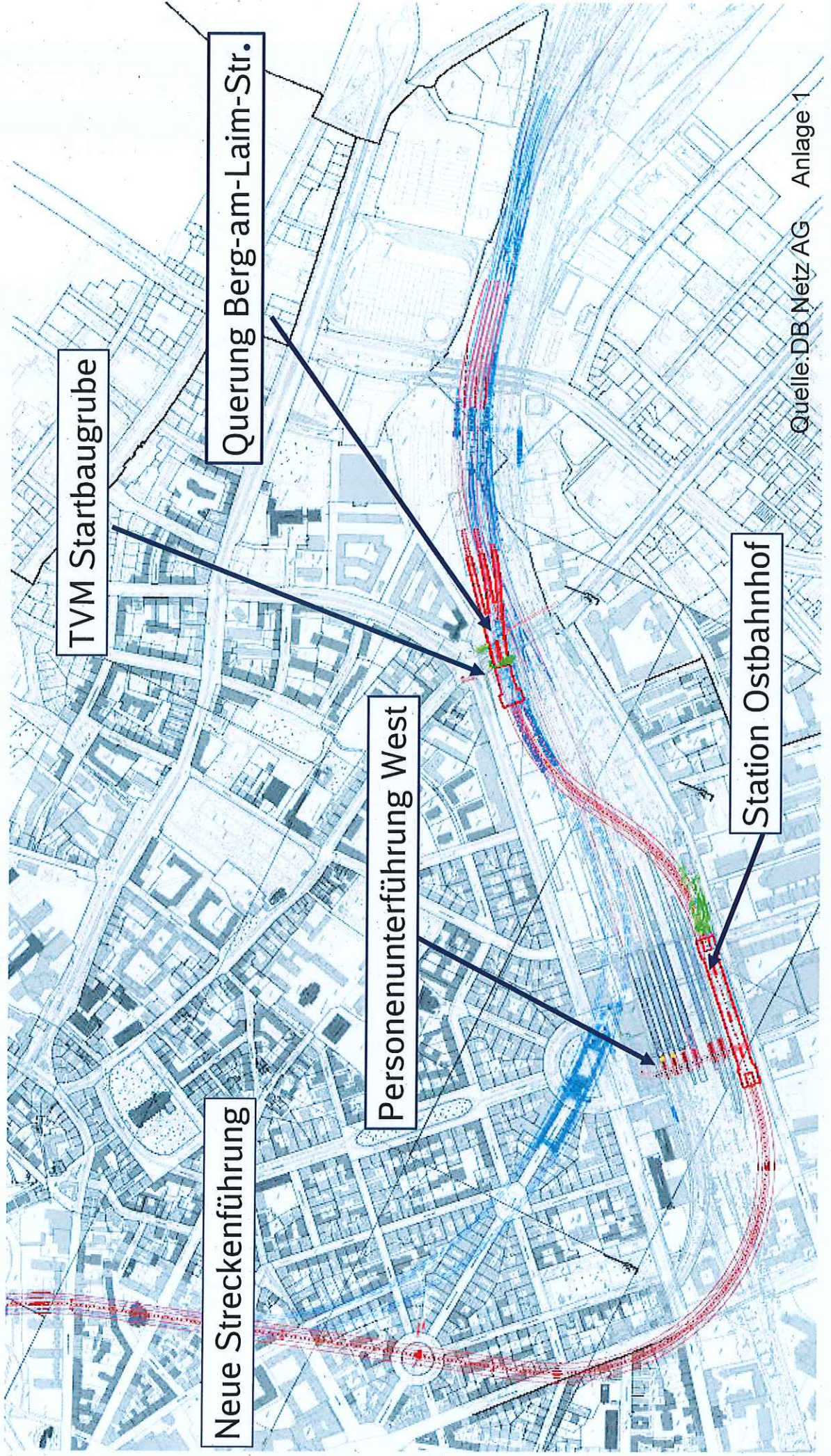


2. Stammstrecke München Optimierung Ostbahnhof: Alte vs. optimierte Planung





Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

26.09.2019

Antrag
Attraktive Verbindung zwischen Haidhausen und Werksviertel

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Deutschen Bahn in Verhandlungen zu treten, um eine attraktive, breite, neue, unterirdische Verbindung zwischen Haidhausen und dem Werksviertel inklusive der Erschließung der geplanten Station der 2. Stammstrecke zu schaffen.

Begründung:

Zwar ist die Deutsche Bahn bereit eine neue Unterführung zur neuen Station der zweiten Stammstrecke zu bauen, allerdings in einer völlig unattraktiven Dimension. Anders als beispielsweise beim neuen Hauptbahnhof in Wien, wo die Österreichische Bahn attraktiv breite und belebte Unterführungen teilweise mit Läden verwirklicht hat, droht beim Ostbahnhof eine Provinzposse. Die Deutsche Bahn sei zwar zu einer Ausweitung der Unterführung auf zehn Meter bereit, wenn die Landeshauptstadt München zahlt. Trotzdem wären auch zehn Meter-Breite nicht wirklich attraktiv. Belebung würde man aber mit einigen Läden erreichen und zugleich einen Finanzierungsbeitrag bekommen.

Initiative:

weitere Mandatsträger:

Dr. Michael Mattar (Fraktionsvorsitzender)

Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)
Prof. Dr. Jörg Hoffmann
Thomas Ranft
Wolfgang Zeilhofer

Antrag

Verlagerung der Autoverladung am Ostbahnhof

Nr. 2019-10-201

Der Bezirksausschuss möge beschließen:

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, sich mit der Deutschen Bahn AG und den Nutzerfirmen der Autoverladungsanlage ins Benehmen zu setzen, um die Verlagerung vom Innenstadt-Rand an den Stadtrand zu erreichen.

Begründung:

Nach dem im Sommer 2019 bekannt geworden ist, dass die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, den Streckenabschnitt 3 für die 2. S-Bahn-Stammstrecke neu zu planen und den dazugehörigen Haltepunkt am Ostbahnhof vom Orleansplatz an die Friedenstraße zu verlegen, hat die Süddeutsche Zeitung am 18.08.2019 ¹ die Thematik um den Autoreisezug aufgegriffen, die bereits vor einigen Jahren den Bezirksausschuss beschäftigt hatte.

Durch die Neuplanungen und die derzeit viel diskutierte Verkehrswende erscheint es sinnvoll, dass ein neuer Standort im Raum München für diesen Verkehrsträger gefunden wird, der direkt an das Autobahnnetz angeschlossen ist. Hierdurch lässt sich der Verkehr in der Innenstadt reduzieren und würde direkt auf die Autobahn geführt. Folglich würden sich auch Verkehrsaufkommen und Schadstoffausstoß reduzieren.

Zudem bietet eine Verlagerung auch Möglichkeiten für neue Verwendung der Flächen, die im Rahmen von weiteren Anträgen des Gremiums an die Landeshauptstadt München Verwendung finden könnten.

Als mögliche neue Standorte könnte man sich z.B. den Rangierbahnhof im Münchner-Norden oder den Containerbahnhof in Riem/Feldkirchen vorstellen, da diese direkt an das Autobahnnetz angeschlossen sind.

CSU Fraktion im Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen

München, den 02.10.2019

Initiative: Wolfgang Jahnke, Herbert Liebhart, Andreas Micksch, Andreas Schaumberger, Barbara Schaumberger, Eva-Maria Zöllner

Fraktionssprecherin: Barbara Schaumberger

¹ <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-zweite-stammstrecke-ostbahnhof-autozug-1.4565940>
aufgerufen am 03.09.2019 um 23:23 Uhr

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Schutz der Maximiliansanlage

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Die Bürgerversammlung fordert die Landeshauptstadt München auf, sich bei dem zuständigen Eisenbahn Bundesamt, der Regierung von Oberbayern, und dem Land Bayern für den Erhalt der Maximiliansanlage einzusetzen.
Die Maximiliansanlage ist als La

Siehe Antrag in jedem 2to Forum

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

Antrag 2 „Schutz der Maximiliansanlagen“

Die Bürgerversammlung fordert die Landeshauptstadt München auf, sich bei dem zuständigen Eisenbahnbundesamt, der Regierung von Oberbayern, und dem Land Bayern für den Erhalt der Maximiliansanlage einzusetzen. Die Maximiliansanlage ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, und dieser besondere Schutz soll unbedingt Priorität vor massiven baulichen Eingriffen behalten, wie es Notausgänge sind, oder ein Vorhaltebauwerk.

Begründung:

Laut Bundesnaturschutzgesetz § 26

Mit ihren alten Bäumen ist die Maximiliansanlage ein beliebtes Erholungsgebiet in Haidhausen, auch für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt.

Die Neuplanung PFA3 Ost beinhaltet den Bau von Notausgängen, und einem Vorhaltebauwerk mitten in die Maximiliansanlage hinein.

In der Bauphase müssen Zu- und Abfahrtswege für den LKW-Verkehr und die Baumaschinen geschaffen werden. Dazu würde man große Teile der Anlage ~~sicherlich~~ langfristig zerstören.

Antragstellerin:

München, 25. November 2019

Antrag: Autoverladung und Nachtzüge in München

Die außerordentliche Bürgerversammlung für die Stadtbezirke 5 – Au-Haid-hausen und 14 – Berg am Laim fordert die Landeshauptstadt München auf, sich bei dem zuständigen Eisenbahnbundesamt, dem Land Bayern und beim Bundesverkehrsministerium dafür einzusetzen, dass eine Nutzungsänderung des Geländes der Autoverladung und der Nachtzüge am Ostbahnhof erst dann erfolgt, wenn ein alternativer, gut (für PKWs) erreichbarer Standort im Großraum München dafür ausgewiesen ist.

Begründung:

Die Autozüge und auch die Nachtzüge mit Liege- und Schlafwagen sind bereits jetzt ein Beitrag zur Entlastung des Autoverkehrs (Klimaschutz!). Eine notwendige Neuausrichtung der Verkehrspolitik (Stichwort: Vorfahrt Schiene !) sowie aktuelle Planungen und Baumaßnahmen (z.B. Brennerbasistunnel, Verkehrsregulierung in Österreich), lassen künftig noch deutlich höhere Verladekapazitäten erwarten. Ein Wegfall der bisherigen Nutzung am Ostbahnhof ist nur dann zu verantworten, wenn eine sinnvolle Alternative gesichert ist.

Antragsteller:

München, 25. November 2019

Bürgerversammlung des

Stadtbezirkes am

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Bahngleis schranken

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Kann man auf der Stammstrecke A + Z
die Bahnhöfe mit Bahngleis schranken ausstatten
damit das Problem

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des . Stadtbezirk am

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):
ANTRAG: NEUBEWERTUNG VON KOSTEN/WERTEN DER TIEFTUNNEL
IM VERGLEICH ZU EINEM S-BAHN RINGAUSBAU ALS SOFORT MASSNAHME

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

SEHEN SIE BITTE BEIGEHÄFTETE ANLAGE
VIELEN DANK!

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

<input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen	<input type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen
<input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt	<input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt

Außerordentliche Bürgerversammlung der Stadtbezirke BA 5 und BA 14
25.11.2019 19.00 Uhr
TonHalle Atelierstraße 24 München
Thema: 2. Stammstrecke - aktuelle Planungen

Antrag

Neubewertung von Kosten und Nutzen der beiden Tieftunnel für 2. S-Bahn Stammstrecke und U-Bahn Linie U9 im Vergleich zu einem S-Bahn Ring Ausbau als kurzfristige Sofortmaßnahme

Die Bürgerversammlung möge beschließen:

Der Stadtrat wird aufgefordert, eine unabhängige, übergreifende,
Organisationsstruktur einzurichten

zur Neubewertung von Kosten und Nutzen

I. der beiden Tieftunnel für 2. S-Bahn Stammstrecke und U-Bahn Linie U9

im Vergleich zum

II. S-Bahn Ring Ausbau als kurzfristige Sofortmaßnahme mit dem Ziel einer
gestaffelten Inbetriebnahme bis 2030.

Prüfungsauftrag, ob aktuelle und zukünftige Anforderungen einer städtischen
Schnellmobilität mit einem S-Bahn Ring Ausbau

besser, schneller und günstiger erfüllt werden

als mit den Tieftunneln der 2. S-Bahn Stammstrecke und der U-Bahn Linie U9.

Begründung

Die neuen Tieftunnel für die 2. S-Bahn Stammstrecke und die U-Bahn Linie U9
sind konzeptionell ähnlich dem bestehenden, sternförmigen Netz, das überlastet ist.

Ringförmige Verbindungen über den S-Bahn Ring Ausbau
schaffen völlig neue, schnelle und direkte Fahrmöglichkeiten
zur Entlastung und Ergänzung des gesamten Netzes.

Damit werden aktuelle und künftige Anforderungen
an städtische Schnellmobilität erfüllt.

In der Vergangenheit untersuchte Alternativen

sind mehr als 10 Jahre alt,

beinhalten nur den Südring als Teilstück des S-Bahn Ring Ausbaus
und sind bzgl. Kosten-Nutzen Rechnung nur sehr knapp ausgegangen
zugunsten des Tieftunnels der 2. S-Bahn Stammstrecke.

Zwischenzeitlich wachsen diese Anforderungen:

- innerstädtische Verdichtung und Bevölkerungszunahme
- anhaltende Ansiedelung von Industrie, Handel und Gewerbe
- die Aufforderung der jungen Generation zu klimafreundlicher Mobilität aus der
„Fridays for Future“ Bewegung

München, 25.11.2019

Bürgerversammlung des Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Zukünftige Kostenentwicklung

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Siehe Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Antrag 1: Ich stelle hiermit den Antrag, dass der Münchner Stadtrat beschließen möge, dass zukünftige Aufstockungen des für den Bau der zweiten Stammstrecke von der Stadt München beschlossenen Beteiligungsbetrags von 113 Millionen Euro oder etwaige Neuzuweisungen von Geldern zu diesem Zweck ausnahmslos ausgeschlossen werden.

Begründung: Zur Begründung sei einleitend festgehalten, dass für die Landeshauptstadt München niemals in irgendeiner Form eine Mitfinanzierungspflicht für den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke bestanden hat. Trotzdem hat die bayerische Staatsregierung im Jahr 2011 einen Vorfinanzierungsanteil in Höhe von 350 Millionen Euro aus dem Etat der Stadt München gefordert. Grund hierfür war eine Finanzierungslücke von etwa 700 Millionen Euro, deren Entstehung sich herleitet aus der Weigerung des Bundes, den von ihm laut ursprünglichem Finanzierungsplan aufzubringenden Anteil von 1 Milliarde Euro zu stemmen. Dieses Millionen-Loch hat sich indes nicht aus heiterem Himmel aufgetan, sondern ist unmittelbar zurückzuführen auf völlig überhöhte und damit von Anfang an unrealistische Forderungen der bayerischen Staatsregierung an den Bund. Die willfährig einkalkulierte Milliarde wäre nämlich aus dem durch das sog. ‚Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz‘ geschaffenen Etat zu beziehen gewesen. Bis zum Auslauf dieses Programms im Jahr 2019 waren in dessen Budgetrahmen aber insgesamt lediglich 2,5 Milliarden Euro für Projekte aus sämtlichen der 10 westlichen Bundesländer vorgesehen. Mit anderen Worten rechnete die bayerische Regierung damit, dass beinahe die Hälfte dieser Bundesmittel ausschließlich in ein einziges Münchner Projekt hätten fließen sollen. Daran illustriert sich nicht nur das grundsätzlich unsolidarische Politikverständnis der CSU, sondern es zeigt auch, dass die Kalkulation für den Bau der zweiten Stammstrecke von Beginn an auf tönernen Füßen stand. Im Juni 2012 unterbreitete dann der damalige bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer dem damaligen Oberbürgermeister der Stadt München Christian Ude den Vorschlag, die bisher gänzlich zurecht von Münchner Seite verweigerte Forderung über 350 Millionen Euro aufzugeben. Bedingung hierfür war jedoch die Bereitschaft der Landeshauptstadt, im Gegenzug den ihr aus einer vorgezogenen Rückforderung des Gesellschafterdarlehens an die Flughafen-München-GmbH anteilig zustehenden Betrag von 113 Millionen Euro in die Finanzierung der zweiten Stammstrecke zu re-investieren. Im Herbst 2012 stimmte der Münchner Stadtrat ohne Not einem entsprechend eingebrachten Antrag zu und verzichtete damit unter anderem auf ein nicht unerhebliches Zinseinkommen aus besagtem Gesellschafterdarlehen.

Wie dargelegt resultiert diese Beteiligung jedoch ausschließlich aus kalkulatorischen Fehlern und finanzpolitischen Winkelzügen seitens der Staatsregierung. Extrapoliert man diese ungünstige Ausgangslage und nimmt sowohl die schon bisher aufgelaufene Kostenzunahme von etwa 200 Millionen Euro sowie die einschlägigen Erfahrungen aus vergleichbaren Großbauprojekten in den Blick, kann man mit einiger Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass in den nächsten Jahren weitere größere Finanzierungslücken zutage treten werden. Eine über die bereits beschlossenen 113 Millionen Euro hinausgehende Mehrbelastung des Münchner Stadthaushaltes ist angesichts zahlreicher anderer anstehender Projekte im Stadtgebiet aber unbedingt auszuschließen.

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Faktly Stammstete

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Siehe Anlag

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

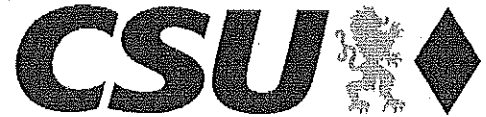
mit Mehrheit abgelehnt

Bedienung Stammstrecke

Antrag 2: Ich stelle hiermit den Antrag, dass der Münchner Stadtrat entsprechende Maßnahmen beschließen möge, die garantieren, dass die bisher erreichte Betriebsfrequenz an den Bahnhöfen der alten Stammstrecke auch nach Fertigstellung der zweiten Stammstrecke nicht unterschritten wird.

Begründung: Nach der bisher bekannten Betriebsplanung werden die Haltestellen Rosenheimer Platz, Isartor, Stachus, Hackerbrücke, Donnersbergerbrücke und Hirschgarten künftig von 5 Linien gar nicht mehr angefahren und sind nur noch durch Umsteigen zu erreichen. Gerade für die Bürger*innen Au-Haidhausens ist aber die Attraktivität der Haltestellen Rosenheimer Platz und Isartor durch eine kontinuierliche Bedienung in wenigminütlicher Taktung unbedingt zu erhalten. Dies gerade auch unter der Hinsicht, zukünftig eine noch massivere Fahrgastkonzentration am Ostbahnhof – als sie ohnehin schon anzunehmen ist – zu vermeiden.

Christlich-Soziale Union



Fraktion im Bezirksausschuss 5
Au-Haidhausen

Antrag

Unterführung Ost im Ostbahnhof München verbessern und optimieren

(Nr. 14 – 20 / B 03411, März 2017)

Nr. 2019-12-206

Der Bezirksausschuss möge beschließen:

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, den Antrag Nr. 14 – 20 / B 03411 vom März 2017 erneut aufzugreifen und mit folgenden Neuerungen beim zuständigen Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG einzubringen, um die sogenannte Unterführung Ost im Ostbahnhof im Bereich zwischen den Geschäften auf der Seite des Orleansplatzes und dem zu verbreiternden Ausgang auf Seite der Friedenstraße, Bestand zu verbessern.

Hierzu sind folgende Punkte zu berücksichtigen:


- Erarbeitung eines neuen Beleuchtungskonzeptes
- einheitlicher Bodenbelag inkl. Barrierefreiheit u.a. für Sehbehinderte Mitmenschen
- ansprechende und einheitliche Gestaltung der Wände
- Installation von geschlossenen Kabelschächten
- anbringen von Deckenverkleidungen (zum Schutz vor bröckelndem Deckenputz; dies gilt im gesamten Bahnhof)
- Einbau eines Notrufsystems für Notfälle

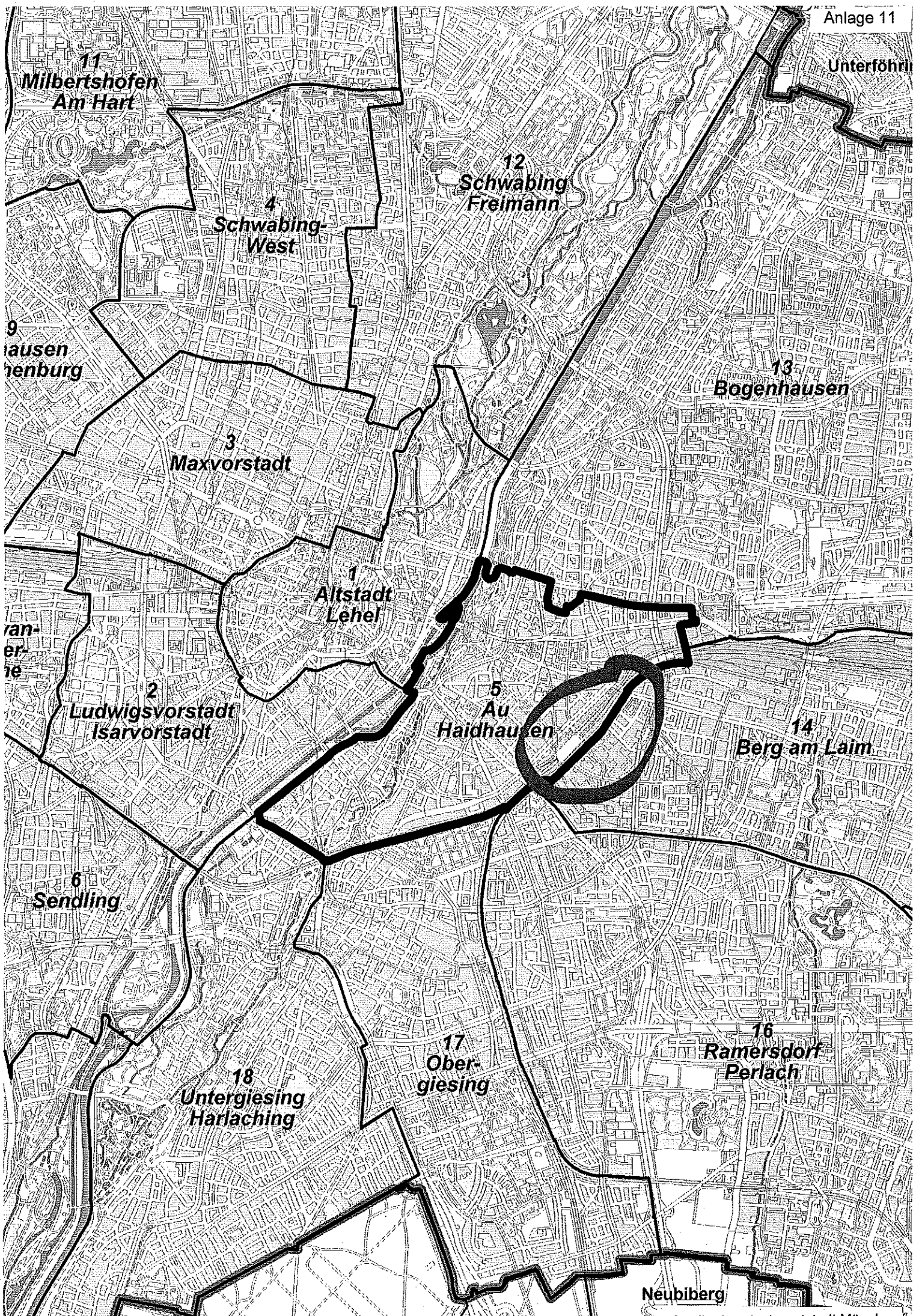
Begründung:

Im Rahmen der Neuplanungen für die 2. SSBM, Streckenabschnitt 3 ist es relevant zeitnah Gespräche mit dem betreffenden Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG aufzunehmen, damit Verbesserungen im Bahnhof für die Zeit der Baumaßnahmen eingeplant und durchgeführt werden können während der geplanten Baumaßnahmen zur 2.SSBM. Dadurch sollen sich die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste, den Geschäften und Bürgerinnen und Bürgern, die die Unterführung Ost nutzen um zwischen den Stadtteilen Berg-am-Laim und Haidhausen zu queren so gering wie möglich halten und Verbesserungen im Bahnhof voran getrieben werden.

CSU Fraktion im Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen

München, den 26.11.2019

Fraktionssprecherin: 



11
Milbertshofen
Am Hart

9
Hausen
Hornburg

ran-
er-
ie

2
Ludwigsvorstadt
Isarvorstadt

6
Sendling

18
Untergiesing
Harlaching

4
Schwabing-
West

3
Maxvorstadt

1
Altstadt
Lehel

17
Ober-
giesing

5
Au
Haidhausen

12
Schwabing
Freimann

13
Bogenhausen

14
Berg am Laim

16
Ramersdorf
Perlach

Neubiberg

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN – HA I – 11 - 1

Vorsitzender
Jörg Spengler

E-Mail:
[REDACTED]

Geschäftsstelle Ost:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: (089) 233 - 61484
Telefax: (089) 233 - 989 61484
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 20.07.2020

Ihr Schreiben
09.06.2020

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
B VI 2.4 / 06/20

**Beschlussentwurf 2. Stammstrecke München
Planfeststellungsabschnitt 3 München - Ost
Isar bis östlich Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof
Anhörungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 hat in seiner Sitzung am 24.06.2020 zu o.g. Anhörung folgendes einstimmig beschlossen:

- Die Autoverladung soll wiederhergestellt oder verlagert werden.
- Ein neues Betriebskonzept soll erstellt werden, das eine Verschlechterung des Service an einzelnen Stationen vermeidet.
- Die Maximiliansanlagen sind unbedingt zu schützen.
- Die Aufstockung der finanziellen Beteiligung der Stadt München muss ausgeschlossen werden.

Wir bitten um Berücksichtigung im weiteren Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Jörg Spengler
Vorsitzender im BA 5
Au-Haidhausen