

Bahnknoten München

2. Stammstrecke München

a) Sachstand 2. Stammstrecke

b) Anträge und Empfehlungen

1. Neue Kostenschätzungen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke
Antrag Nr. 14-20 / A 00127 der Stadtratsfraktion
Bürgerliche Mitte - FREIE WÄHLER /BAYERNPARTei
vom 22.07.2014
2. Der Umbau des Bahnhofes Laim wird vorab realisiert
Antrag Nr. 14-20 / A 00720 der Stadtratsfraktion Bündnis
90/DIE GRÜNEN/RL
und Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung
vom 27.02.2015
3. Ultimatum in die Tat umsetzen - Verkehrsgroßprojekte jetzt angehen
Antrag Nr. 14-20 / A 01082 der Stadtratsfraktion
Bürgerliche Mitte - FREIE WÄHLER /BAYERNPARTei
vom 27.05.2015
4. Die Kostenschätzungen explodieren - 2. Stammstrecke endlich
beerdigen!
Antrag Nr. 14-20 / A 01167 der Stadtratsfraktion
Bürgerliche Mitte - FREIE WÄHLER /BAYERNPARTei
vom 07.07.2015
5. Stammstrecken-Baustelle Marienhof – Lärmwerte in Echtzeit
veröffentlichen!
Antrag Nr. 14-20 / A 02891 von Herrn StR Richard Quaas,
Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 16.02.2017
6. Baustellenverkehr am Marienhof – Gefahren und Belastungen dezimieren!
Antrag Nr. 14-20 / A 02940 der
BAYERNPARTei Stadtratsfraktion vom 08.03.2017
7. Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke:
Maßnahmen zur Verbesserung der Kinder- und Schulwegsicherheit,
Verkehrs-, Wohn- und Umweltqualität mit Bezug auf die Baustelle Zweite
Stammstrecke in Nymphenburg Süd
Antrag Nr. 14-20 / A 03117 der
FDP-HUT Stadtratsfraktion vom 22.05.2017
8. Bezahlbare Bahn statt Tunnelwahn
Empfehlung Nr. 08-14 / E 02164
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen - Bezirksteil
Haidhausen am 10.01.2014
Ziffer 1 S-Bahn-Tunnel
9. S-Bahn-Ausbau statt Tieftunnel
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00362
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen
am 05.03.2015
10. Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Erhalt möglichst vieler Verbindungen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01330

- der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 09 – Neuhausen-Nymphenburg
am 17.11.2016
11. Keine Gefährdung des „Backstages“ durch die Planfeststellung zur 2. Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01332
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 09 – Neuhausen -Nymphenburg
am 17.11.2016
 12. S-Bahn 2. Stammstrecke Stoppen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01499
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 13. S-Bahn München und Region
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01503
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 14. 2. S-Bahn-Stammstrecke, Südring Ausbau
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01506
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 15. AUS – für den seit 20 Jahren geplanten S-Bahn-Innenstadt Tieftunnel
Empfehlung Nr.14-20 / E 01497
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 16. Ablehnung des Baus des 2. Stammstreckentunnels
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01498
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 17. Baustopp und Moratorium Tieftunnel-Bau und vorziehen vorrangiger ÖPNV
Ausbaumaßnahmen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01511
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 18. S-Bahn-Betriebs- und ÖV Gesamtkonzept, Prioritäten im S-Bahn-Ausbau
Empfehlung Nr.14-20 / E 01520
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 19. S-Bahn-Ausbau Takt Zehn stufenweise; Ausbau Südring Nordring Außenstrecken,
Terminplan und Grobfinanzierung 2017-2050
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01500
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 20. S-Bahn-Ausbau für einen zehn Minuten Takt
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01505
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 21. DB auf S-Bahnstammstrecke verstärkt 3 statt 2 Zugteile
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01518
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017

22. Einsatz einer Buslinie zwischen Ostbahnhof Marienplatz und Hauptbahnhof
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01519
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
23. Beantwortung der 3 Fragen durch OB und MdL Hermann
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01517
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
24. Aktuelle Kostenschätzung 2017
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01496
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
25. Kosten-Nutzen-Untersuchung, 2. S-Bahn Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01508
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
26. Kosten-Nutzen-Analyse
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01509
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
27. Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Relation (NKF) des Tieftunnels
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01510
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
28. Beteiligung der LHM an den Baukosten der 2. Stammstrecke ist zurückzunehmen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01507
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
29. Antrag auf Information zu umweltrelevanten Themen vor und während der Baustelle
der 2. S-Bahn Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01502
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
30. S-Bahn Stammstrecke Baustellenbetrieb 8 Fragen u.a
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01513
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
31. Verkehrswegekonzept für Rettungsschacht 8
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01516
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
32. Sicherheits- und Evakuierungskonzept 2. S-Bahn Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01493
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
33. Gewährleistung der Sicherheit während des Baus der 2. S-Bahn Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01491
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen

- am 18.05.2017
34. Bausicherheit im Bereich Keller-, Pütrichstr., Preysingplatz, Innere Wienerstr. (2. S-Bahn Stammstrecke)
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01495
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 35. Beweissicherung, Baugutachten der Bestandsgebäude im Baugebiet
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01512
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 36. Einrichtung einer Beschwerdestelle Meßwerte 2. S-Bahn-Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01494
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 37. Mögliche Konsequenzen des 2. Tunnels auf die Altstadt
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01504
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017
 38. Verlegung des neuen Bahnhofes „Ostbahnhof (tief)“ auf die Südseite des Ostbahnhofs
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01514
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen
am 18.05.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10635

Anlagen:

1. Übersichtsplan mit Trassenführung
2. Anträge und Empfehlungen
3. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.07.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung berichtet nachfolgend über den aktuellen Sachstand und die Entwicklungen zum Bahnknoten München - 2. Stammstrecke seit dem Beschluss der Vollversammlung vom 26.06.2013 Bahnknoten München: 2. Stammstrecke und ergänzende Maßnahmen (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 11189) sowie dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.06.2016 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V

05180) zum Bahnknoten München, dem Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 06300) zu den Vorwegmaßnahmen der 2. Stammstrecke am Hauptbahnhof und Marienhof und dem Beschluss der Vollversammlung vom 25.01.2017 zu den Vorwegmaßnahmen am Marienhof (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 07819).

Weiter wird auf die neuere Entwicklung, insbesondere die Sicherstellung der Finanzierung der 2. Stammstrecke, die Zeitplanung und auf den Stand der Rechtsverfahren eingegangen. Darüber hinaus werden Anträge und Empfehlungen zur Behandlung vorgelegt.

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

1. Allgemeines zum Projekt 2. Stammstrecke

Die zwischenzeitlich von Bund und Freistaat Bayern beschlossene 2. Stammstrecke als zentrales Element des Bahnknoten-Konzeptes der Bayerischen Staatsregierung erfüllt die Funktion der Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und der alternativen Fahrmöglichkeit in die Münchner Innenstadt. Mit ihrer Realisierung werden weitere Streckenkapazitäten zur Weiterentwicklung des Münchner S-Bahnsystems bereitgestellt. Gleichzeitig erfolgt eine Entlastung der Hauptumsteigepunkte am Hauptbahnhof und am Marienplatz. Durch den Bau der 2. Stammstrecke zwischen den S-Bahnhöfen Laim und Leuchtenbergring können Taktverdichtungen auf Strecken im Umland hergestellt und das Nadelöhr des Münchner S-Bahn Systems beseitigt werden. Zusätzliche Gleise entlasten die bestehende Stammstrecke und schaffen Platz für ein schnelles Express-S-Bahn-System. Die 2. Stammstrecke ist auch Voraussetzung für eine schnellere Verbindung zum Flughafen.

Insbesondere angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums ist das Projekt von zentraler Bedeutung für die Landeshauptstadt München, für die Region München und für zukunftsfähige Verkehrsverbindungen in die Europäische Metropolregion München. Mit dem Spatenstich am 05.04.2017 am Marienhof wurden die Baumaßnahmen zur 2. Stammstrecke offiziell eingeleitet.

Von der DB Netz AG als Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke war zu erfahren, dass derzeit Anpassungen für die Stationen Hauptbahnhof und Marienhof mit dem Ziel einer kompakteren Bauweise und eines geringeren technischen Aufwandes einer näheren Überprüfung unterzogen würden. Eine solche Vorgehensweise sei im Rahmen der langjährigen Planungsprozesse üblich und diene einer wirtschaftlicheren Bauweise.

2. Finanzierung der 2. Stammstrecke

Am 25.10.2016 einigten sich Bund und Freistaat Bayern auf eine gemeinsame Finanzierung der 2. Stammstrecke. Mit der Durchfinanzierungserklärung des Freistaats Bayern gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG), die am 21.12.2016 nach Schaffung

der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen erfolgt ist, hat die Bayerische Staatsregierung die Finanzierung der 2. Stammstrecke rechtswirksam zugesichert. Damit war die Entscheidung über den Bau der 2. Stammstrecke gefallen.

Der Finanzierungsvertrag sieht vor, dass der Bund 60 Prozent der förderfähigen Kosten trägt, der Freistaat übernimmt 40 Prozent. Im Interesse einer zügigen Realisierung wird der Freistaat Bayern die ausstehenden Bundesanteile vorfinanzieren. Die Kostenmehrung wird auf der Grundlage der vertraglich vereinbarten Kostenaufteilung vom Bund getragen. Der Bundesanteil soll aus dem Bundesprogramm zur Gemeindeverkehrsfinanzierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden. Die Einigung zum Bund-Länder-Finanzausgleich und die notwendigen Gesetzesanpassungen bilden die Grundlage für den Finanzierungsanteil des Bundes an der 2. Stammstrecke.

Nach den aktuellen Kostenschätzungen (Stand November 2017) ergibt sich laut Aussage des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (ehemals Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr) folgende Aufteilung:

- Gesamtkosten 3,85 Milliarden Euro (einschließlich Risikopuffer)
- Gesamtkosten 3,18 Milliarden (ohne Risikopuffer)
- Bund 1,55 Milliarden Euro (Mittel aus GVFG-Bundesprogramm)
- Freistaat 1,29 Milliarden Euro
- DB AG 177 Millionen Euro
- Landeshauptstadt München 113,7 Millionen Euro (Anteil aus Flughafendarlehen) sowie anteilige Projektkosten für die Umweltverbundröhre 85,5 Mio. Euro (plus Mehrkosten in Höhe von max. 10 Millionen Euro für die Tektur der planfestgestellten Lösung).

Berechnungsgrundlage war die von der DB AG erstellte, sachgerechte und belastbare Kostenermittlung auf Basis der Ausschreibungsergebnisse der ersten Hauptbaumaßnahmen des westlichen Tunnelabschnitts mit der Station Hauptbahnhof und zusätzlich der Station Marienhof. Als Gründe für die gesteigerte Kostenentwicklung werden seitens des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr unter anderem Marktsättigung aufgrund des bundesweiten Investitionshochlaufs beim Infrastrukturausbau, Massenmehrungen bei Stahl und Beton sowie die von den Bietern geltend gemachten Risikoaufschläge wegen der von der DB geforderten Festpreise für Bauleistungen angegeben.

Darüber hinaus beteiligt sich die Landeshauptstadt München auf der Basis des Eisenbahnkreuzungsgesetzes an Kreuzungsmaßnahmen, u. a. an der Realisierung der im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke geplanten Umweltverbundröhre (UVR) in Laim mit 90 Prozent der anfallenden kreuzungsbedingten und nicht-kreuzungsbedingten Kosten, das entspricht 85,5 Mio. Euro. Die Gesamtprojektkosten für die planfestgestellte Lösung betragen 96,675 Mio. Euro, wie in der Projektgenehmigung im Beschluss der Vollversammlung vom 13.12.2017 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 10153) dargelegt. Die restlichen 10 Prozent gehen zulasten der DB AG. Darüber hinaus fallen durch die notwendig werdende Anpassung der Haltestellendimensionierung in der UVR für die Landeshauptstadt München maximale Mehrkosten in Höhe von 10 Mio. Euro an (vgl.

Ausführungen zur UVR auch unter Ziffer 3.1.1).

Die Vollversammlung des Stadtrates hatte dem Finanzierungsbeitrag der Landeshauptstadt München aus dem Flughafendarlehen am 04.10.2012 grundsätzlich zugestimmt (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 10074). Die Verwendung der bereits für den Flughafen verausgabten Mittel ist sachgerecht, da der S-Bahn-Ausbau zu einer Verbesserung der Flughafenanbindung führt.

3. Stand der Planfeststellungsverfahren 2. Stammstrecke und erste Baumaßnahmen

Der Bau der 2. Stammstrecke erfordert gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Dieses wurde von der DB Netz AG als Vorhabenträgerin beantragt. Das Planfeststellungsverfahren stellt die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten Belange fest und regelt die öffentlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin (DB AG) und den durch das Vorhaben Betroffenen. Der Planfeststellungsbeschluss, für dessen Erlass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig ist, hat Konzentrationswirkung, d. h. neben der Planfeststellung sind weitere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen, etc. nicht erforderlich (§ 18 AEG i.V.m.

§ 75 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

Die Landeshauptstadt München als Betroffene und Trägerin öffentlicher Belange wurde in den von der Regierung von Oberbayern durchzuführenden Anhörungsverfahren beteiligt und hat dazu jeweils Stellungnahmen abgegeben, die in den Planfeststellungsbeschlüssen weitgehend Berücksichtigung fanden.

3.1 Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) München West - Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof

(Trassendarstellung der gesamten 2. Stammstrecke vgl. Anlage 1)

Mit Planfeststellungsbeschluss des EBA vom 09.06.2015 wurde der Plan für den Neubau des PFA 1 gemäß § 18 AEG festgestellt. Gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden mehrere Klagen eingereicht, die teilweise zurückgenommen wurden oder vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof abgewiesen wurden. Der Planfeststellungsbeschluss ist seit 09. Februar 2017 bestandskräftig.

Der PFA 1 beginnt im Westen beim Haltepunkt Laim und umfasst den vollständigen Umbau des S-Bahnhofs Laim und den Neubau der Umweltverbundröhre (UVR) östlich der bestehenden Laimer Unterführung (Eisenbahnüberführung Wotanstraße). Anschließend verläuft die Trasse in östlicher Richtung und geht in Tieflage. Das Tunnelportal befindet sich westlich der Donnersberger Brücke. Die Trasse kommt am Bahnhof Hauptbahnhof zentral unterhalb des Hauptbahnhofs an. Nach der Unterquerung des bestehenden U-Bahnhofs der Linien U1/U2 erreicht die Trasse die Planfeststellungsgrenze zum Planfeststellungsabschnitt PFA 2 an der Westseite des Karlsplatzes. Der geplante Haltepunkt Hauptbahnhof wird als tiefliegender Bahnhof in ca. 42 m Tiefe hergestellt.

3.1.1 Umweltverbundröhre (UVR) und Bahnhof Laim mit oberirdischem Bereich West

Im Rahmen der Planfeststellung für den PFA 1 ist auch der Neubau der sogenannten Umweltverbundröhre (UVR) als weitere Unterführung im Bereich Wotanstraße unter den Bahngleisen Bestandteil der Planfeststellung für die 2. Stammstrecke. Die gemeinsame und zeitgleiche Realisierung von 2. Stammstrecke und Umweltverbundröhre ist notwendig, um die höhere Attraktivität des ÖPNV und die besseren Umsteigebeziehungen sowohl bei der S-Bahn als auch zwischen Bus, Trambahn und S-Bahn gleichzeitig mit Inbetriebnahme der UVR und der neu gestalteten S-Bahn-Station zu erreichen.

Seitens der DB Netz AG als Vorhabenträgerin besteht im Planfeststellungsbeschluss die Zusage, sämtliche, im Zusammenhang mit der Baumaßnahme der UVR erforderlichen Maßnahmen, die den öffentlichen Nahverkehr betreffen, vor Baubeginn mit der Landeshauptstadt München abzustimmen.

Der Stadtrat hat mit Beschluss der Vollversammlung vom 13.12.2017 (Vorlagen-Nr. 14-20 / 10153) für die UVR eine Projektgenehmigung für das planfestgestellte Projekt erteilt, einer Tektur der Planfeststellung zum Zweck der Anpassung der Haltestellendimensionierung in der UVR zugestimmt und das Baureferat beauftragt, eine Ausführungsgenehmigung herbeizuführen.

Mit Schreiben vom 04.12.2017 hatte die DB Netz AG bestätigt, dass die vorgesehene Planänderung in den laufenden Planungs- und Ausschreibungsprozess integriert werden kann und keine Verzögerung für die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke im Jahr 2026 auslöst.

Weitere Ausführungen zur UVR siehe unter Ziffer 4.2 und 4.4.

Die bauvorbereitenden Maßnahmen am S-Bahnhof Laim haben im Februar 2018 begonnen. Sie sollen ca. ein Jahr dauern.

Im Bereich des Stadtbezirkes Nymphenburg-Laim wurde von der Laimer Unterführung bis zur Baustelleneinrichtungsfläche am Funkturm Anfang 2018 eine durchgehend asphaltierte Baustraße nördlich, parallel zur Gleislage hergestellt. Es ist geplant, den Baustellenverkehr weitestgehend parallel zum Radweg abzuwickeln, um die durchgängige Befahrbarkeit größtmöglich zu erhalten. Diese Baustraße wurde vorrangig errichtet, um das öffentliche Wegenetz von Materialzu- und -abfuhr so weit wie möglich zu entlasten.

Mit dem eigentlichen Umbau der Bahnsteige soll laut Aussage der DB Netz AG ab Herbst 2019 begonnen werden, damit die Fahrgäste zukünftig stadteinwärts und stadtauswärts am selben Gleis umsteigen können.

3.1.2 Schnittstelle 2. Stammstrecke/Neubau Hauptbahnhof Empfangsgebäude

In den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses ist die Zusage und Verpflichtung der Vorhabenträgerin aufgenommen, dass die Planungen der 2. Stammstrecke mit den Planungen zum Neubau des Empfangsgebäudes abzustimmen

sind.

Da die Realisierung des Empfangsgebäudes für den Hauptbahnhof in engem Zusammenhang mit dem Bau der 2. Stammstrecke zu sehen ist, sollen die Bauzeiten für beide Projekte durch eine zeitweise parallele Umsetzung so weit wie möglich synchronisiert werden, auch um die Belastung für die Bevölkerung durch die Baustellen so gering wie möglich zu halten. Entsprechende Gespräche zwischen Vorhabenträgerin, Freistaat Bayern und Landeshauptstadt München wurden bereits geführt. Zur Koordination der Planungsverfahren für die Gesamtprojektplanung des Hauptbahnhofs wurde von der Vorhabenträgerin (DB Station & Service) eine externe Projektsteuerung beauftragt, die eine Verzahnung der beiden Projekte unterstützen soll.

Neben diesen Planungen soll auch untersucht werden, ob im Rahmen der Baumaßnahme zur 2. Stammstrecke eine Vorhaltemaßnahme für einen künftigen U-Bahnhof der U9 Entlastungsspanne am Hauptbahnhof vorgesehen werden kann, vgl. Beschluss der Vollversammlung vom 24.01.2018 (Vorlagen- Nr. 14-20 / V 10475).

3.1.3 Vorwegmaßnahmen am Hauptbahnhof

Erste Vorwegmaßnahmen am Hauptbahnhof (Spartenverlegungsmaßnahmen), denen der Stadtrat mit Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016 zustimmt hatte, wurden zwischen Oktober 2016 und Februar 2017 durchgeführt. Als weitere vorbereitende Maßnahme wurde ab August 2017 zur Vorbereitung der provisorischen Verlegung des Wertstoffhofes, dessen Standort aufgrund der Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke verlagert werden muss, die Ladenzeile entlang der Arnulfstraße abgebrochen und eine Stützwand entlang des Gleises 36 des Hauptbahnhofes errichtet.

Mit den Hauptbaumaßnahmen am Hauptbahnhof soll laut aktuellem Terminplan der DB AG (Stand: November 2017) voraussichtlich im Herbst 2018 begonnen werden.

3.2 Planfeststellungsabschnitt 2 (PFA 2) München Mitte - Karlsplatz bis Isar mit Haltepunkt Marienhof

Der Planfeststellungsbeschluss für den PFA 2 wurde vom EBA am 24.09.2009 erlassen. Klagen privater Einwenderinnen und Einwender wegen zu erwartender Beeinträchtigungen durch die Baustelle am Marienhof führten zu Nachbesserungen beim Schallschutzkonzept. Der Planfeststellungsbeschluss hat seit Anfang 2014 Bestandskraft.

Die Trassenführung in Tunnellage erfolgt im Anschluss an den im PFA 1 vorgegebenen Verlauf von Westen vom Hauptbahnhof kommend, unterquert den Justizpalast und verläuft unter dem Lenbachplatz in der Maxburgstraße, Löwengrube und Schäfflerstraße, unterquert den Marienhof in Richtung Maximilianstraße, folgt dieser bis zum Max-II-Denkmal und biegt dann in Richtung Praterwehr ab, in dessen Bereich ein Abzweigungsbauwerk erstellt wird. Die vorgesehenen Tunnelanlagen liegen abschnittsweise ca. 40 m unter Gelände.

Der geplante Haltepunkt Marienhof kommt unterhalb des nicht überbauten Marienhofs zu liegen. Es ist vorgesehen, das zentrale Stationsbauwerk in einer offenen Baugrube herzustellen und von dort aus die unterhalb der Randbebauung liegenden Bahnsteigbereiche bergmännisch aufzufahren.

In zwei erfolgten Planänderungsbeschlüssen vom 10.03.2014 und 12.02.2016 wurden im Wesentlichen Trassenanpassungen der Tunneltrasse im Bereich der Maximilianstraße sowie der Sparten im Bereich Marienhof vorgenommen.

3.2.1 Vorwegmaßnahmen am Marienhof

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 25.01.2017 hatte der Stadtrat den Vorwegmaßnahmen am Marienhof zugestimmt.

Symbolischer Auftakt für den offiziellen Beginn der Baumaßnahmen zur 2. Stammstrecke war am 05.04.2017 der von einem Festakt begleitete Spatenstich am Marienhof.

In der Bauphase 1 wurden zwischen März und Juli 2017, nach Herstellung einer Baustraße in der Schrammerstraße, Spartenverlegungsarbeiten (Verlegung von Fernwärme- und Fernkälteleitungen, Umlegung der Wasserversorgung, Verlegung von Gas- und Stromleitungen) durchgeführt. In der Bauphase 2 von Juli 2017 bis Ende März 2018 erfolgten Kanalverlegungsarbeiten im Bereich der Wein-, Residenz- und Schrammerstraße. Von April bis Mai 2018 waren auch Bohrungen zur Erkundung des Grundwassers und des Bodens veranlasst. Darüber hinaus werden noch abschließende archäologische Untersuchungen am Marienhof durchgeführt.

Nach Abschluss der Arbeiten und der archäologischen Grabungen ist im Herbst 2018 die Errichtung der Lärmschutzwand für die Baustelle am Marienhof vorgesehen (siehe Ausführungen unter Ziffer 3.2.2).

Nach Aushub der Baugrube soll laut aktuellem Terminplan (Stand: November 2017) voraussichtlich Anfang 2019 mit der Hauptbaumaßnahme begonnen werden.

Durch die Anlage provisorischer Verkehrsflächen steht auch für die Zeit der Vorwegmaßnahmen für den Radverkehr eine Alternativroute der Nord-Süd-Querung über die Residenzstraße und eine Behelfsstraße in der Dienerstraße zum Marienplatz zur Verfügung.

Am Marienhof wurde von der DB Netz AG ein Informationspavillon errichtet. Der barrierefrei zugängliche Pavillon soll bis zur Beendigung der Gesamtbaumaßnahme am Marienhof stehen bleiben. Mit dieser Einrichtung wurde eine zentrale Informationsplattform für das Großprojekt 2. Stammstrecke geschaffen, mit einer multimedialen Ausstellung zum Bauvorhaben, dem Nutzen des Projekts und seiner Bedeutung für die Landeshauptstadt München und die Region. Interessierte Bürgerinnen und Bürger und Passantinnen und Passanten können sich dort sowohl über den aktuellen Planungsstand der Bautätigkeiten informieren als auch allgemeine Fragen zur 2. Stammstrecke fachkundig beantworten lassen.

3.2.2 Lärmschutzwände für die Baustelle Marienhof

Für die gesamte Zeit des Betriebs der Baustelle am Marienhof ist der Baustellenbereich mit zum Teil beidseitig hochabsorbierenden Schallschutzwänden mit einer Höhe von 4,50

Meter zu umschließen.

Zwischen der Landeshauptstadt München, der Vorhabenträgerin, dem Freistaat Bayern und unter Beteiligung von Vertreterinnen und Vertretern der Gewerbetreibenden am Marienhof finden derzeit diverse Abstimmungsgespräche zu den Gestaltungsmöglichkeiten der Schallschutzwände statt. Ziel ist eine ansprechende Gestaltungsform, die einem positiven Erscheinungsbild des Marienhofs Rechnung tragen soll. Auf den Lärmschutzwänden sollen auch Flächen für eine künstlerische Gestaltung unter der Federführung der Landeshauptstadt München Berücksichtigung finden. Derzeit werden seitens der DB Netz AG und Freistaat verschiedene gestalterische Ausführungen, die die technischen Vorgaben der Planfeststellung erfüllen müssen, näher untersucht.

3.3 Planfeststellungsabschnitt 3neu (PFA3neu) München Ost - Isar bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof

Der Planfeststellungsbeschluss für den Ostabschnitt des EBA wurde am 25.04.2016 erlassen. Gegen den Planfeststellungsbeschluss waren mehrere Klagen anhängig, die zum Teil zurückgenommen, zum Teil vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof abgewiesen wurden. Der Planfeststellungsbeschluss ist seit Ende März 2018 bestandskräftig.

Die Trassenführung des PFA 3neu, die in Tunnellage ausgeführt wird, knüpft an den Anschlusspunkt des PFA 2 unter der Isar an, unterquert in Haidhausen die Johanneskirche am Preysingplatz, verläuft unter der Kellerstraße und dem Pariser Platz in der Weißenburger Straße und erreicht so den Haltepunkt Ostbahnhof, der diagonal unter dem Orleansplatz bzw. der Weißenburger Straße in ca. 36 m Tiefe und unter der U-Bahn-Station U5 zu liegen kommt. Der Streckenabschnitt ist gekennzeichnet durch die enge Verknüpfung der 2. Stammstrecke mit dem Fern- und Nahverkehr am Ostbahnhof sowie durch die Einbindung der Strecke in bestehende Bahnanlagen am Leuchtenbergring.

3.3.1 Vorwegmaßnahmen am Ostbahnhof mit oberirdischem Bereich Ost

Die Vorwegmaßnahmen am Ostbahnhof sollen laut Terminplan der DB Netz AG im Jahr 2018 mit der Verlegung der 110 KV-Leitung im Werksviertel beginnen. Boden- und Grundwassererkundungen wurden bereits durchgeführt. Die Spartenverlegungsarbeiten für den Tunnel Ost sind bis Frühjahr 2019 vorgesehen.

Mit den Hauptbaumaßnahmen soll laut Terminplan der DB Netz AG (Stand: November 2017) am Orleansplatz zum Bau des Stationsbauwerks bzw. des Tunnels Ost voraussichtlich im Frühjahr 2019 und mit den oberirdischen Maßnahmen Ost Mitte 2019 begonnen werden.

3.4 Planfeststellungsabschnitt (PFA 3A) Vorwegmaßnahme München Ost - Leuchtenbergring

Diese Vorwegmaßnahme sieht eine Ertüchtigung der Leistungsfähigkeit des Abschnittes zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring vor und ist seit dem Planfeststellungsbeschluss des EBA vom 30.05.2006 bestandskräftig. Der Beschluss wurde mit Bescheid des EBA vom 23.06.2016 um fünf Jahre verlängert.

4. Anträge und Empfehlungen

4.1 Neue Kostenschätzungen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke Antrag Nr. 14-20 / A 00127 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte - FREIE WÄHLER / BAYERNPARTEI vom 22.07.2014 (Anlage 2.1)

Mit Schreiben vom 26.03.2018 an die Antragsteller wurde zuletzt um Fristverlängerung zur Bearbeitung des Antrags gebeten.

Der Antrag fordert, unter dem Aspekt der gestiegenen Kostenschätzungen für die 2. Stammstrecke auch die Variante Südring wieder in die aktuellen Berechnungen und Planungen für die Verbesserung des innerstädtischen S-Bahn-Netzes mit einzubeziehen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag Nr. 14-20 / A 00127 wie folgt Stellung:

Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Finanzierungsentscheidung zur 2. Stammstrecke (s.o. unter Ziffer 2) ist die Entscheidung über den Bau der 2. Stammstrecke am 21.12.2016 gefallen.

Die Realisierung der 2. Stammstrecke ist aus Sicht des Freistaates Bayern, der DB AG, des MVV und aller Verbundlandkreise sowie der Landeshauptstadt München als entscheidende Grundlage zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Landeshauptstadt München, in der Region München wie auch in der Metropolregion München unverzichtbar und ist daher allen künftigen Überlegungen zu weitergehenden Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs zugrunde zu legen.

Neben der Erhöhung der Betriebsstabilität und der Bypass-Funktion im Störfall bietet die 2. Stammstrecke die Basis für eine Ausweitung des Verkehrsangebots. Mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wird, im Unterschied zum Südring, die bestehende Stammstrecke 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. Die drei neu zu bauenden Stationen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof, die auch direkte Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn bieten, ermöglichen die Einführung eines Express-S-Bahn-Systems, das zu attraktiven Fahrzeiten zwischen Umland und Stadt führt.

Das Eisenbahn-Bundesamt führt im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1 vom 09.06.2015 in seiner Gegenüberstellung der Variante B1 (2. Stammstrecke) mit der Variante B2 (Ausbau des Südrings) u. a. Folgendes aus:

"... Eine Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke würde bei einem zweiten Tunnel in starkem Maße erfolgen und Pendelzüge zwischen Ostbahnhof und Pasing wären nicht notwendig. Bei einem Ausbau des Südrings würde dagegen nur eine geringe Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke erfolgen und Pendelzüge zwischen dem Ostbahnhof und Pasing wären außerhalb der Hauptverkehrszeit notwendig, aber nur unzureichend ausgelastet. Eine Entlastung der Hauptverkehrsknoten Hauptbahnhof und Marienplatz würde bei einem Ausbau des Südrings nicht erfolgen und auch die

Vernetzung mit dem bestehenden Streckennetz (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn) stellt sich ungünstiger dar als bei einem 2. S-Bahn-Tunnel. (...) Insgesamt zeigt sich also, dass der Südring jedenfalls keine Alternative darstellt, durch die die mit der Planung angestrebten Ziele sich unter geringeren Beeinträchtigungen von entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.“

Darüber hinaus wird auf die umfassenden Darlegungen zur vergleichenden Untersuchung zur 2. Stammstrecke und zum S-Bahn-Südring in der Bekanntgabe in der Sitzung der Vollversammlung vom 16.12.2009 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 03421) und auf die Ausführungen im Beschluss der Vollversammlung vom 24.03.2010 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 03945) hingewiesen.

Die Landeshauptstadt München steht jedoch aktuell, auch im Zusammenhang mit dem von der Bayerischen Staatsregierung vorgesehenen „Programm Bahnausbau Region München“, in regelmäßigem Kontakt mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und fordert dabei den weiteren Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs auf Stadtgebiet sowie ins Umland aktiv ein. Zielsetzung dabei ist es, den gesamten Bahnknoten München über den Bau der 2. Stammstrecke hinaus weiter zu entwickeln, um den zukünftig zu erwartenden Verkehrszuwachs verträglich bewältigen zu können. Dazu gehören neben dem Ausbau der S-Bahn-Außenäste (insbesondere S4-West und S8-Ost) auch tangentielle Bahnverbindungen (wie z. B. die Sendlinger Spange, die Pasinger Kurve, der DB-Nordring und der DB-Südring).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00127 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

4.2 Der Umbau des Bahnhofs Laim wird vorab realisiert

Antrag Nr. 14-20 / A 00720 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL und Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 27.02.2015 (Anlage 2.2)

Mit Schreiben vom 03.04.2018 an die Antragsteller wurde zuletzt um Fristverlängerung zur Bearbeitung des Antrags gebeten.

Der Antrag fordert, den viergleisigen Umbau des S-Bahnhofs Laim vorzuziehen und mit neuen Zugängen auszustatten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag wie folgt Stellung:

Zum Erfordernis des Umbaus des Bahnhofs Laim hatte die Stadtwerke München GmbH (SWM) mit Schreiben vom 19.05.2015 Folgendes mitgeteilt:

„Die Verbesserung der Umsteigesituation zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV (...), die Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs zu Fuß und mit dem Rad sowie der barrierefreie Ausbau sind aus den nachfolgend aufgeführten Gründen zwingend baldmöglichst notwendig - auch ohne Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke:

- Die Umsteigesituation für die Fahrgäste der Buslinien zur S-Bahn (über 20.000 Fahrgäste pro Tag) ist heute umwegig und unattraktiv.
- Zukünftig ist (selbst ohne 2. S-Bahn-Stammstrecke und ohne Tram-Westtangente) mit über 50.000 Ein-/ Aus- und Umsteigern pro Tag zu rechnen.
- Die angrenzenden Quartiere sind über die bestehende Unterführung für den Fuß- und Radverkehr und lediglich einen Zugang an dessen Westkopf schlecht an den Bahnhof Laim angebunden. Diese „Nadelöhre“ sind seit Realisierung der neuen Quartiere nördlich und südlich des Laimer Bahnhofs mit neuen Büro-, Wohnungs- und Gewerbeflächen noch mehr überlastet.

UVR und der viergleisige Umbau des S-Bahnhofs Laim müssen gleichzeitig erfolgen:

- Für eine dem Fahrgastaufkommen angemessene Erschließung und eine attraktive Umsteigebeziehung ist die Herstellung eines zweiten Zu-/Abgangs zu den S-Bahn-Bahnsteigen am Ostkopf mit Zugang von der UVR aus notwendig.
- Eine Realisierung der UVR ohne diesen zweiten Zu-/Abgang würde dazu führen, dass der Umsteigeweg von den dann in der UVR haltenden Bussen zum weiterhin nur im Westen möglichen Zugang zur S-Bahn-Station wesentlich länger werden würde.
- Die bestehenden Bahnsteige sind für den zusätzlichen Zu-/Abgang zu schmal. Die notwendige Verbreiterung des Bahnsteigs bedingt eine Aufspreizung und Verschiebung der Gleise nach Norden, um so Platz für die Zugänge auf den breiteren Bahnsteigen zu schaffen.
- Es müssen während der Bauzeit ständig 3 Gleise für den laufenden Betrieb der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke verfügbar sein. Dazu ist Bauablauf bedingt der Bau eines neuen 4. Gleises notwendig, um nachfolgend eine sukzessive Verschiebung der beiden nördlichen vorhandenen Gleise in die neue Lage zu ermöglichen.
- Das 4. Gleis dient nach dem Umbau zur Erhöhung der Betriebsstabilität.
- Nur der beschriebene Vollausbau mit direktem Zugang von den Haltestellen in der UVR zur S-Bahn gewährleistet eine deutliche Erhöhung des verkehrlichen Nutzens als Grundlage für die Erlangung von Fördermitteln.“

Das Verkehrskonzept Hauptbahnhof - Laim - Pasing sieht eine Ergänzung des bestehenden Fahrradrouthenetzes im Zuge der UVR vor.

Aufgrund der Planung wird sich der Radverkehr künftig erhöhen. Unter anderem wegen der gestiegenen Einwohner-/Arbeitsplatzzahlen im näheren Umfeld (Hbf-Laim-Pasing) hat sich in den letzten Jahren das Radverkehrsaufkommen mehr als verdoppelt. In der bestehenden westlichen Laimer Unterführung stehen dem Fuß- und Radverkehr nur unterdimensionierte Gehwege (Radfahren frei) zur Verfügung. Aufgrund der hohen Anzahl von abgestellten Fahrrädern sind die vorhandenen effektiven Querschnittsbreiten in Relation zum dichten Fuß- und Radverkehr unterdimensioniert. Die Situation wird durch Lieferverkehr zu den im Zwischengeschoss befindlichen Geschäften zusätzlich verschlechtert.

Der Radverkehr vom Laimer Zentrum in Nordrichtung muss den Straßenzug Wotanstrasse / Fürstenrieder Straße zweimal queren, um die westlich gelegene Rad- und Fußwegunterführung benutzen zu können.

In der Kfz-Unterführung (östliche Unterführung) steht für den Fußverkehr nur ein wenig attraktiver und schmaler Fußweg zur Verfügung. Von diesem Weg führt derzeit noch eine

Treppe zum nördlichen Bahnsteig mit einem Bahnsteiggleis (in Richtung stadtauswärts) des S-Bahnhofs Laim. Eine Anbindung an die in Richtung Innenstadt fahrenden S-Bahnzüge existiert in der östlichen Unterführung nicht, ebenso fehlt die Anbindung für die von stadtauswärts kommenden S-Bahn-Fahrgästen zum Gehweg in der Kfz-Unterführung. Ohne die Verbesserungen durch die Planungen der UVR ist derzeit keine ganzheitliche Verknüpfung des S-Bahnhofs Laim mit dem westlichen Tunnel möglich. Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und die Anbindung an den S-Bahnhof für die Bereiche östlich der Wotanstraße sind nur durch sehr lange und umständliche Erschließungswege gewährleistet. Durch den Bau der UVR werden kürzere Wege zum S-Bahn-Halt insbesondere von den östlich der Wotanstraße liegenden Quartieren und Neubaugebieten erreicht. Darüber hinaus wird die Barrierefreiheit des S-Bahnhofs (durchgehender Lift), kurzer Anschluss zwischen Bus (Tram) und S-Bahn ohne Querung der Wotanstraße verbessert.

Der S-Bahnhof Laim hatte in der Vergangenheit bereits zahlreiche Mängel (unterdimensionierte Gehwege, untergeordnete Führung der Fahrradhaupttroute auf Fußgängerbereich, umwegige Umsteigebeziehung S-Bahn/Bus usw.). Nach Realisierung des städtebaulichen Projekts „Hbf-Laim-Pasing“ hat sich z.B. das Radverkehrsaufkommen in der westlichen Fußgänger-Unterführung zwischen 2009 und 2016 mehr als verdoppelt. Aufgrund des in den letzten Jahren gestiegenen Fahrgastaufkommens und der genannten Defizite besteht aktueller Handlungsbedarf.

Die Landeshauptstadt München ist nach wie vor an einer frühestmöglichen Realisierung des S-Bahnhofs Laim interessiert und steht in regelmäßigem Kontakt mit der DB Netz AG, um eine rasche Realisierung des Bahnhofs Laim weiterzuverfolgen.

Mit den vorbereitenden Baumaßnahmen für die 2. Stammstrecke am Bahnhof Laim, die ca. ein Jahr dauern werden, wurde bereits Anfang 2018 begonnen. Die Hauptbaumaßnahme mit dem Komplettumbau der Bahnsteige soll laut Terminplan der DB Netz AG im Herbst 2019 unter laufendem Betrieb starten. Der Baubeginn der UVR ist laut Terminplan der DB Netz AG für Ende 2018 vorgesehen.

Die für die 2. Stammstrecke seitens der Landeshauptstadt München zugesagten Finanzmittel (vgl. Ziffer 2) werden hier konkret zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse um den Bahnhof Laim sowie zur Verbesserung für Fahrgäste der S-Bahn und der Umsteigenden von / zu städtischen Verkehrsmitteln eingesetzt. Auf die Ausführungen zur UVR unter Ziffer 3.1.1 wird verwiesen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00720 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.3 Ultimatum in die Tat umsetzen - Verkehrsprojekte jetzt angehen
Antrag Nr. 14-20 / A 01082 der Stadtratsfraktion Bürgerlicher Mitte - FREIE
WÄHLER/BAYERNPARTEI vom 27.05.2015 (Anlage 2.3)

Zuletzt wurde mit Schreiben vom 26.03.2018 an die Antragsteller um Fristverlängerung

zur Bearbeitung des Antrags gebeten.

Der Antrag fordert, das Flughafen-Darlehen der Landeshauptstadt München nicht mehr für die 2. Stammstrecke zur Verfügung zu stellen und stattdessen für dringend benötigte Tunnelgroßprojekte (kreuzungsfreier Ausbau des Mittleren Rings mit vier Tunneln) zu verwenden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag wie folgt Stellung:

Die Mittel aus dem Flughafendarlehen sind Bestandteil des Finanzierungskonzeptes für die 2. Stammstrecke. Die drei Gesellschafter der FMG haben eine Rückforderung ihrer FMG-Darlehensanteile ausschließlich zur Verwendung für die Finanzierung der 2. Stammstrecke vereinbart. Eine isolierte Rückforderung des Gesellschafterdarlehens durch die Landeshauptstadt München als Minderheitsgesellschafterin ist ausgeschlossen. Auf den bindenden Beschluss der Vollversammlung vom 04.10.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10047), in dem sich der Stadtrat für die Zweckbindung der FMG-Kapitalanteile ausgesprochen hat, wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Aufgrund der Finanzierungsentscheidung des Bundes und der bindenden Zusage des Stadtrates wird die Landeshauptstadt München ihren Anteil an dem Flughafendarlehen in Höhe von 113,7 Mio. € als Finanzierungsbeitrag für die 2. Stammstrecke zur Verfügung stellen.

Das Vorhaben ist auch in der Bekanntgabe „Finanz- und Investitionsplanung, Große Vorhaben in den kommenden Jahren“ vom 15.11.2016 enthalten und im MIP-Entwurf 2017 - 2021 unter der Finanzposition 8210.7510 im Jahr 2021 eingestellt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01082 kann nicht entsprochen werden.

**4.4 Die Kostenschätzungen explodieren - 2. Stammstrecke endlich beerdigen!
Antrag Nr. 14-20 / A 01167 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte -
FREIE WÄHLER /BAYERNPARTei vom 07.07.2015 (Anlage 2.4)**

Mit Schreiben vom 26.03.2018 an die Antragsteller wurde zuletzt um Fristverlängerung zur Bearbeitung des Antrags gebeten.

Der Antrag fordert, den städtischen Anteil für das Projekt 2. Stammstrecke nicht mehr zur Verfügung zu stellen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag wie folgt Stellung:

Fester Bestandteil des Finanzierungskonzeptes für die 2. Stammstrecke sind auch die städtischen Mittel aus dem Gesellschafterdarlehen der Flughafengesellschaft München. Mit Schreiben vom 21.12.2016 an Herrn Staatsminister Herrmann hat Herr Oberbürgermeister Reiter die Bereitschaft der Landeshauptstadt München, den zurückzufordernden Anteil aus dem Flughafendarlehen als Finanzierungsbeitrag zu verwenden, erneut bestätigt.

Entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 04.10.2012 (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 10047) steht der städtische Anteil an den

Gesellschafteranteilen in Höhe von 113,7 Mio. € weiterhin für die 2. Stammstrecke zur Verfügung. Ebenso bleibt die Zusage der Landeshauptstadt München zur Mitfinanzierung der UVR in Laim aufrecht erhalten.

Zur inzwischen geklärten Gesamtfinanzierung der 2. Stammstrecke darf auf die Ziffer 2 und auf die Ausführungen zum städtischen Anteil auf Ziffer 4.3 verwiesen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01167 kann aufgrund vorstehender Ausführungen nicht entsprochen werden.

**4.5 Stammstrecken-Baustelle Marienhof – Lärmwerte in Echtzeit veröffentlichen!
Antrag Nr. 14-20 / A 02891 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 16.02.2017 (Anlage 2.5)**

Mit Schreiben vom 26.03.2018 an die Antragsteller wurde zuletzt um Fristverlängerung nachgesucht, die gewährt wurde.

Der Antrag fordert, die an der Baustelle Marienhof erfassten Lärmwerte in Echtzeit in den Infopavillon auf einen Bildschirm zu übertragen und auch ins Internet zu stellen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag wie folgt Stellung:

Die DB Netz AG steht einer Veröffentlichung der Daten im Infopavillon am Marienhof sowie auf der Homepage zur 2. Stammstrecke grundsätzlich positiv gegenüber und plant, diese umzusetzen. Derzeit wird die technische Umsetzbarkeit der Darstellung der Lärmschutzwerte geprüft. Zudem soll abgeklärt werden, in welcher Form die Daten so dargestellt werden können, dass sie für den Betrachtenden verständlich und nachvollziehbar sind.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02891 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.6 Baustellenverkehr am Marienhof – Gefahren und Belastungen dezimieren!
Antrag Nr. 14-20 / A 02940 der BAYERNPARTei Stadtratsfraktion vom 08.03.2017 (Anlage 2.6)**

Mit Schreiben vom 26.03.2018 an die Antragsteller wurde zuletzt um Fristverlängerung nachgesucht.

Der Antrag fordert, dass

- anfahrender Baustellenverkehr zur künftigen Baustelle am Marienhof für die 2. Stammstrecke hauptsächlich über die Alfons-Goppel-Straße in die Maximilianstraße weiter in die Perusastraße und über die Theatinerstraße zum Marienhof fährt
- eine geplante Anfahrt über die Sparkassenstraße aus Gefahrengründen unbedingt vermieden wird
- Aufstellflächen für wartende LKW primär in der Schrammerstraße und, wenn

- zusätzlich nötig, in der Alfons-Goppel-Straße vorgehalten werden
- abfahrender Verkehr möglichst über den Hofgraben in die Maximilianstraße und weiter nach Norden über die Alfons-Goppel-Straße wieder abgeführt wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat zum Antrag wie folgt Stellung:

Erster Spiegelstrich:

Gemäß Planfeststellungsbeschluss zum PFA 2 ist die Zufahrt der Baustellenfahrzeuge zur Baustelle am Marienhof über das Tal, die Sparkassenstraße, die Pfisterstraße, den Hofgraben und die Dienerstraße vorgesehen. Übergroße Fahrzeuge bzw. Bauteile sollen über die Maffeistraße in die Schrammerstraße mit kurzer Querung der Fußgängerzone geleitet werden können.

Die o.g. vorgeschlagene Trassenführung des anfahrenden Baustellenverkehrs würde zu Konflikten mit der vom Stadtrat beschlossenen Fahrradhauptroute in der Alfons-Goppel-Straße, die u.a. auch der Vermeidung von Konflikten im Bereich der Baustelle Marienhof dient, und zu Gefahrenpunkten für das hohe Fußverkehrsaufkommen in der Fußgängerzone Theatinerstraße führen. Im Hinblick auf das hohe Fußverkehrsaufkommen und aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die vorgeschlagene Route abzulehnen.

Auch Konflikte mit dem zeitlich eingeschränkt erlaubten Liefer- und Ladeverkehr sind möglich. Darüber hinaus ist mit Behinderungen des Trambahnbetriebs Richtung Westen zu rechnen.

Zweiter Spiegelstrich:

Die vorgesehene Verkehrsführung über die Sparkassenstraße bildet in der Gesamtbetrachtung keine größere Gefahrenquelle als die im Antrag vorgeschlagene Zu- und Abfahrt über die Alfons-Goppel-Straße. Die planfestgestellte Baulogistik sieht mit der Trennung der Zu- und Abfahrt in verschiedenen Straßenzügen eine bestmögliche Vermeidung von Überlastungen einzelner Straßenzüge vor. Für die Abwicklung des Baustellenverkehrs wird darüber hinaus geprüft, ob eine Einbahnstraßenregelung (Radverkehr frei) in der Sparkassenstraße zur Entzerrung des Verkehrs notwendig wird.

Dritter Spiegelstrich:

Aufstellflächen für wartende LKW in der Schrammerstraße kollidieren ggf. mit den Erfordernissen des Anlieger- und Lieferverkehrs sowie mit der Anfahrbarkeit und Erreichbarkeit der dort vorhandenen Taxen- und Behindertenstellplätze. Zudem verläuft hier eine Fahrradhauptroute in Ost-/West-Richtung und umgekehrt. Der Entfall der Liefermöglichkeiten und der Behindertenstellplätze ist aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates abzulehnen.

Da im Innenstadtbereich keine Möglichkeiten für LKW-Aufstellflächen bestehen, wird die Baulogistik eine Just-in-Time Anlieferung vorsehen müssen.

Vierter Spiegelstrich:

Im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 2 ist die Abfahrt der Baustellenfahrzeuge über die Dienerstraße und die Maximilianstraße und weiter Richtung Osten vorgesehen.

Die im Antrag vorgeschlagene Trassenführung des abfahrenden Baustellenverkehrs über den Hofgraben, Maximilianstraße und Alfons-Goppel-Straße würde neben

Einschränkungen der Fahrradhaupttroute Alfons-Goppel-Straße auch zu Störungen des Straßenbahnbetriebes (erforderliches Linksabbiegen aus Maximilianstraße in Alfons-Goppel-Straße mit Tram Richtung Westen) und damit auch zu Behinderungen des Verkehrsabflusses in der Maximilianstraße führen. Darüber hinaus würde diese Führung Einschränkungen der Nutzung des Marstallplatzes zu Zeiten der Opernfestspiele und mögliche Konflikte mit anfahrenden Theaterbussen (Hintereingang Residenztheater/Oper) bedeuten. Durch die aktuelle Freimachung des Max-Joseph-Platzes von Touristenbussen ist die Busanfahrtszone in der Alfons-Goppel-Straße von besonderer Bedeutung.

Aus Sicht der DB Netz AG stellt die im Antrag vorgeschlagene Änderung der Trassenführung lediglich eine Verschiebung der bekannten Konflikt- und Problemfelder dar, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits mit den Betroffenen intensiv diskutiert und im Zuge der Abwägung durch das EBA verworfen wurde. Der Vorhabenträgerin ist die generelle Problematik des umfangreichen Baustellenverkehrs durch die Innenstadt und insbesondere auch die sicherheitsrelevanten Aspekte an den Kreuzungen Tal – Sparkassenstraße bzw. Hofgraben – Dienerstraße durchaus bewusst. Aktuell arbeitet sie mit Hochdruck daran, den Baustellenverkehr für die 2. Stammstrecke am Marienhof insgesamt zu optimieren.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02940 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe vorstehender Ausführungen entsprochen werden.

4.7 Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke

Maßnahmen zur Verbesserung der Kinder- und Schulwegsicherheit, Verkehrs-, Wohn- und Umweltqualität mit Bezug auf die Baustelle Zweite Stammstrecke in Nymphenburg Süd

Antrag Nr. 14-20 / A 03117 vom 22.05.2017 der FDP-HUT Stadtratsfraktion vom 22.05.2017 (Anlage 2.7)

Mit Schreiben vom 03.01.2018 an die Antragsteller wurde zuletzt um Fristverlängerung nachgesucht.

Der Antrag fordert eine Darlegung, wie auf die in der Resolution (siehe Anlage zum Antrag) genannten Forderungen eingegangen werden kann und wie größtmögliche Transparenz mit Bürgerbeteiligung geschaffen werden kann.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag wie folgt Stellung:

Gemäß Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1 ist vorgesehen, im Bereich des Stadtbezirks Nymphenburg-Laim von der Laimer Unterführung bis zur Baustelleneinrichtungsfläche am Funkturm eine durchgehend asphaltierte Baustraße nördlich, parallel zur Gleislage einzurichten. Diese wird vorrangig errichtet, um das öffentliche Wegenetz vom Baustellenverkehr so weit wie möglich zu entlasten. Die Anbindung der bahnparallelen Baustraße an die öffentlichen Erschließungsstraßen erfolgt über einen bahnrechtlich gewidmeten Streifen, der östlich der ESV-Sportanlagen verläuft und an die Margarete-Danzy-Straße anschließt. Seitens des Projekts wurde

festgelegt, dass der ergänzend geplante Fuß- und Rad-Stichweg als Abzweig von der Rosa-Bavarese-Straße zur Baustraße aufgrund der beengten Verhältnisse als Zufahrt ausgeschlossen wird.

Die DB Netz AG weist ausdrücklich darauf hin, dass das Ausbruchmaterial aus dem Tunnel über Schiene abtransportiert werden soll und nicht über die oben genannte Baustraße. Zu Belastungen der öffentlichen Wegenetze im Bezirk wird es dennoch insbesondere im Zusammenhang mit dem Neubau der Station Laim kommen, da diese die kürzeste Verbindung zum übergeordneten Wegenetz darstellt.

Hinsichtlich der sogenannten „Fahrradstammstrecke“ wird laut Aussage der DB Netz AG derzeit geprüft, inwiefern eine Aufrechterhaltung der Strecke möglich sein kann. Ziel der Vorhabenträgerin ist es, die Strecke soweit wie möglich zu erhalten. Gleichwohl können zeitweilige Sperrungen und Umleitungen nicht ausgeschlossen werden. Aktuell laufen die Ausschreibungen für Bauleistungen für die Vorabmaßnahmen im PFA 1. Nach Abschluss der Ausschreibung und der Fertigstellung des Logistikkonzepts, das sich derzeit noch in Erarbeitung befindet, sind genauere Auskünfte möglich.

Nach Vorliegen des Logistikkonzeptes plant die DB Netz AG dann, die Anwohnerinnen und Anwohner bzw. Multiplikatorinnen und Multiplikatoren im PFA 1 zu einem Gespräch einladen und anschließend vierteljährliche Nachbarschaftstreffen abhalten. So soll ein regelmäßiger Austausch eine rechtzeitige Information über anstehende Baumaßnahmen bieten, aber auch die Möglichkeit des Dialogs mit den Anwohnerinnen und Anwohnern, um Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, damit öffentlicher Straßengrund bei der Durchführung der Maßnahme nur im unbedingt notwendigen Ausmaß beansprucht und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleibt. Seitens der DB Netz AG steht der Referent für Bürgerkommunikation jederzeit für Anfragen und Anliegen zur Verfügung (E-Mail Kontakt: 2sbss@deutschebahn.com).

Zwei erste Informationsabende über den neuesten Stand der Baumaßnahmen und die Bauzeiten der 2. Stammstrecke führte die DB Netz AG für die Anwohnerinnen und Anwohner in Neuhausen-Nymphenburg im November und Dezember 2017 durch.

Großprojekte wie der Bau der 2. Stammstrecke werden auch vom Kreisverwaltungsreferat intensiv begleitet, überwacht und die Baudurchführung gerade im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gemeinsam mit der Maßnahmenträgerin und den bauausführenden Firmen abgestimmt. Optimierungsmaßnahmen werden hierbei ggf. zeitnah veranlasst und umgesetzt.

Die Landeshauptstadt München wird weiterhin im Austausch mit der DB Netz AG bleiben, um eine bestmögliche Interessenabwägung zu erreichen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03117 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.8 Bezahlbare Bahn statt Tunnelwahn

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02164 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 - Au Haidhausen - Bezirksteil Haidhausen am 16.01.2014, Ziffer 1 (Anlage 2.8)

Der Antragsteller hat Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 22.03.2018.

Die Bayerische Staatsregierung hat am 09.05.2012 ein 13-Punkte-Sofortprogramm für einen besseren Nahverkehr in der Metropolregion München in Höhe von 870 Mio. Euro beschlossen. Darin sind neben dem Bau des Projektes 2. Stammstrecke weitere Maßnahmen (z. B. Ausbau der Sendlinger Spange, Herstellung des Ringschlusses Erding und der Neufahrner Kurve) zu einer Verbesserung des S-Bahn-Systems vorgesehen. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Netzertüchtigung und zur Qualitätsverbesserung getroffen. Dazu gehören die Zurverfügungstellung ausreichender Züge und technische Verbesserungen, z. B. bei der Signaltechnik.

Die 2. Stammstrecke ist das Kernstück des von der Bayerischen Staatsregierung vorgesehenen Bahnausbaus in der Region München. Mit dem Bau der 2. Stammstrecke wird die bestehende Stammstrecke, das derzeitige Nadelöhr im Münchner S-Bahn System, entlastet. Die 2. Stammstrecke ist Voraussetzung für eine bessere Anbindung der gesamten Metropolregion an die Münchner Innenstadt und eine wesentliche Voraussetzung für eine schnellere Verbindung zum Flughafen München. Im Falle einer Störung gibt es zudem künftig Ausweichmöglichkeiten.

Mit dem Bau der 2. Stammstrecke wird nicht nur die dringend erforderliche zusätzliche Kapazität im Kernbereich des Münchner S-Bahn-Systems geschaffen, sondern diese ermöglicht auch, dass die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs mit der Entwicklung der Metropolregion Schritt halten kann. Mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wird die bestehende Stammstrecke entlastet und im Kernbereich der S-Bahn werden neue Kapazitäten für zusätzliche S-Bahnen geschaffen. Damit kann den Wünschen der Fahrgäste, schnell und auf direktem Weg die Stationen der Münchner Innenstadt zu erreichen, Rechnung getragen werden.

Zu den Ausführungen zur Finanzierung der 2. Stammstrecke darf auf die Ziffer 2 sowie auf die Ausführungen in den Ziffern 4.3 und 4.4 des Vortrags verwiesen werden.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 02164 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.9 S-Bahn-Ausbau statt Tieftunnel, Ziffer 1 S-Bahn-Tunnel
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00362 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 -
Au-Haidhausen am 05.03.2015 (Anlage
2.9)**

Der Antragsteller hat Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 22.03.2018.

Auf die Ausführungen unter den Ziffern 4.1, 4.3 und 4.4 des Vortrags wird verwiesen. Darüber hinaus wird auf die Ziffer 6.13.3 im Beschluss der Vollversammlung vom 26.03.2013 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 11189), in dem die sinngemäß gleichlautende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01704 bereits behandelt wurde, hingewiesen. In der Vorlage wurde dargelegt, dass sich die Landeshauptstadt München seit Beginn des Vorhabens 2. Stammstrecke wiederholt und nachdrücklich, auf allen Ebenen und in allen Formen für dessen Realisierung ausgesprochen, eingesetzt und die Notwendigkeit und Dringlichkeit

zur Realisierung des Vorhabens betont hat.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00362 kann daher nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.10 Zweite S-Bahn-Stammstrecke: Erhalt möglichst vieler Verbindungen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01330 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 09 –
Neuhausen-Nymphenburg am 17.11.2016 (Anlage 2.10)**

Der Antragsteller hat Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 20.09.2017.

Bereits im Startkonzept für die 2. Stammstrecke sind die Verbesserungen für die Fahrgäste deutlich spürbar. Auf vielen S-Bahnlinien wird künftig ganztägig im 15-Minuten-Takt gefahren. Zusätzlich verbinden Expresszüge im 30-Minuten-Takt die Region schnell und bequem mit der Münchner Innenstadt.

Mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wird die bestehende Stammstrecke 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. Die drei neu zu bauenden Stationen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof, ermöglichen die Einführung eines Express-S-Bahn-Systems, das zu attraktiven Fahrzeiten zwischen Umland und Stadt führt. Mit den S-Bahnen über die 2. Stammstrecke lassen sich die Fahrzeiten zwischen Pasing und dem Marienhof um rund fünf Minuten im Vergleich zur Fahrzeit mit der bestehenden Stammstrecke verkürzen. Davon profitieren nicht nur die Ein-/Aussteigenden, sondern vor allem die deutliche Anzahl an Umsteigern zur U-Bahn, die an den drei Stationen der 2. Stammstrecke erreicht werden kann.

Laut aktuellem Planungsstand werden von Pasing aus ganztägig rund alle drei Minuten S-Bahnen zu den stark frequentierten Stationen Laim, Hauptbahnhof, Marienplatz/Marienhof und Ostbahnhof fahren. Zu den Stationen Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz (Stachus), Isartor und Rosenheimer Platz bestehen rund alle fünf Minuten direkte S-Bahn-Verbindungen ab Pasing. Zusätzlich bestehen für die Nutzerinnen und Nutzer der 2. Stammstrecke Umsteigemöglichkeiten, mit denen auch die Stationen der bestehenden Stammstrecke in der Münchner Innenstadt schnell erreichbar sein werden.

Der S-Bahn-Haltepunkt Donnersbergerbrücke wird nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke noch von den S-Bahn-Linien 2, 3, 4, und 7 sowie der Flughafenlinie 8 bedient. Von Pasing aus starten ganztägig ca. alle fünf Minuten S-Bahnen zu den Bahnhöfen Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Karlsplatz, Isartor und Rosenheimer Platz.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01330 vom 17.11.2016 kann nach Maßgabe der

vorstehenden Ausführungen entsprechen werden.

**4.11 Keine Gefährdung des „Backstages“ durch die Planfeststellung zur
2. Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01332 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 09 –
Neuhausen-Nymphenburg am 17.11.2016 (Anlage 2.11)**

Der Antragsteller hat Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.03.2018.

Im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1 München-West, Bereich zwischen Laim und Karlsplatz vom 09.06.2015 ist unter A.5.1.1 die Zusage der Vorhabenträgerin aufgenommen, für eine Ertüchtigung der Erschließungsstraßen im Bereich des Bebauungsplans Nr. 1926a zu sorgen und bezüglich der Anbindung der Baustellenstraße an den Birketweg die Anforderungen aus dem Bebauungsplan Nr. 1926a und der gegenständlichen Planung abzustimmen.

Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1926a wurden in aufwändigen Abstimmungsverfahren zur Abwägung der Belange der DB AG und der Grundeigentümer und Nutzer der Grundstücke die Voraussetzungen für den dauerhaften Verbleib des Backstage am bestehenden Standort Reitknechtstraße geschaffen. Mit dem Bebauungsplan wurde bereits im Jahr 2007 eine Bahnbetriebsfläche (zwischen dem für das Backstage vorgesehenen Gewerbegebiet und der Sondergebietsfläche CLZ) festgesetzt und die vorgesehene Nutzung als Baustellenstraße ausführlich im Begründungstext zum Bebauungsplan erläutert. Die Festsetzungen des Bebauungsplans haben weiterhin Gültigkeit.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01332 vom 17.11.2016 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.12 S-Bahn 2. Stammstrecke Stoppen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01499 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.12)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Mit der Einigung des Bundes und des Freistaates Bayern über die gemeinsame Finanzierung der 2. Stammstrecke im Dezember 2017 ist die Entscheidung über den Bau der 2. Stammstrecke gefallen.

Eine 2. Stammstrecke in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Stammstrecke wurde intensiv untersucht und mit möglichen Alternativen wie z.B. einem S-Bahn-Südring verglichen. Dabei zeigte sich, dass der größte verkehrliche Nutzen mit einer zweiten Stammstrecke parallel zur bestehenden Stammstrecke erzielt werden kann. Der Bau eines S-Bahn-Südrings stellt keine Alternative dar, mit der sich die angestrebten Ziele, wie die Entlastung der S-Bahnhöfe Hauptbahnhof und Marienplatz, realisieren ließen.

Unabhängig davon fordert die Landeshauptstadt München gegenüber der Bayerischen

Staatsregierung den weiteren Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs auf Stadtgebiet sowie ins Umland aktiv ein. Dabei ist auch der S-Bahn-Südring als Ausbaumaßnahme in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.1 wird verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01499 vom 17.11.2016 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.13 S-Bahn München und Region

**Empfehlung Nr. 14-20 / E 01503 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.13)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Das von der Staatsregierung vorgesehene Programm Bahnausbau Region München mit der 2. Stammstrecke als zentralem Element ermöglicht eine bedarfsgerechte Entwicklung der S-Bahn in der Wachstumsregion München und Südbayern. Die 2. Stammstrecke schafft im Kernbereich des S-Bahnnetzes die Voraussetzungen, um qualitative und quantitative Verbesserungen im S-Bahn-Angebot realisieren zu können. Zudem ist die 2. Stammstrecke die Grundlage, dass weitere Ausbaumaßnahmen ihren vollen verkehrlichen Nutzen erzielen können.

Mögliche Alternativen für eine 2. Stammstrecke, wie z. B. ein S-Bahn-Südring, wurden intensiv untersucht. Die Ergebnisse zeigten aber, dass die untersuchten Alternativen die Zielsetzungen einer 2. Stammstrecke deutlich verfehlen.

Gleichwohl vertritt die Landeshauptstadt München die Meinung, dass neben dem Bau der 2. Stammstrecke auch der gesamte Bahnknoten München weiter entwickelt werden muss, um den zukünftig zu erwartenden Verkehrszuwachs verträglich bewältigen zu können. Dazu gehören nach Ansicht der Landeshauptstadt München neben dem Ausbau der Außenäste (u.a. S4 West und S8 Ost) auch tangentielle Bahnverbindungen, wie z.B. der DB Nord- und Südring. Auf die Ausführungen unter Ziffern 4.1 und 4.12 wird verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01503 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.14 2. S-Bahn-Stammstrecke, Südring Ausbau

**Empfehlung Nr. 14-20 / E 01506 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.14)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Eine 2. Stammstrecke in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Stammstrecke wurde

intensiv untersucht und mit möglichen Alternativen wie z. B. einem S-Bahn-Südring verglichen. Dabei zeigte sich, dass der größte verkehrliche Nutzen mit einer 2. Stammstrecke parallel zur bestehenden Stammstrecke erzielt werden kann. Aussagen, nach denen ein Südring schnell und kostengünstiger realisiert werden kann, sind fachlich nicht nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass nachweislich ein S-Bahn-Südring deutlich hinter den verkehrlichen Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger der Metropolregion München zurückbleibt. Zu den Möglichkeiten einer zusätzlichen Ertüchtigung des Verkehrsnetzes durch den Ausbau des DB-Südrings wird auf die Ausführungen unter Ziffern 4.1, 4.12 und 4.13 verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01506 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.15 AUS – für den seit 20 Jahren geplanten S-Bahn-Innenstadt Tieftunnel
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01497 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.15)**

Die Antragstellerin hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Die Realisierung der 2. Stammstrecke ist aus Sicht des Freistaates Bayern, der DB AG, des MVV und aller Verbundlandkreise sowie der Landeshauptstadt München als entscheidende Grundlage zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Landeshauptstadt München, in der Region München wie auch in der Metropolregion München unverzichtbar und ist daher allen künftigen Überlegungen zu weitergehenden Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs zugrunde zu legen.

Neben der Erhöhung der Betriebsstabilität und der Bypass-Funktion im Störfall bietet die 2. Stammstrecke die Basis für eine Ausweitung des Verkehrsangebots. Mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wird, im Unterschied zum Südring, die bestehende Stammstrecke 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. Die drei neu zu bauenden Stationen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof, die auch direkte Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn bieten, ermöglichen die Einführung eines Express-S-Bahn-Systems, das zu attraktiven Fahrzeiten zwischen Umland und Stadt führt.

Tangenten zur Auflösung einer monozentrischen Struktur sind räumlich eher in den Außenbereichen oder Stadtrandlagen anzuordnen. Insofern findet mit dem Bau der 2. Stammstrecke kein Verbauen von tangentialen Verbindungen statt.

Hinsichtlich der Möglichkeiten eines zusätzlichen Ausbaus des Südrings wird auf die

Ausführungen unter Ziffern 4.1 und 4.12 bis 4.14 verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01497 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.16 Ablehnung des Baus des 2. Stammstreckentunnels
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01498 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.16)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Eine 2. Stammstrecke in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Stammstrecke wurde intensiv untersucht und mit möglichen Alternativen, wie z. B. einem S-Bahn-Südring verglichen. Dabei zeigte sich, dass der größte verkehrliche Nutzen mit einer 2. Stammstrecke parallel zur bestehenden Stammstrecke erzielt werden kann. Die Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke beträgt beim Südring z. B. im Hinblick auf die beförderte Personenmenge lediglich ca. ein Drittel der Entlastungswirkung.

Auf die Ausführungen zu einem S-Bahn-Südring wird auf die Ziffern 4.1 und 4.12 bis 4.15 verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01498 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.17 Baustopp und Moratorium Tieftunnel-Bau und Vorziehen vorrangiger ÖPNV
Ausbaumaßnahmen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01511 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.17)**

Die Antragstellerin hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Laut Aussage des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wurden bei der Planung der 2. Stammstrecke mehrere Varianten eines zukünftigen S-Bahn-Betriebskonzeptes untersucht. Diese Studien haben ergeben, dass der größte Nutzen bei dem Betriebskonzept mit einem ganztägigen 15-Minuten-Takt und Express-S-Bahnen gegeben ist. Das zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Startkonzept lässt täglich über 60.000 zusätzliche Fahrgäste im öffentlichen Verkehr erwarten. Dies entspricht einer Reduzierung von rund 300 Millionen Pkw-Kilometern pro Jahr.

Die Trassenkapazität im Stammstreckenbereich erhöht sich mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke von heute 30 auf zukünftig 54 Züge pro Stunde und Richtung. Dies ermöglicht weitere Angebotsverbesserungen im S-Bahn-Verkehr nach Realisierung der Maßnahmen aus dem von der Staatsregierung vorgesehenen Programm Bahnausbau

Region München, das zu einer bedarfsgerechten Schienenentwicklung in der Wachstumsregion und ganz Südbayern verhilft.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01511 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.18 S-Bahn-Betriebs- und ÖV Gesamtkonzept, Prioritäten im S-Bahn-Ausbau
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01520 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.18)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Das von der Staatsregierung vorhergesehene Programm Bahnausbau Region München mit der 2. Stammstrecke als zentralem Element ermöglicht eine bedarfsgerechte Entwicklung der 2-Bahn in der Wachstumsregion München und Südbayern. Zu den Ausführungen zum Süd- und Nordring bzw. zum Ausbau der Außenäste wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 4.1 und 4.12 bis 4.14 verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01520 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.19 S-Bahn-Ausbau Takt Zehn stufenweise; Ausbau Südring Nordring
Außenstrecken, Terminplan und Grobfinanzierung 2017-2050
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01500 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.19)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Das von der Staatsregierung vorhergesehene Programm Bahnausbau Region München mit der 2. Stammstrecke als zentralem Element ermöglicht eine bedarfsgerechte Entwicklung der S-Bahn in der Wachstumsregion München und Südbayern. Der in der Empfehlung genannte Stufenplan S-Bahn ZEHN berücksichtigt laut Aussage des Freistaats nicht die Notwendigkeit, die Metropolregion besser zu erschließen. Die Überlegungen bleiben hinter dem verkehrlich Machbaren zurück und bilden keine Grundlage für eine zukunftsweisende Entwicklung der S-Bahn.

Zu den Ausführungen zum Süd- und Nordring bzw. zum Ausbau der Außenäste wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 4.1 und 4.12 bis 4.14 verwiesen. Zur Finanzierung der 2. Stammstrecke wird auf Ziffer 2 verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01500 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe

der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.20 S-Bahn-Ausbau für einen zehn Minuten Takt
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01505 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.20)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Bei der Planung der 2. Stammstrecke wurden mehrere Varianten eines Betriebskonzeptes, das in der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft GmbH liegt, untersucht. Diese Studien haben ergeben, dass der größte Nutzen bei dem Betriebskonzept mit einem ganztägigen 15-Minuten-Takt und Express-S-Bahnen gegeben ist. Das liegt zum einen an den deutlich schnelleren Fahrtzeiten auf den Express-Linien, zum anderen harmonisiert der 15-Minuten-Takt im S-Bahn-Netz besser mit der verkehrlichen Nachfrage. Bei dem jetzt gewählten Betriebskonzept wird den Mobilitätsbedürfnissen am besten entsprochen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01505 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.21 DB auf S-Bahnstammstrecke verstärkt 3 statt 2 Zugteile
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01518 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.21)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Laut Aussage des Freistaats ist derzeit eine Verlängerung vom Vollzug (zwei S-Bahntriebwagen) auf den Langzug (drei S-Bahntriebwagen) nicht möglich, da aktuell keine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen zur Verfügung steht. DB Regio als verantwortliches Eisenbahn-Unternehmen ist jedoch bestrebt, bis zu 21 zusätzliche Fahrzeuge vom Typ ET 420 zu beschaffen und für den Einsatz bei der Münchner S-Bahn zu ertüchtigen.

Zusammen mit den heute bereits eingesetzten 15 Triebzügen vom Typ ET 420 stehen voraussichtlich ab Dezember 2018 bis zu 36 dieser Fahrzeuge für einen Einsatz bei der Münchner S-Bahn zur Verfügung. Damit können dann mehr Zugleistungen von zweiteiligen Vollzügen auf dreiteilige Langzüge umgestellt werden.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01518 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.22 Einsatz einer Buslinie zwischen Ostbahnhof Marienplatz und Hauptbahnhof

**Empfehlung Nr. 14-20 / E 01519 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.22)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Die S-Bahn hat die Aufgabe, die Region mit der Innenstadt zu verbinden. Vor diesem Hintergrund kann der Einsatz einer Buslinie Ostbahnhof – Marienplatz – Hauptbahnhof den Mobilitätsbedürfnissen des Großteils der S-Bahn-Fahrgäste nicht gerecht werden. Zudem würden für einen S-Bahn-Vollzug mit einer Kapazität von 1056 Plätzen beispielsweise bei Sperrung der Stammstrecke als Ersatz fünf bis sechs MVG-Busse mit einer Kapazität von jeweils 197 Plätzen benötigt. Angesichts der Feinstaubthematik sowie der angespannten Verkehrssituation auf den Straßen der genannten Route Ostbahnhof – Marienplatz – Hauptbahnhof und der damit verbundenen langen Fahrzeiten wird der Einsatz einer Busanbindung als reguläre Verbindung ebenfalls für nicht zielführend erachtet. Darüber hinaus wird die Strecke Ostbahnhof - Odeonsplatz - Hauptbahnhof auch durch die U-Bahn-Linie 5 bedient, auf die Fahrgäste der S-Bahn problemlos umsteigen können.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01519 vom 18.05.2017 kann aus dargelegten Gründen nicht entsprochen werden.

**4.23 Beantwortung der 3 Fragen durch OB und MdL Herrmann
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01517 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.23)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Bei der Planung der 2. Stammstrecke wurden mehrere Varianten eines zukünftigen S-Bahn-Betriebskonzeptes geprüft und mögliche Alternativen, wie z. B. ein Ausbau des S-Bahn-Südrings geprüft. Es zeigte sich, dass der verkehrliche Nutzen am besten mit einer 2. Stammstrecke parallel zur bestehenden Stammstrecke erzielt werden kann. Die Trassenkapazität im Stammstreckenbereich erhöht sich mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke von heute 30 auf zukünftig 54 Züge pro Stunde und Richtung.

Weitere Ausführungen zu den beantragten Punkten siehe unter den Ziffern 4.21 und 4.22.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01517 vom 18.05.2017 kann nicht oder nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.24 Aktuelle Kostenschätzung 2017
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01496 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage**

2.24)

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Laut Auskunft des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wurde auf der Grundlage der aktuellen Kostenermittlung der Deutschen Bahn, die bereits Ausschreibungsergebnisse der ersten Hauptbaumaßnahmen für die 2. Stammstrecke berücksichtigt, eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit größer 50 Prozent konnte in der Untersuchung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,05 ermittelt werden. Damit ist die Voraussetzung erfüllt, dass Bund und Freistaat mit öffentlichen Mitteln den Bau der 2. Stammstrecke fördern können. In den Kosten sind neben dem 2. Stammstrecken-Tunnel auch sieben netzergänzende Maßnahmen an den Außenästen enthalten. Unter Berücksichtigung dieses Infrastrukturausbaus ist auch ein damit mögliches S-Bahn-Angebotskonzept in die NKU eingeflossen. Nicht in die NKU eingeflossen sind Nutzen- und Kostenbeiträge für einen Abzweig aus der 2. Stammstrecke Richtung Giesing und den damit möglichen Taktverbesserungen auf den S-Bahn-Linien S3 und S7.

Die vom Freistaat und dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) beauftragte NKU zur 2. Stammstrecke, dessen Abschlussbericht vom Oktober 2016 auf den Internetseiten der DB AG unter

<http://www.2.stammstrecke-muenchen.de/finanzen/nutzen-kosten-untersuchung> eingesehen werden kann, basiert auf den bundesweit geltenden Verfahrensregeln für die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen. Die Arbeiten des Gutachters im Rahmen der Erstellung der NKU wurden neben den Auftraggebern eng von Vertretern und Vertreterinnen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netze begleitet.

Der Bund hat nach eingehender Prüfung aller vorgelegten Unterlagen einschließlich der NKU die Förderfähigkeit der Maßnahme bestätigt.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01496 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.25 Kosten-Nutzen-Untersuchung, 2. S-Bahn Stammstrecke Empfehlung Nr. 14-20 / E 01508 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.25)

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Zur Nutzen-Kosten-Untersuchung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.24 verwiesen.

Die Mittel aus dem Flughafendarlehen sind Bestandteil des Finanzierungskonzeptes für

die 2. Stammstrecke. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2, 4.3 und Ziffer 4.4 wird verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01508 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.26 Kosten-Nutzen-Analyse

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01509 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.26)

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Zur Nutzen-Kosten-Analyse wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.24 und 4.25 verwiesen.

Die Arbeiten einer unabhängigen Expertenkommission wurden neben den Auftraggebern eng von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem EBA und der DB Netze begleitet.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01509 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.27 Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Relation (NKF) des Tieftunnels

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01510 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.27)

Die Antragstellerin hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Zur Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Relation wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.24 und 4.25 verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01510 vom 18.05.2017 kann nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.28 Beteiligung der LHM an den Baukosten der 2. Stammstrecke ist zurückzunehmen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01507 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.28)

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Die Mittel aus dem Flughafendarlehen sind Bestandteil des Finanzierungskonzeptes für

die 2. Stammstrecke. Auf die Ausführungen unter Ziffer 4 und 4.3 wird verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01507 vom 18.05.2017 kann nicht entsprochen werden.

**4.29 Antrag auf Information zu umweltrelevanten Themen vor und während der Baustelle der 2. S-Bahn-Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01502 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.29)**

Die Antragstellerin hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Der Planfeststellungsbeschluss legt fest, dass dauerhafte Messstationen für die Messung von Feinstaub und Stickoxiden vor und während der Bauzeit einzurichten sind. Gleichzeitig sind Maßnahmen definiert, die die Staubbelastung mindern sollen (z. B. Befeuchten, Abdecken von staubenden Materialien, etc.). Damit sollen kritische Überschreitungen der Grenzwerte vermieden werden. Des Weiteren wird ein unabhängiger Sachverständiger als Immissionsschutzbeauftragter benannt, der die Einhaltung der Richtwerte anhand der gültigen Grenzwerte nach der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) und der Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) bewertet.

Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke ist aufgrund der in den Planfeststellungsbeschlüssen des Eisenbahn-Bundesamtes festgelegten Auflagen verpflichtet, vor Inbetriebnahme der Baustellen Gutachten zu erstellen, die den Ist-Zustand für Feinstaub und Stickoxide (NO₂) und Schall dokumentieren. Diese Gutachten dienen der Bewertung der Grenzwerte der TA-Luft für NO₂ und Feinstaub während der Bauphase. Die Messungen erfolgen nach den jeweils gültigen DIN-Vorschriften regelmäßig während der Bauzeit. Laut Aussage der DB Netz AG ist vorgesehen, die Feinstaubbelastung täglich zu erheben und auszuwerten.

Die Daten sollen im Informationszentrum der DB Netz AG am Marienhof und auf der Homepage der DB zur 2. Stammstrecke veröffentlicht werden. Ziel ist die Aufbereitung der Daten, sodass eine Darstellung gelingt, die Irritationen bei der Interpretation der Rohdaten und Spitzenwerte im Vergleich mit der ermittelten Gesamtbelastung ausschließt.

Nach Kenntnis des Referates für Gesundheit und Umwelt wurden die Messkonzepte mit dem für Luftschadstoffmessungen in Bayern zuständigen Bayerischen Landesamt für Umwelt abgestimmt.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01502 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.30 S-Bahn Stammstrecke Baustellenbetrieb 8 Fragen u.a.
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01513 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.30)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Zu Frage 1

Die Aufstellung eines Logistikkonzepts zur Versorgung der Baustelle ist Aufgabe des Auftragnehmers, der das Logistikkonzept im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung beim Kreisverwaltungsreferat, Hauptabteilung III, Straßenverkehr anzumelden und von diesem genehmigen zu lassen hat.

Die Logistik der jeweiligen Baustellen in Haidhausen ist so geregelt, dass die Verkehrsabwicklung im Wesentlichen über leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen erfolgt. Die empfohlene Route für den Rettungsschacht 7 in den Maximiliansanlagen führt über die Max-Planck- und Einsteinstraße zur A 94. Der Baustellenverkehr für den Rettungsschacht 8 in der Keller- und Milchstraße soll über die A 94 – Einsteinstraße – Max-Weber-Platz - Innere Wiener Straße - Kellerstraße – Steinstraße – Rosenheimer Straße – Orleansstraße – Grillparzerstraße - Einsteinstraße und wieder A 94 abgewickelt werden.

Zu Frage 2

Zum jetzigen Zeitpunkt können seitens der DB Netz AG noch keine Angaben zur Anzahl der LKW-Fahrten getroffen werden. Der An- und Abtransport wird entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3neu hauptsächlich zwischen 7 Uhr und 20 Uhr erfolgen. Zur Verkehrsabwicklung siehe Ausführungen unter Frage 1.

Zu Frage 3

Der Planfeststellungsbeschluss legt fest, dass dauerhafte Messstationen für die Messung von Feinstaub und Stickoxiden vor und während der Bauzeit einzurichten sind. Gleichzeitig sind Maßnahmen definiert, die die Staubbelastung mindern sollen (z. B. Befeuchten, Abdecken von staubenden Materialien, etc.). Damit soll es zu keiner kritischen Überschreitung der Grenzwerte kommen. Des Weiteren wird ein unabhängiger Sachverständiger als Immissionsschutzbeauftragter benannt, der die Einhaltung der Richtwerte anhand der gültigen Grenzwerte nach der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) und der Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) bewertet.

Zu Frage 4

Bei einer Überschreitung der Richtwerte werden geeignete Maßnahmen zur Minderung in die Wege geleitet. Ob dies Fahrverbote oder andere Maßnahmen sind, obliegt der Beurteilung des Sachverständigen.

Zu Frage 5

vgl. Beschreibung der Maßnahmen unter den Antworten zu Frage 3 und 4.

Zu Frage 6

Mögliche Entschädigungsansprüche Betroffener sind im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3 neu vom 25.04.2016 unter B.5.17.3 geregelt:

„Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer

Beeinträchtigungen durch ein planfestgestelltes Vorhaben ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG. Danach hat – sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld. (...)

Der Planfeststellungsbeschluss ist einsehbar unter <http://2-stammstrecke.die-bahn-baut.de/planfeststellungsunterlagen>.

Zu Frage 7

Siehe unter Antwort zu Frage 6.

Zu Frage 8

Laut Mitteilung der DB Netz AG ist von einer Beeinträchtigung des ÖPNV in Haidhausen nicht auszugehen. Alle Linien werden weiterhin regulär betrieben. Aufgrund der Baumaßnahme am Busbahnhof Orleansplatz ist jedoch die Einrichtung von bauzeitlichen Ersatzhaltestellen erforderlich.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01513 vom 18.05.2017 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.31 Verkehrswegekonzept für Rettungsschacht 8

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01516 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.31)

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

I. Anfrage:

Im Planfeststellungsbeschluss vom 25.04.2017 zum Planfeststellungsabschnitt 3neu ist durch das Eisenbahn-Bundesamt beauftragt, dass die Deutsche Bahn AG als Vorhabenträgerin bereits über die Ausschreibung sicherzustellen hat, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen.

Im Bereich der Rettungsschächte wurden beispielsweise superschallgedämpfte Kompressoren vom Eisenbahn-Bundesamt gefordert und von der Deutschen Bahn AG ausgeschrieben.

Darüber hinaus ist im Planfeststellungsbeschluss als Nebenbestimmung festgesetzt, dass die Deutsche Bahn AG sicherzustellen hat, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen und Anwohner an den Baustellen und den Transportrouten sind auch durch die Wahl entsprechender Baumethoden und Transportfahrzeuge so weit wie möglich zu minimieren.

Des Weiteren wurde die Vorhabenträgerin verpflichtet, einen unabhängigen, anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen sowie für Immissionen durch Staub und Abgase einzusetzen und diesen vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt als

Ansprechpartner schriftlich zu benennen. Dieser hat im Rahmen einer regelmäßigen Messüberwachung ggf. notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft zu veranlassen.

II. Antrag:

Zu 1.

Die Verkehrsbeziehungen der Baulegistik sind im Planfeststellungsbeschluss beschrieben. Danach erfolgt der allgemeine Baustellenverkehr im Bereich des Rettungsschachtes 8 über die Rosenheimer Straße, Am Gasteig, Stubenvollstraße und Kellerstraße. Die Entsorgung wird über die Kellerstraße, Steinstraße und Rosenheimer Straße abgewickelt.

Die vorgesehene Baulegistik ist unter Beachtung der technischen Realisierbarkeit und der Abwägung der Eingriffe in den öffentlichen Verkehr einerseits sowie unter Beachtung der Anforderungen an die öffentliche Sicherheit und Ordnung andererseits abgestimmt worden.

Für den Fall, dass die vorgegebenen Verkehrsrouten verlassen und Schleichwege genutzt werden sollten, könnte das Kreisverwaltungsreferat nach Bekanntwerden zeitnah Gegenmaßnahmen ergreifen und ggf. auch eine Sperrung veranlassen.

Zu 2.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsverfahren hatten Betroffene die Möglichkeit, Einwendungen u. a. auch zur Baulegistik vorzubringen. Diese Einwendungen wurden nach Prüfung und Abwägung der Planfeststellungsbehörde ggf. im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Die DB Netz AG beabsichtigt, bei sog. „Runden Tischen“ mit den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern im Gespräch zu bleiben. Dort kann dann auch die Umsetzung der Verkehrswege thematisiert werden.

Zu 3.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält die Nebenbestimmung, dass dauerhafte Messstationen, die Feinstaub und Stickoxide messen, vor und während der Bauzeit einzurichten sind. Gleichzeitig sind Maßnahmen definiert, die die Staubbelastung mindern (z. B. Befeuchten oder Abdecken von staubendem Material etc.). Damit soll ein Überschreiten der Grenzwerte verhindert werden. Darüber hinaus ist ein unabhängiger Sachverständiger als Immissionsschutzbeauftragter benannt, der die Einhaltung der Richtwerte anhand der gültigen Grenzwerte nach TA Luft und der Bundesimmissionsschutzverordnung (BimSchV) bewertet. Bei einer Überschreitung der Richtwerte sind geeignete Maßnahmen zur Minderung in die Wege zu leiten.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01516 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.32 Sicherheits- und Evakuierungskonzept 2. S-Bahn Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01493 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.32)**

Die Antragstellerin hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Für die Planfeststellungsabschnitte PFA 1 bis 3neu liegt ein Sicherheitskonzept für den Streckentunnel und für die freie Strecke vor (vgl. Kapitel 17.3 des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 3neu, einsehbar unter <http://2-stammstrecke.die-bahn-baut.de/planfeststellungsunterlagen>).

Für die einzelnen unterirdischen Personenverkehrsanlagen gibt es sog. ganzheitliche Brandschutzkonzepte, welche sich auf den Endzustand nach Inbetriebnahme beziehen. Die Nachfragewerte der zu erwartenden Personenzahlen wurden gutachterlich ermittelt, fortgeschrieben und dienen als Eingangsgröße der Brandschutznachweise. Diese werden durch einen unabhängigen Gutachter separat untersucht und nachgewiesen. Eine Simulation des Evakuierungsszenarios ist geplant. Für die Dauer der Bauzeit gibt es weitere bauzeitliche Brandschutzkonzepte für Bauzustände bzw. Zwischenbauzustände, welche sich auf die im Bau befindlichen Anlagen sowie angrenzende Gebäude beziehen. Das Einbringen von Löschwasser wird planerisch und baulich in enger Abstimmung mit der Branddirektion München umgesetzt.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01493 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.33 Gewährleistung der Sicherheit während des Baus der 2. S-Bahn Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01491 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.33)**

Die Antragstellerin hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Für die Planfeststellungsabschnitte PFA 1 bis 3neu liegt ein Sicherheitskonzept für den Streckentunnel und für die freie Strecke vor (vgl. Kapitel 17.3 des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 3neu, einsehbar unter <http://2-stammstrecke.die-bahn-baut.de/planfeststellungsunterlagen>).

Der Planung sowohl des End- als auch des Bauzustandes der 2. Stammstrecke sind Personenstromanalysen zu Grunde gelegt. Die Dimensionierung der erforderlichen Durchgangsbreiten erfolgt dabei auf Basis des aktuellen DB Regelwerks in Abstimmung mit zertifizierten Gutachtern.

Das Logistikkonzept zur Versorgung der Baustellen ist vom Auftragnehmer im Rahmen einer verkehrlichen Anordnung beim Kreisverwaltungsreferat anzumelden und von diesem genehmigen zu lassen. Die Lage der Schulen und der Einrichtungen für Kinder werden dabei selbstverständlich berücksichtigt.

Die Tunnelröhren werden in einem maschinellen Vortriebsverfahren erstellt. Dieses

Bauverfahren ist sehr setzungsarm und hat sich im innerstädtischen Tunnelbau als sicheres Bauverfahren bewährt. Diese Verfahren wurden schon mehrfach im Münchner U-Bahn-Bau erfolgreich angewandt. Die Herstellung der Tunnelröhren wird durch geodätische und geotechnische Messverfahren begleitet und überwacht. Im Tunnelverlauf wurde der Baugrund durch Erkundungsprogramme untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind im Baugrund- und Gründungsgutachten der Technischen Universität München (TUM) dokumentiert und bilden die Grundlage der vorliegenden Planung. Die geotechnischen Randbedingungen im Baufeld und die daraus resultierenden Empfehlungen und Vorgaben hinsichtlich der vorhandenen und geplanten Bauwerke, Bauverfahren und Bauwerksgründungen wurden in der vorliegenden Planung berücksichtigt und umgesetzt.

Im Zuge der weiteren Planungs- und Ausführungsphasen ist vorgesehen, das Erkundungsraster weiter zu verdichten. Darüber hinaus lässt die Vorhabenträgerin ein umfangreiches Beweissicherungsverfahren durch einen unabhängigen Sachverständigen durchführen. In diesem wird vor Baubeginn der Zustand der bestehenden Anlagen aufgenommen und dokumentiert.

Soweit zwischen Innerer Wiener Straße und Preysingplatz beispielsweise alte Bierkeller untertunnelt werden, haben empirische Berechnungen der TUM kein höheres Gefährdungspotential ergeben.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01491 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.34 Bausicherheit im Bereich Keller-, Pütrichstr., Preysingplatz, Innere Wienerstr. (2. S-Bahn Stammstrecke)
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01495 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.34)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Die Tunnelröhren werden in einem maschinellen Vortriebsverfahren erstellt. Dieses Bauverfahren ist sehr setzungsarm und hat sich im innerstädtischen Tunnelbau als sicheres Bauverfahren bewährt.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.33 wird verwiesen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01495 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.35 Beweissicherung, Baugutachten der Bestandsgebäude im Baugebiet
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01512 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.35)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke lässt ein umfangreiches Beweissicherungsverfahren durch einen externen unabhängigen Sachverständigen durchführen. In diesem Verfahren wird der Zustand der bestehenden Anlagen dokumentiert, die im Einflussbereich der Baumaßnahme liegen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen wird der Zustand erneut durch Sachverständige aufgenommen, um etwaige baubedingte Schäden oder Veränderungen festzustellen. Die Beweissicherungsgutachten werden den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern kostenfrei überlassen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01512 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.36 Einrichtung einer Beschwerdestelle Meßwerte 2. S-Bahn-Stammstrecke
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01494 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.36)**

Die Antragstellerin hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

In den Planfeststellungsbeschlüssen für die 2. Stammstrecke wurden die Belange der Betroffenen vom Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde sorgfältig mit der Planung abgewogen und zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen Nebenbestimmungen angeordnet. Dazu gehört u. a., dass Baustellenkontrollen eingerichtet werden, die eine Einhaltung der Vorschriften sicherstellen sollen. Darüber hinaus werden unabhängige, anerkannte Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsfragen eingesetzt, die regelmäßig Messungen im Bereich der Baustellen durchführen und ggf. notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft veranlassen. An diese können sich auch die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner wenden. Eine Dauermessstelle soll auch im Bereich des Rettungsschachtes 8 aufgestellt werden. Falls nächtliche Bauarbeiten erforderlich werden, sind sie auf ein betrieblich unumgängliches Maß zu beschränken und müssen ortsüblich bekannt gemacht werden.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01494 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**4.37 Mögliche Konsequenzen des 2. Tunnels auf die Altstadt
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01504 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 –
Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage
2.37)**

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist der Bau von Hochhäusern im Bereich der Münchner Altstadt nicht zu erwarten. Der Bau von profilüberragenden Gebäuden in der Altstadt steht im Widerspruch zu gleich mehreren gültigen Planungen und Zielaussagen der Landeshauptstadt München. Die „Münchner Linie“ zum Umgang mit Hochhausplanungen leitet sich aus der Hochhausstudie „Leitlinien zu Raumstruktur und Stadtbild“ (Prof. Stracke/Schreiber) ab und ist bis heute die Grundlage für Stadtratsbeschlüsse. Die Altstadt, die alten Dorfkerne sowie gewachsene Stadtteile und schützenswerte Freiräume sollen in ihrem Charakter erhalten und deshalb frei von Hochhäusern bleiben.

Die Altstadt innerhalb des Altstadtrings steht zudem als Ensemble unter Denkmalschutz. Zum Planen und Bauen im Altstadtensemble wurden erst 2015 Leitlinien erarbeitet, die ebenfalls dezidiert die Bedeutung der durch historische Turm- und Monumentalbauten geprägten Stadtsilhouette herausstellen, die in keinem Fall beeinträchtigt werden darf. Durch den Bau der 2. Stammstrecke ändern sich diese Planungsgrundsätze nicht.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01504 vom 18.05.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.38 Verlegung des neuen Bahnhofs „Ostbahnhof (tief) auf die Südseite des Ostbahnhofs

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01514 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2017 (Anlage 2.38)

Der Antragsteller hat zuletzt mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2018 Zwischennachricht erhalten.

Die Situierung des Bahnhofs Ostbahnhof für die 2. Stammstrecke unter dem Orleansplatz wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 25.04.2016 planfestgestellt. Eine Umplanung mit einer Verlegung des Haltepunktes auf die Südseite des Ostbahnhofs hätte erhebliche terminliche Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zur Folge. Eine Entscheidung, ob geänderte Rahmenbedingungen, wie das neue Werksviertel mit dem neuen Konzertsaal, zu einer Neubewertung der Aufgabenstellung führen könnten, obliegt dem Freistadt Bayern als Besteller der 2. Stammstrecke.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 01514 vom 18.05.2017 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen bzw. tangierten Bezirksausschüsse der Stadtbezirke

- 01 Altstadt-Lehel
- 05 Au-Haidhausen
- 09 Neuhausen-Nymphenburg
- 25 Laim

wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) zum Entwurf der Beschlussvorlage angehört und haben folgende Stellungnahmen dazu abgegeben, die wie folgt vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung gewürdigt werden.

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirks Altstadt -Lehel

(Sitzung am 13.03.2018, Schreiben vom 14.03.2018)

Der Bezirksausschuss hat den Beschlussentwurf zur Kenntnis genommen.

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirks Au-Haidhausen

(Sitzung vom 21.03.2018, Schreiben vom 26.03.2018 – Anlage 3.1)

Der Bezirksausschuss hat zu folgenden Empfehlungen der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 18.05.2018 Stellung genommen:

Zu den Ziffern

4.12 S-Bahn 2. Stammstrecke Stoppen - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01499

4.13 S-Bahn München und Region - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01503

4.14 S-Bahn-Stammstrecke, Südring Ausbau - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01506

4.18 S-Bahn-Betriebs- und ÖV Gesamtkonzept, Prioritäten im S-Bahn-Ausbau - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01520

Die Stadtverwaltung kommt der Forderung nach einem Baustopp nicht nach. Der Bezirksausschuss nimmt die weiteren Überlegungen zu den Ausbaumaßnahmen des Südrings zur Kenntnis und bittet um zeitnahe Informationen dazu.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Bei Vorliegen näherer Informationen wird der Bezirksausschuss über den Sachstand informiert.

Zu Ziffer 4.19 S-Bahn-Ausbau Takt Zehn stufenweise; Ausbau Südring Nordring Außenstrecken, Terminplan und Grobfinanzierung 2017-2050 - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01500

Der Bezirksausschuss hält die Forderung nach einem 10-Minuten-Takt aufrecht.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Zum Fahrplankonzept nach Eröffnung der 2. Stammstrecke hat der MVV in Abstimmung mit dem zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr darauf hingewiesen, dass "das derzeit in der Diskussion befindliche - und oftmals von der Presse nur in Teilen richtig dargestellte - Fahrplankonzept für die 2. Stammstrecke ein sog. Startkonzept ist, welches schrittweise im Rahmen des von der Bayerischen Staatsregierung vorgesehenen Bahnausbaus in der Region München weiterentwickelt und stetig ausgebaut werden soll.

Bereits das Startkonzept bewirkt deutliche Verbesserungen beim Verkehrsangebot. Belegt wird dies unter anderem durch einen prognostizierten Mehrverkehr im öffentlichen Verkehr von rund 60.000 Fahrgästen pro Werktag bzw. rund 300 Mio. Pkw-Kilometern pro Jahr, die vermieden werden können. Wie gutachterlich nachgewiesen und so auch stets

kommuniziert, wird das mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke geplante Angebotskonzept den Verkehrsbedürfnissen im gesamten S-Bahnnetz noch besser gerecht. Das Angebotskonzept sieht neben einem ganztägigen 15-Minuten-Takt auch den Einsatz von Express- S-Bahnen auf bestimmten S-Bahnlinien - u. a. auch in Richtung Ebersberg - vor. Für die große Mehrheit der Fahrgäste bewirkt das Startkonzept z. T. deutliche Reduzierungen der Reisezeit. Insgesamt kann bereits im Startkonzept ein Reisezeitnutzen - alleine von Fahrgästen im MVV-Raum - von rund 3 Mio. Stunden pro Jahr erzielt werden.

Als betrieblich gesichert gilt, dass der derzeit erreichte Planungsstand für das Startkonzept als Mindestangebot umgesetzt werden kann. Ob darüber hinaus weitere Angebotsverbesserungen betrieblich umsetzbar sind, wird - wie bei allen anderen Infrastrukturmaßnahmen auch - zeitnah vor einer Inbetriebnahme geprüft werden. In den jeweiligen Verkehrsverträgen werden diesbezüglich entsprechende Optionen bereits mit berücksichtigt."

Zu den Ziffern

4.24 Aktuelle Kostenschätzung 2017 - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01496

4.25 Kosten-Nutzen-Untersuchung, 2. S-Bahn Stammstrecke - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01508

4.26 Kosten-Nutzen-Analyse - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01509

4.27 Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Relation (NKF) des Tieftunnels - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01510

4.28 Beteiligung der LHM an den Baukosten der 2. Stammstrecke ist zurückzunehmen - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01507

Der Bezirksausschuss weist darauf hin, dass die Antworten lediglich auf den Nutzen-Kosten-Faktor von 1.05 eingehen, nicht jedoch auf die Kosten.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Zur aktuellen Kostenschätzung (Stand November 2017) des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wird auf die Ausführungen zur Finanzierung unter Ziffer 2 verwiesen.

Zu Ziffer 4.29 Antrag auf Information zu umweltrelevanten Themen vor und während der Baustelle der 2. S-Bahn-Stammstrecke - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01502

Der Bezirksausschuss fordert, dass in der Informationsstelle in Haidhausen auch die Messwerte einsehbar sein sollen und möchte wissen, wie im Falle einer Grenzüberschreitung reagiert wird.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Die Nachfrage bei der DB Netz AG hat hierzu Folgendes ergeben:

„Wir nehmen an, der BA 5 bezieht sich auf die Immissionswerte für „Schall“ und „Erschütterung“. Es gelten für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte die Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss in Verbindung mit den gesetzlichen Regelungen. Die Immissionen werden im Zuge der Bauausführung vom Vorhabensträger überwacht und gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen. Eine Veröffentlichung der Messberichte auf unserer Homepage ist prinzipiell vorgesehen, aber noch in Abstimmung bei der Deutschen Bahn.

Im Falle einer Überschreitung von zulässigen Messwerten werden der Immissionsschutzbeauftragte und die zuständigen Genehmigungsbehörden informiert und entsprechende Gegenmaßnahmen zur Einhaltung geprüft. Über die erforderlichen Gegenmaßnahmen kann erst nach Feststellung der Ursache entschieden werden.“

Zu Ziffer 4.30 S-Bahn Stammstrecke Baustellenbetrieb 8 Fragen u.a. - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01513

Zu Frage 1

Der Bezirksausschuss bittet um Klärung des Widerspruchs in der Beantwortung, dass der Rettungsschacht 8 in Ziffer 4.30 über Max-Weber-Platz und Innere Wiener Straße angefahren wird, in der Antwort zu Ziffer 4.31 jedoch über die Rosenheimer Straße, am Gasteig und Stubenvollstraße oder Milchstraße.

Der Bezirksausschuss bittet um ergänzende Aussagen zum Baulogistikkonzept für Ostbahnhof und Haidenauplatz.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Die Wegführung über Einsteinstraße – Max-Weber-Platz – Innere Wiener Straße – Stubenvollstraße – Kellerstraße ist laut Beschreibung der Planfeststellung für Sondertransporte vorgesehen. Der allgemeine Baustellenverkehr wird laut Planfeststellung über die Rosenheimer Straße – Am Gasteig – Stubenvollstraße – Kellerstraße angedient. Die Entsorgung erfolgt über die Kellerstraße – Steinstraße – Rosenheimer Straße.

Bezüglich der Baustellenabwicklung am Ostbahnhof und Haidenauplatz wird auf die Planfeststellungsunterlage, Anlage 14 - Baulogistik und Verkehrsführung in der Bauphase, verwiesen. Diese kann im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3neu, Bereich München-Ost unter <http://2-stammstrecke.die-bahn-baut.de/> eingesehen werden.

Laut Auskunft der DB Netz AG erfolgt die detaillierte Abstimmung der verkehrsrechtlichen Genehmigungen mit der zuständigen Behörde im Zuge der Bauausführung durch die bauausführende Firma. Die Anwohnerinnen und Anwohner werden vor Beginn der Arbeiten über die anstehenden Arbeiten und das Verkehrskonzept gesondert informiert.

Zu den Fragen 2 - 4

Der Bezirksausschuss bittet um ergänzende Auskunft, ob der von 7 Uhr bis 20 Uhr stattfindende Baustellenverkehr nur werktags oder täglich stattfindet.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Die Nachfrage bei der DB Netz AG hat ergeben, dass die Tunnelvortriebsarbeiten des Rettungsstollens aus Sicherheitsgründen im Durchlaufbetrieb (d. h. ohne Unterbrechung) laufen. Die nachfolgenden Betonarbeiten und der Innenausbau mit technischer Ausrüstung finden planmäßig nur an Werktagen zwischen 7 Uhr und 20 Uhr statt.

Zu den Fragen 3 - 5

Der Bezirksausschuss bittet um Mitteilung, wie die Bevölkerung Kontakt zu dem einzusetzenden unabhängigen Immissionsschutzbeauftragten aufnehmen kann.

Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Für die Anliegen der Betroffenen ist während der Zeit der Bauausführung eine Ansprechstelle der DB Netz AG vor Ort vorgesehen. Darüber hinaus werden sollen Informationsblätter für die Anwohnerinnen und Anwohner verteilt bzw.

Informationsveranstaltungen abgehalten werden.

Zu den Fragen 6- 7 (Entschädigungen, Ersatzwohnraum)

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Regelungen für betroffene Anwohnerinnen und Anwohner, die einen Anspruch auf Schutzmaßnahmen haben. Eine pauschale Forderung nach Ersatzwohnraum ist durch den Planfeststellungsbeschluss nicht begründet.

Zu Frage 8

Der Bezirksausschuss bringt sein Erstaunen über die Aussage zum Ausdruck, dass von einer Beeinträchtigung des ÖPNV in Haidhausen nicht auszugehen ist.

Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung liegen hierzu keine weiteren Erkenntnisse vor.

Zu Ziffer 4.31 Verkehrswegekonzept für Rettungsschacht 8 - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01516

Der Bezirksausschuss fordert, zu allen „runden Tischen“, die Au-Haidhausen betreffen, eingeladen zu werden.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Die DB Netz AG hat auf Nachfrage Folgendes mitgeteilt:

„Für den Vorhabensträger ist der Planfeststellungsbeschluss rechtlich bindend. Die Öffentlichkeit wird während der Bauarbeiten laufend über die anstehenden Maßnahmen, u. a. auf der Homepage der 2. S-Bahn-Stammstrecke informiert. Sofern besondere Maßnahmen, wie der Beginn neuer Bauabschnitte, lärmintensive Arbeiten anstehen, werden die Anwohner gesondert über ausgewählte Medien, Flugblätter bzw. Informationsveranstaltungen informiert. Ebenfalls ist es geplant einen „runden Tisch“ zu etablieren, diese sollen jedoch nicht als Beratungs- oder Entscheidungsgremium fungieren.“

Zu Ziffer 4.34 Bausicherheit im Bereich Keller-, Pütrichstr., Preysingplatz, Innere Wienerstr. (2. S-Bahn Stammstrecke) - Empfehlung Nr. 14-20 / E 01495

Der Bezirksausschuss fordert eine frühzeitige und umfassende Ankündigung der nächtlichen Bauarbeiten und die Vermeidung von Arbeiten am Wochenende.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Die DB Netz AG hat auf Nachfrage Folgendes mitgeteilt:

„Vor Beginn der Bauarbeiten werden die Anwohner über die anstehenden Baumaßnahmen und die Auswirkungen durch das Kommunikationsteam der 2. Stammstrecke, in Zusammenarbeit mit den ausführenden Baufirmen informiert. Während der Bauarbeiten wird ein extra eingerichteter Bürgerbeauftragter den Anwohnern für Anliegen zur Verfügung stehen. Auch ein Emissionsschutzbeauftragter steht für Fragen zur Verfügung. Nacht- und Wochenendarbeiten finden nur bei technischer und betrieblicher Erfordernis statt.“

Weitere Fragen des Bezirksausschusses

- Wie viele Parkplätze fallen weg?
- Was passiert mit den Parkplätzen, die an den von der Baustelle betroffenen Straßen liegen? Zum Beispiel in der Kellerstraße, die mit beidseitigem Parken sicher zu schmal ist für an- und abfahrende Baufahrzeuge
- Laut Zeitungsberichten sind bald Probebohrungen am Weißenburger Platz und Ostbahnhof vorgesehen. Der Bezirksausschuss bittet um nähere Informationen.

Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Zu den Parkplätzen:

Hierzu teilte das Kreisverwaltungsreferat auf Nachfrage Folgendes mit:

„Zu den von Seiten der DB geplanten Baustelleneinrichtungsflächen in der Kellerstraße und am Orleansplatz im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben 2. S-Bahn-Stammstrecke wurden bisher von der DB mit dem KVR noch keine konkreten Gespräche aufgenommen und keine detaillierten Aussagen getroffen. Ebenso wenig wurde bisher die gesamte Thematik Baustellenbelieferung im Planfeststellungsabschnitt 3 (Haidhausen) mit uns besprochen. Es ist uns deshalb im Moment noch nicht möglich, genaue Angaben über den Entfall von Parkplätzen zu machen. Dies kann erst dann erfolgen, wenn die DB dem KVR genauere Bauablaufplanungen und ein Konzept über die Baustellenbelieferung (Ver- und Entsorgung) vorstellt. Wann dies der Fall sein wird, konnte von der DB bisher noch nicht in Erfahrung gebracht werden. Somit gilt derzeit nach wie vor noch der Planungsstand des Planfeststellungsverfahrens.“

Zu den Probebohrungen:

Im April und Mai 2018 fanden laut Mitteilung der DB Netz AG am Weißenburger Platz und in der Lothringer Straße Untersuchungen des Erdreichs und des Grundwassers statt. Diese Bohrungen dienen zur Überprüfung der Kenntnisse der Bodenbeschaffenheit und zur Beobachtung der Grundwasserstände.

Bezirksausschuss 09 Neuhausen-Nymphenburg

(Sitzung vom 20.03.2018, Schreiben vom 21.03.2018 -

Der Bezirksausschuss hat dem Beschlusssentwurf zugestimmt.

Bezirksausschuss 25 Laim

(Eilentscheidung des Vorsitzenden gemäß § 20 Abs. 1 Bezirksausschusssatzung, Schreiben vom 26.03.2018 – Anlage 3.2)

Der Bezirksausschuss 25 nimmt die o. g. Angelegenheit zur Kenntnis.

Folgende Punkte werden seitens des Bezirksausschusses moniert:

- Zuwegung der Bahnsteige
- Anzahl der Toilettenanlagen
- Anzahl der Verkaufseinheiten

Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Die DB Netz AG hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

„1. Zuwegung der Bahnsteige

Eine Zuwegung erfolgt im Endzustand im westlichen Bereich aus der bestehenden Geh- und Radwegunterführung der EÜ Wotanstraße über das neue Zugangsbauwerk West über Festtreppen und Fahrtreppen, im östlichen Bereich von der neu errichteten UVR

über das angrenzende Zugangsbauwerk Ost mittels Fest- und Fahrtreppen und der barrierefreien Anbindung je eines Aufzuges pro Bahnsteig.

2. Anzahl der geplanten Toilettenanlagen

Im Zugangsbauwerk West ist derzeit eine Toilettenanlage in Planung als Barrierefreie Kabine für Behinderte, Damen und Herren

3. Anzahl der Verkaufseinheiten

Derzeit ist eine Vermarktungseinheit vorgesehen. Diese ist im Zugangsbauwerk Ost geplant.“

Die Bezirksausschüsse 01, 05, 09 und 25 haben Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Gesundheit und Umwelt und die Stadtwerke München GmbH, MVG haben Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, dem Stadtrat und den betroffenen Bezirksausschüssen über die weiteren Entwicklungen oder über wesentliche Änderungen bei den Planungen der 2. Stammstrecke zu berichten.
2. Die Anträge
 - Nr. 14-20 / A 00127 der Stadtratsfraktion der Bürgerliche Mitte - FREIE WÄHLER/BAYERNPARTEI vom 22.07.2014
 - Nr. 14-20 / A 00720 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL und Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 27.02.2015
 - Nr. 14-20 / A 01082 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte - FREIE WÄHLER/BAYERNPARTEI vom 27.05.2015
 - Nr. 14-20 / A 01167 der Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte - FREIE WÄHLER/BAYERNPARTEI vom 07.07.2015
 - Nr. 14-20 / A 02891 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 16.02.2017
 - Nr. 14-20 / A 02940 der BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 08.03.2017
 - Nr. 14-20 / A 03117 der FDP-HUT Stadtratsfraktion vom 22.05.2017sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Die Empfehlungen
 - Nr. 08-14 / E 02164 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen - Bezirksteil Haidhausen - am 10.01.2014
 - Nr. 08-14 / E 00362 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen - Bezirksteil Haidhausen - am 05.03.2015
 - Nr. 08-14 / E 01330 der Bürgerversammlung des 09. Stadtbezirks

Neuhausen-Nymphenburg vom 17.11.2016

- Nr. 08 14 / E 01332 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 09 Neuhausen-Nymphenburg
- Nr. 14-20 / E 01499 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-30 / E 01503 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01506 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01497 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01498 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01511 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01520 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01500 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01505 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01518 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01519 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01517 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01496 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01508 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01509 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01510 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01507 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01502 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01513 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01516 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01493 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr. 14-20 / E 01491 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen am 18.05.2017
- Nr.14-20 / E 01495 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05

Au-Haidhausen am 18.05.2017

- Nr.14-20 / E 01512 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05

Au-Haidhausen am 18.05.2017

- Nr. 14-20 / E 01494 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05

Au-Haidhausen am 18.05.2017

- Nr. 14-20 / E 01504 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05

Au-Haidhausen am 18.05.2017

- Nr. 14-20 / E 01514 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05

Au-Haidhausen am 18.05.2017

sind damit gemäß Art .18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(l) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums Stadtratsprotokolle (SP)

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

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

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 01, 05, 09, 25
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An das Kulturreferat
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

17. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/1

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3