

An den
Bezirksausschuss 16 • Ramersdorf-Perlach
der Landeshauptstadt München
Friedenstraße 40
81660 München

19. März 2024

Gesamtkonzept Neuperlach Süd: Schluss mit dem planerischen Offenbarungseid

Vorbemerkung:

Der Bezirksausschuss 16 wurde, ausgehend von einem BA-Beschluss am 11. Januar 2024, in einer Videoschleife am 11. März 2024 darüber informiert, dass

- das Flächennutzungsplanänderungsverfahren gestoppt wurde;
- das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Harmonisierung der Pläne für einen U-Bahnbetriebshof Neuperlach Süd (UBH), einen zweigleisigen Ausbau der S7-Ost und eine Verlängerung der U5 für Sommer 2024 erwartet wird;
- seitens der Regierung von Oberbayern Vorbehalte gegen die Einbeziehung weitreichender Straßen- und Radwegsplanungen in ein Planfeststellungsverfahren nach AEG bestehen;
- es um die Genehmigungsfähigkeit einer Unterführung der Arnold-Sommerfeld-Straße unter dem UBH in Richtung Carl-Wery-Straße bei gleichzeitiger Untertunnelung für eine verlängerte U5 (Ebene -2, also unterhalb der Unterführung) aufgrund fehlender Sicherheitspuffer kritisch bestellt ist.

Auf Nachfrage verschiedener Bezirksausschusskolleginnen und -kollegen wurde seitens der SWM ferner erläutert, dass man zur Vermeidung weiterer Planungsverzögerungen eine Trennung von UBH-Planung und Straßenplanung anstrebe. In diesem Zusammenhang wurde auch deutlich, dass es im Vielerlei zwischen den beteiligten Referaten der Landeshauptstadt München aktuell kein Projektmanagement gibt, das sich zentral und interdisziplinär um ein so wichtiges Infrastrukturprojekt wie den UBH kümmern würde.

Der Bezirksausschuss möge beschließen:

Die Landeshauptstadt München wird als Trägerin der kommunalen Planungshoheit wie auch als Eigentümerin der SWM aufgefordert,

1. sicherzustellen, dass für das Gebiet, das von der sog. Rahmenplanung Neuperlach Süd erfasst ist, keine Trennung zwischen Projektplanungen und Straßenplanung erfolgt;
2. unverzüglich eine auf Ebene eines/einer Referentin geleitete Projektgruppe einzusetzen, die endlich ein Gesamtkonzept für Neuperlach Süd entwickelt, das Anwohnerinteressen, Infrastrukturbelange und Verkehrsbeziehungen berücksichtigt und abwägt;
3. vor Vorlage des Gesamtkonzepts eine Veränderungssperre für das Gebiet zu erlassen;

4. aufgrund der Komplexität des Vorhabens in Neuperlach Süd und der folglich fraglichen Genehmigungsfähigkeit auch andere Standorte für U-Bahn-Abstellungen und Wartungsarbeiten zu identifizieren.

Begründung:

Acht Jahre des Planens sind vergangen, aber die Genehmigungsfähigkeit und die Realisierung eines für die übergeordnete Zielsetzung der sog. Verkehrswende zentralen Infrastrukturprojekts steht in den Sternen. Die Notwendigkeit eines zweiten U-Bahnbetriebsbahnhofs wird in immer neuen Schreckensszenarien beschrieben, um ein Planungsversagen erster Güte durch rücksichtslose Verkehrsführung wenigstens zeitlich noch im Ansatz zu kompensieren. Anders ist die Überlegung, Projektplanung und Verkehrsplanung zu trennen, nicht zu beschreiben.

Dabei erduldet Neuperlach Süd diese unabgestimmte „Planung“ seit Jahren, der Bezirksausschuss hat all die nachfolgenden Themen adressiert:

- Der Bebauungsplan für den Parkplatz am Otto-Hahn-Ring umfasst weder das durch ihn notwendige werdende Parkhaus noch den üppigen Verkehrsraum im Otto-Hahn-Ring (Busspur für einen Bus, der Mo.-Fr. im 20min-Takt verkehrt).
- Der sog. Ideenteil des Bebauungsplans für den Bereich Arnold-Sommerfeld-Straße war ein Feigenblatt ohne jedes Ergebnis.
- Die erstmalige Herstellung des Otto-Hahn-Rings und der Arnold-Sommerfeld-Straße ist bis heute nicht erfolgt.
- Die Auflassung der höhengleichen Bahnübergänge war schon in Verkehrskonzepten anno 2005 als Ziel enthalten.
- Unterkünfteanlagen wurden an der Arnold-Sommerfeld-Straße errichtet, die bis heute an keinen Gehweg angeschlossen sind.
- Der Ausbau der Carl-Wery-Straße sieht ausgerechnet dort einen Flaschenhals vor, wo schon heute die meisten Probleme bestehen (Kreuzungsbereich Arnold-Sommerfeld-Straße / Carl-Wery-Straße / Rotkäppchenstraße).

Es fehlt – selbst nach Aussage der SWM – an einer Koordinierung innerhalb der Stadt München, die Verantwortung übernimmt. Ein „Weiter so“ ist keine Option.

Es gebietet die betriebswirtschaftliche wie politische Klugheit, sich für ein Aus des U-Bahnbetriebsbahnhofs in Neuperlach Süd zu wappnen. Je komplexer das Projekt wird, desto aufwändiger wird die Genehmigungsfähigkeit und desto wahrscheinlicher sind Klagen mit dem Risiko jahrelanger Verzögerungen.

Für die Fraktion der CSU

gez. Simon Soukup
Fraktionssprecher

Initiative:
Thomas Kauer