

Stadträtin Dorothea Wiepcke
Stadtrat Sebastian Schall
Stadtrat Richard Quaas
Stadträtin Heike Kainz

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

ANTRAG

11.02.2020

Entlastung für der Münchner Norden jetzt! U26 und U9 parallel planen

Die Planungen für die U26 zwischen Kieferngarten und Am Hart werden ab sofort parallel zu den Planungen für die U9 vorangetrieben.

Begründung:

Die Stadt wächst in den nächsten Jahren hauptsächlich im Münchner Norden. Damit die verkehrliche Infrastruktur dem Wohnungs- und Gewerbeneubau nicht zu sehr hinterher hinkt, müssen die Planungen für die Linie U26 umgehend parallel zu den Planungen für die U9 vorangetrieben werden. Nur somit kann gewährleistet werden, dass die U26, die den Münchner Norden verkehrlich massiv entlasten wird, nicht erst am Sanktimmerleinstag in Betrieb genommen werden kann.

Initiative:
Dorothea Wiepcke
Stadträtin

Sebastian Schall
Stadtrat

Richard Quaas
Stadtrat

Heike Kainz
Stadträtin

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 11.Feb.2020

Antrag

Tram-Offensive 2030: Die Pendler-Tram Nord – Baustein 3 zum Ausbau des Trambahnnetzes

Die Verwaltung stellt dem Stadtrat dar, wie eine Pendler-Tram Nord von Kieferngarten/Freimann über Am Hart, Kreuzung des Petuelrings durch die Schleißheimer Straße, Nordbad, Stigmaierplatz, Paul-Heyse-Unterführung und Goetheplatz nach Au/Giesing (Silberhornstraße) entwickelt und realisiert werden kann.

Eine Verlängerung im Norden bis Fröttmaning, einschließlich der dort möglichen Einrichtung eines neuen – dringend erforderlichen – Betriebshofs ist zu prüfen.

Die vorgeschlagene Trasse wird als Teil des „Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans“ (Vorlage zum Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 12.Feb.2020) angesehen und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht.

Begründung:

Die Münchner Trambahn ist das einzige Verkehrsmittel, mit dem dem drohenden Verkehrskollaps in München schnell und wirksam begegnet werden kann. Dazu bedarf es des Gesamtausbaus eines umfassenden Trambahn-Netzes 2030 (Antrag DIE LINKE vom 9.Jan 2019). Dies unterstreicht auch die Stadtratsvorlage für den 12.Feb. zum Nahverkehrsplan: (es) müssen bereits heute weitere Planungsschritte über die bislang konkretisierten und im Stadtrat beschlossene Projekte mit einem Horizont über das Jahr 2030 hinaus angestoßen werden.“

Die gegenwärtigen Strecken sind auf etwa 82 km Länge geschrumpft – nach Berechnungen von Verkehrsexperten würde jedoch weitere 130 km Trambahnstrecke benötigt, wenn man eine Frequentierung durch 8 000 Fahrgäste je Tag (20 Stunden) zugrunde legt. Zug um Zug muss sich die MVG diesem Ziel nähern.

Mit der vorgeschlagenen „Pendler-Tram Nord“ könnte eine leistungsfähige Nord-Südost-Verbindung letztlich von Fröttmaning bis über die Isar in die Au/Giesing geschaffen werden.

Cetin Oraner (DIE LINKE), Brigitte Wolf (DIE LINKE)

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 17.07.2020

Verkehrskonzept – Schleißheimer Straße

Antrag

Die Verwaltung wird aufgefordert als Alternative zur Tunnelplanung Schleißheimer Straße mit Anschluss an die A99 ein Verkehrskonzept zu erstellen für den betroffenen Bereich, in dem vorgestellt wird, welche alternativen Maßnahmen möglich wären, um das Straßennetz zu entlasten.

Dabei sollen insbesondere folgende Bausteine berücksichtigt werden, die auch schrittweise umgesetzt werden können:

- Prüfung und Darstellung sämtlicher aktueller Planungen für den öffentlichen Nahverkehr – u.a. der S-Bahn Nordring, die U26, Express-Buslinien und Seilbahn. Dabei soll auch dargestellt werden, welche Projekte schnell realisiert werden können.
- Prüfung aller Maßnahmen des Parkraummanagements und neue Konzepte für Park&Ride-Anlagen.

Die örtlichen Bezirksausschüsse sollen in die Planungen einbezogen werden.

Begründung:

Der Tunnel Schleißheimer Straße wurde geplant um im Münchner Norden eine verkehrliche Entlastung zu schaffen. Die Prognosen gehen davon aus, dass die Verkehrsbelastung zunehmen wird. Wenn die Planungen eingestellt werden, muss die Politik trotzdem Lösungen für die zunehmende Verkehrsbelastung finden. Deshalb fordern wir die Verwaltung auf, alternative Lösungsvorschläge dem Stadtrat zeitnah vorzuschlagen.

Fraktion SPD/Volt
Initiative:
Simone Burger
Christian Müller
Anne Hübner
Nikolaus Gradl
Andreas Schuster

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste
Anna Hanusch
Florian Roth
Paul Bickelbacher
Mona Fuchs
Gudrun Lux
Flo Schönemann
Bille Stöhr

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



09.03.2021

Öffentlicher Nahverkehr Feldmoching

Für Feldmoching und seine neuen Siedlungsgebiete entwickeln das Mobilitätsreferat und die Münchner Verkehrsgesellschaft attraktive Angebote im Öffentlichen Nahverkehr. Infrage kommen kurzfristig neue Buslinien bzw. Taktverdichtungen auf bestehenden Buslinien.

Langfristig ist auch zu planen, wie mit weiteren schienengebundenen Verkehrsmitteln der Öffentliche Nahverkehr für Feldmoching verbessert werden kann; z.B. Verlängerung der U 1 nach Norden bis Fasanerie Nord, der U 2 nach Westen, ggf. bis nach Karlsfeld und zu den Fabriken in Ludwigsfeld oder Straßen- oder Stadt-Umland-Bahn im Raum Dachau/ Karlsfeld/ Feldmoching/ Moosach, Verlängerung der U 26 bis zum sog. Lerchenauer Feld.

Begründung

Feldmoching wächst. Vor allem durch neue Siedlungsgebiete wie an der Paul-Preuß-Straße, an der Hochmuttinger Straße oder an der Lerchenauer Straße ziehen Menschen in den Bezirk und verursachen zusätzlichen Verkehr. Der Verkehr nach Süden in die Stadt hinein muss schienengleiche Bahnübergänge der stark befahrenen Eisenbahnstrecke München – Landshut queren.

Weitere Siedlungsentwicklungen sind auch in mittlerer Zukunft zu erwarten. Hier muss die überörtliche Verkehrserschließung mitgedacht werden.

Alexander Reissl (Initiative)
Stadtrat

Leo Agerer
Stadtrat

Heike Kainz
Stadträtin



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 01.06.2022

**Dringlichkeitsantrag
zur Behandlung in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 01.06.2022**

**Klimanotstand, Demokratie und Verkehrswende ernst nehmen –
BMW-Autobahn nicht auf die Schnelle durchdrücken**

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, die Behandlung der Sitzungsvorlage *Verkehrskonzept Münchner Norden* (Nr. 20-26 / V 06594 für die Stadtratsvollversammlung am 29.06.2022) dem Stadtrat erst zur Entscheidung vorzulegen, wenn allen betroffenen Bezirksausschüssen mindestens die geregelten Anhörungsfristen (vgl. §13 Abs. 1 Bezirksausschuss-Satzung) zugestanden wurden. Die für den Münchner Norden einschneidende und verkehrstechnisch prägende Vorlage soll dem Stadtrat daher erst nach der Sommerpause vorgelegt werden. Damit hätten die Bezirksausschüsse ausreichend Zeit, die 100-seitige Vorlage angemessen durchzuarbeiten und zu diskutieren.

Die Verwaltung wird außerdem gebeten, darzustellen:

- wie viel Personal für die Vorbereitung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Tunnel München-Nord (Tunnelanbindung des Autobahnkreuzes A 99/A 92 an die Schleißheimer Straße) bisher gebunden ist
- wie lange die Planung bereits läuft und
- warum eine frühzeitige bzw. rechtzeitige Einbindung der Bezirksausschüsse und der Öffentlichkeit nicht möglich oder nicht gewollt war.

Begründung:

München soll bis spätestens 2035 klimaneutral werden. Diesen Beschluss fasste im Dezember 2019 der Stadtrat mehrheitlich und rief (gegen die Stimmen der Auto-Dinosaurier und Ewiggestrigen) den Klimanotstand aus.¹ Kritiker mutmaßten schon damals, dass der Klimanotstand zum Papiertiger werden könnte, wenn für die politische Praxis keine Konsequenzen folgen. Und sie könnten Recht haben, wie die jüngsten Entwicklungen zeigen.

¹ <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-klimanotstand-stadtrat-1.4729777>

Eine Stadtratsmehrheit droht jetzt, die Planungen für die „BMW-Autobahn“ im Münchner Norden voranzutreiben, anstatt weiter an der Mobilitätswende festzuhalten. Schon 2014 gab es eine Mehrheit für die Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die Bundesautobahn A 99 in Tunnellage. Und viele Stadtratsmitglieder sind in den vergangenen Jahren leider nicht klüger geworden.

Trotz der langen Planungszeiträume sollen die Bezirksausschüsse nun gedrängt werden, Sondersitzungen einzuberufen, damit die Vorlage noch schnell durch den Stadtrat gedrückt werden kann und Herr Reiter auf den Sommerfesten der Autolobby mit seinen „Beschlüssen“ prahlen kann.

Initiative:

Sonja Haider, Mobilitätspolitische Sprecherin
Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Dirk Höpner, Planungspolitischer Sprecher
Nicola Holtmann, Stadträtin

SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 11

Milbertshofen - Am Hart



Geschäftsstelle des BA 11
z. H. Herrn Fredy Hummel-Haslauer
Ehrenbreitsteiner Straße 28 a
80993 München

Susanne Schneider-Geyer
Humperdinckstraße 8
80807 München
susanne@schneider-geyer.de

Antrag an den Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart zur BA-Sitzung am 18.12.2019

München, den 04.12.2019

Sehr geehrter Herr Hummel-Haslauer,
die SPD-Fraktion stellt folgenden Antrag:

Unterstützung des Antrags des BA 3 zur Priorisierung der „U29-Spange“ im Zuge des U-Bahn-Projekts „U9“

Der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart möge beschließen, nachfolgenden Antrag des Bezirksausschusses 3 Maxvorstadt zu unterstützen und den Stadtrat und die Verwaltung der Landeshauptstadt München aufzufordern, den als „U29“ bezeichneten Streckenabschnitt Hauptbahnhof (neu) - Theresienstraße im U-Bahn-Projekt „U9“ vorrangig zu realisieren.

Begründung

Der Antrag des BA 3 unterstützt die Linie U2 und somit auch die vom BA 11 geforderte U26-Spange. Um die Planungen und den Bau der U26-Spange so schnell wie möglich voranzubringen, ist dieser Schritt immens wichtig um auch die U26 schneller zu realisieren. Weitere Begründungen sind dem ursprünglichen Antrag zu entnehmen.

Unser Stadtviertel benötigt jede Entlastung durch den ÖPNV, die möglich ist. Diese Chance der Zeit- und Kostenersparnis sollte sich die Stadt München nicht entgehen lassen.

gez.

Susanne Schneider-Geyer
Fraktionssprecherin

SPD - Fraktionsvorstand im Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart

Fraktionssprecherin: Susanne Schneider-Geyer, Humperdinckstraße 8, 80807 München
Stellvertreter: Mathias Kowoll, Fingerkrautanger 6, 80937 München
Stellvertreterin: Gina Stalling, Griegstraße 56, 80807 München
Schriftführer: Stefan Wasner, Helene-Mayer-Ring 14, 80809 München
Kassier: Fredy Hummel-Haslauer, Riesenfeldstraße 86, 80809 München



im Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt

München, den 20.10.2019

Priorisierung des Baus der "U29-Spange" im Zuge des U-Bahn-Projekts "U9"

Antrag

Der BA 3 fordert den Stadtrat und die Verwaltung der Landeshauptstadt München auf, den als "U29" bezeichneten Streckenabschnitt Hauptbahnhof (neu) – Theresienstraße im U-Bahn-Projekt "U9" vorrangig zu realisieren.

Begründung

Mit der Entscheidung des Stadtrats am 16.10.2019 zur Errichtung des Rohbaus der U9-Station "Hauptbahnhof" im Zuge der Baumaßnahmen zur zweiten S-Bahnstammstrecke wurden wichtige Weichen zur Realisierung der dringend erforderlichen Entlastungslinie im Münchner U-Bahnnetz gestellt. Allerdings wird dieses vsl. fast 400 Millionen Euro teure Bauwerk auch noch lange nach Fertigstellung der zweiten S-Bahnstammstrecke Ende der 2020er Jahre als Vorratsbau im Untergrund auf die Erfüllung seiner Funktion warten müssen. Mit der Fertigstellung der U9 Gesamtstrecke wird nach aktuellem Stand erst ab 2037 gerechnet*.

Das U-Bahnnetz benötigt aber so schnell wie möglich Kapazitätserweiterungen in den neuralgischen Bereichen, um das fortwährend steigende Fahrgastaufkommen weiter bewältigen zu können. Dies gilt insbesondere auch für den Streckenabschnitt der Linie U2 zwischen Hauptbahnhof und Scheidplatz, wo zu Stoßzeiten selbst bei einem Fahrtenangebot von drei Zügen in zehn Minuten keine Kapazitätsreserven mehr übrig sind. Eine Steigerung ist nicht möglich, da sich die U2 südlich des Hauptbahnhofs die Streckenkapazitäten mit der Linie U1 teilen muss.

Mit einem unmittelbaren Ausbau der U9-Station Hauptbahnhof und deren Anschluss an die U2 über die U29-Spange (siehe Abbildung 1) wird eine weitere Kapazitätssteigerung aber weit vor der Fertigstellung der eigentlichen U9 möglich. Der Nutzen der U29-Spange kommt darüber hinaus umso mehr zum Tragen, sobald die dann entstandene Stichstrecke weiter Richtung Süden verlängert wird und alsbald auch im Norden von der U2 über die ebenfalls geplante U26-Spange (Am Hart – Kieferngarten) an die Strecke der U6 nach Fröttmaning zur Allianz Arena und weiter nach Garching zum Forschungscampus angebunden wird.

Wir bitten das Direktorium, diesen Antrag mindestens an alle im vsl. Einzugsbereich der U29- und auch der U26-Spange liegenden Bezirksausschüsse (2, 4, 6, 11, 12) weiterzuleiten. Diese Bezirksausschüsse werden um Unterstützung des vorliegenden Antrags gebeten.

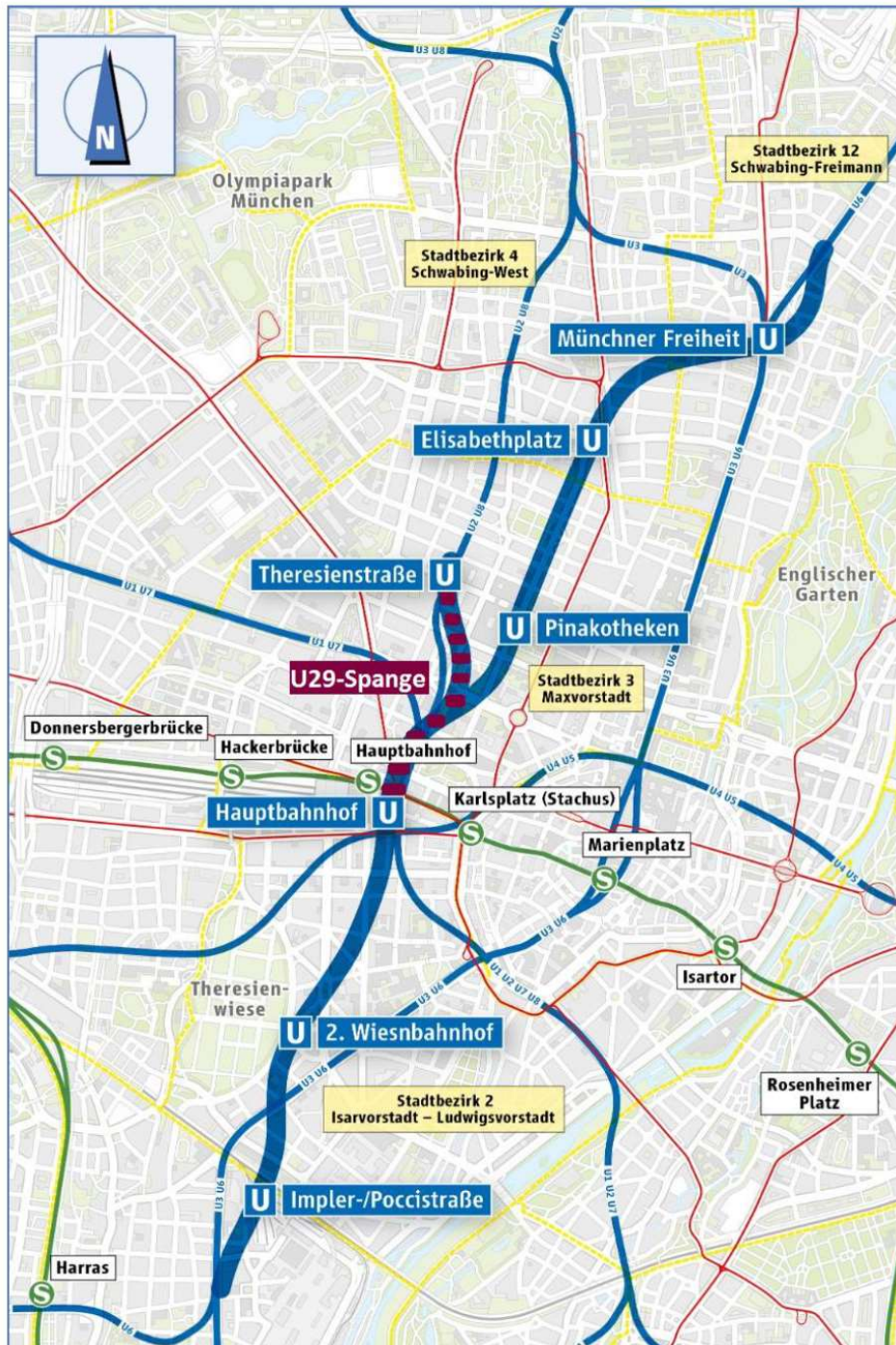
* Quelle: z.B. muenchen.de:

URL: <https://www.muenchen.de/aktuell/2019-10/u-bahn-u9-stadtrat-stellt-weichen.html>
(zuletzt abgerufen am 20.10.2019)

Antragsteller:

SPD-Fraktion

Abbildung 1: Plandarstellung Projekt U9 mit Hervorhebung U29-Spange (nicht-lagegetreu)



Quelle:

URL: <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/u9.html>
(zuletzt abgerufen am 20.10.2019)

Bearbeitung (farbliche Hervorhebung U29-Spange): Mathias Popp, BA3

KATHARINA BLEPP (UA KULTUR, Fraktionssprecherin), DANIEL FRITSCH (UA Soziales und Bildung), GESCHE HOFFMANN-WEISS (Vors. UA Planung und Umwelt), FELIX LANG (Vors. UA Soziales und Bildung), SVEN MÜLLER (UA Kultur), MATHIAS POPP (UA Verkehr und Öffentlicher Raum), HANS-STEFAN SELIKOVSKY (Vors. UA Verkehr und Öffentlicher Raum), WERNER STADLER (UA Planung und Umwelt)

Abbildung 2: Plandarstellung mit Hervorhebung der U26-Spange (nicht-lagegetreu)



Quelle: muenchen.de:

URL: https://www.muenchen.de/rathaus/_imaging/mte/hm/generic-lightbox-image/dam/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/U-Bahn/U26.jpg/jcr:content/U26-Tram23.jpg
(zuletzt abgerufen am 20.10.2019)

Bearbeitung (Textfeld "U26-Spange"): Mathias Popp, BA3

KATHARINA BLEPP (UA KULTUR, Fraktionssprecherin), DANIEL FRITSCH (UA Soziales und Bildung), GESCHE HOFFMANN-WEISS (Vors. UA Planung und Umwelt), FELIX LANG (Vors. UA Soziales und Bildung), SVEN MÜLLER (UA Kultur), MATHIAS POPP (UA Verkehr und Öffentlicher Raum), HANS-STEFAN SELIKOVSKY (Vors. UA Verkehr und Öffentlicher Raum), WERNER STADLER (UA Planung und Umwelt)

**SPD-Fraktion im
Stadtbezirk 24
Feldmoching-Hasenberg**



An den
Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes
Feldmoching – Hasenberg
Herrn Dr. Großmann
80935 München

München, 25. Februar 2021

Sehr geehrter Herr Dr. Großmann,
die SPD-Fraktion im BA24 stellt folgenden Antrag:

Wiederaufnahme der Planungen für die Tunnelanbindung Schleißheimer Straße / A99

Antrag: Der Stadtrat der LH München beauftragt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die Planungen für die Anbindung der Schleißheimer Straße an die A 99 wieder aufzunehmen, zu Ende zu bringen und den Tunnel zu realisieren.

Begründung: Der BA 24 hat sich schon von Anfang an für den Anschluss der Schleißheimer Straße an die A 99 mittels eines Tunnels ausgesprochen. Der BA 24 erachtet diesen als unverzichtbaren integralen Bestandteil der zukünftigen verkehrlichen Infrastruktur im Münchner Norden. Im Hinblick auf die vom der Firma BMW geplanten und zum Teil schon durchgeführten Erweiterung des FIZ-Nord und die dadurch entstehende Zunahme von Arbeitsplätzen, die Entwicklung des "Gewerbebandes Moosacher Straße /Frankfurter Ring", als auch die Zunahme von Arbeitsplätzen und Einwohner*innen im Stadtbezirk 24 und in den nördlichen Umlandgemeinden von München, wird es unvermeidlich sein, die Infrastruktur für alle Verkehrsarten erheblich auszubauen und leistungsfähiger zu machen.

Nachdem 2018 ein Generalplaner durch das Baureferat beauftragt wurde, konnte das Baureferat dem Bauausschuss der LHM und den Bezirksausschüssen BA 11, 12 und 24 in 07/2019 bereits eine Vorplanung mit mehreren Varianten der Tunnelführung präsentieren (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V14928).



Gerlinde Dunzinger

Dr. Reinhard Bauer

Markus Auerbach

Gabi Meissner

SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 11

Milbertshofen – Am Hart - Olympiadorf



Geschäftsstelle des BA 11
z. H. Herrn Fredy Hummel-Haslauer
Ehrenbreitsteiner Straße 28 a
80993 München

Susanne Schneider-Geyer

schneidergeyer@icloud.com

Antrag an den Bezirksausschuss 11

Milbertshofen - Am Hart zur BA-Sitzung am 24.3.2021

München, den 18. Februar 2021

Sehr geehrter Herr Hummel-Haslauer,

die SPD-Fraktion stellt folgenden Antrag:

Wiederaufnahme der Planungen für die Tunnelanbindung Schleißheimer Straße / A99

Antrag:

Der Stadtrat der LH München fordert das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf, die Planungen für die Anbindung der Schleißheimer Straße an die A 99 wieder aufzunehmen und zu Ende zu bringen und den Tunnel zu realisieren.

Begründung:

Der BA 11 hat sich schon von Anfang an für den Anschluss der Schleißheimer Straße an die A 99 mittels eines Tunnels ausgesprochen. Der BA 11 erachtet diesen als unverzichtbaren integralen Bestandteil der zukünftigen verkehrlichen Infrastruktur im Münchner Norden.

Im Hinblick auf die, von der Firma BMW geplanten und zum Teil schon durchgeführten, Erweiterungen des FIZ-Nord und die dadurch entstehende Zunahme von Arbeitsplätzen, die Entwicklung des "Gewerbebandes Moosacher Straße /Frankfurter Ring", als auch die Zunahme von Arbeitsplätzen und Einwohner*innen in den nördlichen Umlandgemeinden von München, sowie auch die allgemeine zahlenmäßige Zunahme der Bevölkerung im Münchner Norden, wird es unvermeidlich sein, die Infrastruktur für **alle** Verkehrsarten erheblich auszubauen und leistungsfähiger zu machen.

Nachdem in 2018 ein Generalplaner durch das Baureferat beauftragt wurde, konnte das Baureferat dem Bauausschuss der LHM und den Bezirksausschüssen BA 11, 12 und 24 im Juli 2019 bereits eine Vorplanung mit mehreren Varianten der Tunnelführung präsentieren (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V14928).

SPD – Fraktionsvorstand im Bezirksausschuss 11 Milbertshofen – Am Hart

Fraktionssprecherin: Susanne Schneider-Geyer,
StellvertreterInnen: Mario Riederer, Brigitte Voit

Hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass unter den vorgestellten Alternativlösungen für eine Tunnelanbindung auch solche Varianten aufgeführt sind, die das - für solche Vorhaben - problematische FFH-Gebiet nicht tangieren würden. **Diese Varianten wären auch unter Berücksichtigung des Naturschutzes umsetzbar.**

Die Anbindung der A 99 über einen Tunnel in die Schleißheimer Straße hat neben dem Privatverkehr auch die Erschließungsqualität und Erreichbarkeit von Gewerbegebieten - nicht nur die von BMW - im Münchner Norden im Fokus (**Logistikverkehr**). Dieser Tunnel hat nach Expert*inneneinschätzung eine erhebliche verkehrliche Wirkung und würde zu einer deutlichen Verbesserung des Verkehrsflusses im gesamten Münchner Norden führen.

Ohne den Tunnel, neben einem erheblichen Ausbau des ÖPNVs und Radverkehrs, wird der Kollaps des Verkehrs im Münchner Norden nicht zu vermeiden sein.

gez.
Fredy Hummel-Haslauer
Initiative

gez.
Susanne Schneider-Geyer
Fraktionssprecherin

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

Verkehrskonzept für den Münchner Norden

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

Antrag auf den zügigen Ausbau des Straßennetzes und des ÖPNV zur Beendigung des täglichen Verkehrschaos auf der Knorrstraße, am Lieberweg, der Weyprechtstraße, der Sudetendeutschen Str. sowie der Ingolstädter Straße, der Schleißheimer Straße und der Neuherbergstraße. Es handelt sich hier um ein überwiegend zum Wohnen genutzten Gebiet. Am Morgen und Abend sind diese Straßen übermäßig belastet mit dem entsprechenden Schadstoffausstoß, der Lärmbelästigung und der Unfallgefahr für Fußgänger und Radfahrer. Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern "Pendeln" im Münchner Norden (A9 AK München Nord und B13 Oberschleißheim-Neuherberg) ca. 170.000 Autos pro Tag.

Antrag:

zügige Umsetzung eines Verkehrskonzepts zur Entlastung der Wohngebiete im Münchner Norden.

Quelle: Münchner Forum - Standpunkte Juli 2018-26

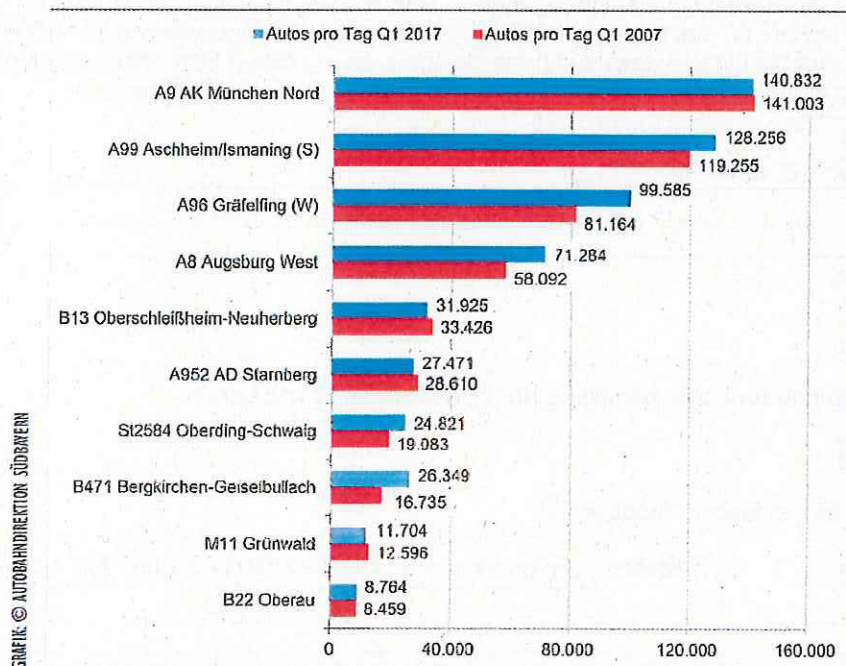


Abb. 4: Ausgewählte Messergebnisse der Autobahndirektion Südbayern.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

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

Textfeld für Kontaktdaten

Kurzzusammenfassung Alternativenuntersuchung Vorplanung Tunnel Autobahnanbindung

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.10.2014 zum Verkehrskonzept Münchner Norden (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) wurde die Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die Bundesautobahn BAB A 99 in Tunnelführung ab der Rathenaustraße in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt und der Autobahndirektion Südbayern zu prüfen, welche Voraussetzungen für die Einleitung einer Vorplanung zur Verlängerung der Schleißheimer Straße erforderlich sind und diese gemeinsam zu erarbeiten. Mit o. g. Beschluss der Vollversammlung wurde das Baureferat gebeten, nach Vorlage aller für die Vorplanung erforderlichen Unterlagen, die nächsten Planungsschritte mit Zielrichtung Planfeststellung einzuleiten sowie die notwendigen Mittel für die Planung einzustellen.

Nach der Beschlussfassung zum Verkehrskonzept Münchner Norden hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auftragsgemäß in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt und der Autobahndirektion Südbayern die Voraussetzungen für die Einleitung einer Vorplanung erarbeitet.

Die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie wurden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammengefasst und dem Baureferat am 28.09.2016 zur weiteren Bearbeitung übergeben.

Das Baureferat hat daraufhin umgehend die Arbeit aufgenommen und den Stadtrat mit Bekanntgabe vom 02.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14928) über den damaligen Sachstand der Planungen und Untersuchungen informiert. Mit Beschluss der VV vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 00527) hat der Stadtrat beschlossen, die Planungen für den Tunnel Schleißheimer Straße einzustellen. Der bisherige Stand der Vorplanung wird im Folgenden dargestellt.

Bisherige Ergebnisse der Vorplanung „Tunnel Schleißheimer Straße“

Für die Untersuchung eines Straßentunnels zur Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A 99 sind insbesondere folgende Rahmenbedingungen gegeben: Aufgrund des Trassenverlaufes einer Verlängerung der Schleißheimer Straße durch das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH) DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ sind die Vorgaben des § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu beachten.

Konkret war zu prüfen, ob das geplante Vorhaben für sich alleine oder auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten die Schutzziele des FFH-Gebietes erheblich beeinträchtigen kann. Prüfmaßstab hierfür sind die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ der Bayerischen Natura 2000-Verordnung. Weiter musste in diesem Zusammenhang auch geklärt werden, ob die Möglichkeit einer Betroffenheit prioritärer Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie oder prioritärer Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie besteht. Sofern das geplante Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes führen kann, was auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als wahrscheinlich anzusehen war, wäre es grundsätzlich unzulässig.

Eine davon abweichende Zulassung des Projektes ist an die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 BNatSchG geknüpft. Danach kann das Projekt nur zugelassen werden, wenn:

- das Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und

- zumutbare Alternativen, die den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind und
- die in funktionaler, zeitlicher und räumlicher Hinsicht fachlich erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Natura 2000-Netzes qualitativ und quantitativ in hinreichender Form vorgesehen bzw. umgesetzt werden (Kohärenzausgleich innerhalb der Natura-2000-Gebietskulisse).

Um also eine Ausnahmegenehmigung für einen Bau im NATURA-2000-Gebiet erlangen zu können, musste in einer Alternativenuntersuchung im Zuge der Vorplanung ergebnisoffen geprüft werden, ob es im Hinblick auf die Planungsziele eine zumutbare alternative Trassenführung zu dem Vorhaben gibt oder nicht.

Dies bedeutet gleichzeitig, dass alle sich aufdrängenden Tunnelalternativen in einem vergleichbaren Detaillierungsgrad darzustellen waren, um die Zielerreichung und die Zumutbarkeit beurteilen zu können.

Folgende Tunnelalternativen wurden im Zuge der Vorplanung betrachtet (vgl. Anlage 11):

1. „Tunnel Schleißheimer Straße“: Ein neuer Straßentunnel größtenteils entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße. Der Tunnel wird auf Höhe der Dülferstraße den bestehenden U-Bahnhof der in Ost-West-Richtung verlaufenden U-Bahn-Linie 2 kreuzen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird der Straßentunnel quer durch das Sperrgeschoss oberhalb des U-Bahn-Tunnels geführt und dieses in einen östlichen und westlichen Teil trennen. Anbindung an die Autobahn BAB A 99 über eine neu zu schaffende Anschlussstelle.
2. „Tunnel Panzerwiese“: Ein neuer Straßentunnel entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße bis ca. 100 m nördlich des U-Bahnhofs Dülferstraße.
Danach verläuft der Tunnel in östlicher Richtung quer durch die Panzerwiese bis zur Ingolstädter Straße. Anbindung an die Autobahn BAB A 99 über die Anschlussstelle Neuherberg.
3. „Tunnel Neuherbergstraße“: Ein neuer Straßentunnel entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße bis zur Neuherbergstraße. Danach im Verlauf der Neuherbergstraße bis zur Ingolstädter Straße. Anbindung an die BAB A 99 über die Anschlussstelle Neuherberg.
4. „Tunnel Hasenberg“: Ein neuer Straßentunnel entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße bis ca. 300 m nördlich des U-Bahnhofs Dülferstraße.
Danach westlicher Verlauf parallel zur Aschenbrennerstraße bis zur Kleingartenanlage mit anschließendem Richtungswechsel zum Autobahndreieck Feldmoching (BAB A 99 / BAB A 92). Anbindung an die BAB A 99 und BAB A 92 über Anschluss an das Autobahndreieck.
5. „Tunnel im Grünzug“: Beginn des Tunnels in westlicher Richtung entlang der Achse der Augustin-Rösch-Straße mit Führung in Richtung des Autobahnkreuzes BAB A 99 / BAB A 92 durch nicht bebaute Flächen bzw. landwirtschaftliche Flächen. Anbindung an die BAB A 99 und BAB A 92 über Anschluss an das Autobahndreieck.
6. „Tunnel Ingolstädter Straße“: Ein neuer Straßentunnel entlang der Achse der bestehenden Ingolstädter Straße ab ca. Höhe Sudetendeutschestraße bis auf

Höhe des Bundesamtes für Strahlenschutz. Anbindung an die BAB A 99 über die Anschlussstelle Neuherberg.

7. „Tunnel Rathenaupark“: Ein neuer Straßentunnel unter dem Rathenaupark bis zur Ingolstädter Straße unter Berücksichtigung einer möglichen Trasse der U26. Richtungswechsel nach Norden und Verlauf entlang der Achse der Ingolstädter Straße bis auf Höhe des Bundesamtes für Strahlenschutz. Anbindung an die BAB A 99 über die Anschlussstelle Neuherberg.

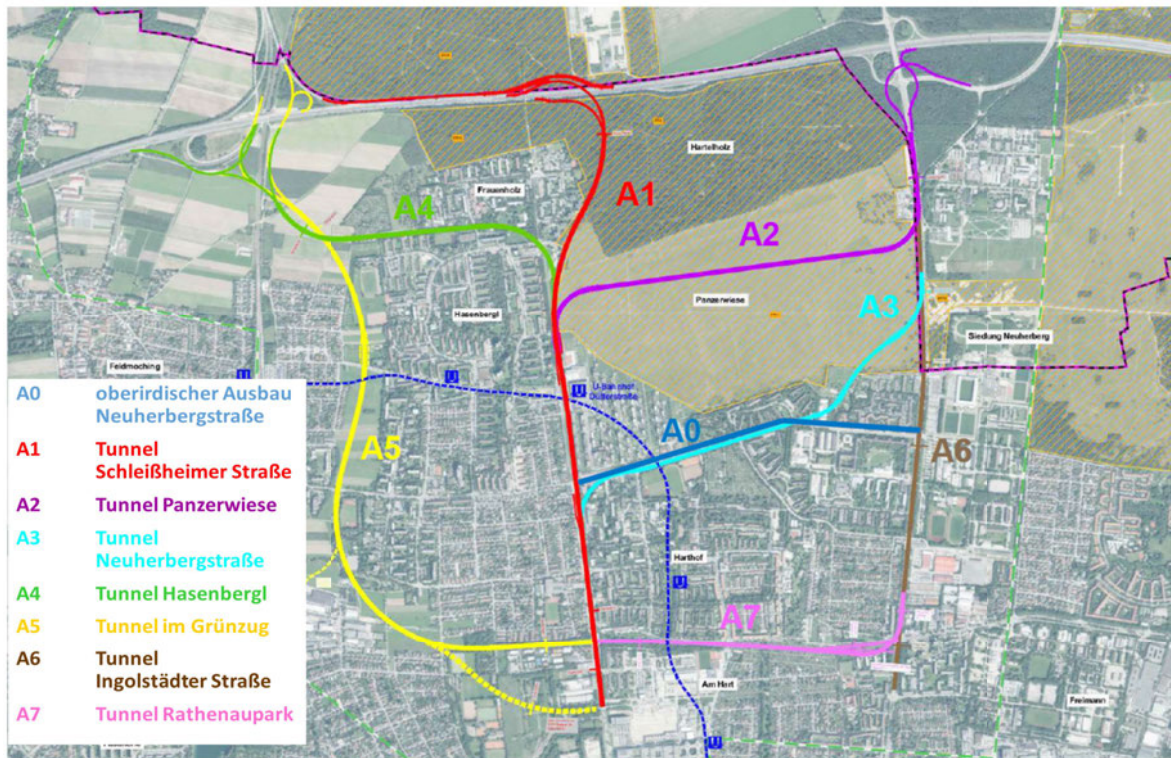


Abbildung 1: Varianten einer Autobahnanbindung

Quelle: Baureferat

Für alle Alternativen wurden diverse Varianten im Hinblick auf die Anzahl der Fahrstreifen, die Konfiguration der Rampen sowie die Ausbildung des Autobahnanschlusses untersucht.

In einem ersten Prüfschritt wurden alle Alternativen auf das Erreichen der primären Projektziele hin untersucht. Das grundsätzliche Projektziel, trotz der weiterhin zu erwartenden Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen die Verbesserung der Verkehrsqualität im Münchner Norden zu erreichen, wurde in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt konkretisiert:

Maximale Reduzierung von Routenlängen und Reisezeiten aller Verkehrsteilnehmenden im Bereich östlich der Lerchenauer Straße, nördlich des Frankfurter Rings, westlich der Ingolstädter Straße und südlich der

BAB A 99 durch eine neue im Tunnel geführte Anbindung an die BAB A 99

Reduzierung des Durchgangsverkehrs für die davon betroffene Wohnbevölkerung im Bereich östlich der Dachauer Straße (B 304), nördlich des Frankfurter Rings, westlich der BAB A 9 und südlich der BAB A 99 durch eine neue im Tunnel geführte Anbindung an die BAB A 99.

Diejenigen Alternativen, die die verkehrlichen Ziele mit einer ausreichenden Leistungsfähigkeit erfüllen konnten, wurden in einem zweiten Untersuchungsschritt unter folgenden

Gesichtspunkten bewertet:

- Lärmschutz und Lufthygiene (Schutzgut Mensch)
- Umweltfachliche Auswirkungen
- Städtebauliche Auswirkungen und Wirksamkeit
- Verkehrliche Auswirkungen und Wirksamkeit
- Bautechnische Machbarkeit
- Kosten

Das Ergebnis der Alternativenuntersuchung lässt sich wie folgt zusammenfassen: Die FFH-Verträglichkeitsabschätzung auf Ebene der Alternativenuntersuchung ergibt, dass alle Alternativen voraussichtlich zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ führen würden. Dabei ist jedoch der Grad der erheblichen Betroffenheit bei den einzelnen Alternativen sehr unterschiedlich. Die Alternative „Tunnel Hasenberg!“ weist dabei die geringsten Beeinträchtigungen auf.

Als Gesamtergebnis unter Betrachtung aller Fachgutachten sind die Alternativen wie folgt zu bewerten:

Die Alternative „Tunnel Hasenberg!“ mit dem Autobahnanschluss am Autobahndreieck Feldmoching wäre als Vorzugsalternative zu sehen. Sowohl die naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Bewertung als auch der verkehrliche Nutzen würden im Vergleich aller Tunnelalternativen das beste Ergebnis erzielen. Darüber hinaus würde dieser Tunnel auch in der Gesamtbewertung über alle Bewertungskriterien hinweg am besten abschneiden.

Bei den Alternativen „Tunnel Schleißheimer Straße“, „Tunnel Panzerwiese“ und „Tunnel Neuherbergstraße“ treten derart erhebliche Eingriffe in das FFH-Gebiet auf, dass diese Alternativen als nicht genehmigungsfähig zu beurteilen sind, da andere Alternativen zur Verfügung stehen, die eine geringere Beeinträchtigung des FFH-Gebietes verursachen.

Der „Tunnel im Grünzug“ fällt in der Gesamtbewertung deutlich hinter den „Tunnel Hasenberg!“ zurück, ebenso der „Tunnel Rathenaupark“, bei dem die übergeordneten Projektziele nur mit Abstrichen erreicht werden.

Beim „Tunnel Ingolstädter Straße“ werden die primären verkehrlichen Ziele überhaupt nicht erreicht, so dass er bereits in der ersten Stufe der Untersuchung ausgeschieden wurde.

Die beim „Tunnel Hasenberg!“ geplante direkte Anbindung am Autobahndreieck Feldmoching wurde auch mit der Autobahndirektion Südbayern diskutiert und von dieser als grundsätzlich machbar eingestuft.



the mind of movement

Potentialanalyse Urbane Seilbahn Stadt Dachau

Nachfragepotenziale





Aufbau

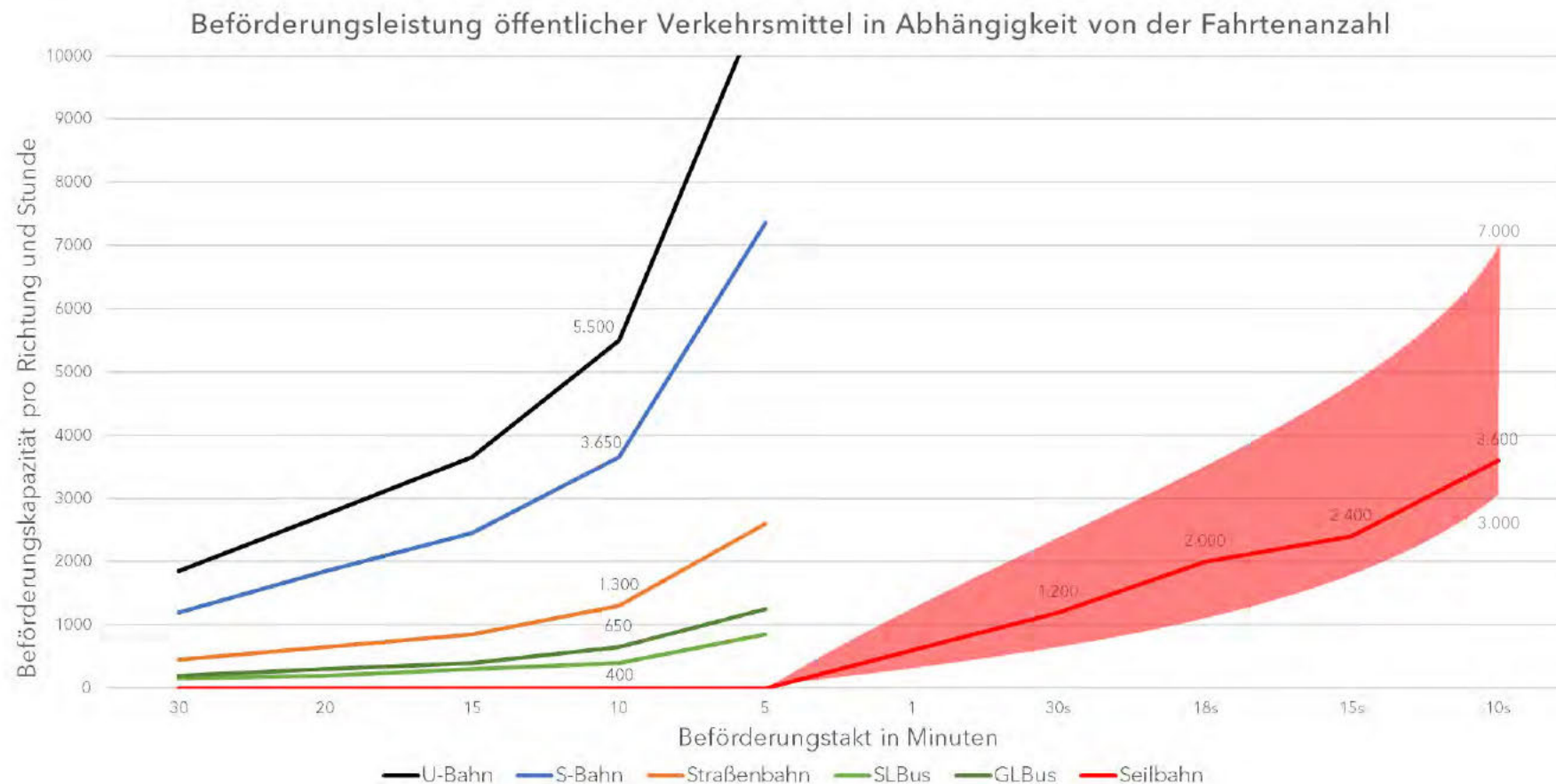
1. Verkehrssystem Seilbahn und technische Parameter
2. Seilbahnsysteme
3. Vorteile gegenüber anderen öffentlichen Verkehrssystemen und Herausforderungen
4. Integration in das bestehende Angebot
5. Ziele einer Seilbahn in Dachau
6. Mögliche Seilbahn-Korridore und Erschließungspotentiale
7. Nachfragepotenzial

Verkehrssystem Seilbahn

- Förderleistung 3.000 - 7.000 Personen pro Stunde
- Optimale Länge als Massenverkehrsmittel: 5 - 7 km
- Systemlänge max. 10 - 12 km in Abhängigkeit von der Beförderungsgeschwindigkeit

Abbildung auf Grundlage von

Verkehrssystem	Fahrzeugkapazität (Sitz+Steh)
U-Bahn	918
S-Bahn	612
Straßenbahn	216
SLBus	70
GLBus	105
Seilbahn	10



Technische Parameter

- Übliche Frequenz beim Einsatz in städtischem Gebiet: alle 10 Sekunden eine Gondel mit 10 Personen Kapazität (3.600 Personen pro Stunde, mehr möglich je nach Technik)
- Geschwindigkeit: ~18 - 25,2 km/h (5 - 7 m/s)
- Kabinen werden in Station „entkuppelt“ und bleiben stehen oder fahren mit minimaler Geschwindigkeit weiter (barrierefreier Zugang trotzdem möglich)
- Stützenabstand max. 400 m - 600 m möglich
- Wellenförmige Führung des Förderseils möglich
- Je nach Stärke der Seitenwinde und gewünschter Beförderungsleistung unterschiedliche Technik
- Richtungsänderungen in Stationen oder an speziellen Stützen möglich





Aufbau

1. Verkehrssystem Seilbahn und technische Parameter
2. Seilbahnsysteme
3. Vorteile gegenüber anderen öffentlichen Verkehrssystemen und Herausforderungen
4. Integration in das bestehende Angebot
5. Ziele einer Seilbahn in Dachau
6. Mögliche Seilbahn-Korridore und Erschließungspotentiale
7. Nachfragepotenzial

Seilbahnsysteme

Pendelbahn

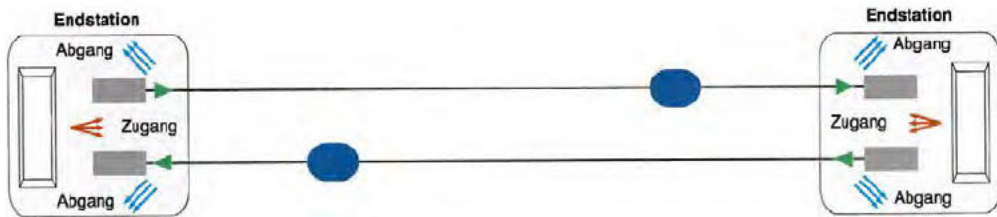


Abbildung: Funktionsprinzip einer Pendelbahn (Monheim et al. 2010)

- Ein Seil je Richtungsverkehr
- Geeignet für relativ kurze Strecken
- Höhere Beförderungsgeschwindigkeiten

Umlaufbahn (Einseil/Zweiseil/Dreiseil-Umlaufbahn)

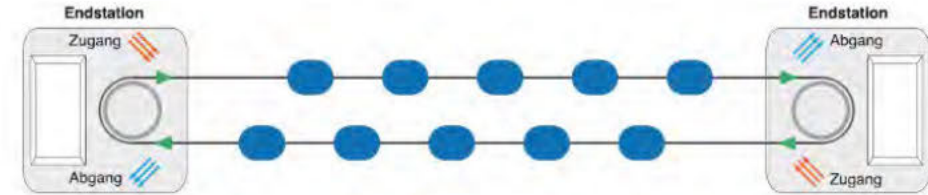


Abbildung: Funktionsprinzip einer Umlaufseilbahn (Monheim et al. 2010)

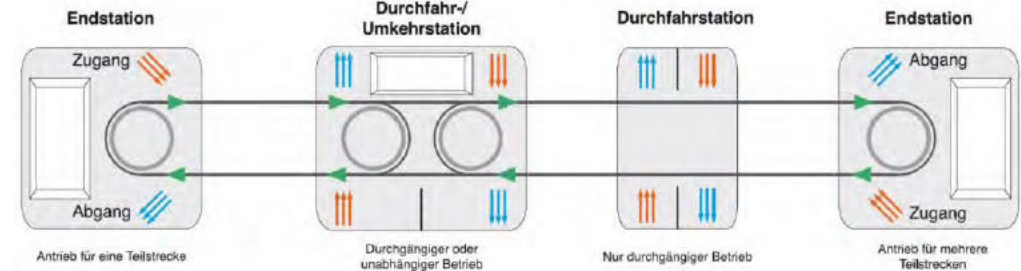


Abbildung: Funktionsprinzip einer Umlaufseilbahn mit Zwischenstationen (Monheim et al. 2010)

- Stetigförderer mit hoher Anzahl hintereinander fahrender Kabinen
- Längerer Fahrweg mit Zwischenstationen möglich

Seilbahnsysteme

Pendelseilbahn



Funifor (Pendel)



Funitel (Umlauf)



3S Bahnen (Umlauf)



Kuppelbare Gondelbahnen (Umlauf)



Technische Daten

Bis 2.000 Personen/h
pro Richtung

Bis 12 m/s

Bis 230 Personen pro
Kabine

In schwierigem Gelände
einsetzbar

Im Hochgebirge mit
starken Seitenwinden

Bis 60 Personen pro
Kabine

Unabhängiger Antrieb
in jedem Fahrzeug

Bis 4.000 Personen/h
pro Richtung

Bis 7 m/s

Bis 24 Personen pro
Kabine

Bei starken
Seitenwinden

Bis 5.500 Personen/h
pro Richtung

Bis 8,5 m/s

Bis 38 Personen pro
Kabine

Für extreme
Anforderungen

Bis 4.500 Personen/h
pro Richtung

Bis 6 m/s

Bis 15 Personen pro
Kabine

Mit einem oder zwei
Seilen möglich



Aufbau

1. Verkehrssystem Seilbahn und technische Parameter
2. Seilbahnsysteme
3. Vorteile gegenüber anderen öffentlichen Verkehrssystemen und Herausforderungen
4. Integration in das bestehende Angebot
5. Ziele einer Seilbahn in Dachau
6. Mögliche Seilbahn-Korridore und Erschließungspotential
7. Nachfragepotenzial

Vorteile gegenüber anderen öffentlichen Verkehrsmitteln

- ▶ Barrierefreiheit gegeben
- ▶ geringe Wartezeiten an der Station
- ▶ Kurze Bauzeiten (wenige Jahre von Baubeginn bis Inbetriebnahme)
- ▶ Nahezu Geräuschlos, keine Abgase, kaum Emissionen
- ▶ Sehr sicheres Verkehrsmittel
- ▶ Deutliche geringere Personalkosten als bei Bus und Bahn
- ▶ Unabhängiger Fahrweg
- ▶ Angenehmes Fahrgefühl
- ▶ Überwindung von Parkanlagen, Barrieren wie Bahngleise, Straßen, Gewässer, Höhenunterschiede
- ▶ Auch zu Schwachverkehrszeiten Beförderung mit geringen Wartezeiten möglich



Herausforderungen

- Beförderungskapazitäten nur begrenzt erweiterbar
- Längere Strecken außerhalb von Ortschaften wirken sich bei einer verhältnismäßig geringen Beförderungsgeschwindigkeit stark auf die Fahrtzeiten aus (verglichen mit ÖV und IV)
- Rechtliche Lage bei Fahrten über bewohntem Gebiet zu klären
- Städtebauliche Integration und räumliche Wirkung
- Akzeptanz in der Bevölkerung



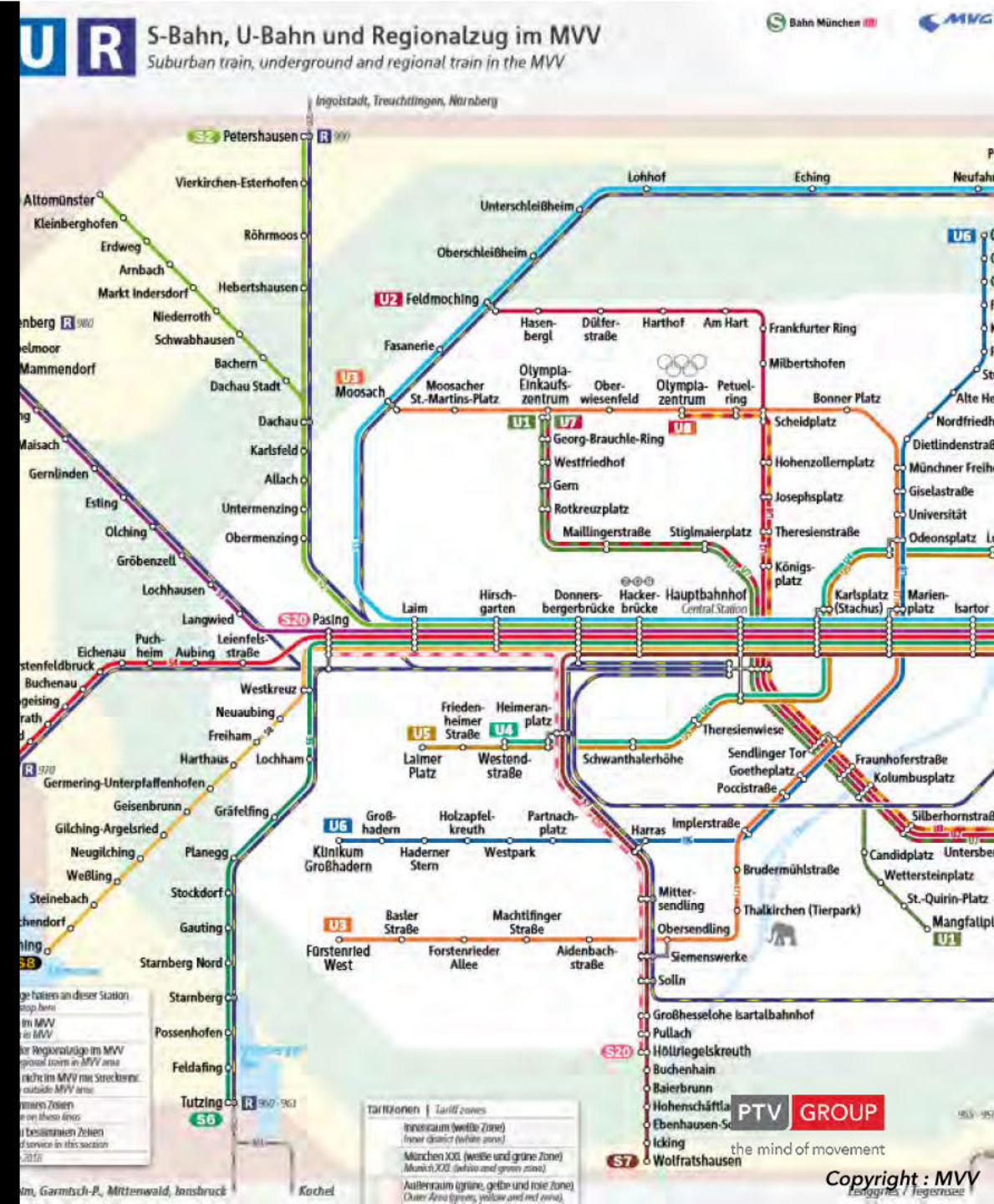


Aufbau

1. Verkehrssystem Seilbahn und technische Parameter
2. Seilbahnsysteme
3. Vorteile gegenüber anderen öffentlichen Verkehrssystemen und Herausforderungen
4. Integration in das bestehende Angebot
5. Ziele einer Seilbahn in Dachau
6. Mögliche Seilbahn-Korridore und Erschließungspotentiale
7. Nachfragepotenzial

Integration in bestehendes Angebot

- Seilbahnen sind mit bestehendem ÖPNV-Angebot zu verknüpfen
- Es sind kurze, attraktive Zugangswege zu schaffen
- Anbindung der Hauptknotenpunkte nach Möglichkeit als Mobilitätsstation auszubauen
- Erschließungswirkung der Seilbahnstationen sind punktuell





Aufbau

1. Verkehrssystem Seilbahn und technische Parameter
2. Seilbahnsysteme
3. Vorteile gegenüber anderen öffentlichen Verkehrssystemen und Herausforderungen
4. Integration in das bestehende Angebot
5. Ziele einer Seilbahn in Dachau
6. Mögliche Seilbahn-Korridore und Erschließungspotentiale
7. Nachfragepotenzial

Ziele eines Seilbahnsystems in Dachau

- Ergänzung der bestehenden Verkehrssysteme durch ein zusätzliches, attraktives Verkehrsmittel
- Aufbau von neuen Direktverbindungen
- Entlastung der bestehenden Verkehrssysteme
- Verknüpfung mit bestehenden Verkehrssystemen
- Reduzierung von Staus, Verbesserung der Pünktlichkeitswerte von Buslinien
- Verknüpfung mit MIV an P+R-Standorten
- Bessere Verbindungen zu Nachbargemeinden
- Stärkung des nördlichen Umlands von München

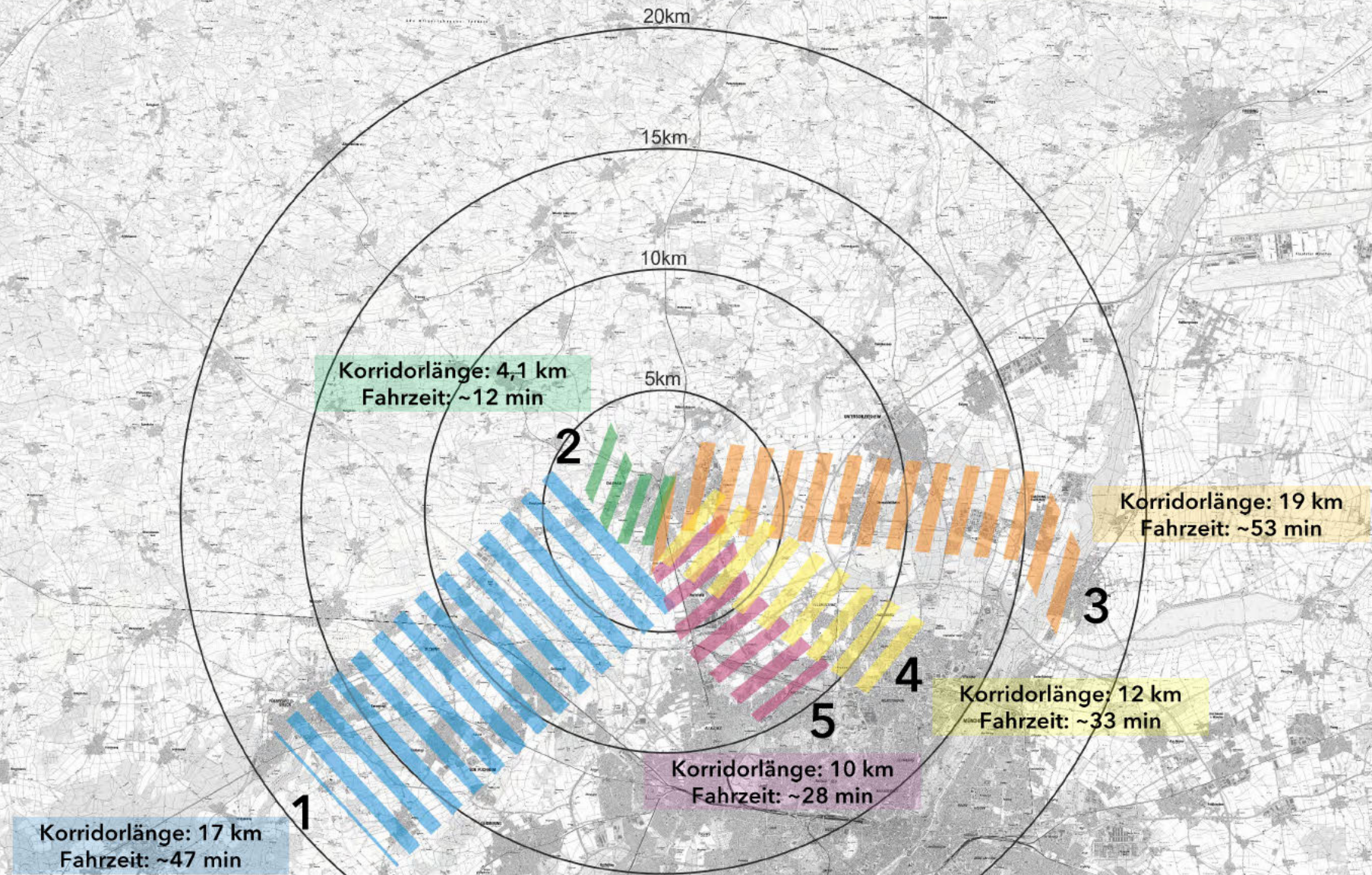




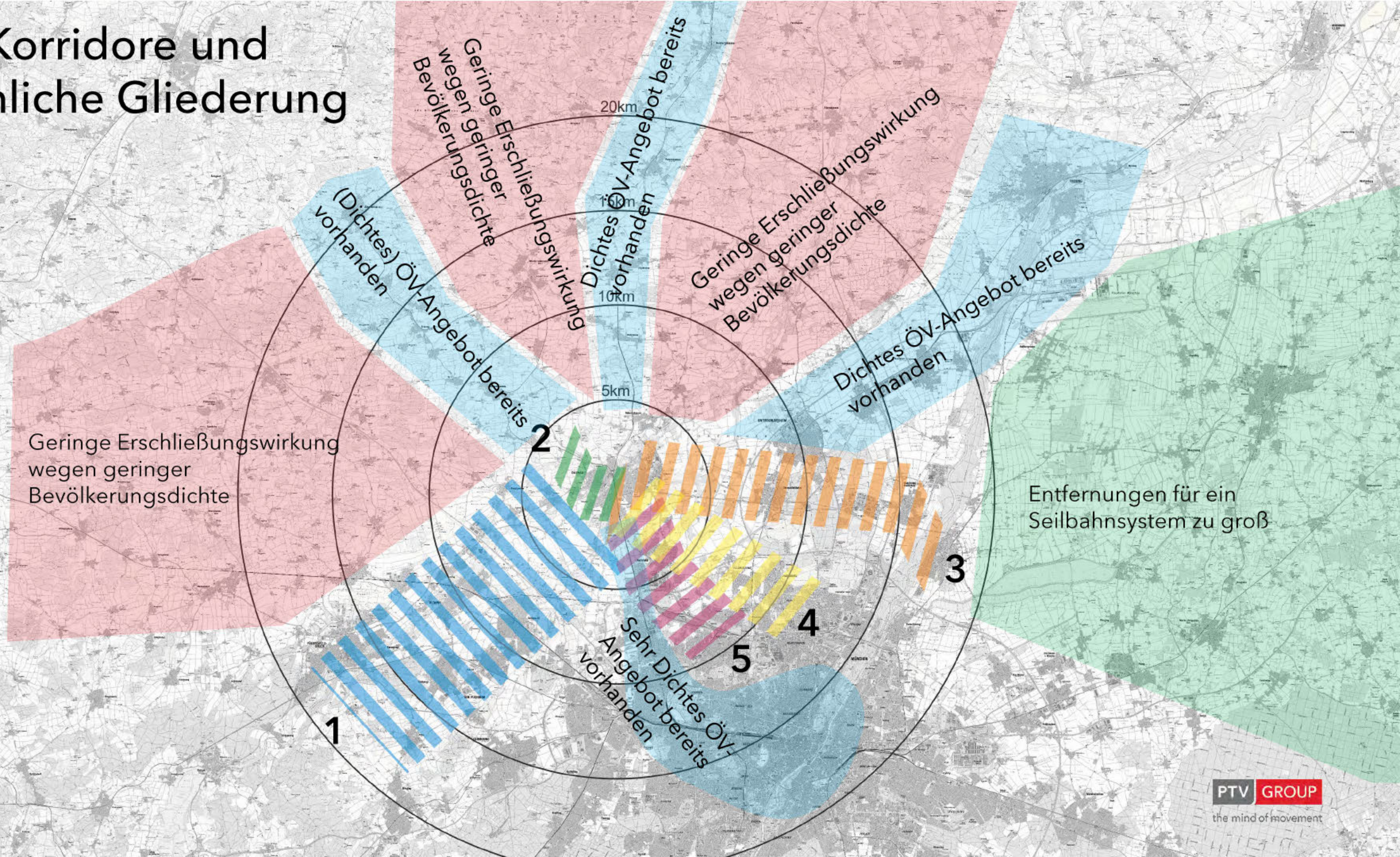
Aufbau

1. Verkehrssystem Seilbahn und technische Parameter
2. Seilbahnsysteme
3. Vorteile gegenüber anderen öffentlichen Verkehrssystemen und Herausforderungen
4. Integration in das bestehende Angebot
5. Ziele einer Seilbahn in Dachau
6. Mögliche Seilbahn-Korridore und Erschließungspotentiale
7. Nachfragepotenzial

Korridore



Korridore und räumliche Gliederung



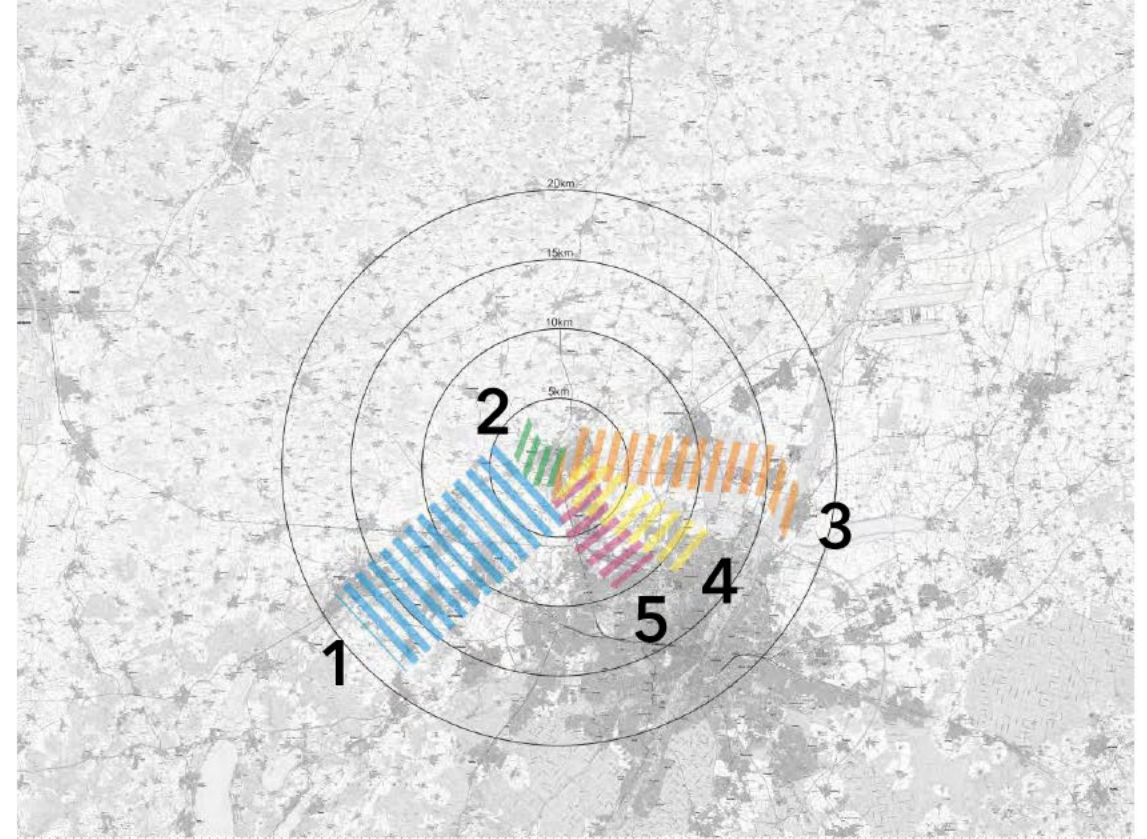
Erschließungspotentiale der Korridore

Korridor 1:

- Verbesserung des Angebots Richtung Olching und Fürstenfeldbruck
- Stärkung des nordwestlichen Münchner Umlandes in der Tangentiale
- Schaffung neuer Direktverbindungen

Korridor 2:

- Anbindung des geplanten P+R-Parkplatzes im Norden Dachaus, Reduzierung von MIV-Durchgangsverkehr
- Schaffung einer neuen Direktverbindung zwischen P+R Parkplatz Breitenau und Dachau Bahnhof



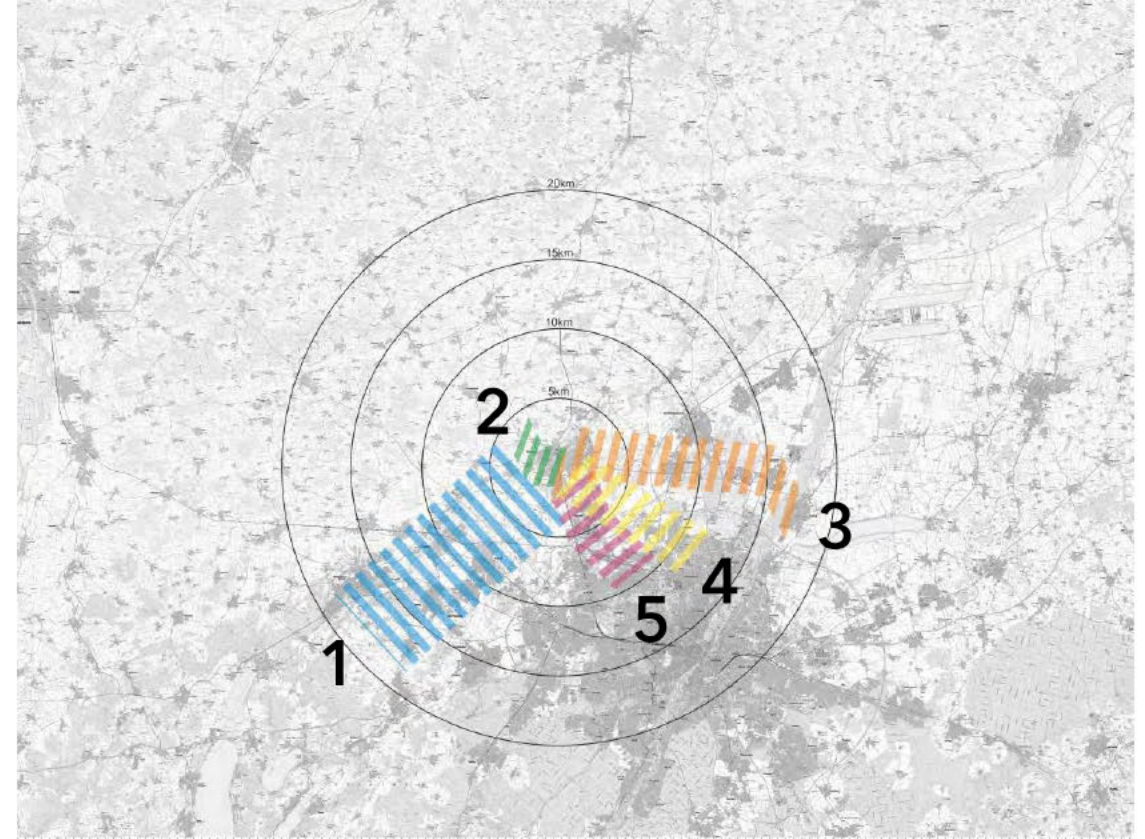
Erschließungspotentiale der Korridore

Korridor 3:

- Verbesserung des Angebots Richtung Oberschleißheim bis Ismaning
- Stärkung des nördlichen Münchner Umlands in der Tangentiale
- Verstärkung des Angebots zwischen Dachau Bahnhof und KZ Gedenkstätte / Gewerbegebiet
- Schaffung neuer Direktverbindungen zwischen Gewerbegebiet Dachau - Oberschleißheim oder Oberschleißheim - Ismaning

Korridor 4:

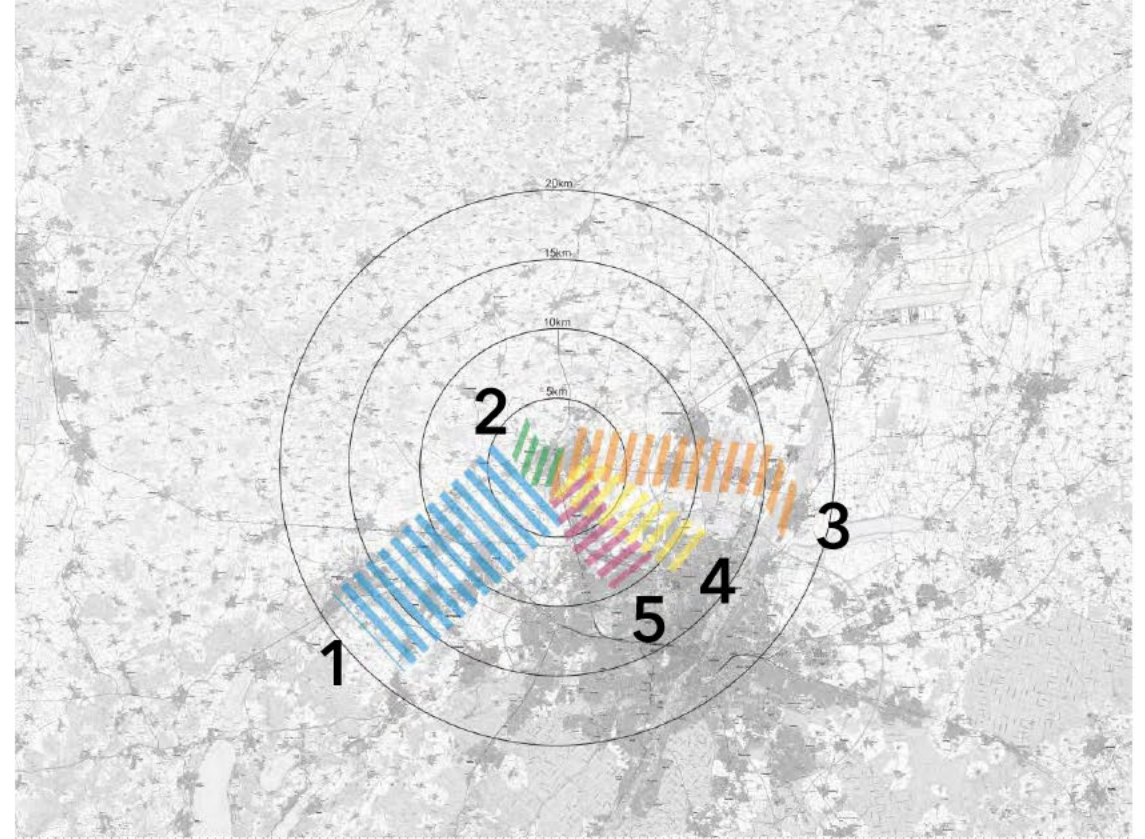
- Verbesserung des Angebots über U- und S-Bahnstation Feldmoching bis zum FIZ von BMW (z.B. Anbindung an U2-Station Am Hart oder Olympiazentrum)
- Entlastung der bestehenden Verkehrssysteme zwischen Dachau und dem Münchner Norden, neue Verknüpfung zwischen U2 und U3/U8



Erschließungspotentiale der Korridore

Korridor 5:

- Verbesserung des Angebots zwischen Dachau, MAN-Gelände und U3 und S1 (Moosach)
- Entlastung der bestehenden Verkehrssysteme zwischen Dachau und dem Münchner Norden
- Direkte Anbindung an den wichtigsten ÖV-Knotenpunkt im Münchner Nordosten (U3 und S1 (Moosach))

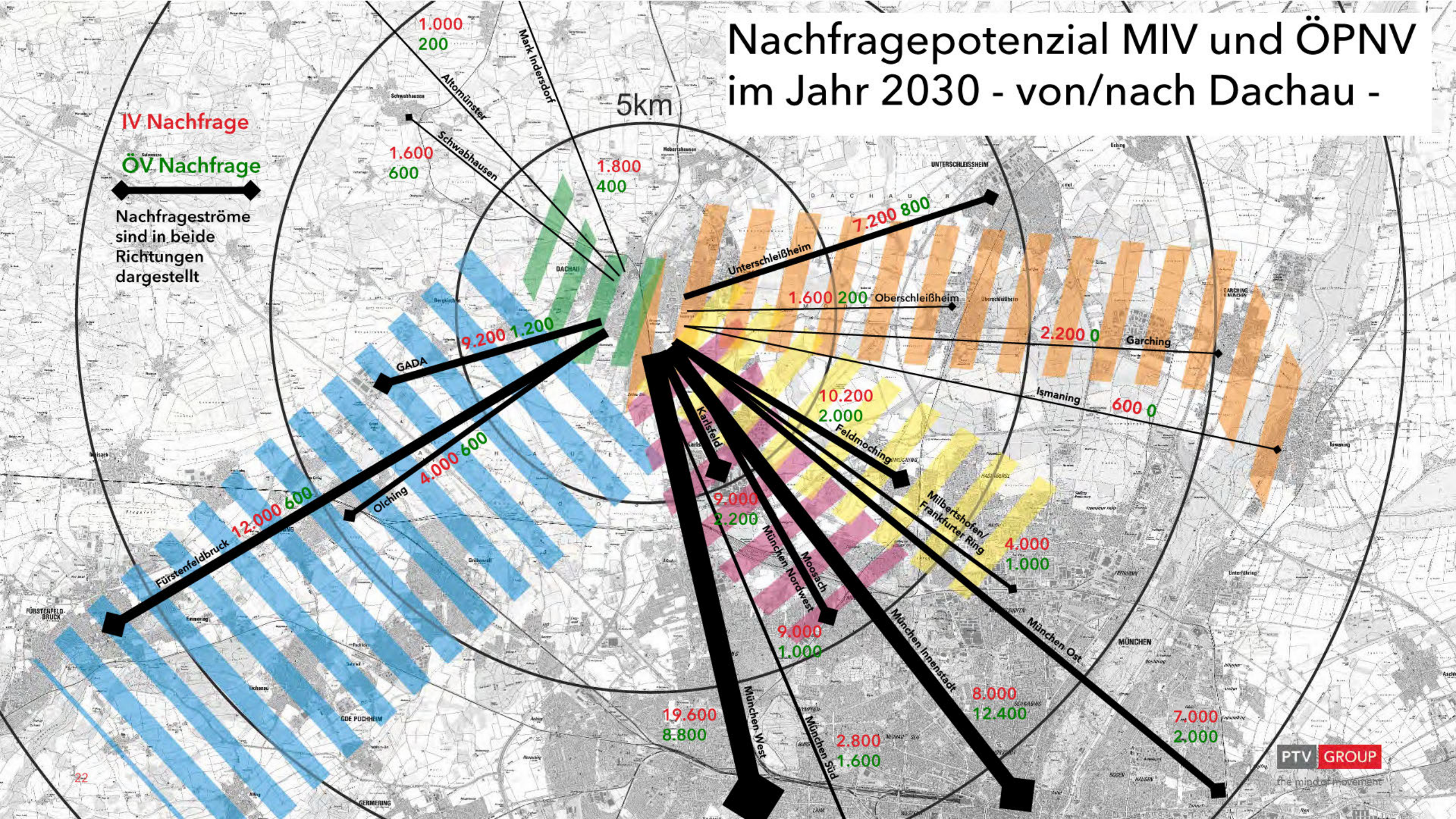




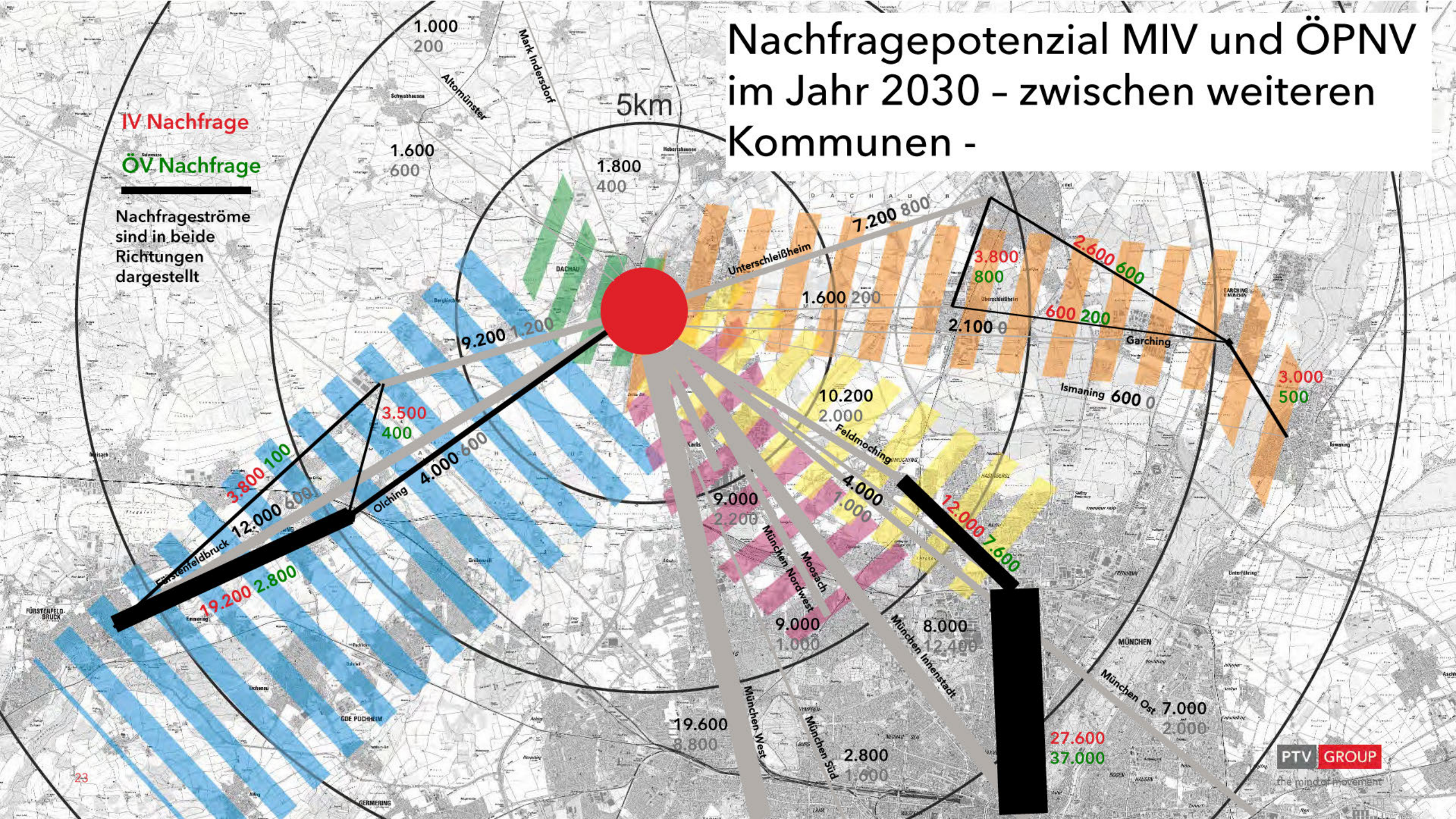
Aufbau

1. Verkehrssystem Seilbahn und technische Parameter
2. Seilbahnsysteme
3. Vorteile gegenüber anderen öffentlichen Verkehrssystemen und Herausforderungen
4. Integration in das bestehende Angebot
5. Ziele einer Seilbahn in Dachau
6. Mögliche Seilbahn-Korridore und Erschließungspotentiale
7. Nachfragepotenzial

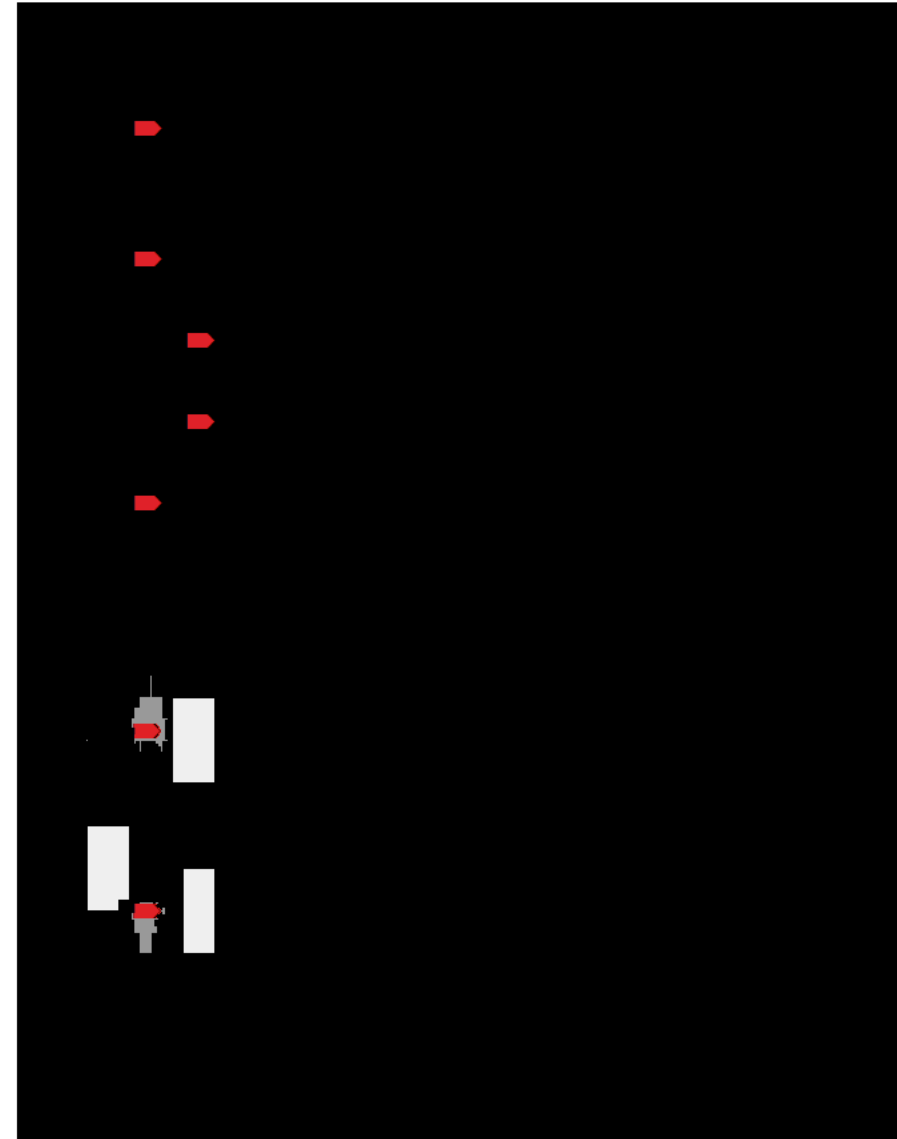
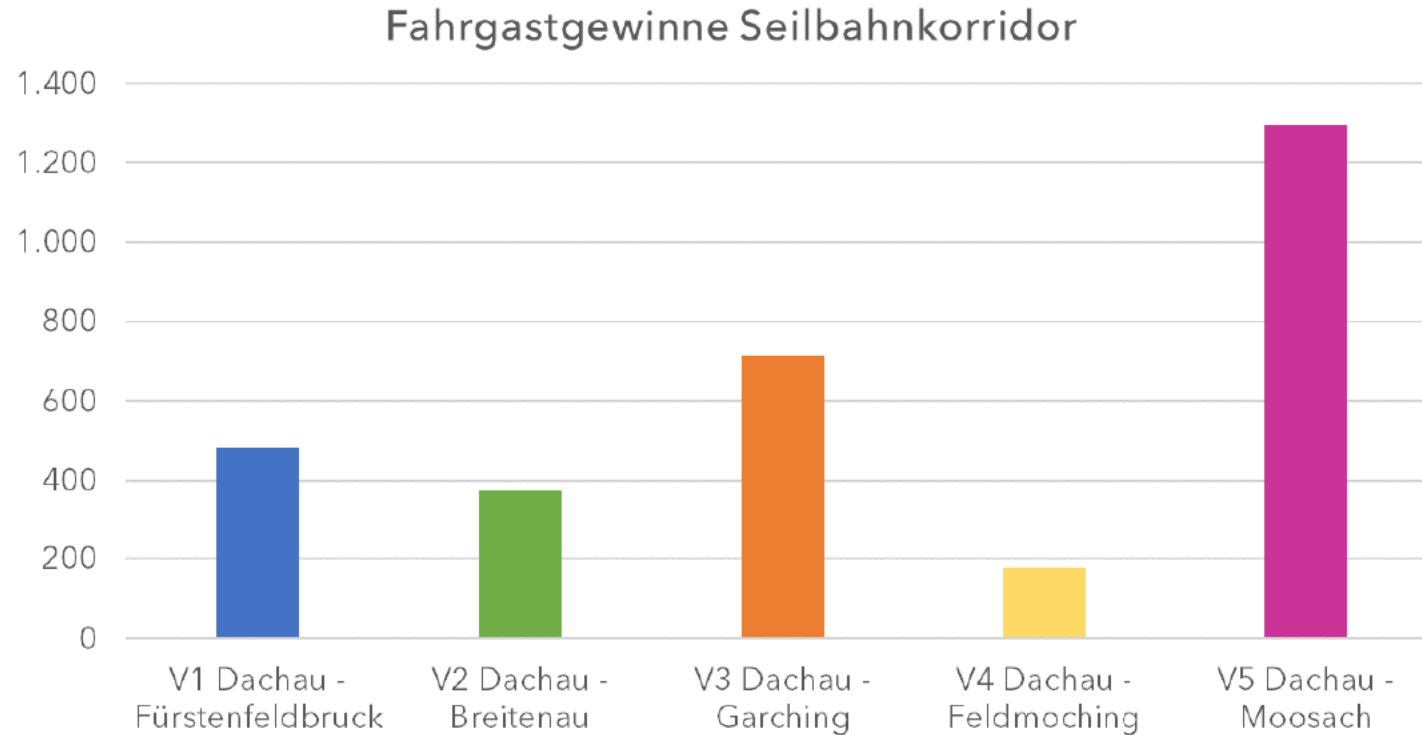
Nachfragepotenzial MIV und ÖPNV im Jahr 2030 - von/nach Dachau -



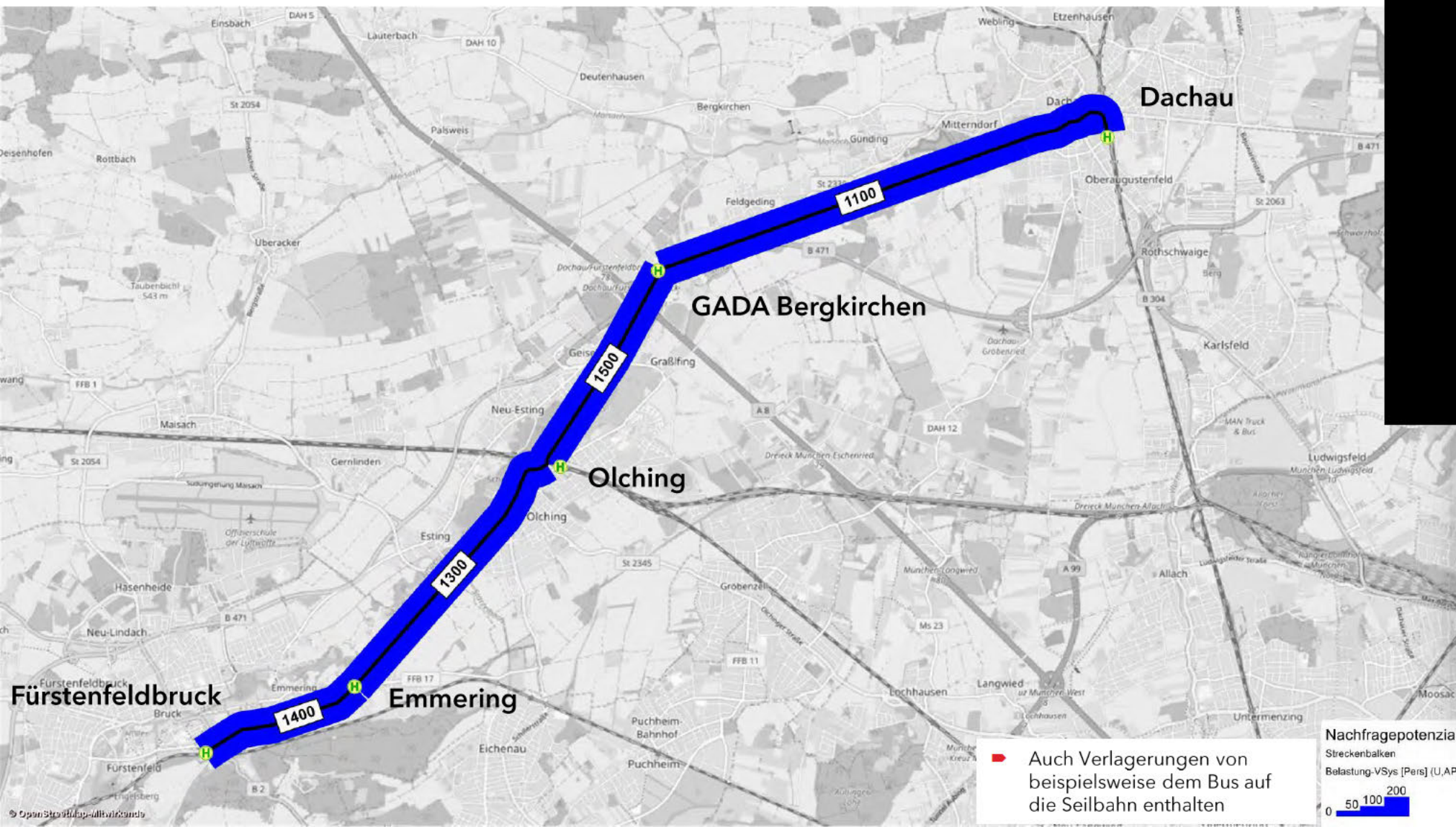
Nachfragepotenzial MIV und ÖPNV im Jahr 2030 - zwischen weiteren Kommunen -



Fahrgastgewinne je Seilbahnkorridor (Verlagerung vom MIV auf den ÖV)



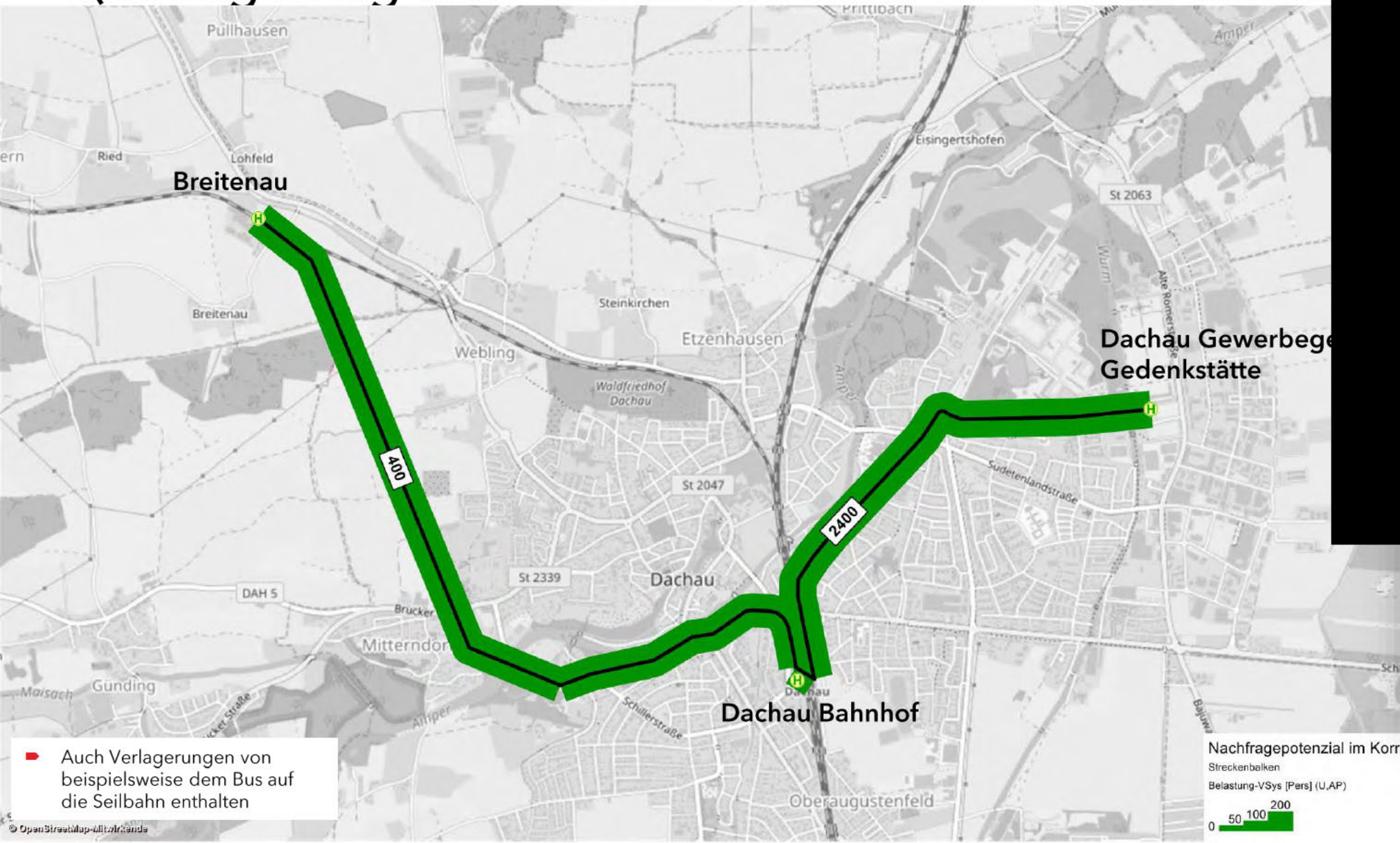
Umlegung Seilbahnkorridor 1 (Verlagerung MIV und vom ÖPNV auf die Seilbahn)



- Gesamtnachfrage in der Seilbahn in der Tangentialverbindung mäßig
- Höhere Nachfrageströme eher zwischen Fürstenfeldbruck und Bergkirchen zu erwarten

➤ Auch Verlagerungen von beispielsweise dem Bus auf die Seilbahn enthalten

Umlegung Seilbahnkorridor 2 (Verlagerung vom MIV und vom ÖPNV auf die Seilbahn)

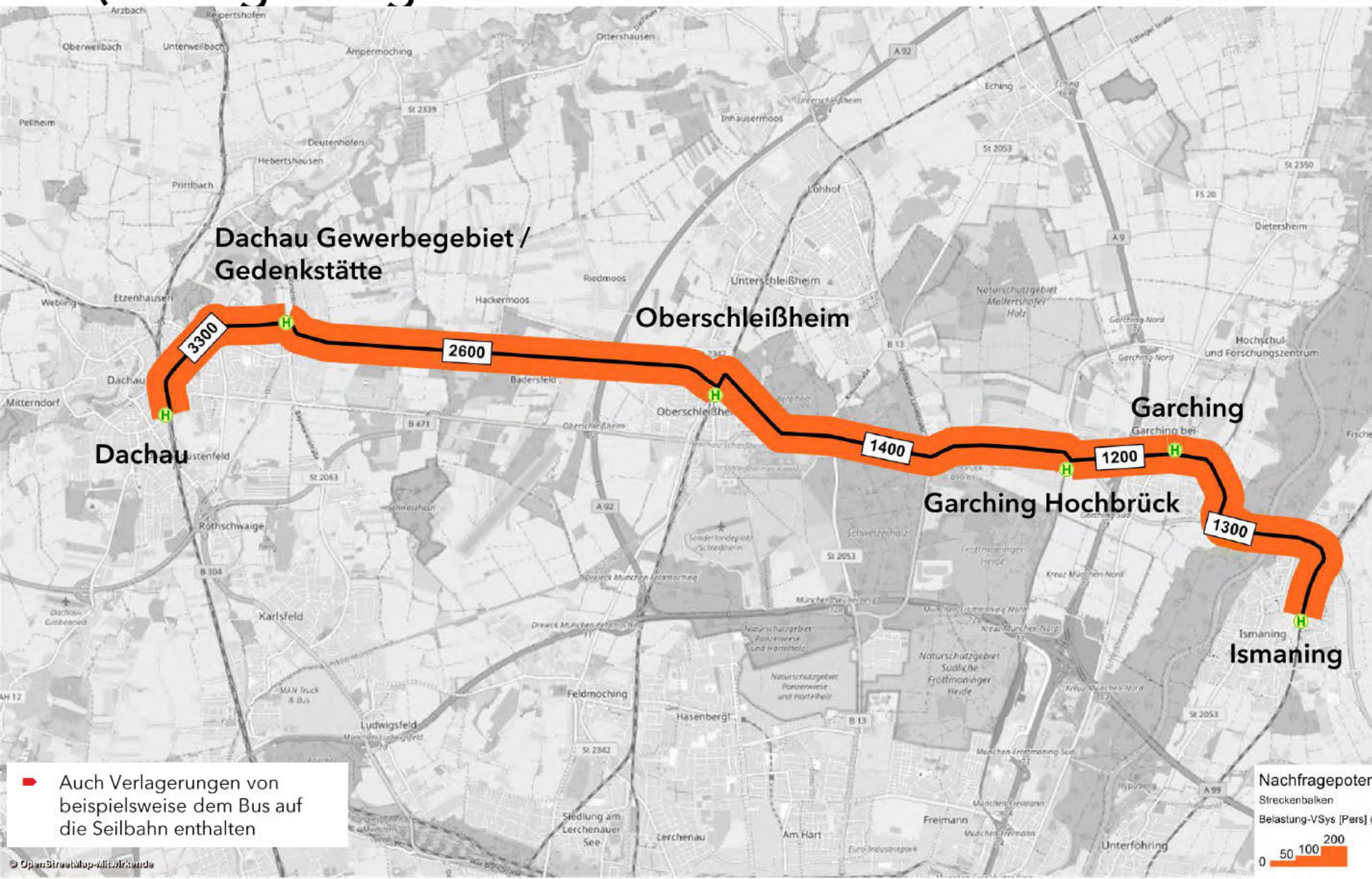


- Sehr geringe Nachfrageströme zwischen dem geplanten P+R-Standort und Dachau Bahnhof
- Der Abschnitt Dachau Bahnhof zur KZ-Gedenkstätte hat eine hohe Nachfrage und sollte bei weiteren Überlegungen mit verfolgt werden

➤ Auch Verlagerungen von beispielsweise dem Bus auf die Seilbahn enthalten



Umlegung Seilbahnkorridor 3 (Verlagerung vom MIV und vom ÖPNV auf die Seilbahn)



- Zwischen Dachau und Oberschleißheim recht hohe Nachfrage
- Tangentialverbindung zwischen zwei S-Bahn-Halten
- Hier auch Fahrgäste von Unterschleißheim nach Dachau mit Umstieg in Oberschleißheim
- Im weiteren Verlauf Richtung Ismaning eher geringe Nachfrage zu erwarten

➤ Auch Verlagerungen von beispielsweise dem Bus auf die Seilbahn enthalten

Nachfragepotenzial im Korridor 3

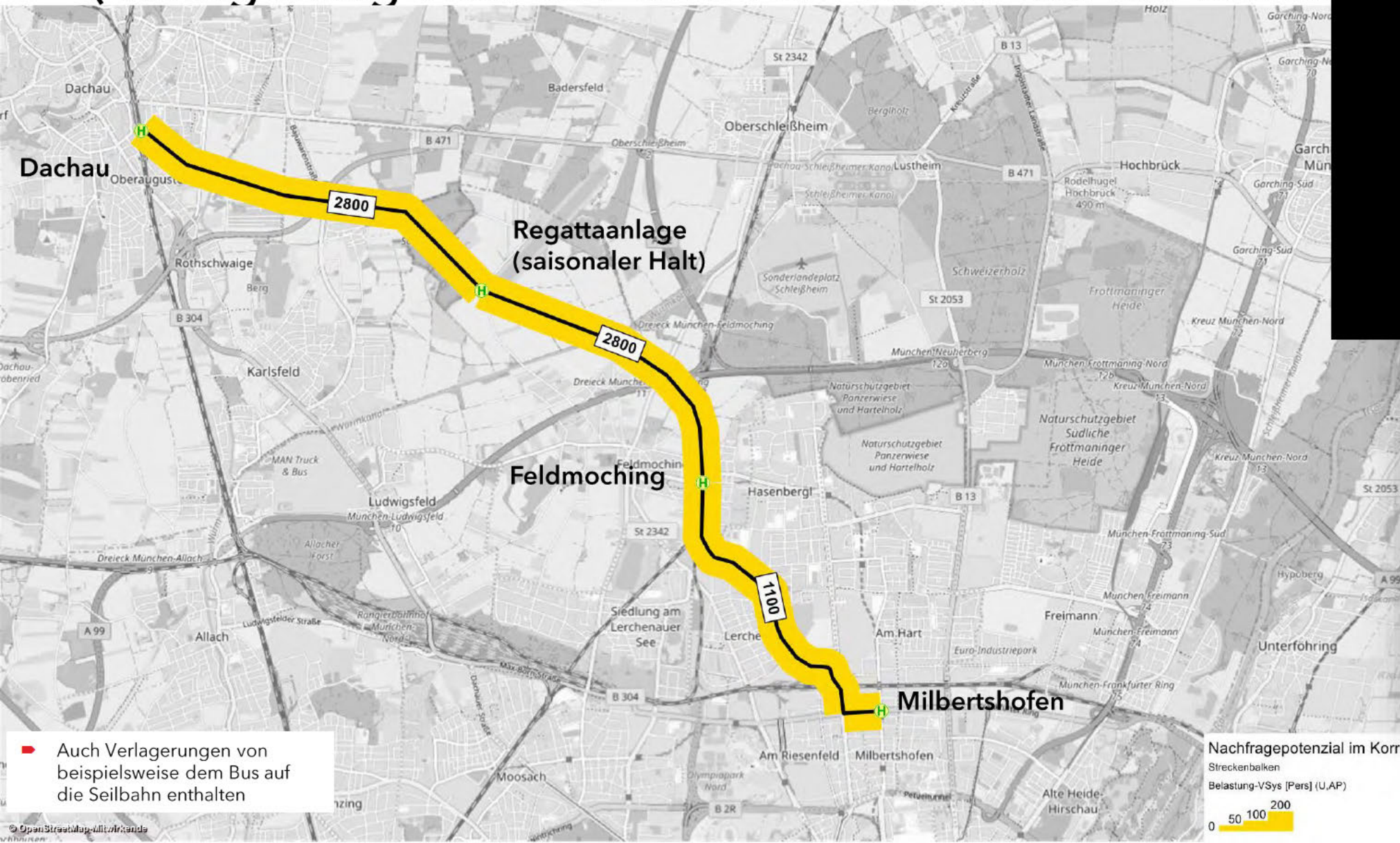
Streckenbalcken
Belastung-VSys [Pars] (U,AP)



PTV GROUP

the mind of movement

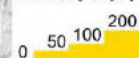
Umlegung Seilbahnkorridor 4 (Verlagerung vom MIV und vom ÖPNV auf die Seilbahn)



- Gesamtnachfrage in der Seilbahn in der Tangentialverbindung mäßig
- Das dichte Busnetz erfüllt schon gut seine Aufgabe

Nachfragepotenzial im Korridor 4

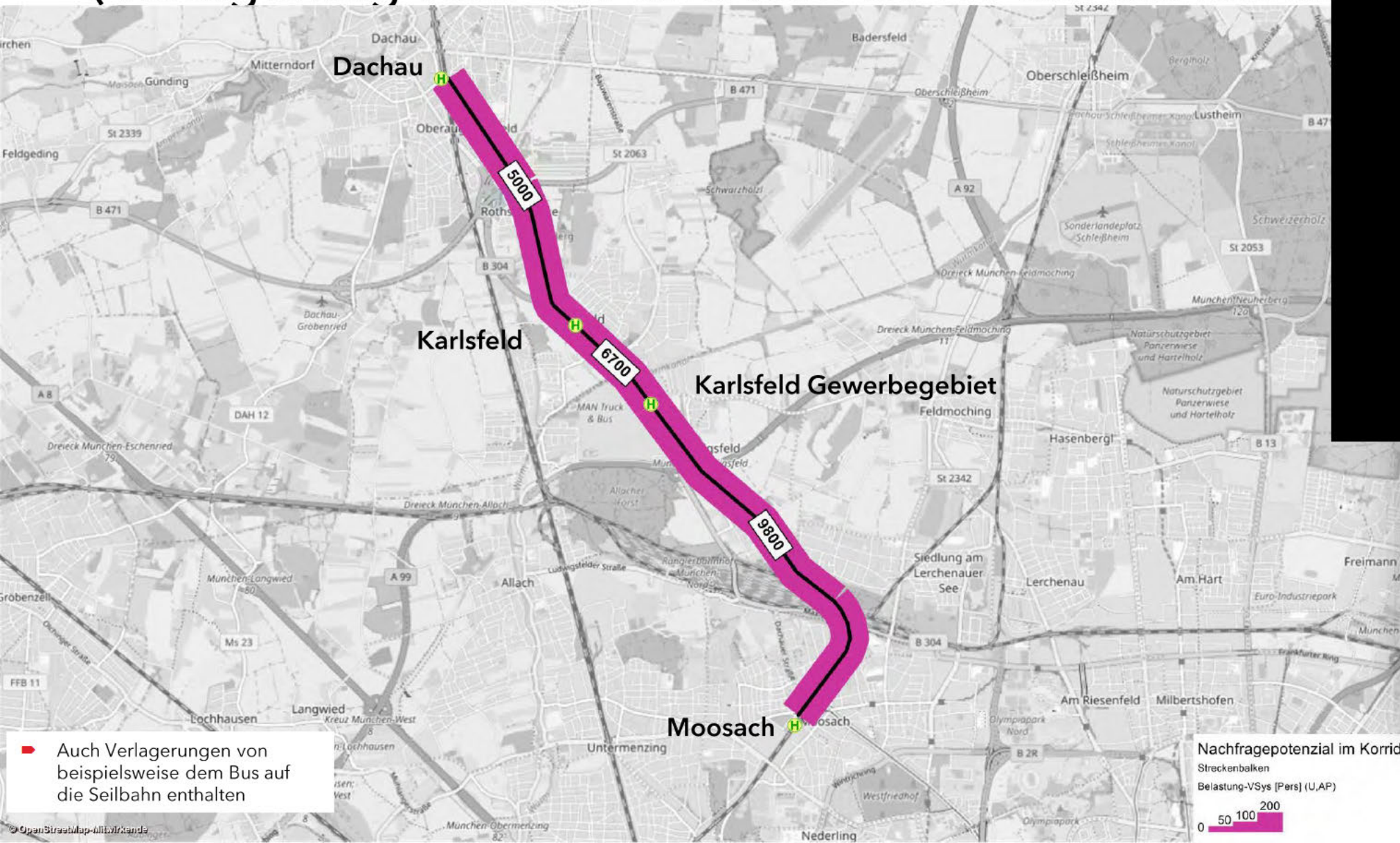
Streckenbalken
Belastung-VSys [Pars] (U,AP)



PTV GROUP

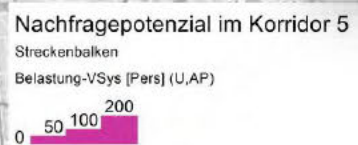
the mind of movement

Umlegung Seilbahnkorridor 5 (Verlagerung vom MIV und vom ÖPNV auf die Seilbahn)



- Hohe Nachfrageströme zwischen Dachau und Moosach
- Hohes Potenzial und in Richtung Gewerbegebiet in Karlsfeld und nach Moosach an den U-Bahnanschluss

Auch Verlagerungen von beispielsweise dem Bus auf die Seilbahn enthalten

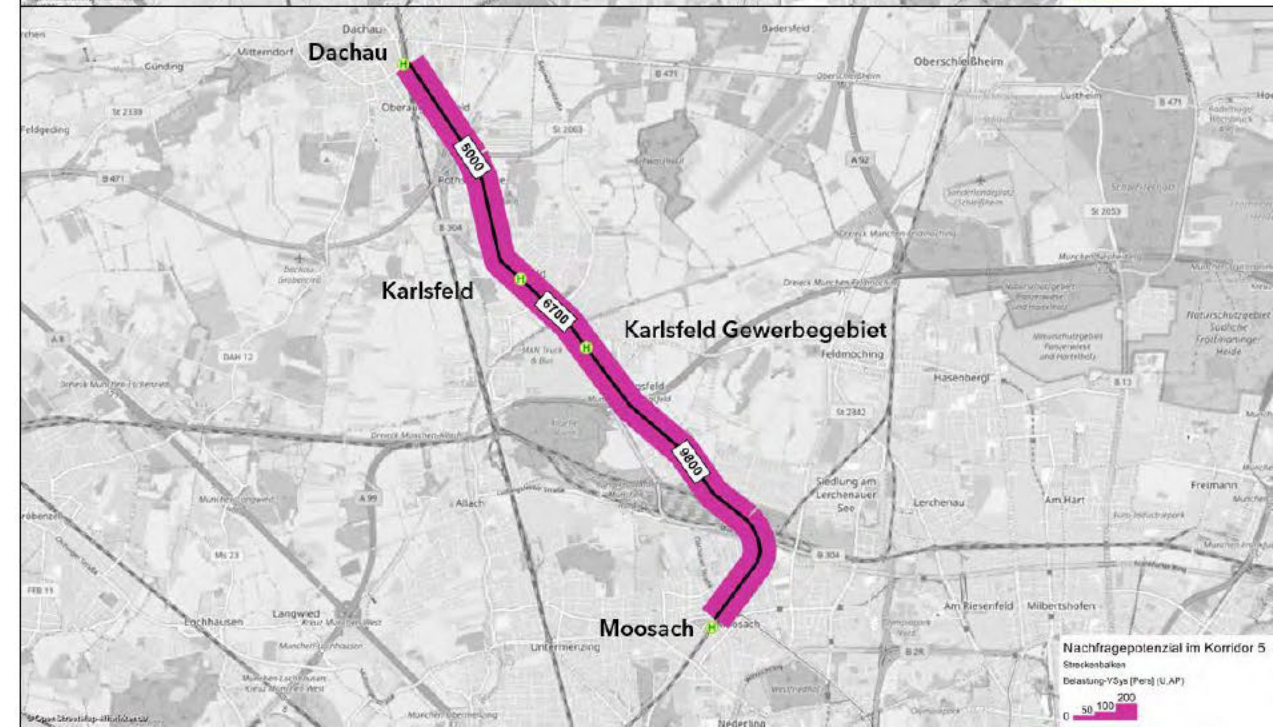


Sensitive Betrachtung der Korridore 4 und 5

Die Korridore 4 und 5 weisen das höchste Nachfragepotential auf.

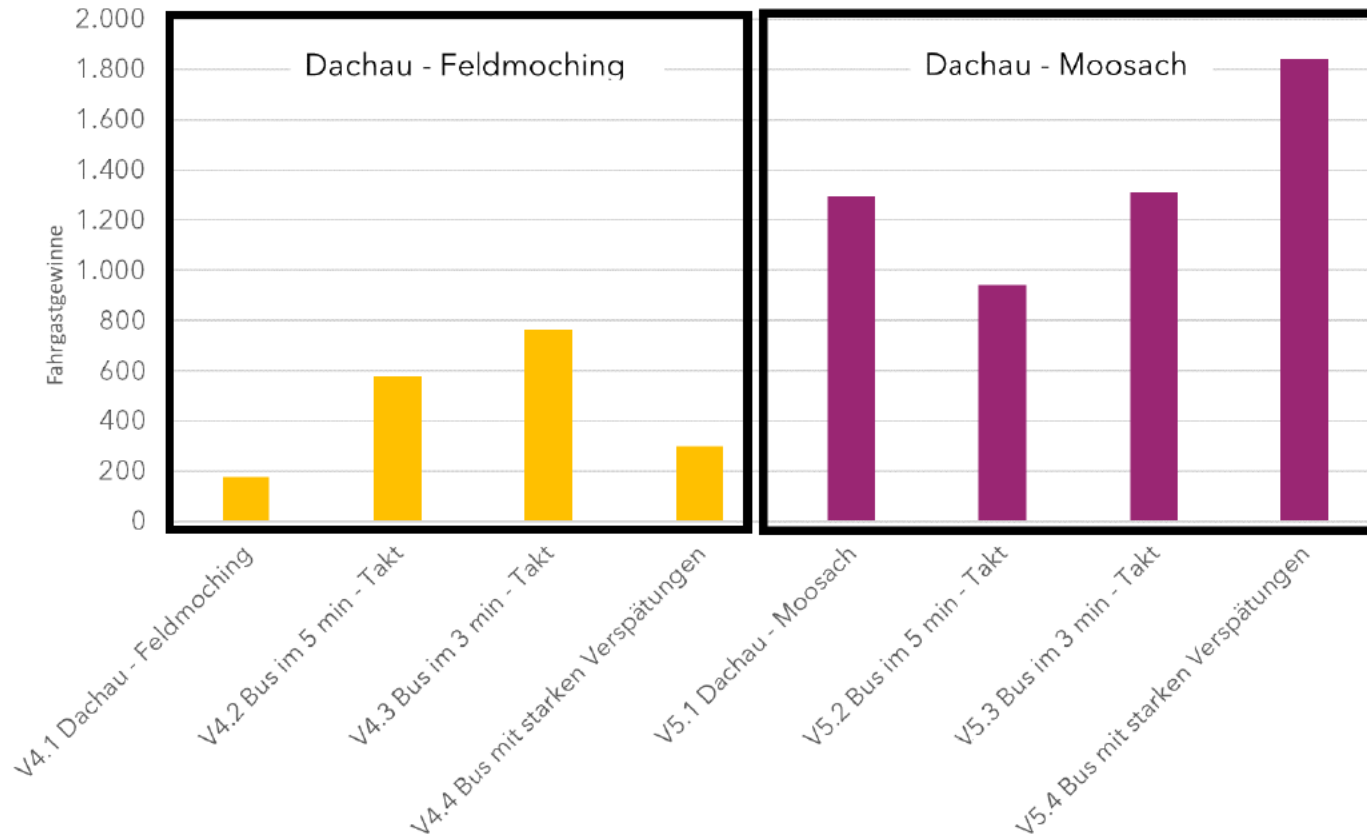
Daher lohnt sich eine detailliertere Untersuchung mit veränderten Parametern:

- Wie wirken sich Verspätungen im Busverkehr auf das Fahrgastpotential der Seilbahn aus?
- Könnte der Busverkehr mit einer starken Taktverdichtung das Fahrgastpotential der Seilbahn ebenfalls abdecken?



Sensitive Untersuchung der Seilbahnkorridore 4 und 5

Fahrgastgewinne im Korridor 4 und 5



Erläuterung:

- VX.1: Dies stellt die Nachfragegewinne aus der Seilbahn aus Folie 24 dar
- VX.2: Hier wird unterstellt, dass **anstelle** der Seilbahn das bestehende Busangebot in den HVZ auf einen 5-Minuten-Takt ausgebaut wird
- VX.3: Hier wird unterstellt, dass **anstelle** der Seilbahn das bestehende Busangebot in den HVZ auf einen 3-Minuten-Takt ausgebaut wird
- VX.4: Hier wird unterstellt, dass wie in Vx.1 die Seilbahn fährt und zusätzlich in den Busfahrplan in den HVZ eine Fahrzeitverlängerung von 10 Minuten unterstellt wird (heutige angenommene Verspätung)

Erläuterung: Die Fahrgastgewinne sind als Absolutwert für jede Variante zu lesen

Einschätzung der Ergebnisse

Korridor 4

- Seilbahn hat weiterhin ein geringes Potential
- auch die Einbeziehung von Verspätungen im Bus erhöht das Fahrgastpotential bei der Seilbahn nur leicht
- Taktverdichtungen auf der Linie 172 erzielen einen deutlich höheres Fahrgastpotential als die Seilbahn (Faktor 4)

→ Fokus auf die Taktverdichtung des Buslinien legen um Fahrgastgewinn zu erzielen

Korridor 5

- Seilbahn besitzt ein hohes Potential (Fahrgastgewinn von knapp 1.300 Personen)
- Unter Einbeziehung von Verspätungen beim Bus erhöht sich das Fahrgastpotential bei der Seilbahn stark
- Taktverdichtungen auf der Linie 710 erzielen ein geringeres bis ähnliches Fahrgastpotential wie eine Seilbahn (3-min-Takt=1.310)

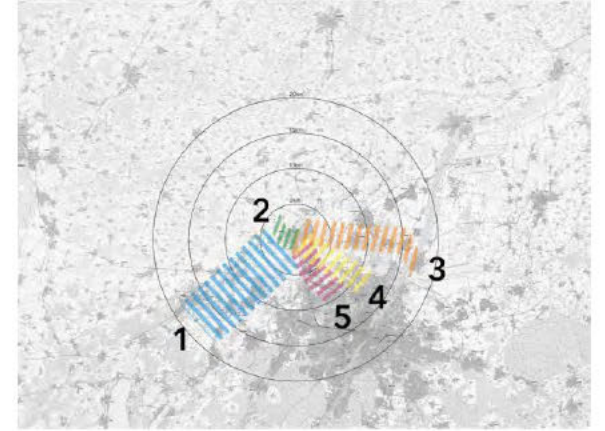
→ Das Fahrgastpotential durch eine Taktverdichtung auf der Linie 710 auf 3 Minuten ist vergleichbar mit der einer Seilbahn

Korridor 5 der Seilbahn hat im Vergleich das höchste Potential

- Kosten-Nutzen-Abwägung von Seilbahnbau ↔ Taktverdichtung ist zu prüfen

Empfehlung

- Korridor 1-3:
 - Bei diese Korridoren weist der potenzielle Fahrgastgewinn ein geringes Potenzial auf
 - Lediglich der Teilstrecke Dachau Bahnhof - KZ-Gedenkstätte ist bei weiteren Überlegungen mit zu berücksichtigen
- Korridor 4:
 - Die Seilbahn kann auf dieser Relation nicht den gewünschten Nachfrageschub erbringen
 - Eine stärkere Attraktivierung der Busrelation führt zu besseren Ergebnissen (Busspur)
- Korridor 5:
 - Die Querverbindung zwischen Dachau und der U-Bahnstation Moosach bietet attraktive Relationen an
 - Der Bus kann bei dichtem Taktangebot ein ähnlich gutes Resultat erzielen - hierfür ist aber die ÖPNV-Trasse staufrei zu gestalten
 - Trotz der gleichen Fahrtrelation gute Verbesserung des Angebots
- **Der Korridor 5 sollte für einen möglichen Einsatz als Seilbahnkorridor aufgrund der zu erwartenden Nachfrageveränderungen weiter verfolgt werden.**





Vielen Dank

Transport System Bögl: Verkehrs- wertabschätzung für 14 Trassen

Kurzbericht
April 2021



Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Firmengruppe Max Bögl hat seit 2010 ein auf Magnetbahntechnologie basierendes Transportsystem mit eigenem Fahrweg, eigenen Fahrzeugen und eigener Betriebsleittechnik entwickelt: Das Transport System Bögl (TSB). Die Firmengruppe Max Bögl sieht den Einsatzbereich von TSB vor allem im urbanen Raum respektive in Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen. TSB steht in Gesprächen für potenzielle Anwendungsstrecken in Deutschland. Im Raum München werden von Politikern für den Einsatz von TSB einzelne Relationen (z.B. zum Flughafen) als Ergänzung zum Nahverkehr genannt.

Das Transport System Bögl (TSB)

Im Hinblick auf die Finanzierung bzw. Förderung von TSB-Projekten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz werden Bewertungen entsprechend dem Verfahren des BMVI „Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“ (STANDI) benötigt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis muss mindestens größer Eins respektive die Nutzen-Kosten-Differenz größer Null sein, damit die Projekte finanziert werden. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, auf welchen Strecken bzw. in welchem räumlichen und verkehrlichen Umfeld TSB die geforderte Wirtschaftlichkeit erzielen kann.

Nutzen-Kosten-Differenz > 0?

Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund beauftragte die EBP Schweiz AG mit der Erarbeitung von Verkehrswertabschätzungen für das TSB auf Basis der STANDI im Raum München. Ziel ist es, schnell eine erste grobe Verkehrswertabschätzung des Systems TSB zu erhalten, um erfolgversprechende Trassen zu erkennen und dann das weitere Vorgehen festzulegen. Die Studie wurde finanziert durch die Firmengruppe Max Bögl. Die Arbeiten wurden durch einen Arbeitskreis mit Vertretern des Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG), des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB), der Landratsämter Dachau, Freising und München, der Landeshauptstadt München (LHM), der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und der Firmengruppe Max Bögl begleitet.

Aufgabenstellung:
Erste grobe Verkehrswertabschätzung

Untersuchte Trassen

Prinzipiell kann das Transport System Bögl im Raum München mehrere Funktionen erfüllen. Die drei wichtigsten sind:

1. Erschließung von (Entwicklungs-) Gebieten
2. Erstellen von Tangentialverbindungen
3. Zusätzliche Flughafenanbindung

Für vier Korridore wurden mit dem Arbeitskreis insgesamt 14 Trassen für die Untersuchung festgelegt (vgl. Abbildung 1). Dabei wurden auch die Anzahl und die Lage von Haltestellen abgestimmt. Im Sinne der Aufgabenstellung sind diese 14 Trassen erste Trassenvorschläge, die für eine erste grobe Verkehrswertabschätzung festgelegt worden sind. In Abhängigkeit von den Ergebnissen ist dann zu prüfen, welche Trassen vertieft und optimiert werden sollen. Für die Bewertung der Trassen wurde das übrige Angebot des

14 erste Trassen-vorschläge

öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Angebot) des Ohnefalls¹ unverändert übernommen.

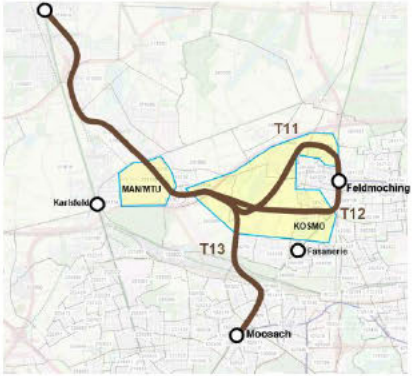


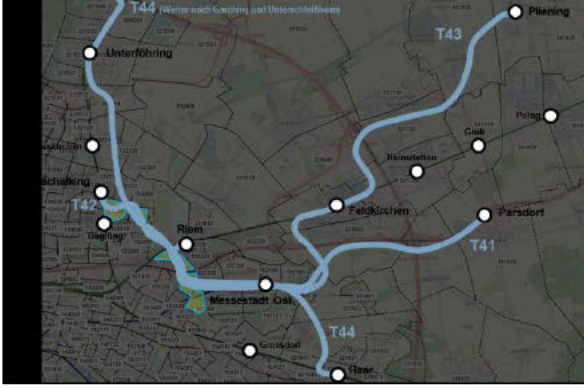
Korridor U2/U3 Nord	Korridor U6 Nord
 <p>Erschließungspotenzial:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gemeinde Karlsfeld — Große Kreisstadt Dachau — KOSMO (Wohnsiedlung) — MAN/MTU-Areal (Arbeitsplätze) <p>Netzeffekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Dachau (S/R) — Karlsfeld (S) — Feldmoching (S/xS/U) 	 <p>Erschließungspotenzial:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gewerbegebiet Eching-Ost <p>Netzeffekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Neufahrn (S/xS) — Unterschleißheim (S/xS) — Garching Forschungszentrum (U) — Garching-Hochbrück (U) — Hallbergmoos (S) — Flughafen (S/xS)
Korridor U5 Süd	Korridor U2 Ost
 <p>Erschließungspotenzial:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ottobrunn — Weitere Siedlungsentwicklungen <p>Netzeffekte: Umsteigeverbindungen auf U- und S-Bahn in Neuperlach Süd</p>	 <p>Erschließungspotenzial:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kirchheim — Weitere Siedlungsentwicklungen <p>Netzeffekte: Tangentialverbindungen zwischen radialen S-Bahn- und U-bahnlinien</p>
<p>R = Regionalbahn, S = S-Bahn, U = U-Bahn, xS = Express-S-Bahn (ab 2028)</p>	

Abbildung 1 Untersuchte Trassen (Hier dargestellt sind die Haltestellen der S-Bahn und der U-Bahn. Die Haltestellen TSB sind in der Langfassung dargestellt).

1 Prognosesituation, die sich einstellt, wenn das zu bewertende Vorhaben (hier TSB) nicht umgesetzt wird.

Untersuchte Kosten und Nutzen

Für die Verkehrswertabschätzung werden die Kosten und Nutzen entsprechend der STANDI ermittelt. Dazu gehören die Reisezeitdifferenzen im ÖPNV, die Veränderung der Pkw-Betriebskosten, der Nutzen der Schaffung neuer Mobilitätsmöglichkeiten, das Saldo der Veränderung von Unfallfolgekosten sowie CO₂- und Schadstoffemissionen von TSB und Pkw. Zudem wurde der Kapitaleinsatz und die Unterhaltskosten für die TSB Infrastruktur sowie die Betriebskosten von TSB (inkl. Fahrzeuge) berücksichtigt.

Berücksichtigte
Teilindikatoren

Folgenden Teilindikatoren sind in der Verkehrswertabschätzung nicht berücksichtigt:

Nicht berücksichtigte
Teilindikatoren

- Kapitaleinsatz für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall und Einsparungen Bus/Bahn: Da im Mit- und Ohnefall das gleiche ÖPNV-Angebot unterstellt wurde, kann aufgrund TSB auch keine Einsparung angerechnet werden. Das Potenzial zu Einsparungen bei Bus und Bahn ist bei weiteren Vertiefungen zu prüfen.
- Geräuschbelastung: TSB ist im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ein leises System. Auf dieser Planungsstufe konnten die Geräuschbelastungen aber nicht quantifiziert und bewertet werden.

Für die Berechnung der einzelnen Teilindikatoren wurden die Berechnungsvorschriften, Berechnungsfaktoren und Wertgerüste entsprechend der STANDI (Preisstand 2016) verwendet.

Kosten TSB

Die Firmengruppe Max Bögl erstellte einen Vorentwurf möglicher Trassenverläufe basierend auf den TSB-Systemparametern (Radien, Fahrwegtypen). Zur Reduktion der Investitionsausgaben und damit zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit wurde wo immer möglich eine aufgeständerte Trassenführung vorgesehen. Durch Vor-Ort-Begehungen wurden die Trassenverläufe und die Lage der Haltestellen geprüft und bei Bedarf angepasst. Dabei wurden auch Standorte für die Betriebsanlagen (z.B. Instandhaltungszentrale) eruiert und berücksichtigt. Auf dieser Basis wurden die Investitionsausgaben für die Infrastruktur (Fahrweg, Weichen etc.), Betriebsanlagen (Haltestellen, Betriebshof etc.) und die Betriebsleittechnik abgeschätzt. Anpassungskosten an Anlagen Dritter konnten hier nicht berücksichtigt werden. Die Investitionsausgaben wurden gemäß STANDI nach Sachgebietsgruppen differenziert und gingen entsprechend in die Bewertung ein. Die Investitionsausgaben Infrastruktur (inkl. 30% Zuschlag für Unvorhergesehenes und Risiken) liegen je nach Trasse zwischen ca. 200 bis 900 Mio. EUR.

Trassierung und Investitionsausgaben
Infrastruktur

Auf allen Trassen wird ein 5-Min.-Takt über 19 Betriebsstunden hinterlegt.² Optimierungen, wie z.B. geringe Anzahl Betriebsstunden oder weniger häufige Fahrten in den Nebenverkehrszeiten etc., sind erst bei weiteren Vertiefungen vorgesehen. Auf Basis der Trassierung und der Lage der Haltestellen ermittelte die Firmengruppe Max Bögl die Fahrzeiten. Die benötigte Anzahl

Betrieb und Betriebskosten

² Unter Berücksichtigung der Nachfragewirkung wurden in der HVZ bei folgenden Trassen dichtere Takte in den Betriebskosten berücksichtigt: T11, T12, T13, T33 und T43. Im Verkehrsmodell wurden durchgängig 5-Min.-Takt hinterlegt.

Fahrzeuge und Kapazitäten basierte auf dem von EBP mit dem GVM ermittelten Fahrgastpotenzial.

Die Firmengruppe Max Bögl stellte EBP je Trasse die Investitionsausgaben für die benötigten Fahrzeuge und die Betriebskosten für Leitstelle, Wartung, Reinigung und Instandhaltung zur Verfügung. Des Weiteren wurde der Energiebedarf ermittelt. Die Eingangsdaten gingen in die Bewertung gemäß STANDI ein.

Inputdaten für die STANDI

Verkehrswirkungen

Die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage wurden mit dem Gesamtverkehrsmodell München (GVM) für das Jahr 2035 ermittelt. Für das Umland und für den Speckgürtel von München wurden die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen aus der Datenbasis des MVV mit dem GVM verschmolzen. Ferner wurde das Projekt KOSMO mit den entsprechenden Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen im Ohnefall und in den Mitfällen für das Jahr 2035 unterstellt. Im Ohnefall und in den Mitfällen wurden zudem auch in Abstimmung mit dem Arbeitskreis Teile des ÖPNV-Fahrplans 2035 entsprechend Angaben MVV berücksichtigt. Darin ist unter anderem die zweite S-Bahn-Stammstrecke unterstellt.³

Ohnefall 2035: Mit KOSMO und zweiter S-Bahn-Stammstrecke

Für jede Trasse wurde das TSB-Angebot einzeln in das GVM eingefügt und es wurden die Verkehrswirkungen berechnet. Dabei wurde der ÖPNV-Fahrplan des Ohnefalls unverändert übernommen. Das TSB-Angebot ist also immer als Ergänzung zum im Jahr 2035 bestehenden ÖPNV-Angebot modelliert worden. Mittels des GVM wurde die Nachfrage des TSB ermittelt, welche sich entsprechend STANDI aus Routenveränderungen im ÖPNV, Verlagerungen vom PKW (Abnahme PKW-Fahrten) und neuen Fahrten (induzierter Verkehr) zusammensetzt.

Veränderung der Verkehrsnachfrage je Trasse (Mitfall)

Die Fahrgäste von TSB sind in den hier untersuchten Mitfällen zumeist Personen, die ohne TSB mit dem Pkw gefahren sind. Grund für den - im Vergleich zu anderen ÖPNV Vorhaben - großen Anteil Wechsler ist zum einen, dass TSB hier neue Gebiete erschließt, für die im Ohnefall keine eigene ÖPNV-Erschließung besteht. Im Weiteren verbessert TSB die ÖPNV-Erschließung von Gebieten mit vergleichsweise schlechten Anschlüssen mit (langsamen) Bussen an die hochwertigen S- und U-Bahnverbindungen in die Innenstadt. Bei den Tangentialverbindungen bestehen heute auch nur sehr wenig ÖPNV-Angebote, weshalb auch hier ein hoher Anteil Wechsler vom Pkw nahe liegt. Den zweithöchsten Anteil an den Personenfahrten TSB haben Wechsler vom klassischen ÖPNV. 4% bis 11% der TSB-Fahrten sind neue Fahrten, die ohne die neue Verbindung nicht gemacht werden.

TSB-Nutzer vor allem Wechsler vom PKW

Mit den Modellierungen wurden die benötigten Kennwerte für die Verkehrswertabschätzung gem. Standardisierter Bewertung berechnet. Dies sind

Inputs für Verkehrswertabschätzung mit STANDI

³ Im Ohnefall ist KOSMO über die Bahnhöfe Feldmoching und Fasanerie an das ÖPNV -Netz angeschlossen. Die Anbindung von KOSMO erfolgt zu Fuss, per Velo und per Pkw. Zudem besteht im Norden von KOSMO eine Busverbindung via Karlsfelderstrasse. Im Mitfall verbessert TSB die Anbindung von KOSMO wesentlich. Deutliche Modal-Split Verschiebungen sind erkennbar. Bei einer Vertiefung ist ein Vergleich mit einer konventionellen ÖPNV -Erschließung zu prüfen.

insbesondere die Veränderung der Reisezeiten für die Wechsler im ÖPNV auf das TSB und die Reduktion der Personenkilometer mit dem Pkw.

Ergebnisse Verkehrswertabschätzung

Das Profil der positiven und negativen Wirkungen ist bei allen TSB Trassen identisch. Unterschiedlich ist lediglich das Ausmaß der Wirkungen bei den einzelnen Teilindikatoren:

14 Trassen mit identischem Nutzenprofil

— Gegenüber dem Ohne-Fall erzielt TSB Nutzen aufgrund von Verbesserungen für die ÖPNV-Reisenden und der Schaffung zusätzlicher Mobilitätsmöglichkeiten. Die Verlagerung von Fahrten vom Pkw auf den ÖPNV bewirkt zudem positive Ergebnisbeiträge durch eine Reduktion der Pkw-Betriebskosten, der Unfallfolgekosten sowie der CO₂- und Schadstoffemissionen.

TSB-Nutzen gemäß STANDI

— Negative Einzelnutzen (Kosten) erzielt TSB aufgrund der Unterhaltungskosten der Infrastruktur im Mitfall und den Betriebskosten. Ferner schlagen Unfallfolgekosten, CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen von TSB negativ zu Buche. Es ist hier nochmals festzuhalten, dass hier für TSB die STANDI-Grundlagen angewendet wurden (z.B. Unfallkostensätzen, CO₂-Faktoren und Bewertungsansätze).

TSB-Kosten gemäß STANDI

Die folgende Tabelle zeigt die Nutzen-Kosten-Verhältnisse für die 14 Trassen:

Nutzen-Kosten-Verhältnis

— Grün hinterlegt sind diejenigen Mitfälle, bei denen die Nutzen die Kosten übersteigen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist größer als Eins.

— Hellrot markiert sind die Mitfälle, bei denen die Nutzen kleiner als die Kosten sind. Im Betrieb – ohne die Infrastrukturinvestitionen – sind die Nutzen größer als die Kosten. Aufgrund des Kapitaldienstes Infrastruktur liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis zwischen Null und Eins. Der Nutzenüberschuss im Betrieb reicht somit nicht aus, um den Kapitaldienst Infrastruktur vollständig zu decken.

— Dunkelrot gekennzeichnete Mitfälle weisen bereits ein negatives Saldo im Betrieb auf. Somit ist bereits der Betrieb volkswirtschaftlich negativ zu beurteilen. Mit Berücksichtigung des Kapitaldienstes Infrastruktur wird die Nutzen-Kosten-Differenz noch negativer, das Nutzen/Kosten-Verhältnis ist kleiner Null.

Die folgende Tabelle zeigt die Resultate.

[Mio. EUR/Jahr] resp. [-]	Korridor U2/U3 Nord			
	T11 Dachau – Feldmoching (Nordlage KOSMO)	T12 Dachau – Feldmoching via Fasaneriesee	T13 Dachau - Moosach	
Nutzen-Kosten-Verhältnis	0.93	1.22	0.94	

[Mio. EUR/Jahr] resp. [-]	Korridor U6 Nord			
	T21 Garching-Hochbrück – Unterschleißheim	T22 Garching Forschungs- zentrum – Neufahrn	T23 Garching Forschungs- zentrum – Flughafen (Direkt)	T24 Garching Forschungs- zentrum – Flughafen (via Hallbergmoos)
Nutzen-Kosten-Verhältnis	0.82	0.28	-0.27	-0.22

[Mio. EUR/Jahr] resp. [-]	Korridor U5 Süd		
	T31 West-1	T32 Mitte-1	T33 Ost-2
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1.51	1.86	1.00

[Mio. EUR/Jahr] resp. [-]	Korridor U2 Ost			
	T41 Riem – Messe - Pars- dorf	T42 Messestadt – Englschalking	T43 Messestadt – Pliening	T44 Nordosttangente
Nutzen-Kosten-Verhältnis	0.11	0.13	-0.07	0.76

Legende

- Nutzen sind größer als die Kosten
- Nutzen sind kleiner als die Kosten. Der Betrieb ohne Kapitaldienst Infrastruktur ist positiv.
- Nutzen sind kleiner als die Kosten. Der Betrieb ohne Kapitaldienst Infrastruktur ist negativ.

Tabelle 1: Ergebnisse Verkehrswertabschätzung TSB in Mio. EUR je Jahr

Ein positives Resultat erzielen die Trassen T12 Dachau – Feldmoching via Fasaneriesee, T31 West-1, T32 Mitte-1 und T33 Ost-2. Bei diesen Trassen sind die Nutzen größer oder gleich wie die Kosten:

Nutzen größer als Kosten: T12, T31 und T32

- T12 erzielt vor allem aufgrund der Siedlungsentwicklung ein positives Resultat, da hier das TSB als ÖPNV-Haupttransportmittel zur Erschließung von KOSMO dient.
- T31, T32 und T33 verbessern die ÖPNV-Erschließung der Gebiete südlich von Neuperlach Süd und schaffen einen attraktiven Anschluss an die hochwertigen Bahnverbindungen in die Innenstadt, wodurch eine deutliche Verlagerung von Pkw-Fahrenden auf den ÖPNV bewirkt wird.

T12, T31, T32 und T33 sollten weiter vertieft und optimiert werden. Bei diesen vier Trassen sind Systemvergleiche mit Tram/U-Bahn vorzunehmen. Insbesondere bei T31, T32 und T33 sind die Zusammenhänge mit den laufenden U-Bahn-Planungen zu prüfen. Weiter unten sind Empfehlungen zum weiteren Vorgehen aufgeführt.

Die Trassen T11, T13, T21, T22, T41, T42 und T44 erzielen ein positives Saldo der Einzelnutzen (ohne Infrastrukturkosten). Allein der Betrieb ist damit volkswirtschaftlich zweckmäßig. Dieser Nutzen reicht aber nicht aus, um

Nutzen kleiner als die Kosten. Betrieb allein ist positiv.

den Kapitaldienst Infrastruktur zu decken. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt zwischen 0 und 1:

- Bei der weiteren Optimierung der Trasse T12 sollte geprüft werden, inwieweit eine teilweise Anpassung der Trasse in Richtung der Trassen T11 und T13 den Nutzen noch steigern kann, da diese Trassen betrieblich auch positiv abschneiden. Allerdings sollte aufgrund der Anforderungen einer Führung von TSB in einem bestehenden Siedlungsgebiet die Anbindung an Moosach vorerst nicht weiterverfolgt werden.
- T21 und T44 erzielen mit Nutzen-Kosten-Verhältnissen von 0.82 bzw. 0.76 Resultate, welches gegebenenfalls durch weitere Optimierungen und Einbezug weiterer Nutzen (wie Einsparung von Kosten beim heutigen ÖPNV-Angebot) ein positives Resultat erzielen könnten.
- T22, T41 und T42 erzielen nur sehr geringe Nutzen-Kosten-Verhältnisse.

T21 und T44 sollten weiter vertieft und optimiert werden. Bei diesen beiden Trassen steht die Prüfung weiterer Nutzenpotenzialen, z.B. Einsparpotenziale im Busverkehr und eine Optimierung Trassen und Betriebskonzept im Vordergrund. Je nach Ergebnis wären eventuelle Systemvergleiche mit anderen ÖPNV-Transportmitteln vorzunehmen.

Alle übrigen Trassen erzielen negative Einzelnutzen. Allein schon der Betrieb ist aufgrund der Betriebs- und Unterhaltskosten TSB höher als die erzielbaren Nutzen für ÖPNV-Reisende und die Nutzen aus der Verlagerung. Die Trassen T23 und T24 Richtung Flughafen und T43 sind nach STANDI-Verfahren nicht zweckmäßig. Sie sollten nicht weiterverfolgt werden.

Die Bewertungsergebnisse der Varianten sind sehr unterschiedlich. Dies, weil TSB in den Varianten unterschiedliche Funktionen hat (z.B. lange Tangentialverbindung oder kurze Neuerschließung) und daher auch sehr unterschiedliche hohe Kosten und Nutzen anfallen.

Nutzen kleiner als die Kosten. Betrieb ist negativ.

Empfehlungen zum weiteren Vorgehen, Fazit

Die folgende Tabelle fasst für die zu vertiefenden Trassen die Vertiefungsthemen zusammen.

Trasse	Vertiefungsthemen
T12 mit T11/T13	<ul style="list-style-type: none"> – Erschließung KOSMO: Systemvergleich mit Tram/U-Bahn auch unter Berücksichtigung der Realisierungsdauer – Prüfung Optimierung Trassen und Betriebskonzept: Trassenführung, Lage und Anzahl Haltestellen, Prüfung Umsteigesituation und-zeiten – Etappierung TSB mit Blick auf die Entwicklung KOSMO – Fasanerie: Chancen/Risiken mit geplanter Seilbahn prüfen
T21	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung weiterer Nutzenpotenzialen, z.B. Einsparpotenziale im Busverkehr – Prüfung Optimierung Trassen und Betriebskonzept: Trassenführung, Lage und Anzahl Haltestellen, Prüfung Umsteigesituation und-zeiten – Eventuell: Systemvergleich Tram
T31/T32/T33:	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung Optimierung Trassen und Betriebskonzept: Trassenführung, Lage und Anzahl Haltestellen, Prüfung Umsteigesituation und-zeiten – Einbezug S7: Ist S7 zweigleisig im Modell berücksichtigt? – Systemvergleich T33 mit U-Bahn durchführen – Klärung Umgang mit U-Bahn Planungen/Verlängerungen, insb. Neu-Perlach Süd und neuer Betriebshof – Einsparpotenziale U-Bahn, Bus
T44	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung weiterer Nutzenpotenzialen, z.B. Einsparpotenziale im Busverkehr auf Teilstrecken und Siedlungsentwicklung – Prüfung Optimierung Trassen und Betriebskonzept: Trassenführung, Lage und Anzahl Haltestellen, Prüfung Umsteigesituation und-zeiten

Tabelle 2 Themen für die Vertiefung der Trassen

Generell ist die städtebauliche Integration von TSB bei aufgeständerten Trassen im bestehenden baulichen Bestand zu vertiefen.

Vertiefung städtebauliche Integration

Die Verkehrswertabschätzung zeigt, dass TSB den ÖPNV stärken und Verlagerungen vom Pkw bewirken kann. Volkswirtschaftliche Nutzenüberschüsse sind möglich. TSB kann einen großen Anteil Wechsler vom Pkw erzielen, wenn es neue Gebiete erschließt und als ÖPNV-Hauptverkehrsmittel vorgesehen ist. Im Weiteren verbessert TSB die ÖPNV-Erschließung von Gebieten mit vergleichsweise schlechten Anschlüssen mit (langsamen) Bussen an die hochwertigen S- und U-Bahnverbindungen in die Innenstadt, was vor allem für Pkw-Nutzende eine Alternative ist. Bei den hier untersuchten Trassen mit Fokus Tangentialverbindungen zeigt sich, dass die Nachfragepotenziale oftmals zu gering sind, um die Kosten zu decken oder zu übertreffen.

Fazit: Potenzielle Einsatzbereiche TSB

Mitzeichnung der Beschlussvorlage

Verkehrskonzept Münchner Norden

Verkehrliche Erreichbarkeit des Münchner Nordens
Erarbeitung und Gegenüberstellung zweier Planfälle

I. An das Mobilitätsreferat, GB 2-1.2

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet o.g. Beschlussvorlage mit und nimmt ergänzend wie folgt Stellung:

Die Entwicklung und Umsetzung eines Verkehrsträger übergreifenden Verkehrskonzepts für den Münchner Norden ist für dessen Bewohner*innen und auch für die hier verorteten Gewerbebetriebe dringend erforderlich. Die in der Beschlussvorlage vorgeschlagenen, vertiefenden Studien sind hierfür wichtige Bausteine. Insbesondere wird die Trassierungsuntersuchung für den Tunnel Schleißheimer Straße vom Referat für Arbeit und Wirtschaft ausdrücklich begrüßt.

Gleichwohl ist in der Vorlage eine ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems im Münchner Norden noch nicht ausgearbeitet, da die Weiterentwicklung des Wirtschafts-/Güterverkehrs, des ruhenden Verkehrs, die regionale Zusammenarbeit und die Radverkehrskonzeption außen vor bleiben.

Unter 3.1 wird die Bedeutung der P+R-Anlage Fröttmaning für die Erschließung der nahe gelegenen Gewerbegebiete angesprochen. Ein Bus-Shuttle soll deren Anbindung an die Gewerbestandorte verbessern.

In Zusammenhang mit der Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Parkstadt Schwabing und in der Alten Heide hatte sich im Jahr 2019 auf Initiative von Firmen aus der Parkstadt Schwabing ein runder Tisch zusammen gefunden, der sehr konstruktiv mit Vertreter*innen der LH München zusammen arbeitete. Am Ende stand eine Kompromisslösung, die von allen Beteiligten mitgetragen und im Jahr 2021 umgesetzt werden konnte. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft schlägt vor, die Firmenkontakte der Parkstadt Schwabing auch bei der Konzeption des Bus-Shuttles und bei anderen Planungen erneut einzubinden. Auch die SWM/MVG war am damaligen runden Tisch beteiligt.

Unter 3.2 und auch im Antrag des Referenten (6. und 7.) wird vorgeschlagen, den DB-Nordring nicht nur bis zum Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) von BMW, sondern bis zum Euro-Industriepark für den Personenverkehr zu ertüchtigen. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft unterstützt diesen Vorschlag und führt dieses Jahr eine Runde des Förderprogramms Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) speziell im Münchner Norden (Gewerbecluster Frankfurter Ring / Euro-Industriepark) durch. Die Kontakte zu den teilnehmenden Betrieben können genutzt werden, um dieses geplante Vorhaben zu kommunizieren. Mit geeigneten BMM-Maßnahmen erhöhen die Firmen die Verkehrsnachfrage und damit auch die Wirtschaftlichkeit einer solchen Pendellinie. Die ansässigen Unternehmen können ihrerseits die LH München unterstützen, Freistaat und DB von der Notwendigkeit eines S-Bahnhaltes am Euro-Industriepark zu überzeugen.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet, diese Stellungnahme der Beschlussvorlage als Anlage anzuhängen.

Mit freundlichen Grüßen

- II. vor Auslauf
an Leitung RAW**
mit der Bitte um Kenntnisnahme und Zustimmung
Termin zur Vorlage im Mobilitätsreferat: 18.05.2022

- III. Abdruck an
RS/BW**

- IV. Wv. RAW/FB2, SG 2**



[REDACTED]

Von: MOR Bezirk Nord-West
Gesendet: Mittwoch, 18. Mai 2022 12:11
An: [REDACTED]
Betreff: WG: Mitzeichnung Beschlussentwurf Verkehrskonzept Münchner Norden Teil 1
Anlagen: Beschlussentwurf mit Änderungen Baureferat.odt; Beschlussentwurf mit Änderungen Baureferat.pdf
Priorität: Hoch
Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Erledigt

Von: mailbox-beschluss-und-berichtswesen.bau [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 18. Mai 2022 09:58
An: [REDACTED]
Cc: MOR Bezirk Nord-West [REDACTED]
Betreff: AW: Mitzeichnung Beschlussentwurf Verkehrskonzept Münchner Norden Teil 1
Priorität: Hoch

Sehr geehrte [REDACTED]

das Baureferat zeichnet den vorgelegten Beschlussentwurf unter der Maßgabe mit, dass die im beigefügten Beschlussexemplar gekennzeichneten Änderungen vollständig übernommen werden.

Freundliche Grüße

[REDACTED]

Landeshauptstadt München
Baureferat
RG 4 - Beschluss- und Berichtswesen
Friedenstraße 40
81671 München

Datum: 19.05.2022



Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

Investitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21

Vxxxxx Verkehrskonzept Münchner Norden

Verkehrliche Erreichbarkeit des Münchner Norden
Erarbeitung und Gegenüberstellung zweier Planfälle

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V

Beschlussvorlage für die Vollversammlung am 29.06.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei erhebt gegenüber o.g. Beschlussvorlage keine Einwände.

Die Beschlussvorlage „Verkehrskonzept Münchner Norden“ führt zu keiner Ausweitung des städtischen Haushalts.

Gezeichnet

■■■■■■■■■■ am19.05.2022

Datum: 16.05.2022



Referat für Klima- und
Umweltschutz
Umweltvorsorge in der
räumlichen Planung
RKU-I-2

Verkehrskonzept Münchner Norden

Verkehrliche Erreichbarkeit des Münchner Norden
Erarbeitung und Gegenüberstellung zweier Planfälle

Mitzeichnung des Beschlusssentwurfes Nr. 20-26 / (Nummer noch nicht vergeben)

An das Mobilitätsreferat – MOR-GB2

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 11.05.2022 haben Sie das Referat für Klima- und Umweltschutz um Mitzeichnung des o.a. Beschlusssentwurfes gebeten.

Mit den Inhalten der Beschlussvorlage besteht aus Sicht des Referates für Klima- und Umweltschutz (RKU) grundsätzlich Einverständnis. Die Beschlussvorlage wird daher mitgezeichnet, jedoch mit der Maßgabe, dass das RKU als zu beteiligendes Referat in den Ziffern 1, 2, 3 und 4 des Beschlussvorschlages (Antrag des Referenten) aufgenommen wird. Somit würde es unter den angegebenen Punkten jeweils heißen

„[...] in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG, dem Landkreis Dachau, den Gemeinden Dachau und Karlsfeld, dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Klima und Umweltschutz [...]“.

Ansonsten sind die Vorhaben und Planungen noch nicht so weit gediehen und dementsprechend in der Beschlussvorlage noch nicht so umfassend beschrieben, dass eine konkrete Stellungnahme zu Belangen der Umweltvorsorge und insbesondere auch zu naturschutzfachlichen Fragen möglich ist. Allerdings ist zu erwarten, dass auch bei diesen Planungen und Vorhaben Zielkonflikte u.a. mit den Belangen des Naturschutzes, des Erhalts der Biodiversität sowie der Lärmvorsorge und der Lufthygiene in München auftreten, die zu bewältigen sein werden.

Darüber hinaus bestehen noch folgende weitergehende fachspezifische Anmerkungen:

*** Lärmvorsorge**

Ergänzende Straßenanbindungen (Kap. 4.1 und 4.2 des Vortrags) werden aus Sicht des RKU i.d.R. nicht dazu führen, die Ziele der Verkehrswende zu erreichen.

Vom RKU favorisiert werden die Ansätze „Ausbau des Angebots im ÖPNV“ (Kap. 3 des Vortrags) und „Verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ (Kap. 4.3 des Vortrags).

Damit werden auch Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung aus dem vom Stadtrat

beschlossenen Lärmaktionsplan (Maßnahme G „Parkraummanagement“; Maßnahme H „Förderung des allgemeinen ÖPNV“; Maßnahme I „Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr“; Maßnahme J „Ausbau Park and Ride, Bike and Ride“; Maßnahme K „Weitergehende Förderung des Radverkehrs“; Maßnahme L „Nahmobilität“; „Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“) unterstützt.

* Lufthygiene

Der Vorschlag, einen Systemvergleich verschiedener ÖV-Erschließungsvarianten im Vorlauf größerer Siedlungsentwicklungsmaßnahmen im Münchner Norden durchzuführen, wird aus Sicht einer vorausschauenden Verkehrsplanung auch unter dem Aspekt der Lufthygiene sehr begrüßt. Regelmäßig wird in den Stellungnahmen zu verschiedenen Planungsvorhaben im Münchner Norden aus Sicht der Luftreinhaltung angeregt, Mobilitätsangebote zu schaffen, mit denen sowohl entstehende Neuverkehre geplanter Siedlungsvorhaben über den Umweltverbund abgewickelt werden können, als auch der bestehende MIV auf den ÖV verlagert werden kann.

Festzustellen ist, dass sich die ÖV-Erschließungsvarianten, die gemäß dem vorgelegten Beschlussentwurf einer genaueren Untersuchung unterzogen und gegeneinander abgewogen werden sollen, stark auf die nordwestliche Achse Dachau / Karlsfeld / Moosach konzentrieren. In dem Beschlussentwurf ist für die Erschließung weiter östlich gelegener Siedlungsvorhaben (SEM Nord, Ludwigsfeld, Lerchenauer Straße, Rathenaustraße, Eggarten etc.) zunächst ein Fokus auf die Erschließung über die Variante MIV zu erkennen (Planfall 2). Der Planfall 2 rückt eine Erschließung für den MIV über den Tunnel Schleißheimer Straße in den Fokus. Es wird angeregt, dass auch für die Erschließung dieser geplanten Siedlungsvorhaben geeignete Untersuchungen zur Erschließung über den ÖV angestellt werden. Die Untersuchung von ÖV-Erschließungsvarianten sind aus lufthygienischer Sicht sehr zu begrüßen. Im Norden erzeugte Verkehre können letztlich auch das innerstädtische Verkehrsnetz zusätzlich belasten, sowohl direkt in Form zusätzlicher Schadstoffemissionen, zudem auch durch einen sich indirekt verschlechternden innerstädtischen Verkehrsfluss. Vermehrt stockender Verkehr sowie zusätzlich erzeugte Stausituationen können mit höheren lufthygienischen Belastungen einhergehen und im Innenstadtbereich neue lufthygienische Schwerpunktbereiche schaffen.

Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass das im Rahmen der Planungen zum Tunnel Schleißheimer Straße erstellte lufthygienische Gutachten seitens des RKU keine finale Abnahme erfahren hat.

Zuletzt wird darum gebeten, das RKU in die verschiedenen verkehrlichen Untersuchungen, die mit dem vorgelegten Entwurf der Beschlussvorlage beauftragt werden sollen, im Weiteren auf geeignete Weise einzubinden.





Stadtwerke München GmbH 80287 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
MOR-GB2.12

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Datum:
19. Mai 2022

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Beschlussvorlage Verkehrskonzept Münchner Norden. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / VXXXX

Sehr geehrte Frau Schenkl,

zur Beschlussvorlage Verkehrskonzept Münchner Norden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ VXXXX) nimmt die Stadtwerke München GmbH (SWM), auch im Namen der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), wie folgt Stellung:

Zum ÖV-Systemvergleich im Münchner Norden sowie für die Tram Moosach – Dachau hat die SWM/MVG im Laufe 2021 dem Mobilitätsreferat bereits einige Argumente zur Verfügung gestellt, dennoch möchten wir mit der vorliegenden Stellungnahme unsere Argumentation bekräftigen sowie weitere Aspekte von großer Relevanz für den ÖPNV benennen und bitten, diese im Beschluss zu berücksichtigen.

Zu 3.1. Planungen aus dem Nahverkehrsplan für den Münchner Norden

Durch den Beschluss Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) und die Aufstellung eines Zielnetzes für die U-Bahn und Tram wurde der Schwerpunkt der Netzentwicklung auf **2035+** und nicht auf 2025+ gelegt.

Die Verbesserung des ÖV-Angebotes im Münchner Norden umfasst u.a. die Taktverdichtung der Linie U2 **sowie** der Außenäste der Linien U3 und U6.

Zu den erwähnten Shuttleverkehren haben wir noch offene Fragen:

- Welche Genehmigungsform ist hier vorgesehen?
- Wer soll die Shuttleverkehre betreiben?
- Wie sieht die Finanzierung aus?

Wir möchten hier anmerken, dass das ÖPNV-Angebot im Münchner Norden durch die LHM und die MVG in den nächsten Jahren mit hohem finanziellem Aufwand deutlich ausgebaut und infrastrukturell gestärkt wird. Daher sehen wir die Einführung von Parallelverkehren auf Grund der Gefahr von Kannibalisierungseffekten äußerst kritisch. Unter anderem besteht die Gefahr von Einnahmenverlusten für die durch die MVG und LHM finanzierten öffentlichen Verkehrsangebote. Wir bitten daher um frühzeitige Einbindung in die Planung der genannten Verkehre, um negative Auswirkungen auf den ÖPNV vermeiden zu können und ggf. Synergieeffekte zu heben. Ebenso bitten wir um eine Potentialdarstellung für die

Stadtwerke München GmbH
Ressort Mobilität

Postanschrift
80287 München

Hausanschrift
Emmy-Noether-Straße 2
80992 München

Telefon: +49 89 2191-0
www.mvg.de

Geschäftsführung
Dr. Florian Bieberbach (Vorsitzender)
Werner Albrecht
Ingo Wortmann
Helge-Uve Braun

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister Dieter Reiter

Handelsregister
Amtsgericht München,
HRB 121920

USt-IdNr.
DE812500229

Gläubiger-ID
DE261000000030250

Bankverbindungen
Deutsche Bank AG
IBAN DE93 7007 0010 0220 1150 00
BIC DEUTDE33XXX
Postbank AG
IBAN DE40 7001 0080 0037 0008 01
BIC PBNKDE33XXX

Shuttlebusse sowie die Begründung, warum die Nachfrage nicht über das bestehende und geplante ÖV-Angebot abgewickelt werden kann.

Zu 3.3.1 ÖV Systemvergleich Feldmoching – Dachau

Da der Systemvergleich im Vorfeld zur Siedlungsentwicklungsmaßnahme im Münchner Norden durchgeführt werden soll, ist hierzu zu empfehlen, die Strukturdaten für die Siedlungsentwicklungsmaßnahme ÖPNV-affin anzusetzen. Bevorzugt soll die Entwicklung einer bandartigen Struktur entlang der ÖV-Achsen erfolgen. Dabei ist die Integration der Linienführungen in das Gesamtnetz sowie die Schaffung von Verknüpfungspunkten zu betrachten.

Weiterhin sollen die Strukturdaten so angesetzt werden, dass das unterstellte Szenario ein hohes verkehrliches Potential erweist; in anderen Worten, ausgegangen von einem gewünschten, hohen Potential, sind die Strukturdaten anzusetzen.

Zu den zu untersuchenden Strecken bzw. Verkehrsmitteln ist zusätzlich zu einer Tram- **und / oder** U-Bahnverbindung Feldmoching / Lerchenauer See – Karlsfeld – Dachau die im Zwischenbericht Nahverkehrsplan festgehaltene U1 Verlängerung, ab dem OEZ über den Eggarten in Richtung Lerchenau / Fasanerie bzw. SEM Münchner Norden, zu ergänzen.

Außerdem empfiehlt die SWM/MVG den Schwerpunkt des ÖV-Systemvergleiches auf die bereits betriebenen Systeme (U-Bahn, Tram, Bus und S-Bahn) zu setzen. Zum einen sprechen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Seilbahn nicht für eine weitere Betrachtung dieses Systems und zum anderen ist die Integrierbarkeit der Systeme Ottobahn bzw. Transportsystem Bögl in das bestehende Verkehrsnetz aus betrieblicher, aber auch aus städtebaulicher Sicht sehr zu hinterfragen. Daher ist die Reihenfolge der zu untersuchenden Verkehrssysteme auf der Seite 8 zu ändern, der Wichtigkeit der Systeme nach.

Des Weiteren weist die SWM/MVG zum Aufbau des Verkehrsmodells für den ÖV-Systemvergleich auf die Prüfung von Synergieeffekten mit der Studie der Tram München-Moosach – Dachau hin, z.B. die im Rahmen der Tramstudie für den Bereich Dachau durchzuführende Zellsplittung.

Der für Mitte 2022 angesetzten Termin zur Ausschreibung des ÖV-Systemvergleiches erscheint nicht haltbar. Nach Beschlussfassung, voraussichtlich Ende Juni 2022, sollen vorbereitende Arbeiten zum Ausschreibungsverfahren beginnen, unter anderem die Erstellung eines Leistungsbildes. Da bisher die SWM/MVG bei der Erstellung des Leistungsbildes nicht eingebunden wurde, bitten wir um eine rechtzeitige Einbeziehung, um die Belange des ÖPNVs bestmöglich vertreten zu können.

Für die Begleitung des ÖV-Systemvergleiches seitens der SWM/MVG wurden die notwendigen Mittel im Beschluss zum ÖV-Planungsprogramm (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05005) genehmigt.

Zu 3.3.2 Tram München Moosach – Dachau

Die vom Mobilitätsreferat vorgeschlagene Vorgehensweise zur Durchführung einer Verkehrswertabschätzung vor einer technischen Machbarkeitsstudie weicht von dem bisher mit der SWM/MVG abgestimmten Vorgehen ab. Gemäß der vorherigen Abstimmungen soll die Machbarkeitsstudie der Tram München Moosach – Dachau die Entwicklung von Varianten bzw. Trassen, eine Potentialabschätzung sowie eine verkehrliche und bauliche Prüfung auf Realisierbarkeit der Vorzugstrassen umfassen. Eine Verkehrswertabschätzung in Anlehnung an das Verfahren zur standardisierten Bewertung ist daher als Teil der Machbarkeitsstudie zu betrachten. Außerdem ist der Begriff „verkehrstechnische“ Machbarkeitsstudie hier nicht zutreffend; die Machbarkeitsstudie umfasst u.a. die Prüfung der verkehrstechnischen, verkehrlichen, städtebaulichen und baulichen Realisierbarkeit der Trassen.

Da es sich um ein stadtgrenzübergreifendes Projekt handelt, mit Beteiligung des Landkreises Dachau sowie der Kommunen, liegt die Gesamtfederführung beim Mobilitätsreferat und beim Landkreis Dachau.

Ferner möchten wir festhalten, dass die Rolle der SWM/MVG im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie eine technische, betriebliche Projektleitung umfasst.

Deshalb würden wir den 2. Satz im 3. Absatz auf Seite 10 entsprechend ändern: *„Die Machbarkeitsstudie zur Tram Moosach – Dachau wird federführend durch das Mobilitätsreferat und den Landkreis Dachau beauftragt und ~~in Abstimmung mit der~~ durch die SWM/MVG bearbeitet.“*

Für die Betreuung der Studie der Tram München-Moosach – Dachau seitens der SWM/MVG wurden im Beschluss ÖV-Planungsprogramm (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05005) keine Mittel angemeldet bzw. genehmigt, da auf diesen Beschluss „Verkehrskonzept Münchner Norden“ verwiesen wurde. Die vom Landkreis Dachau wohl zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von € 200.000 sowie die vom Mobilitätsreferat hier anzumeldenden Mittel in Höhe von € 200.000 müssen die Ressourcenbedarfe für die SWM/MVG abdecken, denn dies ist die Voraussetzung für die Mitwirkung der SWM/MVG.

Auch sind die vom Landkreis Dachau zu Verfügung gestellten Mittel nicht im ÖPNV-Bauprogramm verankert, diese sind uns als SWM/MVG ebenfalls nicht weiter kommuniziert worden. Deshalb ist mit unserer Abteilung Mobilitätseinnahmen und Fördermittel Kontakt aufzunehmen, um im Vorfeld die Thematik zu klären.

Zu 4.1. Trassierungsuntersuchung Tunnel Schleißheimer Straße

Bei der vertieften Betrachtung der Verlängerung der Schleißheimer Straße an die A99 sind die im Beschluss Zwischenbericht Nahverkehrsplan festgehaltenen Tramstrecken (Tram Y-Nord, Tram Am Hart - Goldschmidplatz) zu berücksichtigen. Dabei sind mögliche Zielkonflikte zu vermeiden. Die Offenhaltung der Tram umfasst u.a. die Gewährleistung eines störungsfreien Betriebs, z.B. in Form eines besonderen Bahnkörpers.

Zu 4.3. Verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs

An der Studie von verkehrslenkenden Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs bitten wir um die Beteiligung der SWM/MVG.

Die vom Mobilitätsreferat hier anzumeldenden Mittel in Höhe von € 100.000 für die Studie zu verkehrslenkenden Maßnahmen müssen die Ressourcenbedarfe für die SWM/MVG abdecken, denn dies ist die Voraussetzung für die Mitwirkung der SWM/MVG.

Zu 5. Vergleich der Untersuchungen (Planfälle)

In dem zweiten Absatz bitten wir zur Beteiligung der SWM/MVG, folgendes zu ergänzen: *„Auf Grundlage der oben genannten Ausführungen wird das Mobilitätsreferat, **in enger Zusammenarbeit mit der SWM/MVG**, beauftragt, einen ÖV-Systemvergleich im Korridor Feldmoching – Dachau (siehe Kapitel 3.3.1.)...“*

Die im Abschnitt 5 empfohlene Vorgehensweise zum Vergleich der Ergebnisse der Maßnahmen ist nicht nachvollziehbar und wirft viele Fragen auf. Das Verkehrskonzept bedarf einer gemeinsamen Betrachtung aller untersuchten Maßnahmen. Bei getrennter Betrachtung nach MIV und ÖV kann das Zusammenspiel der Maßnahmen nicht abgeschätzt werden.

Ziel dieses Verkehrskonzeptes sollte nicht die Empfehlung eines einzigen Planfalls (Planfall 1: Schwerpunkt ÖV oder Planfall 2: Schwerpunkt MIV) sein. Die Erfüllung der Ziele der Mobilitätsstrategie kann auf einer Kombination von Maßnahmen beider Planfälle aufgebaut werden. Ferner sollen mögliche Maßnahmen aus dem Planfall 2 nicht Maßnahmen aus dem Planfall 1 ausschließen.

Wir empfehlen eine Betrachtung von mehreren Planfällen, welche die Maßnahmen unterschiedlich miteinander kombinieren.

Zum Antrag des Referenten

Um die Formulierungen dieser Beschlussvorlage mit dem Beschluss zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021 in Einklang zu bringen, bitten wir die Beschlussziffer wie folgt zu ergänzen:

- Beschlussziffer 2: *„Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, ~~in Zusammenarbeit mit der~~ **die SWM/MVG, das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden gebeten, in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Landkreis Dachau sowie dem MVV einen ÖV-Systemvergleich für eine ÖV-Anbindung in dem Korridor zwischen Dachau und dem Gebiet Feldmoching-Ludwigsfeld durchzuführen.“***

*Das Mobilitätsreferat **wird beauftragt**, die SWM/MVG und das Baureferat werden **gebeten beauftragt**, im Eckdatenbeschluss 2024 vorbehaltlich Mittel und Ressourcen für vertiefende Planungen anzumelden, um eine unmittelbare Fortsetzung der Planung nach der Stadtratsentscheidung ~~in 2024 im~~ **Jahr 2024** gewährleisten zu können.“*

- Beschlussziffer 3: *„Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG, dem Landkreis Dachau, den Gemeinden Dachau und Karlsfeld, dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, eine Machbarkeitsstudie für eine Trambahnverbindung von Dachau nach Moosach durchzuführen.“*

*Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, mit dem Landkreis Dachau und **mit der SWM/MVG** eine Planungsvereinbarung zur Durchführung der Untersuchung abzuschließen.“*

Für eine Berücksichtigung unserer Anmerkungen in der Beschlussvorlage und in der weiteren Planung bedanken wir uns bereits jetzt. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Datum: 02.06.2022


plan.ha2-62p@muenchen.de

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-62P

Beschlussentwurf Verkehrskonzept Münchner Norden


An das Mobilitätsreferat (per E-Mail beschlusswesen.mor@muenchen.de)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum o.g. Beschlussentwurf wie folgt Stellung:

Generell ist bei der Erarbeitung der genannten Untersuchungen eine enge Einbindung des PLAN erforderlich.

Außerdem bitten wir Sie, die aus der **Anlage** ersichtlichen Änderungen zu berücksichtigen.

Wir bitten die verspätete Stellungnahme zu entschuldigen.


Anlage:
Beschlussentwurf mit Änderungen