

Telefon 233- 21112  
Telefax 233- 21559  
Telefon 233- 24375  
Telefax 233- 21797  
Telefon 233- 22943  
Telefax 233- 26410

## **Referat für Stadtplanung und Bauordnung**

PLAN-HAI- 11- 1, I/32- 2,  
I/42

### **Ertüchtigung des Bahnknotens München: Schienenanbindung des Flughafens**

#### **a) Gutachten zur Flughafenanbindung 2009, nachfolgende Aktivitäten und Untersuchungen, Fazit**

#### **b) Weiteres Vorgehen**

#### **c) Anträge**

c1) Metropolregion konkret: Verkehrspotenziale  
der U6- Verlängerung nach Neufahrn umfassend  
ausloten

Antrag Nr. 08- 14 / A 00280 von Herrn  
Stadtrat

Dr. Georg Kronawitter vom 19.09.2008

c2) Flughafenanbindung – weiterführende  
Vorplanung der Osttrasse mit  
Untertunnelung zwischen Zamdorf und  
Johanneskirchen

Antrag Nr. 08- 14 / A 01223 von Herrn  
Stadtrat Alexander Reissl, Frau Stadträtin  
Claudia

Tausend, Frau Stadträtin Christiane Hacker  
und

Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier vom  
01.12.2009

c3) Falls die Flughafenanbindung auf der Ost-  
Trasse kommt: für eine dann nötige  
Untertunnelung Baulandwertsteigerungen zur  
Finanzierung einsetzen!

Antrag Nr. 08- 14 / A 01226 der CSU-  
Fraktion vom 02.12.2009

c4) Entwicklung des Münchner Nordostens

Antrag Nr. 08- 14 / A 01236 von Frau  
Stadträtin Claudia Tausend, Herrn Stadtrat

Christian  
Amlong, Frau Stadträtin Christiane Hacker  
und  
Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier vom  
08.12.2009

c5) Flughafen- Anbindung auf der Osttrasse:  
Bahntunnel für den Streckenabschnitt  
Zamdorf-  
Johanneskirchen,  
Verlängerung der U4 bis nach Engelschalking  
Antrag Nr. 08- 14 / B 01721 des  
Bezirksausschusses des 13. Stadtbezirkes  
Bogenhausen vom 08.12.2009

Sitzungsvorlagen Nr. 08- 14 / V 03946

§ 4 Nr. 9b GeschO

Anlagen:

1. Antrag Nr. 08- 14 / A 00280
2. Antrag Nr. 08- 14 / A 01223
3. Antrag Nr. 08- 14 / A 01226
4. Antrag Nr. 08- 14 / A 01236
5. Antrag Nr. 08- 14 / B 01721
6. Übersichtsplan Schienenanbindung des Flughafens – Gesamtplanfall 5  
„Ostkorridor“ (S8)
7. Präsentation Gegenüberstellung Nordtunnel light / 2. SBS+ GPF 5 mod

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.03.2010**  
Öffentliche Sitzung

## **I. Vortrag der Referentin**

### **Vorbemerkungen**

Mit **Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.05.2009** i.S. „Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ wurde das Planungsreferat u.a. beauftragt, so bald wie möglich bei Vorliegen weiterer Erkenntnisse über das Gutachten zur Flughafenanbindung München zu berichten und Vorschläge zum weiteren Vorgehen zu unterbreiten. Die Ergebnisse dieses Gutachtens sowie das beabsichtigte weitere Vorgehen wurden dem Stadtrat mit **Bekanntgabe in der Vollsammlung vom 16.12.2009 „Gesamtkonzept Bahnknoten München: 2. S-Bahn- Stammstrecke und Schienenanbindung des Flughafens München“** vorgestellt. In der jetzigen Beschlussvorlage wird nochmals auf diese Ergebnisse eingegangen, außerdem werden die weitere Entwicklung i. S. Flughafenanbindung dargestellt und Vorschläge zum Vorgehen hinsichtlich Tunnelführung der Bahnstrecke S8 und den Strukturuntersuchungen im Münchner Nordosten zur Beschlussfassung unterbreitet.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gem. § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Eine Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung konnte nicht erfolgen, da zum Sitzungstermin 10.03.2010 noch keine Beschlussvorlage unterbreitet werden konnte.

## **1. Gutachten zur Schienenanbindung des Flughafens München**

Im November 2008 wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Abstimmung mit der Flughafen München GmbH ein umfassendes Gutachten zur Flughafenanbindung für den Schienenpersonennah- und fernverkehr bei einer Ingenieurgemeinschaft in Auftrag gegeben. Durch das Planungsreferat der Landeshauptstadt München wurden die städtischen Belange in einem Lenkungskreis eingebracht.

Nach Präsentationen von Zwischenergebnissen erfolgte am 23.11.2009 in einer Informationsveranstaltung im Staatsministerium die Abschlusspräsentation vor zahlreichen von Herrn Staatsminister Zeil geladenen Gästen mit anschließender Pressekonferenz. Die Charts hierzu sind unter <http://www.stmwivt.bayern.de/verkehr/schiene> einsehbar.

Ausdrucke des Gesamtgutachtens konnten den Stadtratsfraktionen und -gruppierungen und weiteren Stadtratsmitgliedern vom Planungsreferat inzwischen zur Verfügung gestellt werden.

Der eindeutige Vorschlag der Gutachter ist, den sogenannten **Gesamtplanfall 5 „Ostkorridor“ (S8)** weiterzuverfolgen.

Der Gesamtplanfall 5 „Ostkorridor“ (S8) umfasst im Einzelnen folgende Infrastrukturmaßnahmen (vgl. Übersichtsplan, Anlage 6):

- 4- gleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen (S8)
- zweiter Flughafenbahnhof
- Neufahrner Kurve
- München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38)
- Überleitung 2. S-Bahn- Stammstrecke
- Pasinger Kurve
- Überholgleise Oberschleißheim und Lochhausen.

Wie bereits in der o.g. Bekanntgabe in der Vollversammlung des Stadtrates am 16.12.2009 dargestellt, wurde diese Variante insbesondere wegen des günstigen Nutzen- Kosten- Verhältnisses von 1,7, des im Vergleich geringsten Investitionsbedarfes und der größten Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens je eingesetzter 100 Millionen Euro Investitionskosten der Vorzug gegeben.

## **2. Nachfolgende Aktivitäten und Untersuchungen**

### **2.1 Freistaat Bayern und Bund**

#### **Beschluss der Bayerischen Staatsregierung vom 15.12.2009**

Die Bayerische Staatsregierung hat das Konzept zum Bahnknoten München mit 2. Stammstreckentunnel und Flughafenbindung über den Ostkorridor (S8) und den Erdinger Ringschluss im Grundsatz gebilligt. Der Ministerrat hat Herrn Staatsminister Martin Zeil ermächtigt, darüber mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu verhandeln.

Der Kabinettsbeschluss wurde von Herrn Oberbürgermeister – auch in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Regionalen Planungsverbandes München und des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes – begrüßt. Der Oberbürgermeister stimmte Staatsminister Zeil zu, dass es um die Zukunft des Schienenverkehrs in der Metropolregion München und die Grundlage der Entwicklung in der Region in den nächsten Jahrzehnten gehe.

#### **Verhandlungen mit der Bundesregierung**

In einem ersten Spitzengespräch am 18.12.2009 haben sodann der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Herr Dr. Peter Ramsauer und Herr Staatsminister Martin Zeil, mehrere für Bayern zentrale Bahnthemen erörtert. Dabei wurden auch die Untersuchungen zur 2. S-Bahn- Stammstrecke

und zur Flughafenanbindung vorgestellt. Gemeinsam soll nun zügig ein Realisierungs- und Finanzierungskonzept für ein zukunftsfähiges Schienensystem im Großraum München aufgestellt werden, wozu eine Arbeitsgruppe eingerichtet wurde.

### **Anhörung im Bayerischen Landtag am 25.02.2010**

Bei der Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie im Bayerischen Landtag zur Klärung der bei den großen Schienenverkehrsprojekten im Münchner Raum strittigen Fragen war auch eine Delegation des Stadtrates und der Stadtverwaltung anwesend. Zahlreiche Gutachter und weitere Experten haben u.a. einen umfangreichen Fragenkatalog aus jeweiliger Sicht eingehend beantwortet und die teilweise unterschiedlichen Auffassungen dargelegt, offenbar jedoch ohne einem Konsens näher zu kommen und die Meinungsbildung im Bayerischen Landtag entscheidend voranzubringen. Wesentliche Vortrags- und Diskussionspunkte waren dabei insbesondere das neue Gutachten i. S. „Nordtunnel light“ und das angestrebte künftige Betriebskonzept für die S-Bahn München.

### **Weitere Beschlüsse der Bayerischen Staatsregierung**

Die Landeshauptstadt München begrüßt die Absicht der Bayerischen Staatsregierung, in der Sitzung des Ministerrats am 23.03.2010 in Vorbereitung der Entscheidungsvorlagen für den Bayerischen Landtag einen weiteren positiven Beschluss i. S. Bahnknoten München mit 2. Stammstreckentunnel und Flughafenanbindung über den Ostkorridor (S8) zu fassen. Hierüber kann dann in der Stadtratssitzung entsprechend berichtet werden.

### **2.2 Gutachten „Nordtunnel light“ 2010**

Die Planungsidee „Nordtunnel“ für Fern-, Regional- und Express-S-Bahn-Züge wurde beim „Gutachten zur Flughafenanbindung“ im Rahmen des Gesamtplanfalles „Zentralkorridor“ (Variante Vorschlag Viereggs-Rössler) eingehend untersucht, sie schied jedoch wegen der deutlich negativen Ergebnisse hinsichtlich Nutzen-Kosten-Verhältnis, Investitionsbedarf und Verbesserung der Flughafenerreichbarkeit aus (s. Bekanntgabe in der Vollversammlung vom 16.12.2009). Schließlich hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie noch eine vertiefte Begutachtung eines Teil-Nordtunnels (Hbf. - Pinakotheken - Schwabing und Verbindung über DB-Nordring zur bestehenden S8-Strecke, Planungsvorschlag „Nordtunnel light“) beauftragt, deren Ergebnisse zur Anhörung im Bayerischen Landtag im Rahmen einer Präsentation (vgl. Anlage 7) bekannt gegeben wurden. Vorbehaltlich einer Auswertung des dem Planungsreferat noch nicht vorliegenden vollständigen

Gutachtens kann dazu Folgendes festgestellt werden:

Bei der Gegenüberstellung der Bewertungsergebnisse hat sich gezeigt, dass die untersuchten Varianten des Konzepts Nordtunnel light bei einem Investitionsbedarf

von ca. 3,3 bis 3,7 Mrd. € zu einem schlechterem Ergebnis als der Sammelplanfall aus

2. S-Bahn- Stammstrecke und Gesamtplanfall 5 gemäß Flughafengutachten (ohne Pasinger Kurve) führen. Die DB AG hat im Gegensatz zum ursprünglichen Vorschlag einen erheblichen Ausbaubedarf zwischen Pasing und Hauptbahnhof festgestellt, da der Bahnknoten München im zentralen Bereich im Planfall Nordtunnel light eine erhebliche Kapazitätseinschränkung und eine starke Mischung von S-Bahn-Verkehr, Schienenpersonennah- und fernverkehr erfahren würde. Dies ist seitens des Planungsreferates nachvollziehbar, ebenso die Feststellung, dass im Planfall Nordtunnel light Verbesserungen im Bereich Daglfing – Johanneskirchen zu unterstellen sind (niveaufreie Einfädelung der Gütergleise im Hinblick auf den Güterverkehrszulauf Nordring – Brenner). Bei der Untersuchung wurden Varianten ohne und mit Vorsorge für einen späteren Fernverkehrsausbau Richtung Flughafen bewertet.

Die Varianten für einen Nordtunnel light erreichen dabei lediglich einen Nutzen-Kosten- Indikator von 1,0 ohne Vorsorge für den Fernverkehr und 0,9 mit Vorsorge für den Fernverkehr. Hingegen wurde für die Gesamtmaßnahme 2. Stammstreckentunnel mit Flughafenbindung über eine ausgebaute S8- Strecke ein Investitionsbedarf von rd. 2,9 Mrd. € und ein sehr hoher volkswirtschaftlicher Nutzen mit einem Nutzen- Kosten- Verhältnis von 1,7 errechnet. Bei der Gesamtbetrachtung hat sich somit ein noch deutlich höherer Nutzen ergeben als bei der Betrachtung der Einzelmaßnahmen. Berücksichtigt wurden hier allerdings nur der rechtlich notwendig Immissionsschutz im Münchner Nordosten und Straßenunterquerungen; für die Mehrkosten bei einer Tunnelführung im Bereich Daglfing- Johanneskirchen werden gesondert Finanzierungsmodelle zu entwickeln sein.

Auf Basis der für S-Bahn und ÜFEX (Überregionaler Flughafenexpress) unterstellten Bedienungsangebote erscheinen die Aussagen zum verkehrlichen Nutzen der Planfälle grundsätzlich plausibel.

Damit hat sich die bisherige Einschätzung des Planungsreferates bestätigt, wonach der Vorschlag „Nordtunnel light“ aus verschiedenen gewichtigen Gründen keine tragfähige und verfolgenswerte Alternative zu den favorisierten Lösungen für S-Bahn- Ausbau und Flughafenbindung darstellt. Aus städtischer Sicht problematisch erscheint ein Nordtunnel light unter anderem

- verkehrlich (z. B. kaum Entlastung der bestehenden Stammstrecke/keine Bypass-

Funktion/wenig Verbesserungsmöglichkeiten für das Störfallmanagement, keine direkte Erreichbarkeit des wichtigen Zielpunktes Marienhof/Marienplatz,

- Mischverkehre mit negativen Folgen, aufwändige zusätzliche Ausbaumaßnahmen im Schienennetz),
- räumlich und städtebaulich (z. B. Anordnung der Stationen und des Flucht- und Rettungswegesystems mit Notausgängen und der Baustelleneinrichtungsflächen, gravierende Eingriffe in die Bereiche Hauptbahnhof, Pinakotheken und Münchner Freiheit – insoweit lediglich Problemverlagerungen mit voraussichtlich noch verstärkten Eingriffen innerhalb des Stadtgebiets, Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten würde erschwert),
  - zeitlich und finanziell: vollständiger Neubeginn der zeitraubenden Planungen, Verfahren und weiteren Projektvorbereitungen mit allen Unwägbarkeiten – gravierende weitere Verzögerung bei der Lösung vorhandener und anstehender Verkehrsprobleme (erfahrungsgemäß bis 2025/2030) bei höchst fraglicher Finanzierbarkeit.

Das Planungsreferat hält es deshalb für nicht vertretbar, diesen Planungsvorschlag weiter in Erwägung zu ziehen. Vielmehr müssen nun unverzüglich die weiteren Planungs- und Verfahrensschritte zur Konkretisierung des Gesamtplanfalls 5 „Ostkorridor“ (S8) eingeleitet werden. Dabei soll im Bereich der S8-Trasse zwischen Daglfing und Johanneskirchen ein viergleisiger Ausbau im Tunnel zugrunde gelegt werden.

### **2.3 Regionalverkehr**

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist grundsätzlich für den S-Bahn-Verkehr konzipiert. Der Tunnel kann aber durch die im Gesamtplanfall 5 „Ostkorridor“ (S8) vorgesehenen überregionalen Flughafen- Express- Linien (ÜFEX-Linien) mitbenutzt werden, wenn die Fahrzeuge die technischen Anforderungen (z.B. in Bezug auf Bahnsteighöhe in Verbindung mit der Fußboden- und Türhöhe der Fahrzeuge, Zuglänge, Lichtraumprofil, Leit- und Sicherungstechnik) erfüllen. Das Lastenheft für die ÜFEX-Fahrzeuge ist entsprechend zu gestalten. Nach Aussage der DB AG bietet die Fahrzeugindustrie ergänzend zu der vorhandenen Bestandsflotte der DB Regio AG (ET 423) mit dem Elektrotriebzug ET 430 bereits aktuell eine weitere, neue und serienreife Baureihe an.

Durch das für den Gesamtplanfall 5 „Ostkorridor“ (S8) entwickelte Konzept der ÜFEX-Linien werden alle innerhalb des Prognosezeitraums erforderlichen verkehrlichen Funktionen abgedeckt. Damit stellt sich die Frage nach „echtem“ Regionalverkehr in der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht mehr, zumal die

Unterschiede zwischen „echtem“ Regionalverkehr und ÜFEX kaum entscheidungsrelevant sein dürften. Die Notwendigkeit einer (wenn dann sehr aufwändigen) Umplanung der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist somit nach Aussage der Gutachter und der DB AG nicht gegeben.

## **2.4 Fazit**

Aus Sicht der Landeshauptstadt München sind die Ergebnisse der Gutachten zur Flughafenankunft und zum „Nordtunnel light“ zu begrüßen. Der Stadtrat hat seit 2006 – zuletzt mit Beschluss der Vollversammlung vom 20.05.2009 – den Lösungsvorschlag einer viergleisig ausgebauten S8-Trasse mit dem MünchenAirportExpress bevorzugt. Nun wird diese Präferenz auch vom Freistaat Bayern als zuständigem Aufgabenträger weiter verfolgt. Mit dem Ausbau der S8-Trasse und bei gleichzeitiger Realisierung des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels wird die Fahrzeit zwischen Marienhof und Flughafen auf Basis des unterstellten Angebotskonzeptes künftig nur noch 21 statt bisher 36 Minuten betragen.

Mit dieser Lösung liegt aus Sicht des Planungsreferates ein Ergebnis vor, das grundsätzliche technische Vorschläge zur Neuordnung der Schienenführung und der derzeit und zukünftig querenden Straßen- und Wegeverbindungen liefert. Eine Feinabstimmung mit den städtischen Planungen hinsichtlich Lage, Funktion und Kapazität gemäß Flächennutzungsplan, Verkehrsentwicklungsplan, Verkehrsentwicklungsplan- Radverkehr und Nahverkehrsplan muss allerdings noch erfolgen.

Mit einem Ausbau der S8-Trasse besteht nun die Chance, die über Jahre ungelösten Fragen der künftigen Höhenlage der Bahnstrecke und damit zusammenhängend des Lärmschutzes und der Form, wie die Straßenverbindungen in die östlich gelegenen Siedlungsgebiete bedarfsgerecht ausgebaut werden, zu klären. Von dieser Klärung ist die weitere Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten abhängig.

Im Münchner Norden/Nordwesten könnte mit den im Gesamtplanfall 5 „Ostkorridor“ (S8) vorgeschlagenen Maßnahmen (u. a. Überholgleis Lochhausen und Bau der Pasinger Kurve) die geplante Fernbahnankunft des Flughafens über die S1-Trasse erfolgen. In diesem Zusammenhang müssten Lösungen für die Lärm- und Querungsproblematik entlang dieser Trasse geprüft werden, soweit nicht bereits Planungen eingeleitet sind (wie zur höhenfreien Querung der Feldmochinger Straße).



### 3. Weiteres Vorgehen

Im Bereich Daglfing – Johanneskirchen geht das vorliegende Gutachten von einem höhengleichen viergleisigen Ausbau der S8-Trasse unter Berücksichtigung lediglich der rechtlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen aus. Aus heutiger Sicht der Landeshauptstadt München kommt jedoch für den Bereich Daglfing – Johanneskirchen nur eine Tunnellösung in Betracht, da nur so ein effektiver und städtebaulich verträglicher Lärmschutz erreicht werden kann. Durch eine Tieferlegung der Gleise könnte außerdem die Trennwirkung der Bahntrasse (Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge, Schaffung von Grünverbindungen) beseitigt und eine sinnvolle städtebauliche Gestaltung der an die Bahntrasse angrenzenden Entwicklungsflächen befördert werden.

Daher ist gemeinsam mit dem Freistaat Bayern bereits eine vertiefende Nachuntersuchung im Rahmen des Gutachtens zur Flughafenbindung eingeleitet worden. Ziel ist es, mit der in gleicher Aussageschärfe zu planenden Tunnellösung eine Gesamtbewertung zu ermöglichen und einen Entscheidungsvorschlag für eine auch städtebaulich optimale Lösung vorbereiten zu können. Dabei werden Szenarien mit Planungshorizont 2020 vergleichend untersucht und bewertet. Da diese Kooperation bei der Konkretisierung der „Ostkorridor- Planung“ unter Einbeziehung einer Tunnellösung und der hierfür schon vorliegenden Untersuchung zu Lärmschutz und städtebaulicher Integration im Interesse der Landeshauptstadt München liegt, beteiligt sich das Planungsreferat der Landeshauptstadt München an den Kosten einer vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Auftrag gegebenen vertiefenden Untersuchung für diesen Bereich. Dem Staatsministerium wurde ein Finanzierungsbeitrag von 50 % zugesagt. Die erforderlichen Mittel in Höhe von maximal 89.250.- Euro werden aus dem laufenden Produktkostenbudget des Referats für Stadtplanung und Bauordnung finanziert und dem Produkt „Kommunale Interessensvertretung, Öffentlichkeitsarbeit“ (581110000) zugeordnet. Die Mittel werden voraussichtlich 2010 zahlungswirksam.

Nach Vorliegen der Ergebnisse aus dieser vertiefenden Nachuntersuchung wird der Stadtrat damit befasst werden. Zudem soll das Planungsreferat beauftragt werden, die Potenziale für eine Siedlungsentwicklung östlich der S8 näher zu untersuchen und ein entsprechendes Strukturkonzept zu erarbeiten. Hierzu sind jedoch ggf. weitere Mittel erforderlich.

Parallel dazu werden vom Planungsreferat in Zusammenarbeit mit dem Kommunalreferat und dem Baureferat die Möglichkeiten zur Finanzierung der anteiligen Kosten bei einer Tieferlegung der S8-Trasse unter Einbeziehung der Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) geprüft.

Vorarbeiten dazu wurden bereits eingeleitet.

Gemeinsam mit den Grundeigentümern erarbeitet das Planungsreferat derzeit die Grundlagen für die Entwicklung der Flächen östlich der Paul-Gerhardt-Allee, dem letzten Teilgebiet der Zentralen Bahnflächen. Es ist vorgesehen, dort ein neues Wohngebiet zu entwickeln. Mitte dieses Jahres soll der Stadtrat mit einem Grundsatz- und Eckdatenbeschluss hierzu befasst werden. Das Planungsgebiet wird von der **Pasinger Kurve** am südöstlichen Gebietsrand tangiert. Die Planungen der Pasinger Kurve werden daher bei der Überplanung des Gebietes berücksichtigt, die geplante Trasse soll von Bebauung freigehalten werden.

Über die Planungen zum **Erdinger Ringschluss** wird so bald wie möglich weiter berichtet werden. In diesem Zusammenhang wird auf ggf. notwendige Anpassungen des Straßennetzes im Bereich Riem bei einem Bahnstreckenausbau München-Ost – Markt Schwaben einzugehen sein. Dann kann auch der Antrag Nr. 08-14 / A 00558 von Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 04.02.2009 (aufgegriffen mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.05.2009) einer abschließenden Behandlung zugeführt werden.

#### 4. Anträge

##### 4.1 Antrag Nr. 08-14 / A 00280 von Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 19.09.2008 (Anlage

1)

- Metropolregion konkret: Verkehrspotenziale der U6-Verlängerung nach Neufahrn  
umfassend ausloten -

Der Antrag blieb mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.09.2009 aufgegriffen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, die Ergebnisse der unter Federführung des MVV vergebenen Untersuchung des Nachfragepotenzials dem Stadtrat zu gegebener Zeit vorzutragen. Der MVV stellt die Ergebnisse der Untersuchung wie folgt dar:

Insgesamt können durch die Verlängerung der U6 über Dietersheim nach Neufahrn 1.080 Personenfahrten je Werktag vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) verlagert werden. Hinzu kommen ca. 310 Personenfahrten durch sog. induzierten Verkehr. Für den ÖV kann damit ein Mehrverkehr von 1.390 Fahrten je Werktag erreicht werden. Der Vergleichswert, der bei der Untersuchung U6 nach Martinsried erzielt wurde, lag wesentlich

höher.

Für den Streckenabschnitt der U6 zwischen Garching Forschungszentrum und Dietersheim konnte ein Fahrgastaufkommen von ca. 3.500 Personen je Richtung ermittelt werden.

Im Betriebszweig S-Bahn hätte eine Verlängerung der U6 zu einer geringfügigen Abnahme der Fahrgäste in Fahrtrichtung stadteinwärts (auf dem Abschnitt Neufahrn - Flughafen) und zu einer Zunahme auf dem Abschnitt Neufahrn-Freising sowie auf dem Abschnitt Neufahrn Flughafen geführt.

Eine Strombündelanalyse auf dem Streckenabschnitt zwischen Neufahrn und Dietersheim hat gezeigt, dass von den Richtung Garching fahrenden Fahrgästen knapp ein Drittel das Fahrziel Garching Forschungszentrum hätten, jenseits des Sendlinger Tors aber nur ca. 500 Fahrgäste fahren würden. In der Gegenrichtung würde ca. ein Drittel der Fahrgäste ihre Fahrt in Neufahrn beenden, von den restlichen zwei Dritteln würde ca. die Hälfte weiter nach Freising, die andere Hälfte zu etwa gleichen Anteilen nach München und zum Flughafen fahren. Demnach weist eine Verlängerung der U-Bahn nach Neufahrn mit einem Zwischenbahnhof in Dietersheim bei Investitionskosten in Höhe von ca. 136 Mio. € und einem Mehrverkehr von 1390 Personenfahrten pro Werktag einen Nutzen-Kosten-Faktor von 0,1 auf. Die Auslastung der U-Bahn beträgt im Durchschnitt ca. 5%.

Die Überlegung, die U-Bahn weiter zum Flughafen zu führen, erscheint vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll.

Zum weiteren Vorgehen gibt es vom MVV gemeinsam mit den Aufgabenträgern folgende Überlegungen zu einem optimierten Schnellbusangebot:

Auch wenn das oben genannte Ergebnis der Verkehrsuntersuchung einen wirtschaftlichen Betrieb mit einer U-Bahn nicht ermöglicht, so liegt die prognostizierte Fahrgastzahl mit bis zu ca. 7.000 Personenfahrten pro Werktag durchaus in einer ansehnlichen Größenordnung, die berechtigt, über eine alternative Bedienung mit einem gegenüber dem heutigen Busangebot deutlich attraktiveren Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nachzudenken.

Daher haben sich der Landkreis Freising, die Gemeinden Neufahrn und Eching und der MVV darauf verständigt, alternativ für diese Relation die Einsatzmöglichkeit von schnellen, bevorrechtigten Bussen (sog. Bus Rapid Transit) zu prüfen.

Dabei sollen auch die Möglichkeiten betrachtet werden, den Bus – zumindest teilweise – auf eigenen Trassen zu führen. Voraussetzung dafür ist die Verbesserung der Straßeninfrastruktur. Der Mangel des Umsteigezwangs in Garching- Forschungszentrum bei dieser Alternative trifft im übrigen – so die Ergebnisse der Verkehrswertstudie – für viele Fahrgäste nicht zu, da eine Vielzahl der nachgefragten Relationen aus Richtung Norden in Garching

Forschungszentrum endet.

Dieses Angebot könnte nicht nur deutlich kostengünstiger betrieben, sondern auch zeitlich schneller dem Fahrgast bereitgestellt werden.

Dem Antrag, ein vertieftes Konzept zu den verkehrlichen Potenzialen des U-Bahnausbaus der U6 bis zum S-Bahnhof Neufahrn für München und die nördliche Metropolregion vorzulegen, kann nach Maßgabe der obigen Ausführungen entsprochen werden.

**4.2 Antrag Nr. 08- 14 / A 01223 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Frau Stadträtin**

**Claudia Tausend, Frau Stadträtin Christiane Hacker und Herrn Stadtrat Ingo**

**Mittermaier vom 01.12.2009**

(Anlage 2)

- Flughafenanbindung – weiterführende Vorplanung der Osttrasse mit Untertunnelung  
zwischen Zamdorf und Johanneskirchen -

Dem Antrag wird entsprechend den vorstehenden Ausführungen unter dem Punkt 3 entsprochen.

**4.3 Antrag Nr. 08- 14 / A 01226 der CSU-Fraktion vom 02.12.2009 (Anlage 3)**

- Falls die Flughafenanbindung auf der Ost- Trasse kommt: für eine dann nötige

Untertunnelung Baulandwertsteigerungen zur Finanzierung einsetzen! -

Dem Antrag wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen unter Punkt 3 mit dem beabsichtigten Vorgehen im Rahmen der vorgesehenen Entwicklung von Finanzierungsmodellen soweit möglich entsprochen.

**4.4 Antrag Nr. 08- 14 / A 01236 von Frau Stadträtin Claudia Tausend, Herrn Stadtrat**

**Christian Amlong, Frau Stadträtin Christiane Hacker und Herrn Stadtrat Ingo**

**Mittermaier vom 08.12.2009**

(Anlage 4)

- Entwicklung des Münchner Nordostens -

Dem Antrag wird nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt 3 mit dem beabsichtigten Vorgehen entsprochen. Das Planungsreferat wird dem Stadtrat über den notwendigen Umfang der Strukturuntersuchungen unter Einbeziehung aller verkehrlichen Aspekte nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse zur Tunnelführung der Bahnstrecke im Münchner Nordosten berichten und Vorschläge für die weiteren Schritte unterbreiten.

#### **4.5 Antrag Nr. 08- 14 / B 01721 des Bezirksausschusses des 13. Stadtbezirkes**

**Bogenhausen vom 08.12.2009**

(Anlage

5)

- Flughafen- Anbindung auf der Osttrasse: Bahntunnel für den Streckenabschnitt

Zamdorf – Johanneskirchen, Verlängerung der U4 bis nach Engelschalking -

Dem Antrag wird hinsichtlich des Bahntunnels mit der laufenden Untersuchung und dem beabsichtigten Vorgehen gemäß den vorstehenden Ausführungen unter dem Punkt 3 soweit möglich entsprochen.

Die Verlängerung der U4- Ost wird in die anstehende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) mit einbezogen. Es ist angestrebt, dem Stadtrat noch im 1. Halbjahr 2010 einen mit den betroffenen Dienststellen abgestimmten Konzeptvorschlag zur Fortschreibung des NVPes zu unterbreiten.

#### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Bezirksausschüsse 1 – 25 wurden durch Übermittlung von Abdrucken von der Vorlage informiert. Eine satzungsgemäße Anhörung der betroffenen bzw. tangierten Bezirksausschüsse wird mit der nächsten umfassenden Beschlussvorlage in Sachen Flughafenanbindung erfolgen.

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 ist jedoch erforderlich, um der Aktualität des Themas Rechnung zu tragen.

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

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Landeshauptstadt München begrüßt das Ergebnis des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München mit seiner Empfehlung für das Zielkonzept „Gesamtplanfall 5 – Ostkorridor“ (S8) und die Absicht der Bayerischen Staatsregierung, dem Bayerischen Landtag die Ertüchtigung des Bahnknotens München mit Realisierung des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels und der Flughafenanbindung über den Ostkorridor (S8) vorzuschlagen.
2. Der Planungsvorschlag „Nordtunnel light“ wird als nicht zielführend abgelehnt.
3. Aus Sicht der Landeshauptstadt München kommt für den angestrebten viergleisigen Ausbau im Münchner Nordosten nur eine Tunnelführung der Bahnstrecke (S8) im Bereich Daglfing – Johanneskirchen in Betracht, die eine optimale Lösung für die Lärm- und Querungsproblematik und die künftige städtebauliche Entwicklung östlich der Bahnstrecke bildet.
4. Das Planungsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat über die Ergebnisse der vertiefenden Nachuntersuchung zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens mit Tunnelführung der vorgesehenen Ausbaustrecke im Abschnitt Daglfing – Johanneskirchen zu berichten.
5. Weiter wird das Planungsreferat beauftragt, über den notwendigen Umfang der Strukturuntersuchungen für den Münchner Nordosten unter Einbeziehung aller verkehrlichen Aspekte sowie über Modelle zur Finanzierung anteiliger Kosten bei einer Tunnelführung zu berichten und Vorschläge zum weiteren Vorgehen zu unterbreiten.
6. Der Antrag Nr. 08- 14 / A 00280 von Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 19.09.2008 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 08- 14 / A 01223 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Claudia Tausend, Frau StRin Christiane Hacker, Herrn StR Ingo Mittermaier vom 01.12.2009 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

8. Der Antrag Nr. 08- 14 / A 01226 der CSU-Fraktion vom 02.12.2009 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 08- 14 / A 01236 von Frau StRin Claudia Tausend, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Christiane Hacker, Herrn StR Ingo Mittermaier vom 08.12.2009 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 08- 14 / B 01721 des Bezirksausschusses des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen vom 08.12.2009 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
11. 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 Planungsreferat 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 (4x)
3. An das Direktorium HA II – BA
4. An die Bezirksausschüsse 1 - 25
5. An das Baureferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An die MVG mbH
12. An die MVV GmbH
13. An den Regionalen Planungsverband München
14. An das Planungsreferat HA I, I/12, I/3, I/4
15. An das Planungsreferat HA I/01 BVK
16. An das Planungsreferat HA II, II/1, II/2, II/3, II/4, II/5
17. An das Planungsreferat HA III
18. An das Planungsreferat HA IV
19. An das Planungsreferat SG 3  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
20. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....

Planungsreferat SG 3

I.A.