat gebeten, die Stellungnahme im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie teilte auf Anfrage mit (Schreiben vom 21.05.2013, Siehe Anlage 5.2):

„Zu 1.

Die Bayerische Staatsregierung hat im Mai 2012 ein 13-Punkte-Sofortprogramm `Qualität im Münchner S-Bahn-System` beschlossen. Es wird dazu beitragen, die Qualität der Münchner S-Bahn zu verbessern, kann die 2. Stammstrecke aber keinesfalls ersetzen. Auf Basis des Beschlusses der Bayerischen Staatsregierung wurden mit der Deutschen Bahn Schritte vereinbart, die eine zügige Realisierung der Maßnahmen aus dem Sofortprogramm ermöglichen sollen.

Quantitative Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn München, wie sie vom BA 2 in

Form eines 10-Minuten-Taktes auf nahezu allen Strecken gefordert werden, lassen sich nur mit dem von der Bayerischen Staatsregierung beschlossenen und von der Landeshauptstadt München unterstützten Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München erzielen. Zentrales Element des Bahnknoten-Konzeptes ist die 2. Stammstrecke.

Zu 2.

Die Bayerische Staatsregierung hat im Mai 2012 beschlossen, die Errichtung eines Regionalzughalts Poccistraße mit der Zielsetzung bewerten zu lassen, ob hierdurch das Bahnknoten-Konzept ergänzt werden kann. Die dafür erforderlichen Untersuchungen sind veranlasst. Ergebnisse werden noch in diesem Jahr erwartet.

Zu 3.

Der Ausbau des S-Bahnhofs Laim ist untrennbar mit dem Bau der 2. Stammstrecke verbunden. Ein Ausbau des Südrings kann nachweislich die Zielsetzungen der 2. Stammstrecke nicht einlösen. Es besteht damit keine Realisierungsperspektive für einen S-Bahn-Südring. Ein isolierter Ausbau des Bahnhofs Laim ermöglicht keine verkehrlichen und betrieblichen Verbesserungen bei der S-Bahn.

Zu 4.

Der Ausbau der Sendlinger Spange ist Bestandteil des 13-Punkte-Sofortprogramms und wird in diesem Rahmen vorangetrieben. Der Ausbau der Sendlinger Spange dient vorrangig als Ausweichmöglichkeit bei einem Störfall im Stammstreckenbereich. Der von Freistaat und Deutscher Bahn vorgesehene Ausbau der Sendlinger Spange soll aufwärtskompatibel erfolgen und ist somit für die heutigen als auch die künftigen Angebotskonzepte mit 2. Stammstrecke betrieblich sinnvoll. Ein Ausbau gemäß den Vorstellungen des BA 2 ist vor dem Hintergrund der Aufgaben der Sendlinger Spange nicht gerechtfertigt.

Zu 5.

Die 2. Stammstrecke als zentrales Element des Bahnknoten-Konzeptes der Bayerischen Staatsregierung wird die bestehende Stammstrecke und somit auch den Ostbahnhof verkehrlich und betrieblich nachhaltig entlasten. Somit ist die Forderung des BA 2 nach einem sechsten Gleis für die S-Bahn am Ostbahnhof unbegründet.

Zu 6.

Der Ausbau der S-Bahn-Außenäste ist Bestandteil des von der Bayerischen Staatsregierung beschlossenen Entwicklungskonzeptes für den Bahnknoten München. Grundvoraussetzung für Angebotsverbesserungen sind jedoch zusätzliche Kapazitäten im Stammstreckenbereich der Münchner S-Bahn. Mit der 2. Stammstrecke wird erst die Voraussetzung geschaffen, dass Ausbaumaßnahmen auf den Außenästen ihre volle verkehrliche Wirkung entfalten können.

Zu 7.

Ein Ausbau des Südrings kann die verkehrspolitische Zielsetzung, Mobilitätswachse in der Metropolregion München ökologisch nachhaltig im Öffentlichen Personennahverkehr stattfinden zu lassen, nicht erfüllen. Eine Realisierungsperspektive für einen S-Bahn-Südring als Alternative zur 2. Stammstrecke ist nicht erkennbar.

Zu 8.

Am 26. November 2012 wurden im Rahmen eines Spitzengesprächs zwischen Freistaat, Bund und Deutscher Bahn die Eckpunkte zur Schließung der Finanzierungslücke bei den Bundesmitteln für die 2. Stammstrecke abgestimmt. Damit ist ein Weg für die Gesamtfinanzierung der 2. Stammstrecke als zentralem Element des Bahnknoten-Konzeptes aufgezeigt. Entsprechend der Bedeutung der 2. Stammstrecke für die Zukunftsfähigkeit des Schienenpersonenverkehrs in der Metropolregion München werden Freistaat und Deutsche Bahn eine schnellstmögliche Realisierung anstreben.“

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen:

(Sitzung am 15.05.2013, Schreiben vom 23.05.2013 – siehe Anlage 5.3)

Der BA 5 führt aus, er könne dem Vorhaben ohne Kenntnis der vorangekündigten Planänderungen nicht zustimmen. Der BA 5 fordert, die Planänderungen transparent darzustellen und eine präzise Zeitplanung für das erneute Anhörungsverfahren darzulegen.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Das Änderungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 3neu läuft seit Anfang Mai (s. Ausführungen unter Ziffer I. 3.4). Die betroffenen / tangierten Bezirksausschüsse haben mit Schreiben vom 13.05.2013 den Plansatz zur Planänderung erhalten.

Der Zeitplan des Anhörungsverfahrens sieht folgende Schritte vor:

- Fristende zur Stellungnahme der Bezirksausschüsse: 21.06.2013
- Stellungnahme der Landeshauptstadt München an die Anhörsbehörde, Regierung von Oberbayern bis spät. 10.07.2013.

Ob sich nachfolgend ein Erörterungstermin anschließt, wird von der Anhörsbehörde entschieden.

Bezirksausschuss des 6. Stadtbezirkes Sendling:

(Sitzung am 03.06.2013 Schreiben vom 04.06.2013 – siehe Anlage 5.4)

Der Bezirksausschuss fordert als ergänzende Maßnahme zum vorgesehenen zweiten Stammstreckentunnel die Ertüchtigung des S-Bahn-Südrings mit Haltestelle für S-Bahnen und Regionalzüge an der Poccistraße, sowie den zeitgleichen Bau der Sendlinger Spange von Pasing nach Deisenhofen mit Haltestelle für S-Bahnen und Regionalzüge am Harras. Darüber hinaus stimmt der Sendlinger Bezirksausschuss den Inhalten der übermittelten Beschlussvorlage zu.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Zur Ertüchtigung des S-Bahn-Südrings wird auf die Darstellungen zu Ziffer I.6.3.3, 6.6.1, 6.9, 6.13.2, 6.14 und zu Beteiligung der Bezirksausschüsse, Würdigung der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes, zum Regionalzughalt Poccistraße auf die Darstellungen zu Ziffer I.6.10 und zu Beteiligung der Bezirksausschüsse, Würdigung der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes, verwiesen.

Zur Forderung des zeitgleichen Baus der Sendlinger Spange wird auf die Ausführungen zu den Ziffern I.6.10, 6.17 und zu „Beteiligung der Bezirksausschüsse“, Würdigung der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes Bezug genommen.

Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark:

(Sitzung am 14.05.2013, Schreiben vom 15.05.2013 – siehe Anlage 5.5)

Der Bezirksausschuss fordert den Vollausbau der Sendlinger Spange, dessen Realisierung rasch und unabhängig vom Bau der 2. Stammstrecke erfolgen soll.

Dabei ist auch der Haltepunkt in „Laim“ zu realisieren. Mit der voll ausgebauten Sendlinger Spange können nicht nur die vielen Arbeitsplätze an der nördlichen Hansastraße (z.B. Fraunhofergesellschaft, ADAC etc.) besser an den ÖPNV angebunden werden, sondern auch im Störfall bereits vor dem Bau einer 2. Stammstrecke die Verkehre von der S-Bahn zum Heimeranplatz und damit zur den U-Bahnen 4 und 5 abgeleitet werden.

Der Bezirksausschuss 7 unterstützt nachdrücklich die Verlängerung der U5-West nach Pasing, für die sich auch der Bay. Landtag ausgesprochen hat.

U4 und U5 müssen im Westen auch nach einer Fertigstellung einer 2. Stammstrecke (ohne Ausdünnung der Taktzeiten) erhalten bleiben.

Der Bau der 2. Stammstrecke soll erst mit der Planungssicherheit aller 3 Abschnitte erfolgen. Ein Beginn von Bauarbeiten an Münchner Nervenzentren, wie dem Marienhof und dem Hauptbahnhof, mit all den Beeinträchtigungen für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr, erscheint ohne Sicherheit für den Bau des Gesamtprojekts ein großes Risiko.

Die alternative Variante eines S-Bahn-Südring darf solange nicht aufgegeben werden, als das Gesamtprojekt der 2. Stammstrecke nicht sichergestellt ist. In Teilbereichen, z.B. Haltestelle Poccistraße, ist eine Verbesserung des ÖPNV unabhängig vom Bau der 2.

Stammstrecke zu realisieren.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Zum Vollausbau der Sendlinger Spange wird auf die Ausführungen unter Ziffer I. 6.10, 6.17 und unter „Beteiligung der Bezirksausschüsse“, Würdigung der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes verwiesen.

Entsprechend der Forderung des BA 7 sollen die U4- und U5-West nach Realisierung der 2. Stammstrecke ohne Ausdünnung der Taktzeiten erhalten bleiben.

Zum Baubeginn der 2. Stammstrecke erst nach abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren für alle drei Abschnitte ist festzustellen, dass zur Beschleunigung der Baurechtsschaf-

fung und der Realisierung der 2. Stammstrecke das Planfeststellungsverfahren in vier Abschnitte eingeteilt wurde, um abschnittsweise mit dem Bau beginnen zu können. Zur alternativen Variante Südring wird auf die Darstellungen unter Ziffer I.6.3.3, 6.6.1, 6.9, 6.13.2, 6.14 und zu Beteiligung der Bezirksausschüsse, Würdigung der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes verwiesen. Zur Verbesserung in Teilbereichen, z.B. Poccistraße, wird auf die Darstellung zu Ziffer 6.10 und zu Beteiligung der Bezirksausschüsse, Würdigung der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes verwiesen.

Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe:

(Sitzung am 14.05.2013, Schreiben vom 15.05.2013 – Anlage 5.6)

Das Gremium nimmt die Beschlussvorlage zur Kenntnis und verweist auf seine Stellungnahme aus dem Jahr 2010.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Auf die Stellungnahme der Verwaltung in der Beschlussvorlage vom 24.11.2010 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 05522) zu den einzelnen Fragen wird hingewiesen.

Der aktuelle Stand zu den einzelnen Fragen des Bezirksausschusses:

1. Weshalb fehlt der durch Landtag und Stadtrat einstimmige Beschluss zum Ausbau der Sendlinger Spange von Laim zum Heimeranplatz in den Umplanungen des PFA 1 und was ist hierzu Sachstand? Der BA 8 fordert, dass die Planungen zur Sendlinger Spange umgehend aufgenommen und realisiert werden, so dass im Störfall S-Bahnen eine Verbindung zum Bahnhof Heimeranplatz und damit zur U4/U5 bekommen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer I. 6.10, 6.17 und zu Beteiligung der Bezirksausschüsse, Würdigung der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes wird verwiesen.

2. Inwieweit wirken sich die nunmehr im PFA1 aufgezeigten Umplanungen, insbesondere der reduzierte Tunnelquerschnitt, des 2. Stammstreckentunnels auf dessen Regionalzugtauglichkeit sowie die Abwicklung von geplanten, sogenannten EMMExpress-Zügen aus? Auf die Darstellungen zu Ziffer I. 6.7, 6.8, 6.10 und zu Beteiligung der Bezirksausschüsse, Würdigung der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes wird verwiesen.

3. Die in den Planungen vorgesehenen Umsteigebeziehungen am Hbf zur U1/2 und besonders zur U4/5 weisen weiterhin erhebliche planerische Mängel auf, vor allem die langen Verbindungswege sowie die Kapazitäten am Bahngleis sind hierbei zu kritisieren. Sind hierzu weitere Umplanungen zu deren Verbesserung vorgesehen?

Auf die geplante Beschlussvorlage zur 2. Stammstrecke, München, Leistungsfähigkeit der Umsteigebeziehungen zwischen U- und S-Bahn am Hauptbahnhof und Ostbahnhof, Zwischenbericht (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12168 wird Bezug genommen.

4. Weshalb ist die Umweltverbundröhre (UVR) bisher in den Planungen nur auf den Bus- und nicht für den Tramverkehr ausgelegt?

Auf die Ausführungen zu Ziffer I. 3.2, 6.1 und 6.11 wird Bezug genommen.

Die UVR wurde aufwärts kompatibel für einen späteren Straßenbahnbetrieb geplant.

5. Welche besonderen Sicherheitsmaßnahmen werden bei einem Tunnelbauwerk in bis zu 40 Metern Tiefe getroffen und weshalb sind die Notausgänge in den aktuellen Planungen nur alle 600 Meter vorgesehen? Wird dies bei Notfällen, eiligen Evakuierungsmaßnahmen oder einer Massenpanik infolge eines Unfalls als ausreichend empfunden?

Diese Frage wird zu gegebener Zeit auf Grundlage bahninterner Richtlinien im Benehmen mit der DB ProjektBau GmbH beantwortet.

6. Laut Umplanungen soll die im Bereich Hauptbahnhof über dem 2. Stammstreckentunnel verlaufende U1/2 durch Unterfangstollen abgestützt werden. Welche Gefahren können sich bei einer solchen Konstruktion ergeben und wer wurde in diesem Zusammenhang mit den statischen Bemessungen betraut?

Im Zuge der Ausführungsplanungen sind von der DB AG Nachweise der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit für das Bauwerk der U-Bahn-Linie U 1/U2 für den Bau und Endzustand zu erstellen und durch einen Fachkundigen im Sinn des § 5 Abs. 2 BOStrab prüfen zu lassen. Der Sachkundige ist im Benehmen mit der technischen Aufsichtsbehörde (Regierung von Oberbayern) fest zu legen.

7. Wie wird sich die Baulogistik auf den individuellen und öffentlichen Stadtverkehr sowie die Anlieger auswirken? Gibt es hierzu Verkehrsuntersuchungen, die das Verkehrsaufkommen, insbesondere auf den für den BA 8 relevanten Abschnitten Bayerstraße bzw. Landsbergerstraße, prognostizieren? Der BA 8 fordert hier, dass der Materialtransport für den Umbau und Aushub des Nukleus möglichst ausschließlich auf den Schienen der neu gebohrten Strecke erfolgen muss.

Auf die Ausführungen zu Ziffer I. 4.1 wird Bezug genommen.

Demnach liegt bereits eine generelle Zusage der DB ProjektBau GmbH im Hinblick auf eine möglichst weitreichende Verlagerung von Transporten auf die Schiene vor.

Wie bereits unter Ziffer 6.3.6 ausgeführt, weisen das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung darauf hin, dass grundsätzlich die DB ProjektBau GmbH, die die notwendigen Projektablaufpläne bzw. Verkehrskonzepte erstellt, die Öffentlichkeit umfassend über die Maßnahmen und die bauzeitlichen Auswirkungen zu informieren und für Ansprechpartner für die Anwohnerschaft vor Ort zu sorgen hat.

8. Im Rahmen der Bauarbeiten ist mit einer Zunahme von Feinstaubbelastungen sowie Lärm- und Staubemissionen in der Umgebung zu rechnen. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um dieser Problematik zu begegnen und die Anwohnerinnen und Anwohner zu

schützen, insbesondere nach dem EuGH-Urteil?

Auf die Darlegungen zu Ziffer I. 4.1 wird Bezug genommen.

Die Forderungen zur maximalen Minimierung der Feinstaubbelastungen sowie der Lärm- und Staubemissionen sind in allen Stellungnahmen der Landeshauptstadt München im Planfeststellungsverfahren als Forderung integriert. Darüberhinaus hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 10.07.2012 (Az: BVerwG 7 A 11.11) die rechtliche Situation zu Feinstaubbelastungen, Lärm- und Staubemissionen dargelegt.

9. Muss in Folge dieser weiteren erforderlichen Umplanungen (Sendlinger Spange, UVR, etc.) ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden? Inwieweit würde sich dies auf die Gesamtkosten des Projekts auswirken?

Die UVR ist bereits Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zur 2. Stammstrecke, d.h. ein neues Planfeststellungsverfahren muss deshalb nicht eingeleitet werden.

Zur Sendlinger Spange ist auf die Ausführungen unter Ziffer 6.10 hinzuweisen. Demnach ist das Vorhaben Bestandteil des Konzeptes für den Bahnknoten München und des 13-Punkte-Sofortprogramms, es ist jedoch nicht Bestandteil des Projekts 2. Stammstrecke und hat auch noch keinen entsprechenden Planungsstand erreicht.

Auswirkungen auf die Gesamtkosten des Projektes sind daher nicht erkennbar.

Der Sachstand zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten ist den Darlegungen zu Ziffer I.3 zu entnehmen.

10. Welche Auswirkungen hätte eine weitere Umplanung auf den bisher angestrebten Zeitfahrplan einer Realisierung des Projektes bis 2018 und deren Kosten?

Das Projekt soll lt. Zeitplan der Vorhabenträgerin (DB AG) bis 2020 fertiggestellt sein. Jede Umplanung verursacht Kosten- und Zeitaufwand.

Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg:

(Sitzung am 21.05.2013, Schreiben vom 21.05.2013)

Der Bezirksausschuss stimmt der Beschlussvorlage zu.

Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes Moosach:

(Sitzung am 13.05.2013, Schreiben vom 16.05.2013 – siehe Anlage 5.7)

Der Bezirksausschuss verweist auf seine bisherige Beschlusslage vom 26.07.2005 und vom 17.01.2006

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Zu den Fragen zur Bereitstellungsfläche auf dem Rangierbahnhofsgelände Nord wird auf die Stellungnahme der Landeshauptstadt München zum Planfeststellungsabschnitt 3, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.10.2005, verwiesen (Sitzungsvorlage-Nr. 02-08 / V 07096).

Zum 10-Minuten-Takt der S1 wird auf die Darlegungen zur Beteiligung der Bezirksausschüsse, Würdigung der Stellungnahme der Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes Be-

zug genommen.

Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen:

(Sitzung am 14.05.2013, Schreiben vom 16.05.2013 – Anlage 5.8)

Der Bezirksausschuss hat der Beschlussvorlage unter Aufrechterhaltung der Stellungnahmen des BA 13 zum viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen einstimmig zugestimmt.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Auf die Ausführungen zu Ziffer I. 2.5 und 6.10 wird verwiesen.

Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim:

(Sitzung am 30.04.2013, Schreiben vom 02.05.2013)

Der Bezirksausschuss hat den aktuellen Sachstand zur Kenntnis genommen.

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem:

(Sitzung am 16.05.2013, Schreiben vom 21.05.2013 – siehe Anlage 5.9)

Der Bezirksausschuss 15 lehnt alle Maßnahmen ab, die zu einer Verschlechterungen des 10-Minuten-Taktes auf den Außenästen der S-Bahn, speziell der im 15. Stadtbezirk verkehrenden Linien führen. Grundsätzlich favorisiert der Bezirksausschuss 15 den Ausbau der U5 nach Pasing und der U4 nach Johanneskirchen eindeutig gegenüber dem 2.Stammstreckentunnel.

Zudem sei eine 2. Stammstrecke nur dann verkehrlich sinnvoll, wenn diesen neben S-Bahnen auch Züge des Regionalverkehrs benutzen können. Diese Forderungen hat der Bezirksausschuss 15 mit seinem Antrag 02-08 / B 02674 vom 13.12.2007 aufgestellt, der mit Beschluss vom 23.01.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11201) behandelt wurde.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Zum Ausbau der U5 nach Pasing

Die Verlängerung der U5-West über den derzeitigen Endpunkt Laimer Platz hinaus bis zum Pasinger Bahnhof stellt nach wie vor einen wichtigen Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München dar (Kategorie "in Planung / im Bau"). Hierzu wurde das Baureferat mit Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2009 unter anderem beauftragt, eine alternative Variante mit einer oberirdischen Einschleifung der U5 vom Knie zum Pasinger Bahnhof unter Verwendung der geplanten bzw. bestehenden DB-Gleise 1 und 2 (nach aktueller Gleisnummerierung) zu untersuchen. Die grundsätzliche bautechnische Machbarkeit dieser Variante konnte durch die Untersuchung bestätigt werden. Zwischenzeitlich liegt dem Baureferat jedoch eine abschließende verbindliche schriftliche Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zur Frage der Verfügbarkeit dieser als Eisenbahnbetriebsanlagen gewidmeten Flächen vor. Das Baureferat wird dem Stadtrat der Landeshauptstadt München demnächst über den aktuellen Sachverhalt berichten und über Vorschläge zur weiteren Vorgehensweise einen Beschlussentwurf vorlegen.

Hinsichtlich des angesprochenen Zusammenhangs mit der 2. Stammstrecke ist darauf hinzuweisen, dass eine bis Pasing verlängerte U5-West die 2. Stammstrecke für den Regionalverkehr nicht ersetzen könnte. Auch bei Störungen auf der bestehenden Stammstrecke könnte die U5-West allenfalls eine teilentlastende Wirkung haben, weil hierfür nach Aussage der MVG mbH keine nennenswerten Restkapazitäten zur Verfügung stünden.

Zum favorisierten Ausbau der U4 nach Johanneskirchen ist darauf hinzuweisen, dass im Nahverkehrsplan – unabhängig von der 2. Stammstrecke – eine Verlängerung der U4-Ost zwischen Arabellapark und Engelschalking enthalten ist. Im Rahmen der anstehenden Untersuchungen zur Siedlungsentwicklung östlich der S8 soll diese U-Bahn-Verlängerung auf Basis einer Tunnellösung für die Bahnstrecke S8 im Bereich zwischen Daglfing und Johanneskirchen weiter untersucht werden. In diesem Zusammenhang ist auch eine alternative Verlängerung der Straßenbahn nach Engelschalking bzw. nach Johanneskirchen zu betrachten. Dabei soll eine mögliche Verlängerung von U-Bahn oder Straßenbahn über die S8 hinaus nach Osten mit betrachtet werden, sofern das Siedlungspotential eine derartige Erschließung sinnvoll erscheinen lässt.

Zur Regionalzugtauglichkeit der 2. Stammstrecke wird auf die Ausführungen zu Ziff. I.6.7 und 6.8 verwiesen.

Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach:

(Sitzung am 07.05.2013, Schreiben vom 22.05.2013)

Der Bezirksausschuss erhebt gegen die Ausführungen in der Beschlussvorlage keine Einwände. Da der 16. Stadtbezirk nicht unmittelbar betroffen ist, nimmt der die Beschlussvorlage zur Kenntnis.

Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten:

(Sitzung am 14.05.2013, Schreiben vom 16.05.2013)

Der Bezirksausschuss hat die Beschlussvorlage zur Kenntnis genommen.

Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes Untergiesing-Harlaching:

(Sitzung am 21.05.2013, Schreiben vom 22.05.2013 – siehe Anlage 5.10)

Der Bezirksausschuss beantragt folgende Punkte:

1. Keine Verschlechterung der Verbindung Richtung Laim / Pasing und Ostbahnhof für die Fahrgäste, die von Süden aus Untergiesing-Harlaching kommen.
2. Prüfung, welche Kapazitäten nach einem 4-gleisigen Ausbau der Flughafen-S-Bahn in Daglfing für einen S-Bahn-Verkehr auf dem Südring entstehen.
3. Bau einer „Sendlinger Spange“ über Laim.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Zum Thema „Keine Verschlechterung der Verbindung Richtung Laim / Pasing und Ostbahnhof“ wird auf die Darstellungen zu Ziffer I.6.17 verwiesen.

Eine Prüfung, welche Kapazitäten nach einem viergleisigen Ausbau der Flughafen-S-Bahn in Daglfing für einen S-Bahn-Verkehr auf dem Südring entstehen, liegt bisher nach Kenntnis der Landeshauptstadt München nicht vor. Eine Entlastungswirkung auf dem Südring könnte sich z. B. durch Vermeidung von Umwegefahrten im Güterverkehr zwischen dem Containerterminal Riem und dem Zulauf zur Brennerachse (Italienverkehr) und in Richtung Salzburg / Wien ergeben.

Auf die Darstellung unter Ziffer I. 6.10 wird Bezug genommen.

Zum Bau einer Sendlinger Spange wird auf die Ausführungen unter Ziffer I. 6.10, 6.17 und unter „Beteiligung der Bezirksausschüsse“, Würdigung der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes verwiesen.

Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing:

(Sitzung am 07.05.2013, Schreiben vom 28.05.2013)

Der Bezirksausschuss stimmt dem Beschlussentwurf zu.

Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied:

(Sitzung am 15.05.2013, Schreiben vom 16.05.2013)

Der Bezirksausschuss hat den Beschlussentwurf zur Kenntnis genommen.

Bezirksausschuss des 25. Stadtbezirkes Laim:

(Sitzung am 07.05.2013, Schreiben vom 16.05.2013 – siehe Anlage 5.11)

Der Bezirksausschuss bekräftigt seine Beschlusslage wie sie im Schreiben vom 24.09.2012 dargelegt wurde.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Die Forderungen des Bezirksausschusses sind in die Stellungnahme der Landeshauptstadt München zur 2. Tektur des Planfeststellungsabschnittes 1 (München West) an die Regierung von Oberbayern eingeflossen.

Die Bezirksausschüsse 1 – 25 haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten. Wegen der gesamtstädtischen Bedeutung des Vorhabens werden damit sämtliche Bezirksausschüsse über den aktuellen Sachstand informiert.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung wird jedoch aufgrund der Bedeutung der Angelegenheit und der Dringlichkeit eines erneuten Sachstandsberichtes für erforderlich gehalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöller, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Entsprechend den Beschlüssen der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.03.2010 und 24.11.2010 befürwortet die Landeshauptstadt München weiterhin nachdrücklich das Vorhaben einer 2. Stammstrecke zur dringend erforderlichen Verbesserung des S-Bahn-Systems in der Landeshauptstadt und der Region München und für ergänzende Verkehrsverbindungen in der Europäischen Metropolregion München.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat den Vorhabenträger sowie die Genehmigungsbehörde eindringlich aufzufordern, die Sicherheitskonzepte für die 2. Stammstrecke mit den Sicherheits- und Gefahrenabwehrbehörden der Landeshauptstadt München im Einvernehmen abzustimmen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Vorhabenträger aufzufordern, das außerhalb der Rechtsverfahren entwickelte Baulogistik-Gesamtkonzept für die 2. Stammstrecke, ggf. unter Berücksichtigung von Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes zu den einzelnen Abschnitten, so bald wie möglich fortzuschreiben und mit der Landeshauptstadt München abzustimmen.
3. Die Anträge
 - Nr. 08-14 / A 02076 der Stadtratsfraktion der FDP vom 16.12.2010,
 - Nr. 08-14 / A 02246 der ÖDP vom 24.02.2011,
 - Nr. 08-14 / A 02426 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Frau Stadträtin Claudia Tausend und Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier vom 04.05.2011,
 - Nr. 08-14 / A 02620 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.07.2011,
 - Nr. 08-14 / A 02701, Nr. 08-14 / A 2702 und Nr. 08-14 / A 02703 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 05.08.2011,
 - Nr. 08-14 / A 03001 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.12.2011,
 - Nr. 08-14 / A 03023 der FW vom 09.01.2012,
 - Nr. 08-14 / A 03408 der FW vom 25.06.2012 und
 - Nr. 08-14 / A 03747 von Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Heide Rieke, Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 22.10.2012 sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Die Empfehlungen
 - Nr. 08-14 / E 00772 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010,
 - Nr. 08-14 / E 00828, 08-14 / E 00829, 08-14 / E 00830, 08-14 / E 00832, 08-14 / E 00833, 08-14 / E 00834 und 08-14 / E 00835 der Bürgerversammlung des

- Stadtbezirk 05, Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen, am 27.01.2011,
 - Nr. 08-14 / E 00966 und E 00967 der außerordentlichen Bürgerversammlung des Stadtbezirk 08 Schwanthalerhöhe am 24.05.2011
 - Nr. 08-14 / E 01251 und Nr. 08-14 / E 1252 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 05 Au-Haidhausen, Bezirksteil Haidhausen, am 08.03.2012
 - Nr. 08-14 / E 01660 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 01 Altstadt-Lehel am 27.11.2012 und
 - Nr. 08-14 / E 01704 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 05 Au-Haidhausen – Bezirksteil Haidhausen am 31.01.2013
- sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

5. Die Anträge

- Nr. 08-14 / B 04460 des Bezirksausschusses des Stadtbezirk 01 – Altstadt-Lehel vom 04.12.2012
 - Nr. 08-14 / B 04699 des Bezirksausschusses des Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen – Langwied vom 20.03.2013
- sind damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II / V (11x)
3. An das Direktorium HA II / BA (16x)
4. An die Bezirksausschüsse 1 - 25
5. An das Baureferat
6. An die Münchner Stadtentwässerung
7. An das Kommunalreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Referat für Bildung und Sport
11. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
12. An die Stadtwerke München GmbH
13. An den Behindertenbeirat
14. An die MVG GmbH
15. An die MVV GmbH
16. An den Regionalen Planungsverband München
17. An das Planungsreferat HA I/01-BVK, HA I/12, I/3, I/4
18. An das Planungsreferat HA II
19. An das Planungsreferat HA III
20. An das Planungsreferat HA IV
21. An das Planungsreferat SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

22. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/11-1
zum Vollzug des Beschlusses

Am
Planungsreferat SG 3