

Telefon: 233 - 24526  
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadentwicklungsplanung  
PLAN HA I/35

**Verkehrskonzept Münchner Norden  
Öffentlicher Personennahverkehr /  
Schienenpersonennahverkehr / DB-Nordring**

- a) **Machbarkeitsstudie für den Bahn-Nordring umgehend im Stadtrat vorstellen und weiterdenken**  
StR-Antrag 14-20 / A 04836 von Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilinhofer vom 08.01.2019, eingegangen am 08.01.2019
- b) **Tunnelführung zwischen der Abzweigung Neulustheim und der Ruderregattastrecke**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00259 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10 - Moosach am 23.10.2014
- c) **Eisenbahn-Nordring für S-Bahnbetrieb ertüchtigen**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01804 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017
- d) **S-Bahn-Nordring**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02027 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 12.06.2018
- e) **Erhebliche Zunahme des Güterverkehrs durch München durch Öffnung des Brenner Basistunnels**  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02559 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 24 - Feldmoching-Hasenberg am 02.04.2019
- f) **Priorisierung der Realisierung des DB-Nordrings vor dem Seilbahnprojekt am Frankfurter Ring**  
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05554 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 11 - Milbertshofen-Am Hart vom 14.11.2018

**Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V14363**

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 04836
2. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00259
3. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01804
4. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02027
5. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02559
6. Antrag Nr. 14-20 / B 05554
7. Machbarkeitsuntersuchung
8. Stellungnahme des BA 10
9. Stellungnahme des BA 11
10. Stellungnahme des BA 12
11. Stellungnahme des BA 13
12. Stellungnahme des BA 15
13. Stellungnahme des BA 24
14. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2020 (VB)  
Öffentliche Sitzung**

## I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates, gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung durch den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

### 1. Anlass

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 28.06.2017 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 06860) wurden das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit der Durchführung einer Untersuchung zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im schienengebundenen Verkehr im Münchner Norden mit dem Umland und dem Flughafen München beauftragt. Diese Untersuchung wurde im Februar 2019 abgeschlossen, die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

### 2. Untersuchung

#### 2.1. Auftraggeberkonsortium / Auftragnehmer

Das Auftraggeberkonsortium hat sich aus folgenden Mitgliedern zusammengesetzt:

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)
- Landeshauptstadt München
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Flughafen München GmbH
- Bayerische Motoren Werke AG (BMW)
- Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK)

Auftragnehmer waren folgende Unternehmen:

Potentialschätzung, Nachfrageprognose:	Intraplan Consult GmbH
Verkehrsangebotsplanung, Infrastrukturbedarf:	SMA und Partner AG
Technische Machbarkeit, Kostenschätzung:	Vössing Ingenieurgesellschaft

#### 2.2. Ergebnisse

In der vorliegenden Untersuchung wurde geprüft, ob und in welcher Form kurzfristig bis 2025 Personenverkehrsangebote auf dem Nordring eingerichtet werden können.

Für die vertiefte Untersuchung waren u.a. folgende Bedingungen zu beachten:

- Das Betriebskonzept des Nordringverkehrs muss aufwärts kompatibel sein zum Betriebsangebot der 2. Stammstrecke.
- Eine Belastung des Ostkorridors Daglfing – Johanneskirchen durch Nordringverkehre ist zu vermeiden.

Durch diese Bedingungen sind in der Folge Betriebskonzepte über den Ostkorridor genauso ausgeschlossen wie Konzepte, die die Nutzung der Strecken Richtung Augsburg, Ingolstadt und Landshut vorsahen, da freie Trassen für Express-S-Bahnen im Rahmen des Betriebskonzeptes der 2. Stammstrecke verwendet werden sollen.

Als mögliche Endpunkte für Nordringverkehre verbleiben somit Karlsfeld (Ostseite) und Moosach. Eine Weiterführung von Moosach über Heimeranplatz nach Deisenhofen kann aufgrund der dichten Belegung der Strecke Laim – Heimeranplatz - Solln nicht empfohlen werden, so dass als praktikable Endpunkte Karlsfeld und Moosach verbleiben.

Von diesen beiden Endpunkten verspricht Karlsfeld die höheren verkehrlichen Vorteile, so dass die Variante Karlsfeld – Nordring die Vorzugsvariante dieser Untersuchung darstellt. Haltestellen auf dem Nordring sind an der Station BMW FIZ (Forschungs- und Innovationszentrum) und an der Station Euro-Industriepark vorgesehen. Letztere Station dient vor allem dem Übergang von und zur Tram 23, die bis 2026 über den heutigen Endpunkt Schwabing Nord bis zur Bayernkaserne verlängert sein soll.

Das realisierbare Bedienungsangebot sieht einen grundsätzlichen 60-Minuten-Takt mit Verstärkung auf einen 20-Minuten-Takt zu den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden vor, woraus sich in der Summe über den Werktag 28 Fahrtenpaare ergeben. Die Verkehrsnachfrage auf dieser Linie beträgt in der Prognose 2025 am stärksten Querschnitt Karlsfeld – BMW FIZ 3.100 Personenfahrten pro Tag in beiden Richtungen zusammen.

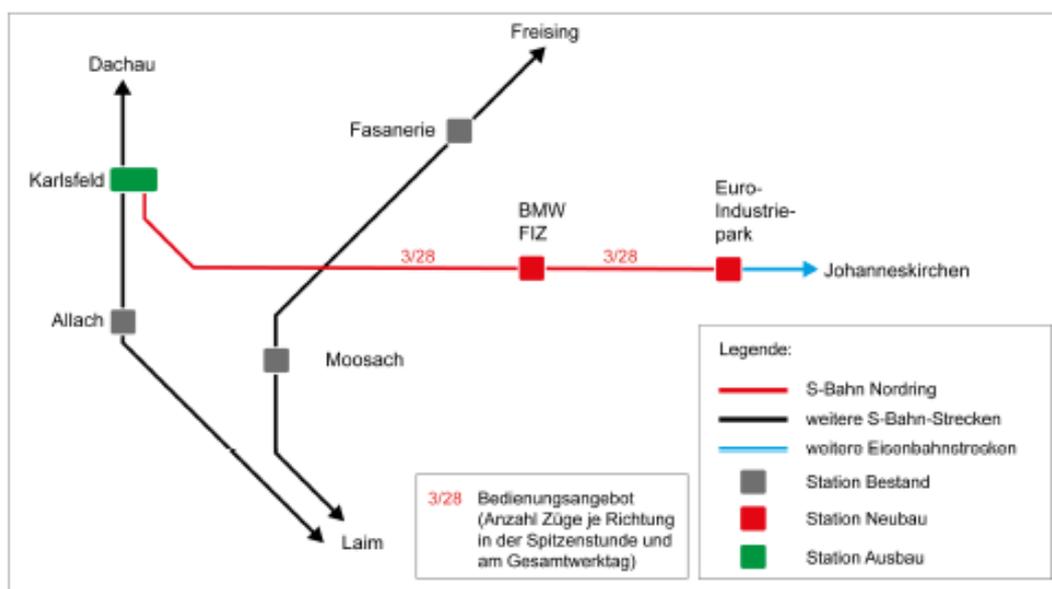


Abbildung 1: Bedienungsangebot Pendel Karlsfeld - Euro-Industriepark

### 2.3. Umgriff und Untersuchungszeitraum

Der engere Untersuchungsraum München Nord umfasst die Münchner Stadtbezirke 10 bis 13, 23 sowie 24 und erstreckt sich zwischen Karlsfeld/Allach entlang des Nordrings bis Johanneskirchen. Der weitere Untersuchungsraum beinhaltet die Landeshauptstadt München sowie die benachbarten angrenzenden Landkreise im Westen, Norden und Osten. Da mögliche Zugangebote zu entfernteren Zielen verkehren, wurde der weitere Untersuchungsraum um die Schienenstrecken in Richtung Augsburg, Nürnberg, Landshut/Regensburg und Rosenheim ergänzt.

Inhalt dieser Untersuchung sind Maßnahmen, die bis spätestens 2025 umgesetzt werden können. Mittel- und langfristige Maßnahmen sollen in einer gesonderten Untersuchung betrachtet werden. Die Federführung liegt hier beim Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Die Abtrennung der mittel- und langfristigen Maßnahmen aus dieser Untersuchung war der Notwendigkeit geschuldet, möglichst schnell kurzfristig realisierbare Maßnahmen zu identifizieren und deren Umsetzung zügig zu ermöglichen.

#### **2.4. Potentialabschätzung / Nachfrageprognose**

Der Untersuchungsraum ist gekennzeichnet durch ein starkes Bevölkerungswachstum. Außerdem werden für den Münchner Norden bis 2025 erhebliche Zuwächse an Erwerbstätigen erwartet. Dementsprechend ist auch in den kommenden Jahren mit einem deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens im gesamten Untersuchungsgebiet zu rechnen.

#### **2.5. Belastung des bestehenden Schienennetzes**

Die Untersuchung hat gezeigt, dass das bestehende Schienennetz im Münchner Norden bereits stark durch Güterverkehr, Personennahverkehr und Personenfernverkehr belastet ist. Beim Schienengüterverkehr liegt dabei der Anteil des Durchgangsverkehrs bei 61 %, d.h. diese Züge haben weder Quelle noch Ziel im Stadtgebiet München. Diese Auslastung wird mit der Eröffnung des Brennerbasistunnels und der 2. Stammstrecke noch deutlich zunehmen. Diese Entwicklungen werden erst nach dem Zeithorizont dieser Untersuchung 2025 wirksam werden, wurden aber dennoch berücksichtigt, um sicherzustellen, dass ein einmal eingerichteter Personenverkehr nicht aufgrund mangelnder Netzkapazitäten wieder eingestellt werden muss.

Als Randbedingung für die Auswahl der Varianten wurde dementsprechend festgelegt, dass das Konzept für den Personenverkehr auf dem Nordring aufwärtskompatibel zum Betriebsprogramm nach Eröffnung der 2. Stammstrecke sein muss.

Des Weiteren stehen mögliche freie Trassen auf dem Ostkorridor, die ohne einen viergleisigen Ausbau zwischen Dagfing und Johanneskirchen vorhanden sein könnten, nicht für Zugangebote von und zum Nordring zur Verfügung, da diese Trassen kurzfristig für eine Verbesserung der Flughafenbindung benötigt werden.

Diese Randbedingungen schränken eine mögliche Nutzung des DB-Nordrings für den Personennahverkehr stark ein.

#### **2.6. Variantenauswahl**

Die Untersuchung beinhaltet die Betrachtung folgender Varianten:

- Augsburg - Rosenheim  
mit Zwischenhalten in Mammendorf, BMW FIZ, Euro-Industriepark, Grafing Bahnhof (BF)
- Ingolstadt – Rosenheim  
mit Zwischenhalten in Dachau, BMW FIZ, Euro-Industriepark, Grafing Bf
- Landshut – Rosenheim  
mit Zwischenhalten in Feldmoching, BMW FIZ, Euro-Industriepark, Grafing Bf
- Regensburg – Rosenheim  
mit Zwischenhalten in Freising, Feldmoching, BMW FIZ, Euro-Industriepark,
- Laim/ Deisenhofen – Rosenheim  
mit Zwischenhalten in Moosach, BMW FIZ, Euro-Industriepark, Grafing Bf

Aufgrund der geforderten Aufwärts-Kompatibilität zum Betriebsprogramm der 2. Stammstrecke entfielen die Durchbindungen vom Nordring auf die Achsen Augsburg und Landshut, da auf diesen Korridoren mit der 2. Stammstrecke zusätzliche Regional- bzw. Express-S-Bahnen verkehren werden. Die Achse Ingolstadt könnte derzeit nicht mit einer Takttrasse belegt werden (es wären nur Einzellagen, z.T. mit Überholungen möglich), so dass diese Achse ebenfalls ausschied. Mit dem Kriterium, dass der Ostkorridor Daglfing – Johanneskirchen nicht mit zusätzlichen Verkehren von und nach dem Nordring belastet werden soll, entfielen die Varianten über die Stammstrecke sowie die Achse Rosenheim.

Übrig blieben damit kurze Pendellinien vom Nordring in westliche Richtung mit den möglichen Linienenden in Karlsfeld und in Moosach.

## 2.7. Vorzugsvarianten

Die Variante Moosach lässt sich darüber hinaus über Laim Rangierbahnhof (Rbf) und Heimeranplatz in Richtung Deisenhofen verlängern. Ein Halt Laim (Rbf) als Verknüpfungspunkt zur S-Bahn und zum übrigen städtischen Verkehr erschien aus Nachfragesicht sinnvoll, wurde aber von DB Netz AG abgelehnt, da dem notwendigen Verzicht auf Gleis 1 im Bf Laim Rbf zugunsten eines Bahnsteiges nicht zugestimmt werden konnte. Auch ein Linienende in Feldmoching befürwortete DB Netz AG aufgrund der dortigen Probleme hinsichtlich der Anlage eines neuen Bahnsteigs nicht.

Ein östlicher Linienendpunkt Johanneskirchen wäre nur ohne Tangieren der Strecke Daglfing – Johanneskirchen – Flughafen möglich. Da ein dazu notwendiges zusätzliches Gleis im Planungshorizont 2025 nicht denkbar wäre, ist der letzte Verkehrshalt aus westlicher Richtung somit „Euro-Industriepark“ mit Übergang zur geplanten verlängerten Tramlinie 23.

Die drei Varianten für die vertiefende Untersuchung ergaben sich damit wie folgt:

- V1: Moosach – BMW FIZ – Euro-Industriepark (– Wende)
- V2: Karlsfeld – BMW FIZ – Euro-Industriepark (– Wende)
- V3: Deisenhofen [– alle infrastrukturell möglichen Zwischenhalte] – Laim Rbf (ohne Halt) – Moosach – BMW FIZ – Euro-Industriepark (– Wende)

Für die drei Varianten ergeben sich folgende verkehrliche Ergebnisse:

V1: Moosach – BMW FIZ – Euro-Industriepark (– Wende)

Die Zahl der Verkehrsmittelwechsler liegt bei knapp 200 Personenfahrten. Entsprechend bleibt der ÖPNV-Anteil im engeren Untersuchungsraum München Nord unverändert. Die Haltestellenlasten liegen in dieser Variante bei 2.300 Personen am BMW FIZ und bei 1.100 Personen am Euro-Industriepark.

V2: Karlsfeld – BMW FIZ – Euro-Industriepark (– Wende)

Die Zahl der Verkehrsmittelwechsler liegt mit 620 Personenfahrten dreimal so hoch wie bei Variante 1. Die Verlagerung ist aber nicht ausreichend, um den ÖPNV-Anteil im engeren Untersuchungsraum München Nord zu verändern. Die Haltestellenlasten liegen in dieser Variante mit 2.400 Personen am BMW FIZ und bei 1.100 Personen am Euro-Industriepark auf dem Niveau der V1.

V3: Deisenhofen [– alle infrastrukturell möglichen Zwischenhalte] – Laim Rbf (ohne Halt) – Moosach – BMW FIZ – Euro-Industriepark (– Wende)

Die Zahl der Verkehrsmittelwechsler liegt mit 460 Personenfahrten zwischen den Ergebnissen für Variante 1 und Variante 2. Die Haltestellenlasten betragen in dieser Variante 2.500 Personen am BMW FIZ und 1.100 Personen am Euro-Industriepark und entsprechen den Stationsbelastungen der beiden anderen Varianten.

Aus den vertieften Varianten von Pendelverkehren vom Euro-Industriepark von BMW FIZ scheidet die Variante 3 nach Deisenhofen aus Gutachtersicht für eine kurzfristige Lösung aus, weil sie – aufgrund der notwendigen Abstimmung mit mehreren Nahverkehrssystemen auf ihrem Laufweg – eine unverhältnismäßige betriebliche Komplexität aufweist und die Realisierung eines reinen Taktverkehrs erschwert.

Die Variante 1 nach Moosach führt zu den geringsten betrieblichen Auswirkungen auf den Güter- resp. Rangierverkehr auf dem Nordring. Allerdings ist auch die verkehrliche Wirkung aufgrund bereits bestehender U-Bahn-Verbindung sowie eher ungünstigen Anschlüssen in Moosach auf die S-Bahnen des Westkorridors gering.

Die für den kurzfristigen Prognosehorizont zu empfehlende Variante 2 mit einem Pendelverkehr nach Karlsfeld stellt eine neue Verkehrsbeziehung auf den S2-Korridor her und lässt sich dort bezüglich Übergängen ideal mit den entsprechenden S-Bahnen verknüpfen.

Somit wird aus Gutachtersicht die Variante 2 mit einem Pendelverkehr Euro-Industriepark – BMW FIZ – Karlsfeld im 20'-Takt in der HVZ respektive im Stundentakt außerhalb der Spitzenstunde als Bestvariante empfohlen.

		Ver-taktung	Takt-folge	Saldo Ver-kehrsmittel-wechs-ler	Saldo ÖPNV-Reise-zeit	Strecken-belastung Zulauf BMW FIZ	Stationsbelastung BMW FIZ	Stationsbelastung Euro-In-dustriep.
V1	Moosach – BMW FIZ – Euro-Industriepark	ja	HVZ: 20 min sonst: 60 min	+190	-110	2.900	2.300	1.100
V2	Karlsfeld – BMW FIZ – Euro-Industriepark	ja	HVZ: 20 min sonst: 60 min	+620	-570	3.100	2.400	1.100
V3	Moosach – BMW FIZ – Euro-Industriepark	weit-gehend	HVZ: 3 Züge/h sonst: 60 min	+460	-230	3.200	2.500	1.100
	Deisenhofen – Moosach [– BMW FIZ – Euro-Industriepark]	weit-gehend	60 min					

Tabelle 1: Ergebnisübersicht (nachfrageseitig)

## 2.8. Infrastruktur und Investitionskosten

Alle untersuchten Varianten sind prinzipiell technisch machbar. Da das Angebotskonzept in einer Startphase zunächst nur wenige Zugfahrten vorsieht, erscheint es sinnvoll, die Investitionskosten für diese Phase möglichst gering zu halten.

Besonders zu berücksichtigen ist, dass sich durch andere Infrastrukturprojekte neue Möglichkeiten ergeben und durch weitere langfristige Planungen zusätzliche Gleisanlagen geplant sind (u. a. Ausbau Nordring, 4-gleisiger Ausbau Dagfing-Johanneskirchen), die andere Angebotskonzepte ermöglichen.

Die beschriebenen Varianten mit minimalem Infrastrukturausbau sind aufwärtskompatibel bzw. stellen geringe verlorene Kosten dar. Zudem können die neuen Stationen auch in Modulbauweise errichtet werden, so dass spätere Anpassungen leichter möglich sind.

Die Investitionskosten sind in nachfolgender Tabelle beschrieben:

	Vertak- tung	Takt- folge	Zug- paare je Werk- tag	Benö- tigte Um- läufe	Linien- länge in km	SPNV- Betriebs- leistung je Werktag	Investi- tionen in Mio. €
V1 Moosach – BMW FIZ – Euro- Industrie- park	ja	HVZ: 20 min sonst: 60 min	28	2	8,0	449 km	7,4 – 19,1
V2 Karlsfeld – BMW FIZ – Euro- Industrie- park	ja	HVZ: 20 min sonst: 60 min	28	2	13,6	760 km	12,4 – 25,5
V3 Moosach – BMW FIZ – Euro- Industrie- park	weit- gehend	HVZ: 3 Züge/h sonst: 60 min	28		8,0		
Deisenhofen [– Moosach [– BMW FIZ – Euro- Industrie- park]	weit- gehend	60 min	16	3	23,8	449 km +761 km =1210 km	7,4 – 19,1

Tabelle 2: Ergebnisübersicht (betrieblich - technisch)

## 2.9. Stationen

Neben der technischen Machbarkeit der Lösung unter Beachtung des Regelwerks wurden die Varianten im Hinblick auf u.a. folgende Kriterien, die im Rahmen der Projektgruppensitzungen gemeinsam festgelegt wurden, bewertet:

- Aufwärtskompatibilität zum Ausbauprojekt „Zweite Stammstrecke S-Bahn München“
- Planung mit einem ökonomischen Kostenansatz
- Berücksichtigung von Umweltbelange für Genehmigungsverfahren
- Umsetzbarkeit der Lösungsansätze bis max. 2025
- Hohe Nutzerakzeptanz

Derzeit existieren entlang des Nordrings keine Personenverkehrsanlagen und es erfolgt auch keine Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Bedienung der Strecke.

Die prinzipielle örtliche Lage der geplanten Verkehrsstationen wurde durch folgende Randbedingungen (s. Abbildung 2) bestimmt:

- Ausbauplanungen BMW (FIZ Future Masterplan)
- Neubautrasse Tram-Linie 23



Abbildung 2: Übersichtskarte Nordring (Kartenbasis [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de))

Allgemeine Annahmen:

Für alle Bahnsteige wurden in dieser Studie eine Bahnsteignutzlänge von 210 m und eine Bahnsteigsystemhöhe von 96 cm unterstellt. Inwieweit in einer ersten Baustufe bei Einsatz von Kurz- oder Vollzügen Bahnsteiglängen mit 70 bzw. 140 m und/oder 76 cm Bahnsteighöhe ausreichend sind, wurde vorerst nicht untersucht.

Alle Verkehrsstationen werden barrierefrei mittels Rampen oder Aufzügen angebunden. Nachfolgend werden die beschriebenen drei Verkehrsstationen im Einzelnen beschrieben.

### 2.9.1. Neue Verkehrsstation FIZ

Die Anordnung der Verkehrsstation FIZ ist durch die BMW Group grundsätzlich durch Vorstudien und den FIZ-Future Masterplan zwischen der EÜ Schleißheimer Straße und der EÜ Knorrstraße verortet worden. Der Bahnsteig soll an die weiterführende Magistrale zwischen den Unternehmensbereichen nördlich und südlich der Bahngleise angebunden sein.

Am 16.09.2019 haben die BMW Group und der Freistaat Bayern eine Projektvereinbarung unterzeichnet, wonach sich die BMW Group freiwillig bei der Umsetzung der neuen Quer-Verbindung, die einen eigenen Bahnsteig in unmittelbarer Nähe zum FIZ vorsieht, beteiligt. In einer Pressemitteilung des Bayerischen Verkehrsministeriums vom 16.09.2019 heißt es weiter, dass damit aus Sicht des Freistaats Bayern alle Voraussetzungen geschaffen wurden, um die Planungen für das laut Untersuchung voraussichtlich bis zu 29 Millionen Euro teure Projekt zu starten. Hierzu wird der Freistaat Bayern zeitnah mit der Deutschen Bahn eine Planungsvereinbarung abschließen.

Der Bayerische Verkehrsminister Dr. Hans Reichhart abschließend: „Wir werden auch weiter untersuchen, ob und wie wir den gesamten Nordring für den Personenverkehr öffnen können. So könnte man den Münchner Norden an den regionalen und überregionalen Verkehr besser anschließen.“

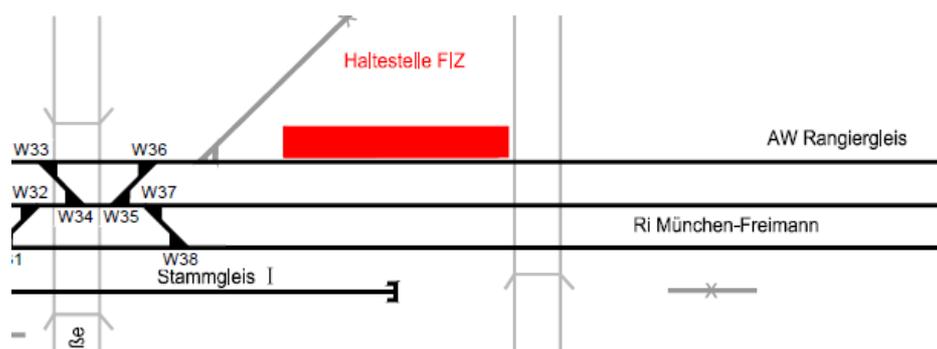


Abbildung 3: Haltestelle FIZ

### 2.9.2. Neue Verkehrsstation Euro-Industriepark

Der optionale Halt Euro-Industriepark soll sehr gute Umsteigemöglichkeiten zur geplanten Tram bieten. Zudem soll in diesem Bereich bzw. östlich des Halts eine Wendemöglichkeit geschaffen werden.

Die genaue Lage des Bahnsteigs und die Anbindung an die neue Tram-Strecke stimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Detail mit dem Auftraggeberkonsortium der gegenständlichen Untersuchung und der MVG mbH ab.

Die bisherige Planung der Brücke für die Tram-Verlängerung berücksichtigt eine Verknüpfung mit der S-Bahn und einen Ausbau des DB-Nordrings nicht. Bis zur Festlegung der genauen Lage des S-Bahnsteigs und der Anbindung zur Tram-Strecke werden die weit fortgeschrittenen Planungen der Tramtrasse und des Brückenbauwerks auf Basis der vorhandenen Beschlusslage fortgeführt, um die verkehrliche Erschließung des neuen Stadtquartiers auf dem Gelände der ehemaligen Bayernkaserne nicht zu verzögern. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde durch die Stadtwerke München GmbH geprüft, inwieweit zusätzlich nutzbare Breite geschaffen werden kann, um eine langfristige Realisierung des DB-Nordrings offen zu halten.

Die Machbarkeitsstudie hat insgesamt 3 Varianten entwickelt, welche sich in der nutzbaren lichten Breite der Trambahnbrücke für die künftigen S-Bahnanlagen auf dem DB-Nordring unterscheiden. Die MVG benötigen bis Mai 2020 eine verbindliche Aussage der DB AG zur Variantenbestimmung um die Planungen zur Tram 23 nicht zu verzögern. Die Abstimmungen werden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung koordiniert.

### 2.9.3. Neue Verkehrsstation Karlsfeld

Ein betrieblicher Halt an den bestehenden Bahnsteigkanten Karlsfeld in Variante 2 ist mit zusätzlichem Infrastrukturbedarf möglich. Eine Einbindung der Gleise vom Nordring kommend in die S-Bahn-Strecke ist aus betrieblichen Gesichtspunkten nur höhenfrei möglich (Kreuzung der Fernbahnstrecke München – Ingolstadt). Da die örtliche Situation mit mehreren Eisenbahnüberführungen zu einem vollständigen Umbau des gesamten Bereichs führen würde, wurde diese Variante nicht weiterverfolgt und die Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs mit guter Umsteigemöglichkeit zur bestehenden S-Bahn untersucht.

Für den Pendelzug in der Relation Karlsfeld – BMW FIZ – Euro-Industriepark ist ein neuer Bahnsteig auf der Ostseite vorgesehen. Zugfahrten vom Nordring kommend an die bestehenden Bahnsteige sind nicht möglich.

Zur Abwicklung der Verkehre ist an den beiden Gleisen vom Nordring kommend ein Außenbahnsteig erforderlich. Zur Abwicklung der Wende ohne Beeinträchtigung der Verkehre in Richtung Ingolstadt wird ein weiteres Gleis errichtet und der Bahnsteig als Mittelbahnsteig ausgebildet. Dieser Mittelbahnsteig wird an die bestehende Unterführung angebunden, somit besteht eine direkte Verknüpfung zum bestehenden S-Bahn-Halt.

Eine Verlängerung des neuen Gleises und Anbindung an die Gleise nach Ingolstadt nördlich des Bahnsteigs ist möglich. Zur Kostenminimierung kann je nach Betriebsabwicklung ein Außenbahnsteig an dem neuen Gleis errichtet werden.

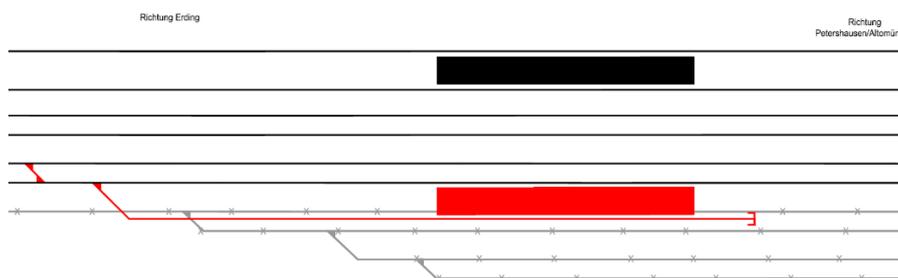


Abbildung 4: Haltestelle Karlsfeld

## 2.10. Realisierungszeitraum

Für die dargestellten Varianten mit relativ geringem Infrastrukturausbau ergibt sich folgende Terminalschiene:

- 6 Monate Vergabe Planungsleistungen
- 1 Jahr Vorplanung
- 2 Jahre Entwurfsplanung / Genehmigungsplanung
- 2 Jahre Planrechtsverfahren
- 6 Monate Vergabe Bauleistung
- 1 Jahr Bauzeit

In der Summe ist ein Planungshorizont von 5 - 7 Jahren als realistisch einzuordnen.

Aus Sicht der Landeshauptstadt München sollte der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr, das StMB, gemeinsam mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG die oben skizzierten nächsten Planungsschritte in Angriff nehmen. Die Landeshauptstadt München ist bereit, die weiteren Planungen zu unterstützen, insbesondere bei den Schnittstellen zu städtischen Verkehrsmitteln wie z.B. der Tram 23 siehe auch 2.9.2.

## 2.11. Gutachterliches Fazit

Die Untersuchung zeigt, wie hoch die Schieneninfrastruktur im Großraum München bereits heute ausgelastet ist bzw. bis zum Planungshorizont 2025 sein wird. Die aus verkehrlicher Sicht wirkungsvollsten Betriebskonzepte zur Bedienung des Nordrings sind mit der bestehenden Infrastruktur nicht umsetzbar, so dass als Minimallösung für die kurzfristige Realisierung allein ein Pendelverkehr Karlsfeld – Nordring oder Moosach – Nordring im Sinne eines S-Bahn-Rumpfbetriebs in Frage kommt. Aufgrund der höheren verkehrlichen Wirkung ist die Variante Karlsfeld der Variante Moosach vorzuziehen.

## 3. S-Bahn Ring – Empfehlungen zur weiteren Planung aus Sicht der Landeshauptstadt München

Die verkehrliche Wirkung des S-Bahn-Rumpfbetriebs der Vorzugsvariante Karlsfeld-FIZ-Euro-Industriepark wird begrenzt durch die kurze Linienführung und dem damit verbundenen Umsteigezwang am Endpunkt Karlsfeld.

Die Variantenvorauswahl hat gezeigt, dass das Verkehrspotential auf dem Nordring deutlich größer ist, wenn es gelingt, Durchmesserlinien des Regionalverkehrs oder des S-Bahn-Verkehrs über den Nordring zu führen. Dies betrifft im westlichen Abschnitt des Nordrings die Achsen Richtung Landshut, Ingolstadt und Augsburg. Am östlichen Ende des Nordrings bietet sich eine Weiterführung in Richtung Rosenheim sowie in die Stadtmitte Münchens (S-Bahn) – jeweils über Daglfing – oder mit einer neu zu bauenden Verbindungskurve zum Flughafen an.

Bei Erweiterung des der Studie zugrunde liegenden Planungshorizonts über das Jahr 2025 hinaus könnte das Verkehrsangebot auf dem Nordring gegenüber dem S-Bahn-Rumpfbetrieb deutlich ausgebaut werden. Notwendig hierfür wären jedoch Infrastrukturinvestitionen, die weit über den Aufwand für die Vorzugsvariante Karlsfeld hinausgehen:

Da ohne Viergleisigkeit im Abschnitt Johanneskirchen – Daglfing keine Personenzüge vom Nordring in südöstliche Richtung geführt werden können, ist erst nach dem entsprechenden Ausbau **mittelfristig** die Bedienung des Nordrings mit weiteren Regionalzügen aus westlicher und nördlicher Richtung möglich. Zudem sind hierfür infrastrukturseitig weitere Abstellanlagen im Bereich des Nordrings für wendende Züge sowie Überwerfungsbauwerke erforderlich, die z.B. am Westkopf des Rangierbahnhofs München Nord aus Richtung Karlsfeld in Richtung BMW-FIZ oder zwischen Karlsfeld und Dachau in nördlicher Richtung zwischen der Fernbahn- und S-Bahn-Gleisen höhenfreie Querungen der Gegengleise ermöglichen.

Gleiches gilt für die Verbindung zwischen dem Nordring und der Station Olching, die gegenwärtig infrastrukturseitig nicht vorhanden ist.

Nach Bau der Pasinger Kurve könnten Regionalzüge aus Richtung Augsburg/Geltendorf ggf. mit Flügeln/Koppeln im Pasinger Bahnhof über Moosach den Nordring erreichen.

Mit einem viergleisigem Ausbau des Abschnitts Johanneskirchen – Daglfing bestehen voraussichtlich **langfristig** weitere Optionen für die Einführung von Durchmesserlinien über den Nordring. Der Engpass verlagert sich in diesem Fall jedoch auf die Zulaufstrecken und auch den Nordring selbst: Die hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur durch bestehende oder geplante Personen- und Güterverkehre erfordert in diesem Fall zusätzliche Schieneninfrastruktur z.B. in Richtung Freising und Ingolstadt sowie entlang des Nordrings.

Um den Bau zusätzlicher S-Bahn-Gleise im Zuge des Nordrings offen zu halten, wurden die SWM gebeten, bei den Planungen des Brückenbauwerks zur Verlängerung der Tram 23 über den Nordring auch die Auswirkungen eines Nordrings-Ausbaus zu prüfen.

In Verbindung mit einem Ausbau des Südrings und der Schaffung weiterer Schieneninfrastruktur ist perspektivisch die Konzeption eines S-Bahn-Rings möglich. Dieser S-Bahn-Ring würde in jedem Fall zusätzliche Gleise erfordern.

Mittel- und langfristig bestehen damit viele Möglichkeiten, ein attraktives Personenverkehrsangebot auf dem Nordring einzurichten. Voraussetzung hierfür sind entsprechende Infrastrukturmaßnahmen, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Bahnausbau Region München identifiziert werden, die derzeit vom Freistaat Bayern durchgeführt wird.

Eine großräumige Verlagerung des Schienengüterdurchgangsverkehrs würde den Nordring und die Zulaufstrecken deutlich entlasten, hätte aber an anderer Stelle erheblichen Streckenaus- und -neubau zur Folge. Herr Oberbürgermeister Reiter hat sich am 10.01.2020 mit einem Schreiben an die Deutsche Bahn AG, den Freistaat Bayern und den Bund gewendet, um die Notwendigkeit einer großräumigen Verlagerung des Schienengüterdurchgangsverkehrs zu betonen. Ob die Entlastung für einen vertakteten S-Bahnverkehr ausreicht, müsste ebenfalls im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Bahnausbau Region München geprüft werden.

Der Freistaat Bayern hat in einer Presseerklärung am 16.09.2019 bekannt gegeben, dass sich die Firma BMW AG bereit erklärt habe, auf freiwilliger Basis einen finanziellen Beitrag zur Realisierung des DB-Nodrings zu leisten. Damit seien die Voraussetzungen

geschaffen, um die Planungen zu starten. Der Freistaat wolle nun die Deutsche Bahn auffordern, die Planungen zu starten und zügig voranzutreiben. Die Presseerklärung ist dem Anhang beigefügt.

#### **4. Anträge und Empfehlungen**

Herr StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herr StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herr StR Thomas Ranft und Herr StR Wolfgang Zeilinhofer haben am 08.01.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 04836 (Anlage 1) gestellt. Die Antragsteller fordern, dass die Machbarkeitsstudie umgehend dem Stadtrat vorgestellt wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 04836 wie folgt Stellung:

Die beantragte Vorstellung der Machbarkeitsstudie erfolgt im Rahmen dieser Beschlussvorlage.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04836 von Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Thomas Ranft und Herrn StR Wolfgang Zeilinhofer wird daher entsprochen.

Die Bürgerversammlung des 10. Stadtbezirkes Moosach hat am 23.10.2014 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 00259 Tunnelführung zwischen der Abzweigung Neulustheim und der Ruderregattastrecke (Anlage 2) beschlossen.

Mit Schreiben vom 26.03.2018 wurde eine Zwischennachricht erteilt.

Der Antragsteller fordert, dass sich die Landeshauptstadt München beim Freistaat Bayern und beim Bund dafür einsetzt, dass zwischen der Abzweigung Neulustheim und Neufahrn Nord eine Eisenbahnneubaustrecke für den Fernverkehr, den Regionalverkehr und den Güterverkehr neu gebaut wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 00259 wie folgt Stellung:

Die Strecke wird bereits im Rahmen der Untersuchung Konzept zum Ausbau Bahnknoten München, die der Freistaat Bayern in Auftrag gegeben hat, betrachtet.

Grundsätzlich ist für den Bau von neuen Eisenbahnstrecken der Bund zuständig. Der Rahmenplan, mit dem der Bund derartige Planungsvorhaben bündelt, ist der Bundesverkehrswegeplan. Die Länder haben ein eigenes Vorschlagsrecht für Maßnahmen, die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden können. Die Kommunen haben diese Möglichkeit nicht. Eine Beurteilung der Vorschläge, welche einschneidende Konsequenzen für den Münchner Norden hätten, kann erst nach eisenbahninfrastruktureller Prüfung durch den Freistaat Bayern bzw. den Bund erfolgen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00259 des Bezirksausschusses 10 des Stadtbezirks Moosach vom 23.10.2014 kann nur nach Maßgabe der oben stehenden Äußerungen entsprochen werden.

Die Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen hat am 26.10.2017 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 01804 Eisenbahn-Nordring für S-Bahnbetrieb ertüchtigen (Anlage 3) beschlossen.

Mit Schreiben vom 02.02.2018 wurde eine Zwischennachricht erteilt.  
Der Antragsteller fordert, dass bei den Planungen zum viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing – Johanneskirchen S-Bahnen vom DB-Nordring berücksichtigt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 1804 wie folgt Stellung:  
Dieses Anliegen ist auch im Interesse der Landeshauptstadt München und bereits im Rahmen der Vorbereitungen zur Untersuchung Konzept zum Ausbau Bahnknoten München an den Freistaat herangetragen worden.  
Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01804 des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen vom 26.10.2017 wird daher entsprochen.

Die Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann hat am 12.06.2018 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02027 S-Bahn-Nordring (Anlage 4) beschlossen.  
Mit Schreiben vom 05.07.2018 wurde eine Zwischennachricht erteilt.  
Der Antragsteller fordert, die schnellstmögliche Unterstützung bei der Ertüchtigung des Münchner Nordrings. Dabei sei insbesondere auf umfassenden Lärmschutz, ausreichende günstig gelegene Haltestellen sowie eine direkte Anbindung an die Nachbargemeinden Dachau und Karlsfeld zu achten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02027 wie folgt Stellung:  
Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie hat die Verwaltung dem Anliegen des Antragstellers soweit möglich bereits entsprochen. Eine Anbindung von Dachau scheidet derzeit aus Kapazitätsgründen aus. Fragen des Lärmschutzes waren noch nicht Bestandteil der Untersuchung, werden aber im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt werden.  
Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02027 des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann vom 12.06.2018 wird daher entsprochen.

Die Bürgerversammlung des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg hat am 02.04.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02559 S-Bahn-Nordring (Anlage 5) beschlossen.  
Mit Schreiben vom 10.09.2019 wurde eine Zwischennachricht erteilt.  
Der Antragsteller fordert, dass sich die Stadt München aktiv in die aktuellen Planungen und Diskussionen bzgl. des geplanten Streckenverlaufs für den zukünftigen Brennerbasistunnel und Nord-/ Mitteleuropa einbringt mit dem Ziel, dass alle Züge, deren Zielbahnhof nicht München ist, nicht durch das Stadtgebiet München geleitet werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02559 wie folgt Stellung:  
Die Forderung des Antragstellers entspricht der Intention, Güterdurchgangsverkehr aus dem Knoten München zu verlagern, um eine Verringerung der Lärmbelastung in hochverdichteten Stadtteilen zu erreichen und damit Trassen für Schienenpersonennahverkehr frei zu bekommen. Aus Sicht der Verwaltung wird empfohlen, sich für diese Ziele einzusetzen. Grundsätzlich ist für den Bau von neuen Eisenbahnstrecken der Bund zuständig. Der Rahmenplan, mit dem der Bund derartige Planungsvorhaben bündelt, ist der Bundesver-

kehrswegenplan. Die Länder haben ein eigenes Vorschlagsrecht für Maßnahmen, die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden können. Die Kommunen haben diese Möglichkeit nicht. Sie können lediglich auf das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zugehen, um die Möglichkeiten einer großräumigen Verlagerung des Schienengüterdurchgangsverkehrs zu erörtern, um so die Kapazität des Münchner Schienennetzes für den Ausbau des Personennah- und Regionalverkehrs zu erhöhen. Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02559 des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg vom 02.04.2019 wird daher entsprochen.

Der Bezirksausschuss des 11. Stadtbezirkes Milbertshofen-Am Hart hat am 29.11.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 05554 Priorisierung der Realisierung des DB-Nordrings vor dem Seilbahnprojekt am Frankfurter Ring (Anlage 6) gestellt. Der Antragsteller fordert, die Realisierung des DB-Nordrings vorrangig vor dem Seilbahnprojekt voranzutreiben. Die Verbindung zwischen Johanneskirchen und Dachau habe dabei Priorität. Des Weiteren soll in der Machbarkeitsstudie für die Seilbahn am Frankfurter Ring aufgezeigt werden, wie viel Fahrgastpotential die Seilbahn dem DB-Nordring entzieht.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / B 05554 wie folgt Stellung:

Wie in dem Beschluss deutlich wird, hat die Nutzung des DB-Nordrings für den Schienenpersonennahverkehr für die Landeshauptstadt München hohe Priorität. Eine Verbindung nach Osten Richtung Johanneskirchen scheidet derzeit an den fehlenden Kapazitäten im Netz. Die in der Machbarkeitsstudie für die Seilbahn am Frankfurter Ring untersuchte Seilbahntrasse (siehe Beschluss „Urbane Seilbahn Frankfurter Ring – Beauftragung einer Machbarkeitsstudie“ vom 19.12.2018 Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 13617) führt vom U-Bahnhof Studentenstadt über die Trambahnhaltestelle Schwabing Nord, den U-Bahnhof Frankfurter Ring zum U-Bahnhof Oberwiesenfeld und verbindet damit die Trambahnlinie 23, die U-Bahnlinien U3, U2 und U6. Der DB-Nordring verläuft nördlich und verbindet den Euroindustrialpark, das FIZ und damit die U2 und die S2 in Karlsfeld. Mit beiden Projekten werden andere Fahrgastströme bedient, so dass beide Trassen sinnvolle Netzergänzungen darstellen, aber nicht zueinander in Konkurrenz stehen. Auch bei einer mittel- bis langfristig denkbaren Verlängerung des DB-Nordrings nach Osten an die S1 bzw. S8 ist nicht zu befürchten, dass aufgrund des Seilbahnprojektes das Fahrgastpotential des DB-Nordrings in einem zu großen Umfang verringert wird, da sich die Fahrgastströme nur geringfügig überschneiden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B05554 der Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 Milbertshofen - Am Hart und 24 Feldmoching - Hasenberg vom 29.11.2018 kann nur nach Maßgabe der oben genannten Ausführungen weitestgehend entsprochen werden.

### **Beteiligung des Bezirksausschusses**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 10 - Moosach, 11 - Milbertshofen-Am Hart, 12 - Schwabing-Freimann, 13 - Bogenhausen, 15 - Trudering-Riem und 24 - Feldmoching-Hasenberg wurden gemäß § 13 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 7-12)

**Der Bezirksausschuss 10 Moosach hat zur Planung wie folgt Stellung genommen (vgl. Anlage 7):**

Der Bezirksausschuss 10 stimmt der Vorlage zu, fordert jedoch die Einplanung von mindestens 1 bis 2 neue Haltestellen im neuen Streckenverlauf z.B. Lasallestr. (Anbindung U1 und Eggartensiedlung), Oberwiesenfeld (Anbindung U3) und Dachauer Str. / Rangierbahnhof / Feldmochinger Str.

Stellungnahme der Verwaltung

Die geforderten Haltepunkte wären mit erheblichen Investitionen in die Infrastruktur verbunden und sind damit kurzfristig nicht realisierbar. Die Landeshauptstadt München wird sich allerdings beim Aufgabenträger Freistaat Bayern für die Realisierung weiterer Haltepunkte, insbesondere zur Verknüpfung des DB-Nordrings an andere innerstädtische ÖV-Achsen einsetzen.

Den Äußerungen kann nur nach Maßgabe und Umfang der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

**Der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen – Am Hart hat zur Planung wie folgt Stellung genommen (vgl. Anlage 8):**

Schnellere Realisierung

Das Teilstück des DB-Nordrings soll bereits vor 2026 in Betrieb genommen werden

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stadt München setzt sich für eine schnellstmögliche Aufnahme des Regelbetriebs ein, allerdings liegt die Aufgabenträgerschaft beim Freistaat Bayern.

Den Äußerungen kann nur nach Maßgabe und Umfang der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

Weitere Haltestellen

Es wird eine weitere Haltestelle mit einer Verknüpfung zur U3 gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung

Die geforderte Haltestelle wäre mit erheblichen Investitionen in die Infrastruktur verbunden und ist damit kurzfristig nicht realisierbar. Die Landeshauptstadt München wird sich allerdings beim Aufgabenträger Freistaat Bayern für die Realisierung weiterer Haltepunkte, insbesondere zur Verknüpfung des DB-Nordrings an andere innerstädtische ÖV-Achsen einsetzen.

Den Äußerungen kann nur nach Maßgabe und Umfang der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

**Der Bezirksausschuss 12 Schwabing – Freimann hat der Planung zugestimmt (vgl. Anlage 9).**

**Der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat der Planung zugestimmt (vgl. Anlage 10).**

**Der Bezirksausschuss 15 Trudering – Riem hat zur Planung wie folgt Stellung genommen (vgl. Anlage 11):**

Verhandlungen zur Verlagerung des Schienengüterdurchgangsverkehrs

Der Bezirksausschuss 15 fordert die Beauftragung des Oberbürgermeisters, mit dem Freistaat Bayern und den Münchner Mitgliedern im Deutschen Bundestag und im Bayrischen Landtag Verhandlungen aufzunehmen, um den Durchgangsverkehr beim Schienengüterverkehr auf stadtf fernere Trassen zu lenken.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Forderung ist in den Referentenantrag aufgenommen worden.

Den Äußerungen kann entsprochen werden.

Berücksichtigung des S-Bahn- und Regionalverkehrs

Der Bezirksausschuss 15 fordert, dass bei allen anstehenden Ausbaumaßnahmen in der Münchner Schieneninfrastruktur eine zukünftige Nutzung durch den S-Bahn und/ oder Regionalverkehr von vornherein berücksichtigt wird, dies gilt besonders für die Daglfinger und Truderinger Kurve

Stellungnahme der Verwaltung

Die zukünftigen möglichen Nutzungen sind bei den Untersuchungen unterstellt worden.

Den Äußerungen kann entsprochen werden.

**Der Bezirksausschuss 24 Feldmoching Hasenberg hat zur Planung wie folgt Stellung genommen (vgl. Anlage 12):**

Taktverdichtung

Der Bezirksausschuss 24 fordert, dass bereits in der Startphase ein ganztägiger 20-Minuten-Takt angeboten werden soll.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Landeshauptstadt München wird sich beim Aufgabenträger Freistaat Bayern für einen durchgängigen 20-Minutentakt einsetzen.

Den Äußerungen kann nur nach Maßgabe und Umfang der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

Weitere Haltestellen

Der Bezirksausschuss 24 fordert weitere Haltestellen mit einer Verknüpfung zur U3 und U2.

Stellungnahme der Verwaltung

Die geforderten Haltestellen wären mit erheblichen Investitionen in die Infrastruktur verbunden und ist damit kurzfristig nicht realisierbar. Die Landeshauptstadt München wird sich allerdings beim Aufgabenträger Freistaat Bayern für die Realisierung weiterer Haltepunkte, insbesondere zur Verknüpfung des DB-Nordrings an andere innerstädtische ÖV-Achsen einsetzen.

Den Äußerungen kann nur nach Maßgabe und Umfang der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

#### Anbindung an Johanneskirchen

Der Bezirksausschuss 24 fordert eine Anbindung an Johanneskirchen innerhalb der nächsten 10 Jahre.

#### Stellungnahme der Verwaltung

Die Landeshauptstadt München wird diese Forderung in die Untersuchungen des Freistaates Bayern zum Bahnknoten München einbringen.

Den Äußerungen kann nur nach Maßgabe und Umfang der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

#### Überwerfungsbauwerk Karlsfeld

Der Bezirksausschuss 24 fordert die unverzügliche Realisierung des Überwerfungsbauwerkes in Karlsfeld.

#### Stellungnahme der Verwaltung

Die Landeshauptstadt München wird diese Forderung in die Untersuchungen des Freistaates Bayern zum Bahnknoten München einbringen.

Den Äußerungen kann nur nach Maßgabe und Umfang der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

#### Gefahrguttransporte

Der Bezirksausschuss 24 ermahnt, Lösungen für die Verlagerung von Gefahrguttransporten außerhalb des Stadtgebietes zu finden.

#### Stellungnahme der Verwaltung

Die Ermahnung wurde an das zuständige Kreisverwaltungsreferat weitergeleitet.

Den Äußerungen kann nur nach Maßgabe und Umfang der o. g. Ausführungen entsprochen werden.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

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

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ergebnisse der Untersuchung zur kurzfristigen (bis 2025) Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im schienengebundenen Verkehr im Münchner Norden mit dem Umland und dem Flughafen München werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, sich für einen Ausbau des DB-Nordrings – mit Perspektive für eine Ringbahn – einzusetzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, sich in Gesprächen mit dem Freistaat Bayern für einen ganztägigen 20-Minuten-Takt und mittel- bis langfristig für weitere Haltepunkte insbesondere für Verknüpfungen zu den innerstädtischen ÖV-Linien einzusetzen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Freistaat Bayern die Vorschläge der Empfehlung 14-20 / E 00259, in dem gefordert wird, zwischen der Abzweigung Neulustheim und Neufahrn Nord eine Eisenbahnneubaustrecke für den Fernverkehr, den Regionalverkehr und den Güterverkehr neu zu bauen, mit der Bitte um Prüfung zu übermitteln.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, auf das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zuzugehen, um die Möglichkeiten einer großräumigen Verlagerung des Schienengüterdurchgangsverkehrs, der nicht zwingend über den Bahnknoten München geführt werden muss, zu erörtern, um so die Kapazität des Münchner Schienennetzes für den Ausbau des Personennah- und Regionalverkehrs zu erhöhen. Außerdem sollen die Münchner Mitglieder des Bayerischen Landtages und des Deutschen Bundestages gebeten werden, sich für eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs einzusetzen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die genaue Lage des S-Bahnsteigs Euro-Industriepark und die Anbindung an die neue Tram-Strecke im Detail mit dem Auftraggeberkonsortium der gegenständlichen Untersuchung und den Stadtwerken München GmbH (SWM) unter Berücksichtigung des Terminplans zur Verlängerung der Tram 23 abzustimmen. Die SWM werden gebeten, die Anpassung ihrer Planungen zu prüfen mit dem Ziel, eine Verknüpfung mit der S-Bahn zu ermöglichen. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der bestehenden Betrauung für die Verlängerung der Tram 23.
6. Um den Bau zusätzlicher S-Bahn-Gleise im Zuge des Nordrings offen zu halten, werden die SWM gebeten, bei den Planungen des Brückenbauwerks zur Verlängerung der Tram 23 über den Nordring zu prüfen, inwieweit zusätzliche Freiräume unterhalb des Bauwerks geschaffen werden können, um eine langfristige Realisierung des Ausbaus des DB-Nordring offen zu halten. Entsprechende Mehrkosten für das Brückenbauwerk sind darzustellen. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der bestehenden Betrauung für die Verlängerung der Tram 23.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04836 von Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Thomas Ranft und Herrn StR Wolfgang Zeilinhofer ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

8. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00259 der Bürgerversammlung des 10. Stadtbezirkes Moosach am 23.10.2014 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01804 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 26.10.17 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
10. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02027 der Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann am 12.06.18 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
11. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02559 der Bürgerversammlung des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg I am 02.04.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / B 05554 des Bezirksausschusses des 11. Stadtbezirkes Milbertshofen-Am Hart vom 29.11.18 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
13. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

### **IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

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

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (10x)
3. An die Bezirksausschüsse 10, 11, 12, 13, 15, 24
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An die Stadtwerke München GmbH
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
8.  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
9. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-3

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3