

Telefon: 233 - 21112
Telefax: 233 - 98921112

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/11-1
PLAN II/12

**Anbindung des Flughafens München über die S8
Trasse im Münchner Nordosten
Sachstandsbericht**

a) Gütertrasse entlang Autobahnring im Osten prüfen

Antrag Nr. 14-20 / A 00175 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL
vom 12.08.2014

b) Die fetten Jahre sind vorbei V

**Viergleisiger Ausbau S8 Daglfing – Johanneskirchen: Aktualisierung der Zahlen und
Kostenvergleich Tunnel/Landschaftsbrücken**

Antrag Nr. 14-20 / A 01631 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL
vom 11.12.2015

**c) Anforderung von Informationen zum 4-gleisigen Schienenausbau einschließlich
barrierefreien Ausbau der S-Bahnhöfe Daglfing bis Johanneskirchen**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02142 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 13 – Bogenhausen
vom 08.03.2016

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 05474

Anlage:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 00175 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL
2. Antrag Nr. 14-20 / A 01631 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL
3. Antrag Nr. 14-20 / B 02142 des Bezirksausschusses 13 – Bogenhausen
4. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.06.2016 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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.

In der letzten Befassung des Stadtrates mit der Flughafenanbindung über die S8 Trasse vom 02.05.2013 (Sitzungsvorlagen-Nr 08-14 / V 10857) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung damit beauftragt, zusammen mit der Stadtkämmerei und den sonstigen fachlich betroffenen Referaten, Verhandlungen zum viergleisigen Ausbau der S8 Trasse im Bereich Daglfing-Johanneskirchen in Tunnellage zu führen. Mit dieser Be-

schlussvorlage soll ein Rückblick auf die bisherige Entwicklung gegeben, der aktuelle Sachstand und seine Wechselwirkungen zur geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten dargestellt und das beabsichtigte weitere Vorgehen vorgestellt werden.

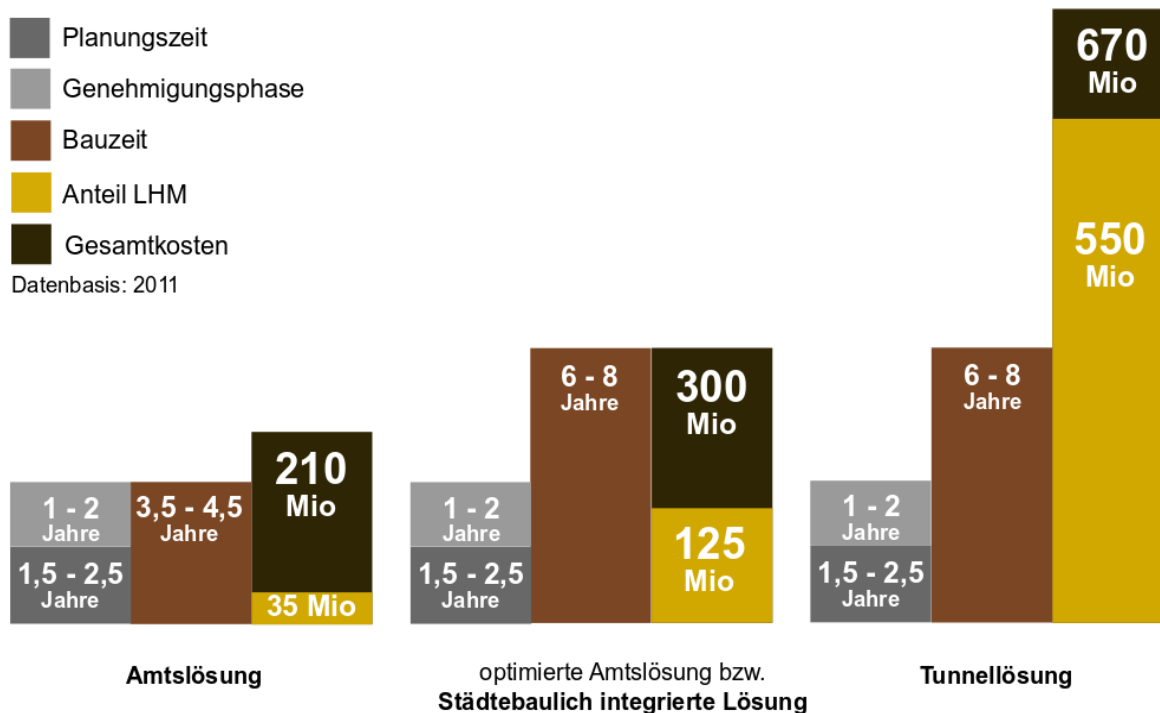
1. Machbarkeitsstudie

Nachdem die Schienenanbindung des Flughafens München über die S-Bahnlinien S1 und S8 in Bezug auf Reisezeit und Reisekomfort einem nationalen sowie internationalen Vergleich nicht standhält und eine schnelle Verbindung mit der Magnetschwebebahn nicht mehr zur Diskussion stand, wurde vom Freistaat Bayern im November 2008 eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die Möglichkeiten einer verbesserten Flughafenanbindung aufzeigen sollte. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Flughafenanbindung wurden zusätzlich halber regionale Personenverkehrstrassen untersucht, die in den Aufgabenbereich des Freistaats fallen. Der Güterverkehr, für den der Bund zuständig ist, spielte deshalb damals, im Gegensatz zu heute, wo die Bahn den viergleisigen Ausbau vorantreibt, keine wesentliche Rolle. Zwar wurde der Güterverkehr bei der Betrachtung der Zugzahlen mitbetrachtet, er war aber für das Ergebnis nicht ausschlaggebend.

Das Ergebnis wurde am 23.11.2009 vom Freistaat vorgestellt. Von den Gutachtern wurde empfohlen, den sogenannten Gesamtplanfall 5 (GPF 5) weiter zu verfolgen. Der Hauptbestandteil des GPF 5 in der Verbindung zwischen München Zentrum und dem Flughafen ist der 4-gleisige Ausbau des Streckenabschnittes Daglfing – Johanneskirchen. Dem GPF 5 wurde im Gutachten eine oberirdische, freie Strecke zugrunde gelegt.

Nach der Bekanntgabe vom 16.12.2009 in der Vollversammlung (Sitzungsvorlage 08-14 / V 03421) beschloss der Stadtrat in der Sitzung vom 24.03.2010 (VV, Sitzungsvorlage 08-14 / V 03945), dass für den favorisierten GPF 5 nur eine Tunnellösung in Betracht kommt und beauftragte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit einer vertiefenden Nachuntersuchung zum Ostkorridor sowie zu einer Tunnellösung auf der ganzen Streckenlänge bzw. in Teilbereichen. Die Landeshauptstadt München erklärte sich bereit, sich an den Kosten der vertiefenden Untersuchung mit 50% (maximal 75.000 € zzgl. USt.) zu beteiligen. Die Ergebnisse der Zusatzuntersuchung wurden dem Stadtrat mit Beschluss der Vollversammlung vom 29.02.2012 (Sitzungsvorlagen-Nr 08-14/V 08238) vorgestellt, der sich weiterhin für die Tunnellösung ausgesprochen hat. Zudem wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, zusammen mit der Stadtkämmerei und den sonst fachlich tangierten Referaten in einem weiteren Schritt Gespräche mit Bund, Bahn, Freistaat und der Flughafen München GmbH zum weiteren Vorgehen und zu den Inhalten einer entsprechenden Planungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Tunnellösung zu führen.

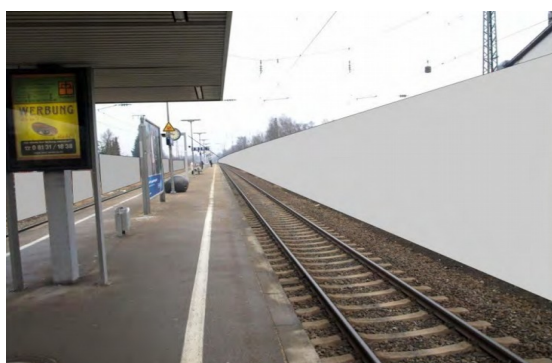
Die vertiefende Nachuntersuchung führte im Ergebnis zu insgesamt sechs verschiedenen Trassenausbauszenarien einer Streckenführung im Münchner Nordosten zwischen Daglfing und Johanneskirchen, nämlich die "Amtslösung", eine Tunnellösung mit verschiedenen Szenarien einer Tieferlegung sowie eine "optimierte Amtslösung" ("Städtebaulich integrierte Lösung") mit jeweils unterschiedlichen Bauzeiten bzw. Gesamtkosten, vgl. nachfolgend bzw. bei 2.4.



2. Untersuchte Trassenausbauszenarien

2.1 Amtslösung

Die Amtslösung verläuft rein oberirdisch und verfügt über höhenfreie Kreuzungen (Straßenunterführungen) im Bereich der Johanneskirchner Straße, der Engelschalkinger Straße und der Daglfinger Straße. Der Schallschutz ist in Form von Lärmschutzwänden in einer Höhe von 2 m für den S-Bahn- und 4 m für den Güterverkehr entlang der Strecke vorgesehen. Die S-Bahn-Haltestellen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen verfügen über einen barrierefreien Ausbau.



Grafiken: Zusatzuntersuchung „Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ von 2011.

In einer ersten Kostenschätzung im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden von den Gutachtern die Kosten auf ca. 210 Millionen Euro (Stand 2011) geschätzt, davon wird die Landeshauptstadt München nach damaliger Einschätzung einen Anteil von rund 35 Millionen Euro tragen müssen, die auf Zusatzwünschen der Landeshauptstadt München, wie z.B. neuen Querungen, Aufweitungen von Regelquerschnitten an kreuzenden Straßen oder Vorwegmaßnahmen für die U4 beruhen.

Die Amtslösung entspricht nach Auffassung des Freistaates Bayern und der DB Netz AG (DB) allen formalen und gesetzlichen Anforderungen und ist die Lösung mit den geringsten Kosten. Außerdem ist nach Aussage der Regierung von Oberbayern von März 2015 kein Raumordnungsverfahren erforderlich, da aus landesplanerischer Sicht der geplante viergleisige Ausbau Daglfing – Johanneskirchen auf einer bestehenden Trasse nicht als erheblich überörtlich raumbedeutsam einzustufen ist.

Bei dieser Lösung ist mit einer Bauzeit von dreieinhalb bis viereinhalb Jahren zu rechnen.

2.2. Tunnellösung

Bei der Tunnellösung wurden verschiedene Szenarien untersucht: Einerseits eine Trassenführung komplett im Tunnel und andererseits Szenarien, bei denen Teilabschnitte im Tunnel sowie oberirdisch bzw. in Troglösungen geführt werden sollen. Diese Teiltunnellösungen führen jedoch zu nur relativ geringen finanziellen Einsparungen, einer energetisch ungünstigen Streckenführung und technisch aufwändigen Baumaßnahmen.



In der (durchgängigen) Tunnellösung werden die zukünftigen vier Gleise sowie die Stationen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen in einem rd. drei km langen Tunnel geführt. Sie stellt die aus städtebaulicher und landschaftsplanerischer Sicht eindeutig beste Lösung dar. Allerdings wäre sie insgesamt die teuerste Lösung. Zum Stand 2011 wurden die Investitionskosten auf rund 670 Mio. Euro geschätzt und der zu erwartende Mitfinanzierungsanteil der Landeshauptstadt München auf ca. 490 - 550 Mio. Euro inklusive Ablösekosten (kapitalisierte Unterhaltsleistungen) für die Übernahme der anteiligen Betriebskostenübernahme des Tunnelbauwerks durch die DB, die den Kostenbeitrag des Bundes durch Verrechnung bei der Tunnellösung senken (vgl. Säulengrafik auf S. 3), be-

ziffert. Bei dieser Lösung ist mit einer Bauzeit von sechs bis acht Jahren zu rechnen.

2.3. Städtebaulich integrierte Lösung

Dieser Lösungsansatz basiert auf der Amtslösung, ist jedoch städtebaulich integrierter und landschaftsverträglicher eingebunden. Die Einbindung soll durch Grünverbindungen (Grünbrücken) und eine Gestaltung der Lärmschutzanlagen durch Geländemodellierung (Lärmschutzwall), durch eine städtebauliche Einbindung in Form von Lärmschutzbebauungen, durch die barrierefreie Überführung des Fuß-/Radverkehrs sowie durch eine Unterführung des motorisierten Verkehrs erreicht werden. Der Schienenverkehr liegt auf dem mittlerem Level.

In einer ersten Kostenschätzung im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden von den Gutachtern die Kosten auf ca. 300 Mio. Euro (Stand 2011) geschätzt, davon müsste nach damaliger Einschätzung die Landeshauptstadt München (Stadt) einen Anteil von rund 125 Millionen Euro tragen. Bauwerksbedingte Ablösekosten wurden hierfür noch nicht ermittelt.

Für diese Lösung wird ebenfalls eine Bauzeit von sechs bis acht Jahren angesetzt.



Grafik: Zusatzuntersuchung „Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ von 2011.

2.4 Hinweise zu den Trassenausbauszenarien

Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich bei den vorgenannten Kosten der jeweiligen Trassenausbauszenarien um „geschätzte Investitionskosten“ auf Basis der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2011 handelt. Erfahrungsgemäß werden sich im Zuge der Vertiefung der Planungen Änderungen ergeben. Dazu kommen die üblichen Kostensteigerungen, so erhöhte sich der Baupreisindex für Tiefbau zwischen 2005 und 2015 im Durchschnitt um 2,84 % jährlich. Allein aufgrund der Steigung des Baupreisindex ist daher mit einem Baukostenanteil für die Landeshauptstadt München von 800 Millionen € zu rechnen. Außerdem werden zusätzliche Kosten erwartet, weil es seit der Machbarkeitsstu-

die neue Richtlinien für Tunnelbauwerke mit erhöhten Auflagen u.a. zum Brandschutz zu beachten gibt. Die entsprechenden Kostensteigerungen gelten auch für die anteilige Betriebskostenübernahme (vgl. Nr. 2.2) aber natürlich auch für die städtebaulich integrierte und die Amtslösung, so dass auch dort von einer Erhöhung des Baukostenanteils der Landeshauptstadt München auf insgesamt 180 Mio € (städtebaulich integrierte Lösung) bzw. 50 Mio € auszugehen ist.

	Amtslösung	Städtebaulich integrierte Lösung	Tunnellösung
Kosten inkl.mögl. Steigerung Baukostenindex /Anteil LHM	305 Mio / 50 Mio	435 Mio / 180 Mio	970 Mio / 800 Mio
Kosten Stand 2011/ Anteil LHM	210 Mio / 35 Mio	300 Mio / 125 Mio	670 Mio / 550 Mio
Planungszeit in Jahren	1,5 - 2,5	1,5 - 2,5	1,5 - 2,5
Genehmigungsphase in Jahren	1 - 2	1 - 2	1 - 2
Bauzeit in Jahren	3,5 - 4,5	6 - 8	6 - 8
Vor- / Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> + bereits in aktiver Planung + kürzeste Bauzeit + geringster Kostenanteil für LHM - weniger Wohnungen - Barrierewirkung - bis zu 4 Meter hohe Lärmschutzwände - ungünstigste städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit - schlechtester Lärmschutz 	<ul style="list-style-type: none"> + abgemilderte Barrierewirkung + kostengünstiger als Tunnel - längere Bauzeit - anteilige Betriebskosten für Infrastruktur (Grünbrücken etc.) - eingeschränkte städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit - Ggf. Probleme mit privaten Grundstücksbesitzern 	<ul style="list-style-type: none"> + bester Lärmschutz + keine Barrierewirkung + beste städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit + mehr Wohnungen - teuerste Variante - anteilige Betriebskosten Tunnelbauwerk - längere Bauzeit

PLAN-HA 11-1

3. Haltung der Stadt

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 02.05.2013 (Sitzungsvorlagen-Nr 08-14/V 10857) wurde dem Stadtrat über Gespräche mit dem Freistaat Bayern und anderen Beteiligten zum weiteren Vorgehen beim viergleisigen Ausbau der Flughafenanbindung auf der S8 zwischen Daglfing und Johanneskirchen in Tunnelführung berichtet. Dabei bekräftigte der Stadtrat erneut, dass insbesondere aus städtebaulichen Gründen nur eine Tunnelführung der Ausbau-Bahnstrecke S8 im Bereich Daglfing – Johanneskirchen in Betracht kommt. Insbesondere wurde auch ausdrücklich festgehalten, die einvernehmlich festzustellenden Mehrkosten für die Realisierung der Tunnellösung gegenüber einer allen gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Amtslösung sowie die weiteren Planungskosten in einem noch zu verhandelnden Umfang zu tragen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde daher weiter beauftragt, zusammen mit der Stadtkämmerei und den sonstigen, fachlich tangierten Referaten Gespräche und Verhandlungen mit den Beteiligten Bund Bahn und Freistaat zum weiteren Vorgehen für den viergleisigen Ausbau in Tunnelführung im Bereich Daglfing - Johanneskirchen zu führen.

4. Gespräch mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Am 23.06.2014 fand in Berlin ein Gespräch mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zum viergleisiger Ausbau der Flughafenanbindung auf der S8-Trasse statt. Das BMVI stellte die Ausbaupläne für den Bahnknoten München vor und wies darauf hin, dass der Bund von einem oberirdischen Ausbau der Strecke (sog. "Amtslösung") ausgeht und diesen auch für genehmigungsfähig erachtet.

Eine Tieferlegung sei ein expliziter Sonderwunsch an die Vorhabenträgerin DB, für den die Landeshauptstadt München die Mehrkosten gegenüber der Amtslösung aus eigenen Mitteln bezahlen müsste. Bei der Tunnellösung müsse zur Ermittlung der Kosten der Amtslösung eine Fiktivplanung für die nicht realisierte Lösung erstellt werden. Die Finanzierung der „Amtslösung“ würde gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) in Höhe der zuwendungsfähigen Kosten durch den Bund übernommen werden. Sofern die „Tunnellösung“ zur Ausführung gelangen sollte, würde der Bund einen Festbetrag auf der Grundlage des Fiktiventwurfs übernehmen, das Risiko der Kostensteigerung läge somit bei der Landeshauptstadt München. Das BMVI schlug vor, dass sich die Stadt mit ihrem Planungsvorstellungen an die DB wenden sollte, um die gewünschte Planung in Auftrag zu geben. Vorgeschlagen wurde weiter eine bilaterale Finanzierungsvereinbarung mit der DB über die Planungskosten und über den Festbetrag des Bundes hinausgehende Kosten abzuschließen.

5. Gespräche mit der Deutschen Bahn

5.1 Erstes Gespräch

Bei einem im Januar 2015 geführten Gespräch vertrat die DB die bereits durch das Gespräch mit dem BMVI bekannte Position, wonach der oberirdische Ausbau als Grundlage der Planung zu Grunde zu legen ist, da der oberirdische Ausbau vom Bund als Grundlage in die sog. Verpflichtungsermächtigung der DB aufgenommen wurde. Die DB berichtete, dass auf dieser Basis mit der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 entsprechend HOAI) begonnen werde, woraus sich dann ein Festbetrag des Bundes für eine Tunnellösung ergebe. Eine Tunnellösung müsse von der Landeshauptstadt München zusätzlich bzw. getrennt hiervon beauftragt werden. Hierzu wäre in einer gesonderten Finanzierungsvereinbarung zwischen DB und Landeshauptstadt München die Zusicherung der Kostenübernahme anfallender Mehrkosten (zwischen oberirdischem bzw. Tunnel-Ausbau) durch die Landeshauptstadt München zu erklären.

Die Stadt vertrat im Gegensatz hierzu die Meinung, dass im Rahmen der im Planfeststellungsverfahren gesetzlich erforderlichen Alternativenprüfung bereits für eine ausreichende Projektrechtfertigung von der DB sowohl der oberirdische Ausbau mit Lärmschutz (Amtslösung) als auch die Tunnellösung jeweils bis zur Vorplanungsreife ausgearbeitet werden müsse.

5.2 Zweites Gespräch

In einem darauf folgenden Gespräch im März 2015 teilte die DB mit, dass vom Bund eine ebenerdige Trassenausbaulösung und somit die Planung der wirtschaftlichsten Lösung gefordert werde und die DB mit der entsprechenden Planung beauftragt wurde. Alternative Lösungen für eine Tieflage seien aus Sicht des Bundes nicht erforderlich. Die DB

schlug vor, im Auftrag und auf Kosten der Stadt eine alternative (Tunnel) Planung durchzuführen. Voraussetzung hierfür seien entsprechende wechselseitige Absichtserklärungen in Forme eines Memorandum of Understanding (MoU), bei dem die Eckpunkte einer noch abzuschließenden Vereinbarung festgelegt werden.

5.3 Drittes Gespräch

Nach Prüfung des Entwurfs des MoU teilte die Stadt der DB in einer weiteren Besprechung im Juni 2015 mit, dass das MoU in seiner derzeitigen Form nicht unterzeichnet werden könne, da die vorgeschlagenen Regelungen als zu weit gehend und die finanziellen Verpflichtungen – auch bezogen auf eine tatsächliche Umsetzung der Tunnellösung – bereits zu bindend betrachtet wurden. Die DB teilte daraufhin mit, dass derzeit die Verkehrliche Aufgabenstellung erstellt und im nächsten Schritt die Betriebliche Aufgabenstellung für die „Amtslösung“ erarbeitet werde.

Demgegenüber hat die Stadt hinsichtlich der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) im Münchner Nordosten auf die Erfordernisse der verkehrlichen Anbindung verwiesen und erläutert, dass die Kreuzung einer oberirdisch verlaufenden Bahnstrecke mittels Unterführung der Straßen aufgrund der lokalen Gegebenheiten schwierig sei und auch Brückenbauwerke nur äußerst schwer umsetzbar wären. Um weitere Details hierzu zu besprechen, wurde eine Besprechung auf Arbeitsebene vereinbart.

5.4 Gespräch auf Arbeitsebene

Ein erstes Gespräch mit der DB auf Arbeitsebene fand Ende Juli 2015 statt. Neben Details zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten wurde besprochen, dass der Tunnel im Rahmen der zu erstellenden Vorplanung möglichst in seiner größten Ausdehnung untersucht werden solle. Hierzu wurde u. a. auf die aktualisierten Brandschutzauflagen hingewiesen, wonach es zwingend ist, Güter- und S-Bahn-Verkehr im Normalbetrieb zu trennen. Eine Überleitmöglichkeit, auch im Hinblick auf den möglichen S-Bahn-Betrieb auf dem DB-Güterordnung, sollte jeweils vor der Einfahrt in den Tunnel gewährleistet bleiben.

5.5 Aktueller Sachstand der Vorarbeiten bei der DB

Bei weiteren Gesprächen auf Arbeitsebene, zuletzt am 20.04.2016 informierte die DB, dass aktuell das Vergabeverfahren zur Grundlagenermittlung abgeschlossen worden und ein Ingenieurbüro ausgewählt worden ist, um die Betriebliche Aufgabenstellung (gehört zur Grundlagenermittlung, Leistungsphase 1 der HOAI) für die ebenerdige Amtslösung zu erarbeiten. Schwerpunkt der Betrieblichen Aufgabenstellung/ Grundlagenermittlung ist das Schaffen einer Basis für den nächsten Planungsschritt, der Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI), die anschließend – nachdem die Ergebnisse der Grundlagenermittlung Ende 2016 vorliegen sollen – Anfang 2017 begonnen werden soll. Wenn zu diesem Zeitpunkt auch die Betriebliche Aufgabenstellung für die Tunnellösung vorliegt, kann ohne Zeitverlust auch mit der Vorplanung für die Tunnellösung fortgesetzt werden.

Seitens der Bahn wurde erläutert, dass sie den Auftrag jedenfalls bis Mitte Juni ohne Nachverhandlungen und ohne zeitliche Verzögerung erweitern könne, so dass zusätzlich die Betriebliche Aufgabenstellung auch für die Tunnellösung ermittelt würde, sofern die Landeshauptstadt München eine finanzielle Beteiligung zusichere. Bei einer späteren Entscheidung für die Beauftragung auch der Tunnellösung müsse wohl nachverhandelt und ggf. ein höherer Preis gezahlt werden. Außerdem bestünde die Gefahr, dass sich der Zeit-

plan für die Untersuchung der zwei Trassenausbauszenarien verzögert oder auseinanderentwickelt, da die Untersuchung für die Amtslösung bereits läuft. Je größer diese Verzögerung würde, desto geringer würden auch die Synergieeffekte der eigentlich parallel geplanten betrieblichen Aufgabenstellung, was im ungünstigsten Fall zu weiteren Kostensteigerungen führen könnte.

Neben den ermittelten Grundlagen zur Tunnellösung läge als Nebeneffekt auch ein grober Kostenrahmen vor, der allerdings nicht den Schwerpunkt der Untersuchung darstellt.

Schließlich wären die Zahlen (wie unter 2.4 erwähnt) deutlich aktueller als die der Machbarkeitsstudie von 2011.

Dieses Vorgehen erscheint besonders vorteilhaft, um mit der selben Datenbasis und Methodik ein vergleichbares Ergebnis zu erzielen und die Kostendifferenz zwischen Amtslösung und Tunnellösung abschätzen zu können. Es ergeben sich sowohl inhaltlich als auch finanziell deutliche Synergieeffekte. Die Kosten dieser um die Tunnellösung erweiterten Betrieblichen Aufgabenstellung würden voraussichtlich unter 100.000 € liegen.

6. Abhängigkeiten zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) „Münchner Nordosten“ (circa 600 ha) wird aktuell ein integriertes Strukturkonzept erarbeitet, das die Entwicklungsziele für den Raum definiert. Entsprechend der aktuellen Beschlusslage (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 27.11.2013, Sitzungsvorlage - Nr. 08-14/ V 13044 „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß §§ 165 ff. BauGB für den Bereich Nordosten“) ist die Tieferlegung der S 8 (mit 4-gleisigem-Ausbau) eine wesentliche planerische Grundvoraussetzung. Durch die Tieferlegung der S8-Trasse eröffnet sich im Gebiet die einmalige Gelegenheit, die grundlegende stadträumliche Ausgangssituation nachhaltig zu verbessern. So entstehen zusätzliche Flächen, die im Rahmen einer Weiterentwicklung der Stadt städtebaulich wie landschaftsplanerisch genutzt werden können. Damit kann die Stadt an dieser Stelle strukturiert weiterentwickelt und weitergebaut werden. Auch die Bestandsquartiere westlich der Trasse profitieren deutlich von der Tieferlegung: Für sie wird die Immissionsproblematik beseitigt und so eine völlig neue Wohnraumqualität geschaffen.

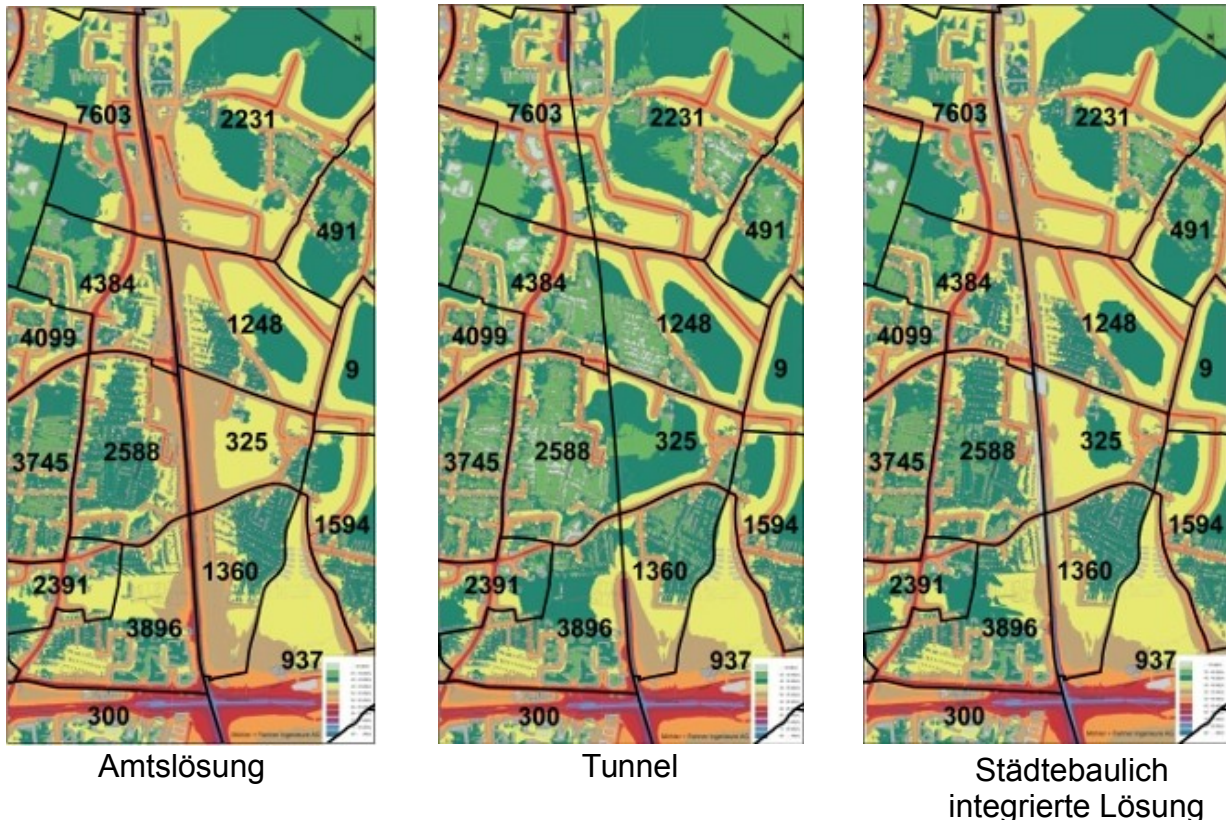
Die mit der Erstellung eines integrierten Strukturkonzepts für den Münchner Nordosten beauftragten Planungsteams haben seit Sommer 2014 auf Grundlage dieser geltenden Beschlusslage u.a. mehrere Varianten entwickelt, die dem Stadtrat demnächst in einer gesonderten Beschlussvorlage vorgestellt werden sollen. Diese Varianten sehen auf Grundlage einer Tieferlegung der S8 Einwohnerpotentiale vor, die deutlich über die Möglichkeiten des aktuellen Flächennutzungsplans hinaus gehen.

6.1 Auswirkungen der Amtslösung/städtebaulich integrierten Lösung auf die Planungen im Münchner Nordosten

Im Gegensatz zur Tunnellösung wären bei einer oberirdischen Trassenführung städtebauliche Auswirkungen auf die zu beplanenden Flächen in unmittelbarer Nähe zur S8-Trasse zu erwarten. Insbesondere die in den Varianten in S-Bahnnähe vorgesehenen neuen Siedlungsflächen und Zentren müssten auf deren Umfang und Lage hin überprüft werden.

Dies steht u.a. in einem engen Zusammenhang mit Fragen des Immissionsschutzes. Den nachfolgenden Abbildungen kann entnommen werden, wie sich die Belastungssituationen

des Schalls im Vergleich Amtslösung, Tunnel und städtebaulich integrierte Lösung (von links nach rechts) darstellen. Dies ist überlagert mit den gesamten Einwohnerzahlen der angrenzenden Stadtviertel. Daraus ist ersichtlich, wie stark die trassenbegleitenden Bestandsquartiere belastet sind und wie sich deren Situation durch den Um- und Ausbau der S 8 verändert.



(Zeitraum jeweils nachts (22:00-06:00 Uhr), Aufpunkthöhe $h = 4\text{m}$)

Kartengrundlage: Gutachten zu, Ausbau der S8 München Ost Beurteilungspegel, München im Jahr 2011, Einwohner auf Stadtviertelebene (Stand: 2014)

Bei den oben dargestellten Karten ist zu berücksichtigen, dass die Einwohnerzahlen die Gesamtheit der in den Stadtvierteln lebenden Personen (Stand 2014) abbildet und nicht detailliert die Anzahl der durch den Lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger. Um detailliertere Aussagen machen zu können, wären hier vertiefende Untersuchungen erforderlich.

Für neu entstehende Siedlungsbereiche lässt sich aus diesen Karten u.a. erkennen, wie groß der Anteil an potenziellen Entwicklungsflächen ist, bei denen durch entsprechende Maßnahmen, u. a. des aktiven und passiven Lärmschutzes, reagiert werden müsste. Zudem wären vertiefte Betrachtungen in Bezug auf Erschütterungen, die durch die Verstärkung des Güterverkehrs zu erwarten sind, erforderlich. Die Bahn ist hierbei nur für hinreichend konkrete Planungen zu aktiven Maßnahmen verpflichtet, was bedeutet, dass von deren Seite ggf. ausschließlich günstigere Lösungen des passiven Lärmschutzes getragen werden. Neben den Siedlungsflächen sind auch die Freiflächen von der Lärmbelastung betroffen. Für diese ist der Immissionsschutz durch technische Möglichkeiten aber

stark eingeschränkt, so dass eine befriedigende Aufenthaltsqualität ohne die Tunnellösung nicht sichergestellt ist.

Im weiteren Verfahren wäre darüber hinaus zu klären, inwieweit die von der Bahn vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, in Form von Lärmschutzwänden oder, in der städtebaulich integrierten Lösung, ein Abrücken vorgesehener Baufelder von der S8-Trasse erfordern und ob dadurch und durch die erforderlichen Rampenbauwerke für Über- oder Unterführungen Flächeneinbußen entstehen. Nach einer überschlägigen Betrachtung führt der Tunnel östlich der Bahntrasse zu einem zusätzlichen Flächengewinn von circa 45.000 qm, was einem Gewinn von etwa 500 bis 1.000 Wohneinheiten entspricht. Hierbei ist noch nicht berücksichtigt, dass auch auf dem geplanten Tunnel selbst Grün- und Freiflächen in einem Umfang von circa sechs bis neun Hektar entstehenden, die zu Flächengewinnen an anderer Stelle führen könnten und auch die Chance bieten, größere Teile des bestehenden Landschaftsraums zu erhalten, da die Bedarfe durch Freiflächen auf dem Tunnel zum Teil abgedeckt werden können.

Die Landschaftsbrücken der städtebaulich integrierten Lösung bieten flächenmäßig kein vergleichbares Potenzial wie die Tunnellösung, ermöglichen es jedoch zumindest die für die Bestandsquartiere so bedeutenden und auch in der weiteren Planung aufzugreifenden Grün- und Freiflächenverbindungen aus dem kompakten Siedlungskörper heraus aufzugreifen und fortzusetzen. Jedoch steht man sowohl bei der städtebaulich integrierten Lösung wie auch bei der Amtslösung vor der Herausforderung, dass die erforderlichen Querungsbauwerke in die Neuentwicklungen östlich der S-Bahn durch entsprechende Konzepte angemessen integriert werden müssen, die Einbettung in die Bestandsquartiere westlich jedoch über Tunnel oder Brückenbauwerke mit den entsprechend erforderlichen Rampenbauwerken eine große Herausforderung wird, bei der mit entsprechenden Einwänden aus der Öffentlichkeit zu rechnen ist.

Die obigen Ausführungen lassen erkennen, dass bei einer Änderung der Beschlusslage zum viergleisigen Ausbau in Tunnelbauweise die Planungen für den Münchner Nordosten grundlegend überprüft und überarbeitet werden müssten. Dies würde den Planungsprozess sowie die Schaffung von Baurecht für dringend benötigten Wohnraum in bedeutenden Umfang erheblich verzögern.

6.2 Akzeptanz in der Öffentlichkeit

Auf Grundlage der Varianten zur künftigen Entwicklung soll nach Freigabe durch den Stadtrat die weitere Beteiligung der Öffentlichkeit (Variantendiskussion) durchgeführt werden. Bereits seit dem Sommer 2014 läuft zur geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit und der Nachbargemeinden. Im Rahmen dieser von Bürgerinnen und Bürgern sehr gut angenommenen Beteiligungsformaten konnte ein hoher Grad an Vertrauen und Offenheit gegenüber den Planungen aufgebaut werden. Die Untertunnelung der S 8 stellte in diesem Rahmen stets eine tragende Säule dar. Die weitere öffentliche Diskussion der Varianten für den Münchner Nordosten wird daher auch maßgeblich davon abhängen. So wurde im Rahmen der bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung die Tieferlegung der S8 gemäß der geltenden Beschlussvorlage vorausgesetzt und von den Bürgerinnen und Bürgern regelmäßig als Bedingung für eine Entwicklung des Gebiets formuliert. Selbst temporäre Kreuzungs-

bauwerke wurden kritisch gesehen.

Vor dem Hintergrund der heterogenen Eigentumsstruktur im Gebiet ist eine Vertrauensbasis und ein konstruktiver Austausch zu der weiteren Entwicklung von elementarer Bedeutung, um die künftige Entwicklung des Gebiets auf eine breite Basis zu stellen.

7. Weiteres Vorgehen

Um die vorbeschriebenen Vorteile

- Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner,
- eine höhere Bebauungsdichte im städtebaulichen Entwicklungsgebiet Münchner-Nordosten,
- mehr Freiflächen und Erholungswert,
- bessere Querungsmöglichkeiten der Trasse,
- effiziente Nutzung von Synergieeffekten, Vermeidung von Zusatzkosten durch Um- und Neuplanung

zu nutzen, sowie eine erhebliche Verzögerung bei der Schaffung von Baurecht zu vermeiden, wird im Sinne der bisherigen Stadtratsbeschlüsse empfohlen, die 2015 mit der DB begonnenen Verhandlungen zur Umsetzung der Tunnellösung für die Flughafenanbindung auf der S8 Trasse weiter zu führen.

In einem ersten Schritt soll, um preisliche Nachverhandlungen und zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, bis zum Stichtag 15.06.2016 eine Vereinbarung mit der DB abgeschlossen werden, nach der sich die Landeshauptstadt München mit bis zu 100.000 € an der von der DB ausgeschriebenen Betrieblichen Aufgabenstellung als Teil der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1 HOAI), erweitert um die Tunnellösung, beteiligt. Das stellt sicher, dass auch für die Tunnellösung die Betriebliche Aufgabenstellung bis Ende 2016 erarbeitet wird, um eine Grundlage zu haben, im Rahmen der sich anschließenden Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) auf jeden Fall den Tunnel mitbetrachten zu können. So werden in gemeinsamer Bearbeitung mit der Amtslösung Synergieeffekte genutzt und zeitliche Verzögerungen vermieden. Durch die Beteiligung an der Grundlagenermittlung wird schließlich gegenüber der Bahn ein Festhalten an der Tunnellösung bekräftigt.

Dieser so beschlossene Einstieg in die Planung der Tunnellösung hätte aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung den Vorteil, dass neben dem Einstieg in die konkrete Planung auch mit verhältnismäßig geringem finanziellen Aufwand innerhalb relativ kurzer Zeit eine neue grobe Kostenschätzung erstellt würde. Zwar stellt die sich aus der Betrieblichen Aufgabenstellung ergebende Kostenberechnung, wie bereits dargestellt, nur eine grobe Schätzung dar, sie ist aber wesentlich aktueller als die Kostenangaben von 2011. Belastbarere Zahlen wird dann erst die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) ergeben, die Anfang 2017 beginnen soll.

Die Vorplanung würde aber erst in Auftrag gegeben werden, nachdem dem Stadtrat voraussichtlich Anfang 2017 in einer Beschlussvorlage zum einen über die Ergebnisse der Leistungsphase 1 berichtet worden ist und er zum anderen die Finanzierung von Leistungsphase 2 beschlossen hat.

8. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

8.1 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

Für die unter 5.5 dargestellten Untersuchungen müssen folgende investiven Sachmittel veranschlagt werden:

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungs-schemas)		100.000 € 2016	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)		100.000 € 2016	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

8.2 Nutzen

Der Nutzen, der nicht durch Kennzahlen beziffert werden kann ergibt sich aus Ziffer 5.5 des Sachvortrags.

8.3 Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden: Die Investition ist sachlich unabweisbar, um der kommunalen Aufgabe der städtischen Planungshoheit nachzukommen. Die DB kann die Ausweitung der Grundlagenermittlung auf die Tunnellösung vertraglich nur bis zum 15.06.2016 in Auftrag geben. Erarbeitung der Betrieblichen Aufgabenstellung für die Amtslösung soll im Herbst 2016 abgeschlossen sein. Ein sofortiges Handeln ist notwendig, um die Kostendifferenz zwischen Amtslösung und Tunnellösung abschätzen zu können. Ein Zuwarten würde zu deutlichen Mehrkosten durch die unter 5.5 genannten wegfallenden Synergieeffekte für die Landeshauptstadt München führen.

Aufnahme in den Nachtragshaushaltsplan 2016: Die zusätzlich benötigten Mittel werden genehmigt und in den Nachtragshaushaltsplan 2016 aufgenommen.

Dadurch, dass die Deutsche Bahn Auftraggeberin ist, und sich die Landeshauptstadt München lediglich finanziell beteiligt, um die Nutzungsrechte zu erwerben, vergibt die Landeshauptstadt München keinen Auftrag im vergaberechtlichen Sinn und unterliegt daher keinen verfahrenstechnischen Sachzwängen.

9. Anträge

a) Gütertrasse entlang Autobahnring im Osten prüfen

Antrag Nr. 14-20 / A 00175 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL vom 12.08.2014

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL fordert in ihrem Antrag vom 12.08.2014 (Anlage 1) eine Überprüfung der Führung des Eisenbahn-Güterverkehrs, der nicht das Zentrum oder den Süden Münchens zum Ziel hat, im Osten entlang des Autobahnring und weiter über den Nordring zum Rangierbahnhof München Nord. Mit Schreiben im 3. Quartal 2014 und im 2. Quartal 2015 wurde um Fristverlängerung zur Bearbeitung des Antrags gebeten, die letztmalig mit Terminverlängerung vom 09.12.2015 bis zum Ende des ersten Halbjahres gewährt wurde.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag Nr. 14-20 / A 00175 wie folgt Stellung:

Die Vollversammlung der Landeshauptstadt München hat sich mit dem Beschluss "Er-tüchtigung des Bahnknotens München: Schienenanbindung des Flughafens" am 24.03.2010 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 03945), mit Beschluss der Vollversammlung vom 29.02.2012 (Vorlagen-Nr. 08-14/V 08238) sowie zuletzt mit dem Beschluss der Vollver-sammlung vom 02.05.2013 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 10857) nochmals dazu bekannt, dass aus Sicht der Landeshauptstadt München für den entsprechend dem Bahnknotenkonzept des Freistaates Bayern angestrebten viergleisigen Ausbau im Münchner Nordosten wei-terhin nur eine Tunnelführung der Bahnstrecke (S8) im Bereich Daglfing - Johanneskir-chen in Betracht kommt. Nur dadurch können eine nachhaltige, zukunftsfähige Lösung für die Lärm- und Querungsproblematik erreicht und die Voraussetzungen für die künftige städtebauliche Entwicklung östlich der Bahnstrecke geschaffen werden. Dabei ist davon auszugehen, dass die einvernehmlich festzustellenden Mehrkosten für die Realisierung der Tunnellösung gegenüber einer allen gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Amtslösung sowie die weiteren Planungskosten in einem noch zu verhandelnden Umfang durch die Landeshauptstadt München getragen werden müssen. Diese Beschlusslage ist Planungsgrundlage für die weiteren Überlegungen u.a. das integrierte Strukturkonzept für den Münchner Nordosten und die umfangreichen Untersuchungen zur städtebaulichen Entwicklung der Flächen östlich der S-Bahn-Linie 8.

Der im Antrag beschriebene Neubau einer Gütergleistrasse im Osten entlang der A99 würde dagegen – wie auch bereits in der Antragsbegründung ausgeführt – die Bemühun-gen der Landeshauptstadt München zur Untertunnelung der S8-Strecke konterkarieren. Unabhängig von den zu erwartenden hohen Kosten einer solchen rund 15 km langen zweigleisigen Alternativtrasse erscheint insbesondere auch die Verbindung zwischen der A99 und dem DB-Nordring aufgrund der hierfür notwendigen, rund 5 km langen Durchfah-rung bisher unbelasteter Grün- und Ackerflächen problematisch.

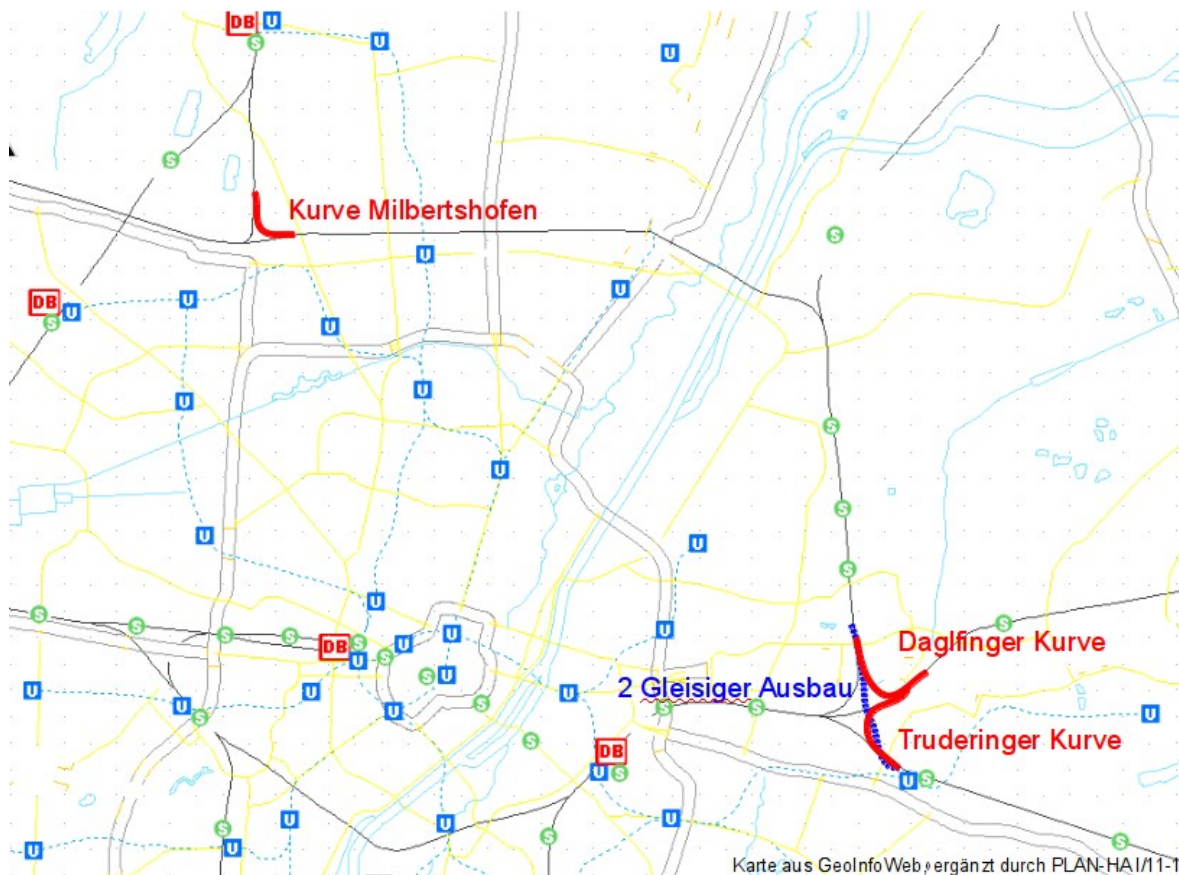
Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass die im Antrag dargelegte Gütertrasse für den Münchner Durchgangsgüterverkehr grundsätzlich nur dann Sinn ergeben würde, wenn neben dem Anschluss an die Bahnstrecke nach Mühldorf auch die Strecke nach Rosen-heim und weiter zum Brenner-Basistunnel Berücksichtigung fände. Dies ist jedoch auf-

grund der bereits vorherrschenden Bebauung entlang der A99, der schwierigen Streckenführung und der komplizierten Einfädung der Strecke in die Mühldorfer und die Rosenheimer Strecken der Deutschen Bahn AG (DB AG) als problematisch zu sehen. Für diesen Güterverkehrsanteil vom Brenner, der München – ohne dort zu rangieren oder umgeladen zu werden – nur durchfährt, gibt es Überlegungen zur weiträumigen Umfahrung über Mühldorf und Landhut (IHK-Studie „Brenner Nordzulauf“ vom März 2015). Diese Thematik soll im kommenden Beschluss zur Ertüchtigung des Münchner Güter-Nordrings für den Personenverkehr mitbehandelt werden.

Die im Antrag vorgeschlagene Strecke entlang der A99 brächte vor allem in Hinblick auf den Güterbinnenverkehr wenig Verbesserung, da sie an dessen Aufkommen und Zielrichtung vorbeigeht. Das Aufkommen liegt dabei am Containerbahnhof Riem, die Zielrichtung ist im Schwerpunkt der zukünftige Brenner-Basis-Tunnel.

Vor diesem Hintergrund und auch im Hinblick darauf, dass die Zuständigkeiten für die Trassenführung im Schienengüterverkehr beim Bund und der DB AG liegen, erscheint es aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nicht sinnvoll, dass - wie beantragt - mit der Zielsetzung "Gütertrasse entlang Autobahnring im Osten prüfen" an den Freistaat Bayern herangetreten wird. Stattdessen sollte sich die Landeshauptstadt München weiterhin für die Realisierung verschiedener anderer Verbesserungen der Führung des Schienengüterverkehrs im Stadtgebiet einsetzen mit dem Ziel, umwegige Binnenfahrten zu vermeiden bzw. Rangiertätigkeiten überflüssig zu machen. Dazu zählen u. a.:

- die direkte Verbindung des Umschlagbahnhofs Riem mit der Strecke Daglfing-Johanneskirchen und weiter zum DB-Nordring ("Daglfinger Kurve"),
- der zweigleisige Ausbau der Strecke Daglfing-Trudering,
- die direkte Verbindung des Umschlagbahnhofs Riem nach Trudering ("Truderinger Kurve") und damit nach Süden in Richtung Salzburg (Österreich) und Rosenheim zum Brenner (Zufahrt Brenner-Basistunnel) und weiter nach Italien,
- die direkte Verbindung vom DB-Nordring zur Strecke Landshut-Regensburg ("Kurve Milbertshofen").



Im übrigen hat der Bund durch den mittlerweile an die DB erteilten Planungsauftrag für den viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen dokumentiert, dass hierfür aus Sicht des Bundes nach wie vor ein zwingendes verkehrliches Erfordernis besteht.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00175 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL vom 12.08.2014 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

**b) Die fetten Jahre sind vorbei V
Viergleisiger Ausbau S8 Daglfing - Johanneskirchen: Aktualisierung der Zahlen und Kostenvergleich Tunnel/Landschaftsbrücken**

Antrag Nr. 14-20 / A 01631 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL vom 11.12.2015

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL fordert in ihrem Antrag vom 11.12.2015 (Anlage 2) einen Kostenvergleich zwischen einer Tunnellösung und der städtebaulich integrierten Lösung. Dazu sollen aktualisierte Kostenschätzungen vorgelegt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag Nr. 14-20 / A 01631 wie folgt Stellung:

Wie unter 2.4 geschildert beruhen die Kostenschätzungen auf der Machbarkeitsstudie von 2011. Dem Referat liegen derzeit keine aktuelleren Kostenschätzungen vor. Um belastbare Zahlen auch zur städtebaulich integrierten Lösung zu erhalten, müsste eine neue Studie in Auftrag gegeben werden. Das würde das Projekt weiter verzögern, zumal ohnehin im nächsten Schritt die DB mit der Betrieblichen Aufgabenstellung (Grundlagenermittlung = Leistungsstufe 1 HOAI) auch die Tunnellösung beauftragen wird – sofern sich die Stadt finanziell beteiligt – die genauere Kosten und die Differenz zur Amtslösung ermitteln wird.

Wie im Vortrag der Referentin außerdem bereits dargelegt, hat sich der Stadtrat der Landeshauptstadt München eindeutig für die Tunnellösung ausgesprochen. Darauf aufbauend wurde im Rahmen der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzepts und seiner Varianten sowie in der begleitenden intensiven Öffentlichkeitsarbeit zum Projekt Münchner Nordosten von der Tunnellösung ausgegangen und entsprechend bei den weiteren Schritten der Erarbeitung des Strukturkonzepts für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Münchner Nordosten und insbesondere der dafür begonnenen Öffentlichkeitsarbeit zugrunde gelegt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01631 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL vom 12.08.2014 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

c) Anforderung von Informationen zum 4-gleisigen Schienenausbau einschließlich barrierefreien Ausbau der S-Bahnhöfe Daglfing bis Johanneskirchen

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02142 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 13 – Bogenhausen vom 08.03.2016

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes fordert in seinem Antrag vom 08.03.2016 (Anlage 3) über den derzeitigen Planungsstand informiert zu werden. Eine weitere Verschiebung des barrierefreien Ausbaus der S-Bahnhöfe Johanneskirchen, Engelschalking und Daglfing sei nicht länger hinnehmbar. Im Übrigen sei die Tieferlegung der S8-Trasse alternativlos.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag Nr. 14-20 / B 02142 wie folgt Stellung:

Mit diesem Beschluss, der auch den aktuellen Planungsstand der Bahn beinhaltet, werden der aktuelle Sachstand dargestellt und die weiteren Absichten der Landeshauptstadt München skizziert.

Dabei wird ausdrücklich an der Tunnellösung festgehalten und durch die Beantragung des nächsten Planungsschrittes (Antragspunkt 4) einer weiteren Verschiebung des Vorhabens – inkl. barrierefreiem Ausbau der S-Bahnhöfe – entgegengewirkt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 02142 des Bezirksausschusses 13 – Bogenhausen vom 08.03.2016 wird entsprochen.

Die Stadtkämmerei hat folgende Stellungnahme abgegeben:

Aus Sicht der Stadtkämmerei ist davon auszugehen, dass der städtische Kostenanteil für Planung und Bau sowie die anteiligen Betriebskosten, vor allem für die kapitalisierten Unterhaltskosten, für die angestrebte Tunnellösung deutlich über 800 Mio. € liegt, weshalb die angestrebte Tunnellösung grundsätzlich unwirtschaftlich ist. Aus finanzieller Sicht ist die Amtslösung, als Kompromiss allenfalls die städtebaulich integrierte Lösung anzustreben.

Zudem bat die Stadtkämmerei folgende Hinweise in die Vorlage aufzunehmen:

- Hinweis der Bahn AG, dass aufgrund gesetzlicher Verschärfungen bis zur Inbetriebnahme der ausgebauten Strecke mit deutlich geringeren Lärmentwicklungen durch neue, leisere Rad- und Aufhängungstechniken bei Güterzügen auszugehen sei.
- Klärung mit Bahn AG, ob bei einem positiven Beschluss zur Tunnellösung ergänzend auch eine Kostenschätzung zur städtebaulichen Integrationslösung erstellt werden kann.
- Darstellung, ob und in welcher Form bei einer eventuellen Änderung der Festlegung für eine Tunnellösung eine Integration in den dann vorliegenden Planungen der SEM NO möglich ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

- Im Hinblick auf die Aussage der Bahn, dass sich die gesetzlichen Grundlagen so verschärfen werden, dass von neuen und leiseren Rad- und Aufhängungstechniken bei Güterzügen ausgegangen werden kann, muss zum jetzigen Zeitpunkt festgestellt werden, dass dem Referat für Stadtplanung bislang keine entsprechenden Gesetzesänderungen vorliegen.
Nach kurzer Recherche im Internet ist zwar erkennbar, dass entsprechende Änderungen vom Bundesverkehrsministerium angedacht sind, konkretere Aussagen im Hinblick auf Zeitpunkt und Ausgestaltung der Gesetzesänderung – und somit auch zu den konkreten Auswirkungen für diesen Streckenabschnitt – nicht möglich sind, da es bereits Widerstände aus anderen EU-Staaten, deren Güterzüge im transnationalen Eisenbahnverkehr durch Deutschland ebenfalls betroffen wären, gegen beschränkende deutsche Regelungen gibt.
Auch das angelaufene langjährige Umrüstprogramm der Güterwagenflotte auf sog. „Flüsterbremsen“ wird derzeit nur bei der DB umgesetzt, nicht bei Ihren privaten Wettbewerbern und auch nicht im europäischen Ausland.
Daher ist der Hinweis, wie von der Stadtkämmerei gewünscht, nach Auffassung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in dieser allgemeinen Form im Vortrag derzeit nicht ohne diverse Einschränkungen machbar.
- Der Stadtrat hat mehrfach entschieden, dass ein viergleisiger Ausbau der S8-Strecke nur in Tunnellösung möglich ist. Ein Auftrag, die städtebaulich integrierte Lösung, die bislang nur in einer sehr rudimentären Studie vorliegt, weiter zu vertiefen, liegt daher nicht vor und wurde somit auch nicht weiter verfolgt.

Die DB hat in den Gesprächen klargestellt, dass die bisherige Studie zur städtebaulich integrierten Lösung zu wenig Tiefe habe, um darauf eine Grundlagenermittlung aufzubauen. Zudem lehnt die Bahn auch bei Vorliegen einer größeren Planungstiefe der städtebaulich integrierten Lösung eine derartige Untersuchung ab, da der Schwerpunkt dieser Lösung eindeutig städtebaulich und daher für die Bahn fachfremd wäre.

- Gemäß der genannten Stadtratsbeschlüsse setzen alle Vorarbeiten für die geplante SEM Nordost die Tunnellösung voraus. Bei Änderungen dieser wichtigen Grundvoraussetzung müssten die derzeit laufende und kurz vor Abschluss stehende Erarbeitung der Strukturkonzeptvarianten abgebrochen und entsprechende Aufträge an die Planungsteams zur Erarbeitung von weiteren Varianten mit den neuen Grundvoraussetzungen der Amtslösung bzw. der städtebaulich integrierten Lösung erteilt werden. Hierzu sind weitere finanzielle Mittel (überschlägig ca. 660.000 € inkl. Vertiefung der städtebaulich integrierten Lösung) zur Erweiterung der bestehenden Aufträge notwendig. Zudem verzögert sich der Prozess der Variantenerarbeitung um mindestens 8 Monate.

Diese Ergänzungen sind dann auch zu einem späteren Zeitpunkt notwendig, um dann die Auswirkungen der Amtslösung oder städtebaulich integrierten Lösung auf die geplante SEM Nordost prüfen zu können.

Die Stadtkämmerei, das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie das Baureferat haben Abdrucke der Beschlussvorlage erhalten.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen hat gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) ein Anhörungsrecht. Da ein unaufschiebbarer Fall vorlag (vgl. 8.3), wurde gemäß §13 Abs. 2 Satz 3 der Bezirksausschuss-Satzung der Bezirksausschussvorsitzende gehört. Eine rechtzeitig vorliegende Stellungnahme wird entweder mit einem Ergänzungsblatt oder in der Sitzung bekannt gegeben. Auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rederechts im Stadtrat wird hingewiesen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13, Bogenhausen, hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, um die unter 8.3 dargestellten Mehrkosten für die Landeshauptstadt München zu vermeiden.

Dem Koreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, sind Abdrucke der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat bestätigt seine bisherige Haltung zum angestrebten viergleisigen Ausbau der Flughafenbindung auf der Trasse der S8, wonach für die Landeshauptstadt München nur eine Tunnellösung in Betracht kommt und die Landeshauptstadt München bereit ist, die einvernehmlich festzustellenden Mehrkosten für die Realisierung der Tunnellösung gegenüber der vom Bund angestrebten Amtslösung in einem noch auszuhandelnden Umfang zu tragen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, weiterhin Verhandlungen zum Ausbau der S8 zwischen Daglfing und Johanneskirchen, insbesondere mit der Deutschen Bahn AG, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Freistaat Bayern, zu führen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, eine Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG abzuschließen, nach der die Landeshauptstadt München die Mehrkosten der um die Tunnellösung erweiterten Grundlagenermittlung zur Amtslösung bis zu einem Betrag von 100.000 € übernehmen wird.
4. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit unter Nr. 8.3 des Vortrages der Referentin wird zugestimmt.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher beauftragt, die einmalig erforderlichen investiven Haushaltsmittel im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2016 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
Die Bereitstellung der Mittel erfolgt wie im Vortrag der Referentin unter Ziffer 8.3 dargestellt.
5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00175 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL vom 12.08.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01631 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL vom 11.12.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / B 02142 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 13 – Bogenhausen vom 08.03.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. 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.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über den Stenographischen Sitzungsdienst
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/V 1
3. An den Bezirksausschuss 13
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An die Stadtkämmerei
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/01 BVK, I/1, I/31-2
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

14. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/11-1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3