

Telefon: 233-22669
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Telefon: 233-28010
Telefax: 233-26410

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HAI-42

**Neubau eines zweiten U-Bahn-Betriebshofes in Neuperlach-Süd
Planung der Überbauung des künftigen U-Bahn-Betriebshofes in den weiteren
Planungen und Anlage eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße/
Rotkäppchenstraße**

**Prüfung eines U-Bahnbetriebshofes im Zuge der Planungen zur Verlängerung der U5
nach Ottobrunn/Taufkirchen**

Antrag-Nr. 14-20 / A 05061 von Frau StRin Anja Burkhardt und Frau StRin Beatrix Burkhardt
vom 04.03.2019

**Die Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen und die Auswirkungen auf die
Rahmenplanung Neuperlach-Süd**

Antrag-Nr. 14-20 / A 05062 von Frau StRin Anja Burkhardt, Frau StRin Sabine Bär und Frau
StRin Beatrix Burkhardt vom 04.03.2019

U-Bahn Light für Waldperlach

Antrag-Nr. 14-20 / A 04972 der ÖDP vom 11.02.2019

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16365

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Ausschuss
für Stadtplanung und Bauordnung am 05.02.2020 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05465) wurden die SWM/MVG und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Rahmenplanung für den Bau eines U-Bahn-Betriebshofes am Standort Neuperlach Süd weiter zu entwickeln und dem Stadtrat das Ergebnis nach Abschluss der Untersuchungen vorzustellen. Am 24.10.2018 hat die Vollversammlung des Stadtrates (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10922) die Rahmenplanung zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, in den weiteren Planungen eine Überbauung des künftigen U-Bahn-Betriebshofes zu planen und die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße zu prüfen.</p> <p>Mit den Anträgen Nr. 14-20 / A 05061 und Nr. 14-20 / A 05062</p>
---------------	--

	<p>vom 04.03.2019 wurde die Stadtverwaltung gebeten, einen U-Bahn-Betriebshof im Zuge der Planungen zur Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen sowie die Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen und die Auswirkungen auf die Rahmenplanung Neuperlach-Süd zu prüfen.</p> <p>Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 04972 der ÖDP vom 11.02.2019 wurde die Stadtverwaltung gebeten, eine Verlängerung der U5 (sog. U-Bahn Light für Waldperlach) von Neuperlach Süd nach Waldperlach zu untersuchen, die als eingleisige Strecke von Neuperlach Süd bis zum Ortsrand von Waldperlach über das Areal des künftigen U-Bahn-Betriebshofes bis zu einem oberirdischen U-Bahnhof „Waldperlach-West“ (ohne Abstell- und Wendeanlage) oberirdisch verläuft.</p>
Inhalt	<p>In der Vorlage wird über die Prüfung einer Überbauung des U-Bahn-Betriebshofes berichtet. Es wird zudem die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße geprüft. Außerdem wird die Verlegung des U-Bahn-Betriebshofes an das Ende einer verlängerten U5 geprüft. Der Einfluss der Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen auf den U-Bahn-Betriebshof wird untersucht und es werden die Auswirkungen auf die Rahmenplanung dargestellt. Zudem wird eine eingleisige Verlängerung der sog. U-Bahn Light für Waldperlach betrachtet.</p>
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-).
Entscheidungsvorschlag	<p>Die Ergebnisse der Prüfung einer Überbauung des U-Bahn-Betriebshofs in Neuperlach Süd in Varianten werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt und die SWM/MVG werden gebeten, den weiteren Planungen die Variante 1 zugrunde zu legen.</p> <p>Von den Prüfergebnissen zur Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße wird Kenntnis genommen, wonach die Anlage eines Kreisverkehrs aus verkehrstechnischen Gründen nicht weiterverfolgt wird.</p> <p>Von den Prüfergebnissen zur Verlegung des U-Bahn-Betriebshofes an den neuen Endpunkt einer verlängerten Linie U5 wird Kenntnis genommen. Eine mögliche Inbetriebnahme einer U5-Verlängerung liegt zeitlich weit hinter der erforderlichen Inbetriebnahme des U-Bahn-Betriebshofes. Beide Projekte sind deshalb getrennt voneinander zu betrachten.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Übernahme der Verlängerung der U5 in Richtung</p>

	<p>Südosten im Nahverkehrsplan in die Kategorie „in Planung“ zu prüfen, sofern dies formal vom Landkreis München gewünscht wird. Dies ist Grundlage für eine Entscheidung zur baulichen Berücksichtigung einer Verlängerung der U5 in den Landkreis München bei der Realisierung des U-Bahn-Betriebshofes. Die SWM/MVG und die Stadtverwaltung werden gebeten, die weiteren Schritte mit dem Landkreis abzustimmen.</p> <p>Eine eingleisige Fortsetzung der Strecke als U-Bahn Light für Waldperlach entspricht grundsätzlich nicht dem Münchner Standard im U-Bahn-Bau und wird aufgrund ihrer hohen betrieblichen Störanfälligkeit nicht weiterverfolgt.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	U-Bahn-Betriebshof, Hybrid, Kreisverkehr, Arnold-Sommerfeld-Straße, Verlängerung U5, Rahmenplanung Neuperlach Süd, U-Bahn Light für Waldperlach
Ortsangabe	Neuperlach Süd, nördlich Lise-Meitner-Weg, südöstlich Arnold-Sommerfeld-Straße sowie nördlich Otto-Hahn-Ring

Telefon: 233-22669
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Telefon: 233-28010
Telefax: 233-26410

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HAI-42

**Neubau eines zweiten U-Bahn-Betriebshofes in Neuperlach-Süd
Planung der Überbauung des künftigen U-Bahn-Betriebshofes in den weiteren
Planungen und Anlage eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße/
Rotkäppchenstraße**

**Prüfung eines U-Bahnbetriebshofes im Zuge der Planungen zur Verlängerung der U5
nach Ottobrunn/Taufkirchen**

Antrag-Nr. 14-20 / A 05061 von Frau StRin Anja Burkhardt und Frau StRin Beatrix Burkhardt
vom 04.03.2019

**Die Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen und die Auswirkungen auf die
Rahmenplanung Neuperlach-Süd**

Antrag-Nr. 14-20 / A 05062 von Frau StRin Anja Burkhardt, Frau StRin Sabine Bär und Frau
StRin Beatrix Burkhardt vom 04.03.2019

U-Bahn Light für Waldperlach

Antrag-Nr. 14-20 / A 04972 der ÖDP vom 11.02.2019

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16365

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirt-
schaft und Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 05.02.2020 (VB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin und des Referenten	1
1. Anlass	1
2. Ausgangslage	2
3. Stadtratsauftrag zur Überbauung	7
4. Prüfung von Überbauungsvarianten	7
5. Ergebnis der Variantenprüfung	9
6. Prüfung der Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße	14
7. Prüfung eines U-Bahn-Betriebshofes im Zuge der Planungen zur Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen	15
8. Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen und die Auswirkung auf die Rahmenplanung Neuperlach Süd	16
9. U-Bahn Light für Waldperlach	17
10. Abstimmung	18
II. Antrag der Referentin und des Referenten	19
III. Beschluss	21

Telefon: 233-22669
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Telefon: 233-28010
Telefax: 233-26410

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HAI-42

**Neubau eines zweiten U-Bahn-Betriebshofes in Neuperlach-Süd
Planung der Überbauung des künftigen U-Bahn-Betriebshofes in den weiteren
Planungen und Anlage eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße/
Rotkäppchenstraße**

**Prüfung eines U-Bahnbetriebshofes im Zuge der Planungen zur Verlängerung der U5
nach Ottobrunn/Taufkirchen**

Antrag-Nr. 14-20 / A 05061 von Frau StRin Anja Burkhardt und Frau StRin Beatrix Burkhardt
vom 04.03.2019

**Die Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen und die Auswirkungen auf die
Rahmenplanung Neuperlach-Süd**

Antrag-Nr. 14-20 / A 05062 von Frau StRin Anja Burkhardt, Frau StRin Sabine Bär und Frau
StRin Beatrix Burkhardt vom 04.03.2019

U-Bahn Light für Waldperlach

Antrag-Nr. 14-20 / A 04972 der ÖDP vom 11.02.2019

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16365

5 Anlagen

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Ausschuss
für Stadtplanung und Bauordnung am 05.02.2020 (VB)**

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und des Referenten

1. Anlass

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05465) wurde der Standort Neuperlach Süd für den U-Bahn-Betriebshof grundsätzlich gesichert und gleichzeitig die SWM/MVG und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Rahmenplanung für den Bau eines U-Bahn-Betriebshofes am Standort Neuperlach Süd weiter zu entwickeln und dem Stadtrat das Ergebnis nach Abschluss der Untersuchungen vorzustellen.

Am 24.10.2018 hat die Vollversammlung des Stadtrats (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10922) die Rahmenplanung grundsätzlich zur Kenntnis genommen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in den weiteren Planungen eine Überbauung des künftigen U-Bahn-Betriebshofes zu planen sowie im Zuge der Planungen die Einrich-

tung eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße zu prüfen.

Mit den Anträgen Nr. 14-20 / A 05061 und Nr. 14-20 / A 05062 vom 04.03.2019 wurde die Stadtverwaltung gebeten, eine Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen mit einem U-Bahn-Betriebshof am Endpunkt sowie die Auswirkungen auf die Rahmenplanung Neuperlach-Süd zu prüfen.

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 04972 der ÖDP vom 11.02.2019 wurde die Stadtverwaltung gebeten, eine Verlängerung der U5 (sog. U-Bahn Light für Waldperlach) von Neuperlach Süd nach Waldperlach zu untersuchen, die oberirdisch als eingleisige Strecke von Neuperlach Süd bis zum Ortsrand von Waldperlach über das Areal des künftigen U-Bahn-Betriebshofes bis zu einem oberirdischen U-Bahnhof „Waldperlach-West“ (ohne Abstell- und Wendeanlage) verläuft.

In dieser Vorlage werden die Ergebnisse der Prüfung einer Überbauung des U-Bahn-Betriebshofes, der Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße, einer Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen (mit Anlage eines U-Bahn-Betriebshofs) und deren Auswirkungen auf die Rahmenplanung sowie einer eingleisigen Verlängerung einer sog. U-Bahn Light für Waldperlach dargestellt sowie ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft und Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

2. Ausgangslage

Notwendigkeit des zweiten U-Bahn-Betriebshofes

Mit Beschluss vom 24.10.2018 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10922 wurde ausführlich dargestellt, dass mit dem Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München und dem daraus resultierenden steigenden Fahrgastaufkommen Angebotsausweitungen, beispielsweise durch Netzerweiterung, wie dem Ausbau der U-Bahnlinie U5 und der neuen Linie U9, aber auch Taktverdichtungen bei der U-Bahn, notwendig werden.

Aus den zuvor genannten Gründen wird eine größere Flotte an U-Bahnzügen notwendig sein, für die auch zusätzliche Abstellpositionen und Werkstattkapazitäten bereitgestellt werden müssen. Bisher verfügt die Münchner U-Bahn nämlich nur über einen U-Bahn-Betriebshof in Fröttmaning. Weiterhin ist hierfür eine gut instandgehaltene U-Bahn-Infrastruktur erforderlich, welche wiederum zusätzliche Einrichtungen an einem zweiten Standort benötigt. Um eine hohe Betriebssicherheit und -stabilität gewährleisten zu können,

wird daher ein zweiter U-Bahn-Betriebshof am Standort Neuperlach Süd in Ergänzung zu dem Betriebshof Nord in Fröttmaning geplant.

Dringlichkeit des zweiten U-Bahn-Betriebshofes

In der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V15337) wurde die sogenannte „Vision 2030“ durch die SWM/MVG vorgestellt und durch den Stadtrat begrüßt. Mit Ziffer 2 dieser Vorlage wurde die SWM/MVG gebeten, die „Vision 2030“ sogar vorzeitig umzusetzen. Dies setzt zwingend einen zweiten U-Bahn-Betriebshof voraus.

Die SWM/MVG weisen darauf hin, dass sie auf zusätzliche Abstell-, Werkstatt- und Unterhaltskapazitäten dringend angewiesen sind: je größer die zeitliche Verschiebung der Inbetriebnahme ist, umso größer sind die Auswirkungen auf die Qualität der Münchner U-Bahn und umso größer der Aufwand für Interimsmaßnahmen.

Erforderliche Ausstattung des zweiten U-Bahn-Betriebshofes

Durch die zuvor beschriebene notwendige Ausweitung des Angebots der MVG, ist eine Abstellanlage für 30 Züge, eine Personenzugwerkstatt mit vier Arbeitsgleisen und ein Infrastrukturstützpunkt für Baumaßnahmen im Münchner U-Bahnnetz (Tunnel, Gleise, Weichen, Fahrtreppen, Signalanlagen, etc.) dringend erforderlich.

Standortbeschreibung

Der Standort des zweiten U-Bahn-Betriebshofes befindet sich im Stadtteil Neuperlach und liegt im Südosten am Rande von München in unmittelbarer Nähe zur Gemeinde Neubiberg. Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt in diesem Bereich ein Gewerbegebiet dar. Der geplante U-Bahn-Betriebshof wird begrenzt durch eine kleinteilige Bebauung mit überwiegender Wohnnutzung am Lise-Meitner-Weg im Süden und die östlich angrenzenden Kleingärten des Vereins „Im Gefilde“. Durch das Vorhaben zweiter U-Bahn-Betriebshof ist für den Lise-Meitner-Weg und den Parkplatz „Siemens Süd“, eine neue gesicherte Erschließung erforderlich. Dies wird bei der Vorplanung der Verlegung der Arnold-Sommerfeld-Straße durch die SWM/MVG berücksichtigt.

Weiter südlich des Lise-Meitner-Wegs befindet sich die Bahntrasse der S 7, die in südöstliche Richtung nach Höhenkirchen und von da aus weiter in Richtung Kreuzstraße verläuft. Nördlich des geplanten U-Bahn-Betriebshofes befinden sich überwiegend größere gewerbliche Gebäudekomplexe auf dem Siemens-Areal. Der S- und U-Bahn-Halt Neuperlach-Süd liegt in ca. 600 Meter Luftlinie Entfernung zum geplanten U-Bahn-Betriebshof.

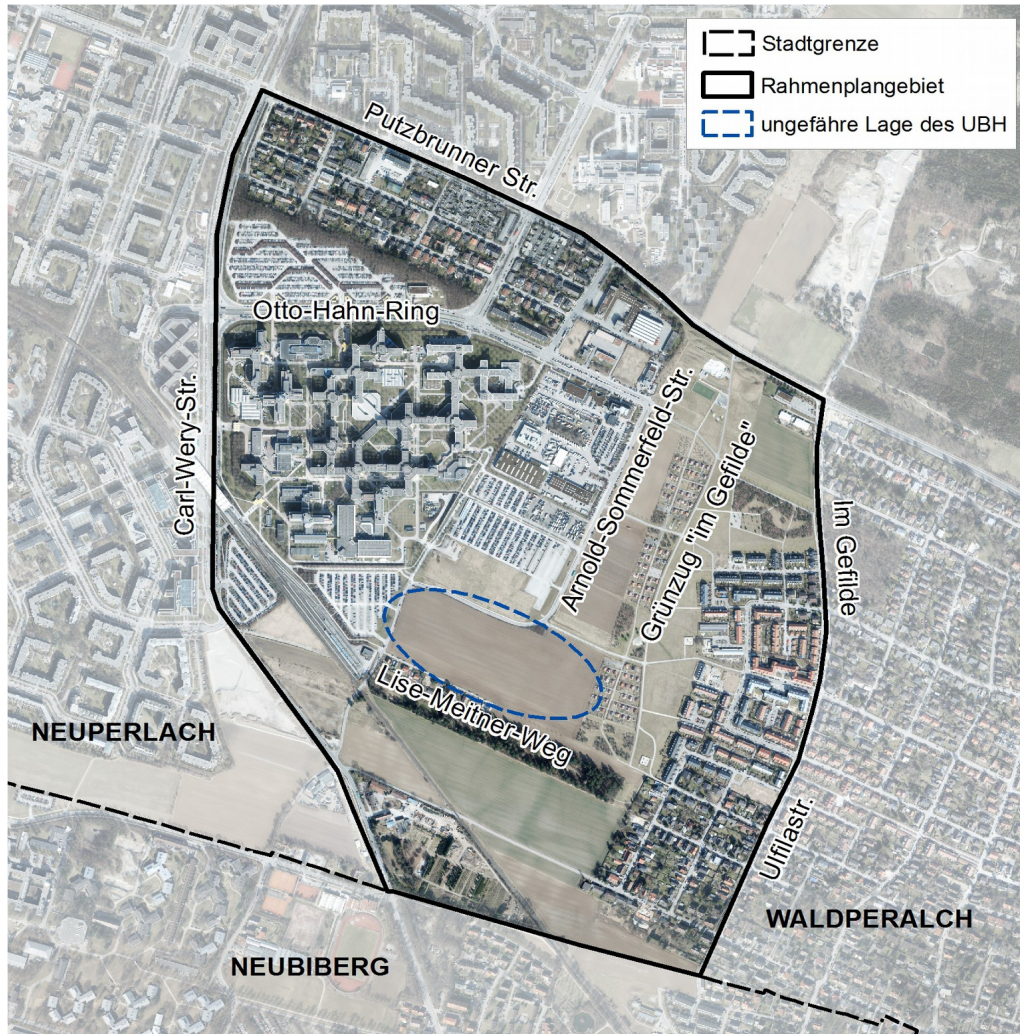


Abbildung 1: Luftbild mit Lage des 2. U-Bahn-Betriebshofs © Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

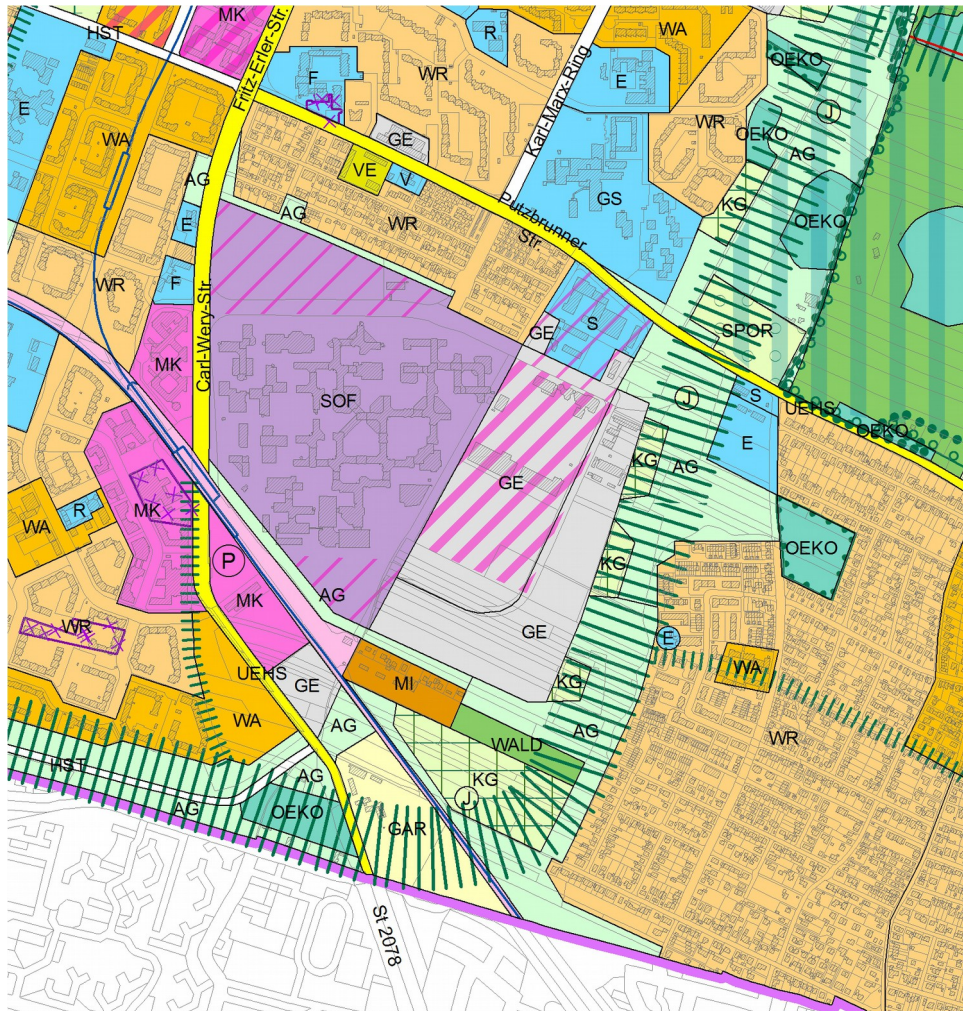


Abbildung 2: Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung © Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

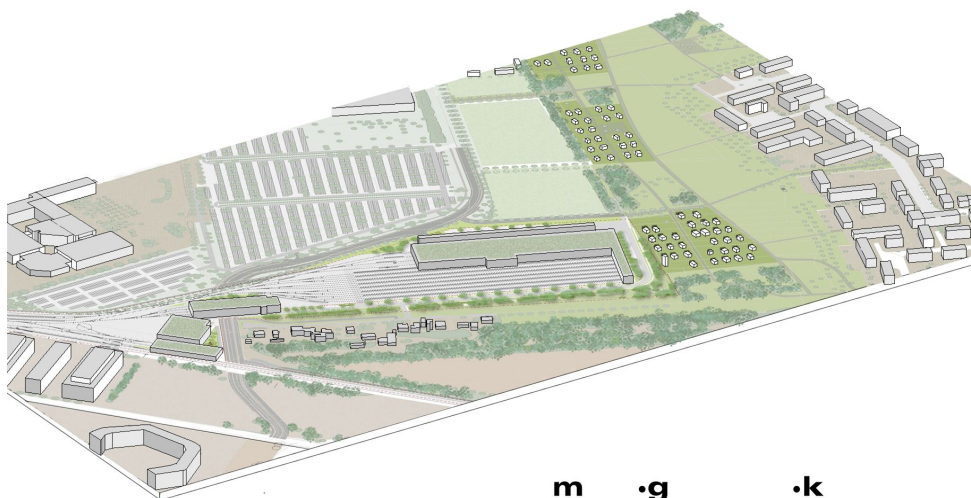
Ergebnis der Vorplanung

Der Betriebshof wird aus einer Abstimmung für 30 Züge, einer Werkstatt für Personenzüge mit vier Arbeitsgleisen sowie einem Infrastrukturstützpunkt mit Fahrzeughalle und Werkstatt- und Logistikgebäude bestehen. Alle Dachflächen werden für Begrünung oder solare Energiegewinnung genutzt. Benötigte Stellplätze werden flächensparend in gestapelter Form von der SWM/MVG vorgesehen. Im Rahmen der Vorplanung sind die Nutzungen räumlich und betrieblich bestmöglich verteilt worden (s. Abb. 3).

Weiterhin werden die Belange aller benachbarten Gebiete bei der Planung berücksichtigt. Hierbei spielt der Schallschutz der benachbarten Wohngebiete die wichtigste Rolle.



Abbildung 3: Ergebnisse der Vorplanung – Übersichtsplan mit Darstellung der wesentlichen Einrichtungen des zweiten U-Bahn-Betriebshofs © SWM/MVG



m · g · k

Abbildung 4: Ergebnis der Vorplanung in der Rahmenplanung – Schrägansicht mit Blick aus Süden © m·g·k mahl gebhard konzepte

3. Stadtratsauftrag zur Überbauung

Ziffer 1 des Beschlusses vom 24.10.2018

Der Stadtrat hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in den weiteren Planungen eine Überbauung des künftigen U-Bahn-Betriebshofes zu planen. Die anderen städtischen Referate und die SWM/MVG werden gebeten, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dabei zu unterstützen.

Die Planungsbeteiligten haben daraufhin eine intensivere Flächenausnutzung im Zusammenhang mit dem U-Bahn-Betriebshof detailliert geprüft. Dazu ist Folgendes auszuführen:

Grundsätzlich erscheint eine Überbauung von Verkehrsinfrastruktureinrichtungen oder anderen ebenerdigen Nutzungen (z.B. Parkplätze) an geeigneten Standorten angesichts der sich immer weiter verknappenden bebaubaren Flächen in der Landeshauptstadt München eine verfolgenswerte Strategie, die an unterschiedlichen Stellen im Stadtgebiet auch bereits in konkrete Projekte gemündet ist (wie z.B. Postillonstraße – Überbauung eines Parkplatzes, Belgradstraße – Straßenreinigungsstützpunkt mit Wohnen, Tübinger Straße – Einzelhandel Überbauung mit Wohnungsbau, Hybrid M – Busbetriebshof Moosach mit Mantelbebauung). Bei solchen Überbauungen muss aber jeweils eine standortabhängige Einzelfallprüfung vorgenommen werden, die eine eingehende planerische, wirtschaftliche und genehmigungsrechtliche Untersuchung beinhaltet.

Ziffer 4 des Beschlusses vom 24.10.2018

Der Stadtrat hat die SWM/MVG gebeten, die Planungen weiter zu führen und die Planfeststellungsunterlagen vorzubereiten. In Folge dessen haben die SWM/MVG wie oben dargestellt die Vorplanungen der Betriebsanlage fertiggestellt.

Parallel zu den Vorplanungen haben die SWM/MVG entsprechend Ziffer 1 mögliche Überbauungen im Sinne einer effektiveren Flächenausnutzung untersucht. Hierzu wurden Wohnen, Gewerbe, Sport, Busabstellung, Stellplätze und weitere betriebsfremde und betriebliche Nutzungen untersucht.

4. Prüfung von Überbauungsvarianten

Für die Überbauung des künftigen U-Bahn-Betriebshofes haben die SWM/MVG und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung für diesen überwiegend gewerblich geprägten Standort unterschiedliche Varianten einer möglichen Überbauung entwickelt. Die Varianten wurden anhand folgender Kriterien geprüft:

- Kombination mit den Grundzielen des U-Bahn-Betriebshofes:
 - Keine Auswirkungen auf den Inbetriebnahmetermin des U-Bahn-Betriebshofes
 - Keine Auswirkungen der Überbauung auf die Werkstatt- und Abstellkapazitäten sowie den Betrieb des U-Bahn Betriebshofes

- Einzelbewertungen der Varianten:
 - Auswirkungen auf das städtebauliche Umfeld
 - Planungs- und Genehmigungsverfahren zur Baurechtsschaffung
 - Wirtschaftlichkeit
 - Weitere Anforderungen, wie z.B. Entlüftung, Brandschutz, Erschütterungen und die dadurch entstehenden Auswirkungen und Mehrkosten
 - Erschließung

Es ist festzustellen, dass es bei der Überbauung des geplanten U-Bahn-Betriebshofes zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten gibt. Die Varianten lassen sich in Überbauung mit betrieblicher und betriebsfremder Nutzung, bezogen auf den U-Bahn-Betrieb, unterscheiden. Außerdem wird der zusätzliche Flächenbedarf für Überbauungen betrachtet.

Überbauung mit betrieblicher Nutzung:

Der U-Bahn-Betriebshof und alle ursächlichen Folgeprojekte (Sparten-, Straßenverlegung, etc.) werden über ein Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) genehmigt. Weitere betriebsaffine Funktionen, die in den Betriebshof integriert werden sollen, können bei dem zuvor genannten Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Bei diesem Verfahren obliegt die Genehmigung nach PBefG des Vorhabens der Regierung von Oberbayern und nicht der Landeshauptstadt München, die jedoch bei diesem Planfeststellungsverfahren als Trägerin öffentlicher Belange gehört wird. Ein Planfeststellungsverfahren ist dem Zeitplan für eine Inbetriebnahme in 2026 hinterlegt.

Überbauung mit betriebsfremder Nutzung:

Alle Nutzungen, die rechtlich nicht der Betriebsanlage zugeordnet werden können und damit nicht dem U-Bahn-Betrieb dienlich sind, müssen aus baurechtlichen Gründen über ein eigenständiges Planungs- und Genehmigungsverfahren genehmigt werden. Dazu müssen die Verfahren (Planfeststellung, Bauleitplanung nach BauGB und Baugenehmigung gemäß Bayerischer Bauordnung) detaillierte Informationen zur jeweils nicht betroffenen Anlage für den jeweiligen Abwägungsvorgang enthalten. Das bedeutet, dass ein Baurecht für eine betriebsfremde Nutzung erst über ein Bauleitplanverfahren geschaffen werden müsste. Zwingend erforderlich wäre dabei, dass die Fachplanung und die Bauleitplanung bei den Schnittstellen im Detail abgeglichen werden.

Überbauungen mit zusätzlichem Flächenbedarf

Überbauungen mit zusätzlichen Funktionen (z. B. Gewerbe, Sport) benötigen zusätzlichen Platz für die Erschließung, Feuerfluchtwege, Rampen, Fahrstühle, Treppenhäuser, etc. Zusätzliche Anforderungen würden der eigentlichen Nutzung des Betriebshofes, insbesondere der Abstellung, im Wege stehen. Der zusätzlich benötigte Platz steht auf der Fläche der Betriebsanlage nicht zur Verfügung.

5. Ergebnis der Variantenprüfung

Variante 1 – Überbauung mit betrieblichen Nutzungen

Nutzung Betriebswohnungen:

Für die Gewinnung von neuen Mitarbeitern für den U-Bahnbetrieb, ist es erforderlich, Betriebswohnungen vorzuhalten, damit auch in Zukunft, alle Fahrten der Münchner U-Bahn zuverlässig durchgeführt werden können.

Im Rahmen eines Abstimmungstermins zwischen SWM/MVG und der Regierung von Oberbayern sind die von den SWM/MVG geplanten Betriebswohnungen von der Regierung von Oberbayern, in einer ersten Einschätzung - vorbehaltlich einer Planprüfung -, als planfeststellungs- und genehmigungsfähig eingestuft worden. Es würde kein gesondertes Verfahren benötigt und es entstünde keine Verzögerung der Inbetriebnahme des U-Bahn-Betriebshofes.

Die geplanten Betriebswohnungen könnten über dem Nebentrakt der Personenzugwerkstatt in den beiden obersten Etagen des Nebentraktes errichtet werden, wie in Abbildung 5 und 6 dargestellt. An diesem Standort werden die geringsten Einflüsse und Emissionen (z. B. Körperschall) durch den Betrieb erwartet. Eine einfache Erschließung ohne zusätzlichen Flächenbedarf und ohne Einschränkungen auf den Betrieb des U-Bahn-Betriebshofes ist möglich.

Die nördlich angrenzenden Flächen sind für Gewerbeentwicklungen vorgesehen. Bereits bei der Erstellung der Betriebswohnungen wird auf diese Situation durch die Anordnung störungsunempfindlicher Räume bzw. Nutzungen (z.B. Küche, Bad, Treppenhaus) und durch passive Schallschutzmaßnahmen Rücksicht genommen.

Bei der Entwicklung der benachbarten Gewerbeflächen sind in dem dafür erforderlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren, die Betriebswohnungen emissionstechnisch weiterhin zu berücksichtigen. Dies kann bei der Planung des Gewerbegebiets durch übliche Schallschutzmaßnahmen oder durch geschickte Anordnung der Nutzungen des geplanten Gewerbegebiets erfolgen.

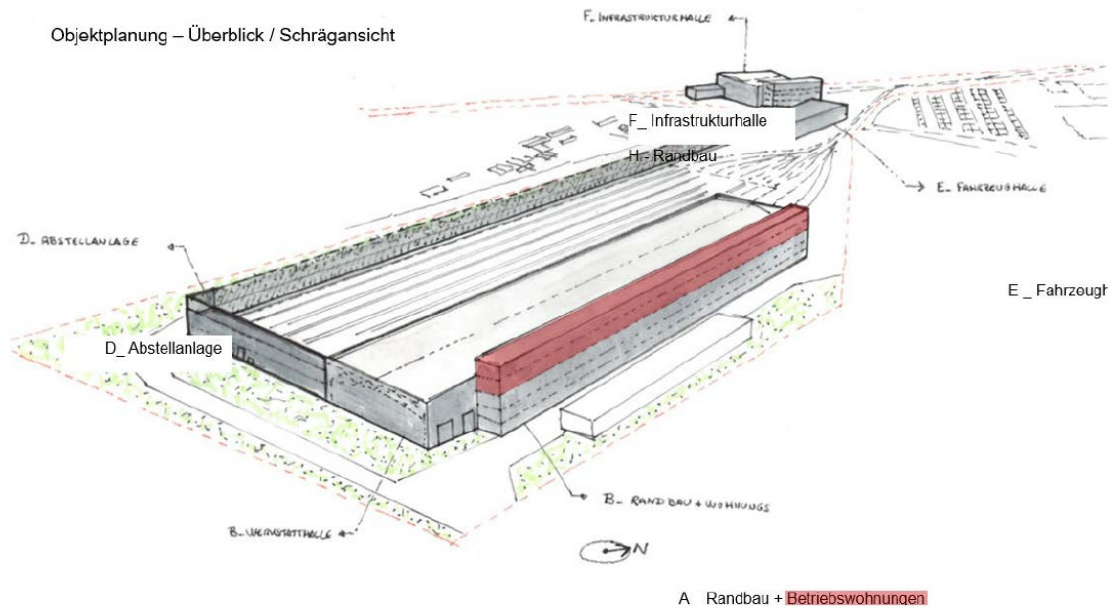


Abbildung 5: Ergebnis Voruntersuchung Schrägansicht nördlicher Nebentrakt der Werkstatt mit zwei oberen Ebenen Betriebswohnungen © RPB Rückert GmbH



Abbildung 6: Ergebnis Voruntersuchung – Nebentrakt mit zusätzlichen Betriebswohnungen in den oberen zwei Ebenen und geplanter Begrünung (Blick aus Norden) © RPB Rückert GmbH

Weiterer Bedarf aus betriebsaffinen Nutzungen, wie z.B. Schulungsräume, besteht nicht und wurde daher auch nicht weiter untersucht.

Variante 2 - Überbauung mit betriebsfremden Nutzungen

Diese Variante wurde mit verschiedenen Nutzungen geprüft:

- betriebsfremde Wohnbebauung
- Gewerbenutzung
- Gemeinbedarfsflächen – Sportamt
- Busabstellung
- Stellplatzflächen für angrenzende Unternehmen und Park and Ride

Nutzung A – Betriebsfremde Wohnbebauung:

Eine Wohnbebauung über dem U-Bahn-Betriebshof hätte zur Folge, dass die Anforderungen hinsichtlich des vorgeschriebenen Immissionsschutzes wegen der angrenzenden geplanten Gewerbenutzung sowie in Bezug auf den Betriebshof selbst, vollständig zu berücksichtigen sind.

Weiterhin wären bei einer Überbauung von Abstell- oder Werkstattbereichen aufwändige technische Anforderungen an den Immissionsschutz (Lärm, Erschütterungen, etc.) zu erfüllen. Des Weiteren haben die Untersuchungen ergeben, dass für die Erschließung einerseits nicht ausreichend Flächen vorhanden sind, um aktuelle Wohnstandards zu erfüllen. Als Beispiele sei hier das wohnungsnahes Parken mit dem Fahrrad oder dem Auto zu nennen. Darüber hinaus sind zusätzliche Kosten bei der Überbauung wegen der komplexeren Statik und dem Brandschutz zu erwarten. Die neu aufzusetzende Planung würde zu zeitlichen Verzögerungen führen und die Trägerschaft der betriebsfremden Wohnnutzung müsste ebenfalls noch geklärt werden.

Nutzung B – Gewerbenutzung:

Im Vergleich zu Nutzung A (betriebsfremde Wohnbebauung) könnte diese Nutzung besser in das gewerblich geprägte Umfeld integriert werden. Der Schall- und Erschütterungsschutz kann hier als untergeordnet bezeichnet werden, allerdings sind die Erfordernisse an eine flächenintensive Erschließung für LKW sehr viel aufwendiger. Erhebliche zusätzliche Kosten würden zudem durch die Herstellung der Überbaubarkeit verursacht (z.B. Anforderungen an die Statik, Brandschutz etc.). Die Erschließung bezieht sich dabei aber nicht nur auf den LKW Verkehr. Insbesondere die Entfluchtung aus der zusätzlichen Ebene in oder durch Betriebsbereiche sind in der Planung des zweiten U-Bahn-Betriebshofes nicht darstellbar. Daher müsste die Planung des zweiten U-Bahn-Betriebshofes gestoppt werden, eine Nutzung in der Ebene darüber sowie die Entfluchtung durch den zweiten U-Bahn-Betriebshof ausreichend detailliert geplant werden. Die komplexe Planung würde zu zeitlichen Verzögerungen und der Platzbedarf für die Erschließung zu Flächenverlust für den Betriebshof führen.

Nutzung C – Gemeinbedarfsflächen – Sport:

Auch Flächen für Sport- und Bewegungsangebote, die keine genormte Sportstätte benötigen und üblicherweise in Grünflächen situiert werden (z.B. Bolzplätze, Fitness-Parcours), sind nur mit hohem Aufwand zu erschließen und brandschutztechnisch zu gestalten. Erforderliche Stellplätze könnten innerhalb des derzeitigen Projektumfangs nicht ohne zusätzlichen Grunderwerb untergebracht werden.

Seitens des Referates für Bildung und Sport wird in diesem Bereich kein konkreter Bedarf für eine Sportanlage in städtischer Trägerschaft derzeit gesehen. Insbesondere ist die zur Verfügung stehende Fläche für eine städtische Bezirkssportanlage vom Zuschnitt und der Größe her nicht geeignet.

Sozial- oder Bildungsinfrastruktur kann in diesem überwiegend gewerblich geprägten Umfeld in Randlage nur bedingt integriert werden. Immissionsschutz bzw. Lärm- und Erschütterungsschutz wären einfacher zu lösen, als bei einer Wohnnutzung.

Nutzung D – Busabstellung

Betriebseinrichtungen für Busse können nicht, wie die der U-Bahn, nach PBefG genehmigt werden. Auch können sie nicht in ein Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG integriert werden. Somit kann eine Busabstellung nicht als Betriebsanlage der U-Bahn gelten und nicht in das Planfeststellungsverfahren integriert werden. Das bedeutet, das Baurecht müsste über ein Bauleitplanverfahren geschaffen werden.

Im Vergleich zu Nutzung A (betriebsfremde Wohnbebauung) könnte diese Nutzung besser in das gewerblich geprägte Umfeld integriert werden. Die exponierte Lage über dem U-Bahn-Betriebshof würde erhebliche Aufwendungen im Emissionsschutz für südlich und östlich gelegene Wohngebiete erzeugen. Erhebliche zusätzliche Kosten würden zudem durch die Herstellung der Überbaubarkeit verursacht (z.B. Anforderungen an die Statik, Brandschutz etc.). Die komplexe Planung würde zu zeitlichen Verzögerungen führen. Die erforderliche Erschließung (u.a. Rampen) ist wegen dem erheblichen zusätzlichen Flächenbedarf nicht sichergestellt. Eine Weiterverfolgung dieser Nutzung ist im Rahmen dieses Projektes nicht möglich.

Nutzung E – Stellplatzflächen für angrenzende Unternehmen und Park and Ride

Diese Nutzung wurde schon 2016 in der Rahmenplanung intensiv untersucht. Die Fußwege zum nächstgelegenen Werkstor des Siemensgeländes beziehungsweise zum U-Bahnhof Neuperlach Süd sind mit über einem Kilometer so lang, dass eine Akzeptanz bei den Mitarbeiter_innen des Technologiestandortes und den Fahrgästen nicht zu erwarten ist.

Bewertung der Nutzungen A bis E

Keine dieser Nutzungen wäre als betriebsaffine Nutzung anzusehen und könnte der Betriebsanlage des U-Bahn-Betriebshofes untergeordnet oder als zwingende Folgemaßnahme für die Realisierung des U-Bahn-Betriebshofes eingestuft werden. Die Nutzungen könnten daher nicht in das Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG integriert und planfestgestellt werden. Ein zusätzliches Bauleitplanverfahren sowie ein Baugenehmigungsverfahren wäre erforderlich. Diese Verkettung würde zu mehrjährigen Verzögerungen für die Inbetriebnahme des U-Bahn-Betriebshofes führen.

Diese sind aufgrund der in Ziffer 2 – Ausgangslage – erwähnten und bereits in der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2019 zum Ausbaustandard 2030 vom Stadtrat zur Kenntnis genommenen Fahrplanerweiterungen auszuschließen.

Alle Nutzungen führen wegen der erforderlichen Erschließung (Rampen, Treppen usw.) zu einer Reduzierung der für den U-Bahn-Betriebshof erforderlichen Flächen. Einerseits sind diese zusätzlichen Flächen wegen der vorhandenen Nachbarbebauung nicht vorhanden und andererseits führt der Flächenverlust hinsichtlich der Herstellung der geplanten Überbaubarkeit zu einer Reduzierung der dringend benötigten Abstellpositionen. Auch eine spätere Umsetzung einer Nutzung würde zu einer Reduzierung der benötigten Abstellpositionen führen und wird daher nicht weiterverfolgt.

Zusammenfassung und Entscheidungsvorschlag

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die partielle Überbauung mit Betriebswohnungen möglich und umsetzbar ist und von der Regierung von Oberbayern (ROB) vom Grundsatz her im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als genehmigungsfähig eingestuft wurde. Diese kann ohne räumliche und zeitliche Auswirkungen in die derzeitigen Planungen des U-Bahn-Betriebshofes integriert werden.

Auf Grundlage der Prüfung einer Überbauung des zweiten U-Bahn-Betriebshofes in Neuperlach Süd in Varianten wird empfohlen, die Variante 1 – Ergänzung des geplanten Betriebsstandortes um „Betriebswohnungen“ als Grundlage für die weiteren Planungen (Planfeststellungsverfahren) weiter zu verfolgen.

Die Variante 2 – Überbauungen mit betriebsfremden Nutzungen – wird aufgrund der nicht ausreichend vorhandenen und notwendigen Erschließungsflächen sowie der absehbaren, erheblichen zeitlichen Verzögerungen für die Inbetriebnahme des zweiten U-Bahn-Betriebshofes und der einhergehenden Reduzierung der Betriebshofkapazität, nicht weiterverfolgt.

6. Prüfung der Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße

Die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße wurde bereits mehrfach geprüft, zuletzt im Juli 2008. Eine erneute Überprüfung hat ergeben, dass sich am Ergebnis der Prüfung seither nichts geändert hat. Ein Kreisverkehr ist insbesondere bei kleinen und mittleren Verkehrsbelastungen mit starken, gegenläufigen Linksabbiegebeziehungen und nur geringer Anzahl von querenden Fußgängerinnen, Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern sinnvoll. Im Idealfall sind die zufließenden Verkehrsströme in etwa gleich groß. Gemäß der vorliegenden Verkehrsprognose ergibt sich jedoch eine ausgeprägte Hauptlastrichtung (Carl-Wery-Straße) und nur eine vergleichsweise schwache Linksabbiegebeziehung (Arnold-Sommerfeld-Straße bzw. Rotkäppchenstraße in Richtung Carl-Wery-Straße Süd).

Die Carl-Wery-Straße soll auf Grund der zukünftigen Verkehrsbelastung ab dem derzeitigen Ausbauende Höhe Hausnummer 42 zweispurig pro Fahrtrichtung mit mittigen öffentlichen Personennahverkehrs -Sonderfahrstreifen (Busspuren) ausgebaut werden. Dieser Abschnitt geht laut vorliegender Planung des Baureferats ca. 100 m nördlich der o.g. Kreuzung in einen Querschnitt mit nur einer Fahrspur pro Richtung und Mischverkehr mit dem öffentlichen Personennahverkehr über. Es erscheint aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll, in kurzer Abfolge nach dieser Verflechtung einen Kreisverkehr einzurichten.

Nach dem vom Stadtrat beschlossenen „Realisierungsnetz 2005 – Radfahrverbindungen in München“ handelt es sich bei der Carl-Wery-Straße um eine Radweghauptroute, die zudem Bestandteil des Fernradwegs Mangfall ist. Die Arnold-Sommerfeld-Straße ist als Nebenroute ausgewiesen. Unter diesem Aspekt ist hier neben dem Fußgängerverkehr der Radverkehr nicht zu vernachlässigen. Eine aufgrund des Kreisverkehrs unsignalisierte Fuß- und Radverkehrsquerung ist an dieser Stelle aus Sicht der Verkehrsplanung jedoch nicht vertretbar.

Um den prognostizierten Verkehr leistungsfähig abzuwickeln, wäre nach den einschlägigen Regelwerken ein Kreisverkehr mit zumindest zweistreifigen Elementen notwendig. Zudem müsste der Radverkehr vom Rand der Fahrbahn im Abstand von 4,00 m bis 5,00 m abgesetzt werden und neben der Fußgängerüberquerungsstelle über den Fahrbahnteiler geführt werden. Somit ergibt sich zu dem erforderlichen Außendurchmesser der Fahrbahn von ca. 60,00 m noch ein weiterer Platzbedarf von mindestens 8,00 m bis 10,00 m. Somit wäre für die komplette Bemessung des Kreisverkehrs ein Durchmesser von etwa 70,00 m anzunehmen.

Die unmittelbare Nähe der Bahntrasse (ca. 120,00 m Achsabstand), die geplante Höhenfreimachung des Bahnüberganges Arnold-Sommerfeld-Straße und die geplante Verle-

gung der Arnold-Sommerfeld-Straße mit dem Neubau einer Bahnunterführung ergeben bei der Anlage eines Kreisverkehrs nicht nur lage-, sondern auch höhenmäßige Hindernisse.

Bei einer Regelausführung der Kreisfahrbahn, mit einer einheitlichen Querneigung von maximal 2,5 % nach außen, kann die maximale Rampenlängsneigung der Fahrbahn (6 %) zur neuen Bahnunterführung aller Voraussicht nicht eingehalten werden. Bei einer dann wohl erforderlich werdenden Neigung des gesamten Kreisverkehrs in Richtung Bahnlinie ist in entwässerungstechnischer, fahrdynamischer und gestalterischer Hinsicht der Anschluss aller anderen Verkehrsarme als problematisch einzustufen. Zudem ist auch hier die Einhaltung der maximalen Rampenlängsneigung nicht gewährleistet.

Die Ausführung des Knotens als herkömmliche Kreuzung wird aus baulicher Sicht als unproblematisch erachtet. Die bauliche Handhabung der einzelnen und zeitlich unterschiedlich geplanten Abschnitte (Carl-Wery-Straße, Verlegung Arnold-Sommerfeld-Straße mit Bahnunterführung und ggf. Provisorien als Zwischenstadium) lassen einen signalisierten Kreuzungsausbau als einzig sinnvolle, höhengleiche Lösungsmöglichkeit erscheinen. Unabhängig vom Zeitpunkt der Realisierung der einzelnen Abschnitte können alle Verkehrsarme an den Knoten angeschlossen werden.

Aus den angeführten Gründen und aus Aspekten der Verkehrssicherheit ist aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, des Baureferates und des Kreisverwaltungsreferates die Anlage eines Kreisverkehrs nach wie vor abzulehnen.

7. Prüfung eines U-Bahn-Betriebshofes im Zuge der Planungen zur Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen

Antrag Nr. 14-20 / A 05061 Frau StRin Anja Burkhardt, Frau StRin Beatrix Burkhardt vom 04.03.2019.

Nach dem Antrag soll die SWM/MVG beauftragt werden, mit dem Landkreis München Kontakt aufzunehmen, um den Vorschlag zu unterbreiten, im Zuge der Planungen einer U-Bahn-Verlängerung, den notwendigen U-Bahn-Betriebshof am neuen Endpunkt der Trasse anzuordnen.

Eine Verknüpfung zwischen einer angedachten Verlängerung der U5 im Süden und dem in der Planung befindlichen zweiten U-Bahn-Betriebshof in Neuperlach Süd ist aus mehreren Gründen zeitlich nicht vereinbar.

Zum einen ist davon auszugehen, dass eine Verlängerung der U5 erst nach der bisher geplanten Eröffnung des Betriebshofs in 2026 zu tragen käme. Die zeitlichen Auswirkungen

gen wären nicht mit mittel- und langfristig geplanten Fahrplanverdichtungen und -ausweitungen vereinbar.

Zum anderen hätte ein veränderter Standort mit größerer Entfernung zur Stadtmitte auch langfristige Nachteile. Betrieblich sind keine Vorteile zu erkennen, da nahezu alle Betriebs- und Werkstattfahrten länger würden und auch eine Anlieferung von Schienen über das DB-Netz nicht mehr möglich wäre. Der Verlagerung des U-Bahnbetriebshofes kann daher nicht entsprochen werden.

Davon unbenommen sind an einer U-Bahnendhaltestelle sowohl innerhalb als auch außerhalb der Landeshauptstadt München mögliche Abstellpositionen und auch andere betriebliche Einrichtungen zu planen. Bei einer konkretisierten Planung einer Verlängerung der U-Bahn nach Ottobrunn ist zu prüfen, ob Abstellpositionen zahlenmäßig über das Erfordernis der Verlängerung an sich hinaus errichtet werden könnten.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 05061 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

8. Verlängerung der U5 nach Ottobrunn/Taufkirchen und die Auswirkung auf die Rahmenplanung Neuperlach Süd

Antrag Nr. 14-20 / A 05062: Frau StRin Anja Burkhardt, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Beatrix Burkhardt vom 04.03.2019.

Nach dem Antrag soll die Stadtverwaltung prüfen, welche Auswirkung die Aufnahme der konkreten Planungen einer Verlängerung der U5 über das Stadtgebiet Münchens hinaus nach Ottobrunn/Taufkirchen, auf die Rahmenplanung in Neuperlach Süd hat.

Eine Verlängerung der U5 in Richtung Südosten ist im Nahverkehrsplan in der Kategorie „in Untersuchung / offen zu halten“ bereits enthalten.

Der Landkreis München hat im Jahr 2019 eine Studie zur baulichen Machbarkeit einer Weiterführung der U5 bis Ottobrunn/Taufkirchen beauftragt. Erste Ergebnisse liegen dem Landkreis München vor. Aktuell ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit dem Landkreis München, der SWM/MVG und dem durch den Landkreis München beauftragten Fachplaner in Abstimmung über die Randbedingungen, um eine mögliche Trasse der U5 im Bereich Neuperlach Süd bis nach Ottobrunn/ Taufkirchen und insbesondere im Bereich des geplanten zweiten U-Bahn-Betriebshofes freizuhalten.

Die aktuellen Untersuchungen haben die Linienführung einer möglichen U5-Verlängerung konkretisiert. Daher wird die Freihaltung der Verlängerung nun mit dem gleichen Detaillierungsgrad betrachtet.

Als vorläufiges Ergebnis ist festzuhalten, dass die Freihaltung wirtschaftlich sinnvoll und für den U-Bahn-Betriebshof nur mit entsprechenden Vorhaltemaßnahmen möglich ist. Spätere Eingriffe müssen auch aus betrieblichen Gründen vermieden werden. Anderenfalls müssten Anlagenteile des Betriebshofes für die spätere Umsetzung einer U5-Verlängerung temporär rückgebaut werden. Weiterhin muss die Finanzierung in Abstimmung durch Vorhabenträger der U5-Verlängerung sichergestellt werden.

Hierzu finden Abstimmungen mit dem Landkreis München statt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hält die Verlängerung der U5 in den Landkreis München grundsätzlich für sinnvoll. Sollte der Landkreis München dies wünschen, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die Übernahme der Verlängerung der U5 in Richtung Südosten im Nahverkehrsplan in die Kategorie „in Planung“ prüfen. Dies ist Grundlage für eine bauliche Berücksichtigung (Vorhaltemaßnahme) der Verlängerung der U5 beim Bau des Betriebshofs. In der Folge ist eine Planungsvereinbarung zwischen Landkreis München und SWM/MVG sowie Landeshauptstadt München zu treffen. SWM/MVG und Verwaltung werden gebeten, die weiteren Schritte mit dem Landkreis München abzustimmen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt die Absichten des Landkreises München zum Weiterbau der U5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Baureferat werden diese im Rahmen ihrer Zuständigkeiten unterstützen. Hierzu sind für den Januar 2020 bereits Abstimmungstermine beim Landratsamt München geplant.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05062 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

9. U-Bahn Light für Waldperlach

Antrag-Nr. 14-20 / A 04972 der ÖDP vom 11.02.2019.

Die Stadtverwaltung wurde gebeten, eine Verlängerung der U5 von Neuperlach Süd nach Waldperlach zu untersuchen, die als eingleisige Strecke von Neuperlach Süd bis zum Ortsrand von Waldperlach über das Areal des künftigen U-Bahn-Betriebshofes bis zu einem oberirdischen U-Bahnhof „Waldperlach-West“ (ohne Abstell- und Wendeanlage) oberirdisch verläuft.

Alternativ soll eine eingleisige Fortsetzungs-Variante mit einer Abfahrtsrampe östlich vom U-Bahnhof „Waldperlach-West“ und unterirdischer Fortsetzung bis zu einem U-Bahnhof „Waldperlach-Ost“ (ohne Abstell- und Wendeanlage) geprüft werden. Es wird gebeten, bei der Planung des künftigen U-Bahn-Betriebshofs auf dessen Areal gleich eine oberirdische Trasse zur Verlängerung der U5 nach Waldperlach einzuplanen.

Die Planung des Betriebshofs Neuperlach Süd ist, wie unter Punkt 2. dargestellt, auf eine intensive und optimierte Flächennutzung ausgelegt, um höchste Flächeneffizienz zu erreichen. Die Ausdehnung der Betriebsanlage in Richtung Süden und in Richtung Osten weist zudem aufgrund der vorhandenen Nutzungen keine Erweiterungsmöglichkeit auf. Daher ist für eine zusätzliche Gleisanlage, auch eingleisig, kein ausreichender Platz innerhalb des Betriebshofs vorhanden. Eine eingleisige Fortsetzung der Strecke entspricht zudem nicht dem Münchner Standard im U-Bahn-Bau und wird aufgrund ihrer hohen betrieblichen Störanfälligkeit abgelehnt. Jede Störung würde sich aufgrund fehlender Ausweichmöglichkeiten auf beide Fahrtrichtungen der U5 im gesamten Streckennetz auswirken und hätte für die Stabilität des Fahrplans der gesamten anhängenden Linien nachteilige Folgen.

Eine Übertragung der Störungen auf den weiteren Linienverlauf - auch bis ins Stadtzentrum - ist daher im Sinne eines stabilen Betriebs nicht hinnehmbar. Daher ist das gesamte U-Bahn-Netz Münchens zweigleisig ausgelegt.

Zudem ist die Leistungsfähigkeit einer eingleisigen Strecke stark eingeschränkt, dichtere Takte könnten nicht realisiert werden. Dies gilt umso mehr, wenn zusätzlich Abstell- und Wendeanlagen fehlen.

Damit ist eine Weiterverfolgung des Antrags nicht möglich.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04972 kann aufgrund der o. g. Ausführungen nicht entsprochen werden.

10. Abstimmung

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Kommunalreferat, dem Baureferat, dem Referat für Bildung und Sport und dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Die SWM/MVG haben dem Bezirksausschuss 16 - Ramersdorf-Perlach am 30.07.2019 und am 28.10.2019 die Planungen erläutert.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach wurde gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung zur vorliegenden Beschlussvorlage nochmals angehört. Die Stellungnahme ist als Anlage 5 dieser Beschlussvorlage beigegeben.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach hat folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der Bezirksausschuss fordert eine Vorstellung einer endgültigen Gesamtplanung mit Verkehrsführung von den SWM/MVG, soweit die Fragen nicht im Unterausschuss für Mobilität und Umwelt beantwortet werden konnten. Der BA 16 verfolgt die Aktivitäten weiter, da wichtige Entscheidungen z.B. zur Verkehrsführung sonst am BA 16 vorbei gefasst werden.“

Außerdem fordert der Bezirksausschuss, dass die U-Bahnabstellanlage in geschlossener Bauweise ausgeführt wird, um die Anwohner vor Lärm zu schützen. Gleichzeitig kann das Dach bei offener Bauweise für Photovoltaik und Dachbegrünung genutzt werden.“

Der Schutz der benachbarten Anwohner ist für den Vorhabenträger SWM/MVG von wichtiger Bedeutung. Die SWM/MVG werden einen effektiven Schallschutz im Zuge der Herstellung des geplanten U-Bahn-Betriebshofes errichten. Die vorgeschlagene geschlossene Abstellung kann nur die Geräuschemission der stehenden Fahrzeuge in der Abstellung reduzieren. Da dies nicht ausreichend ist, deckt der geplante Schallschutz alle Betriebsvorgänge zur Tages- und Nachtzeit ab.

Die Dachbegrünung auf den geplanten Gebäuden, wird zur Kompensation der Versiegelung der entsprechenden Fläche herangezogen. Im Bereich der geplanten Abstellung der U-Bahnfahrzeuge, wird die Fläche nicht versiegelt.

Auch die SWM/MVG streben eine möglichst zeitnahe Bürgerinformation an. Grundlage hierfür, sind die Ergebnisse der Beschlussfassung dieses Antrages zu der geplanten Überbauung.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, der Verwaltungsbeirat für das Teilnehmungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, die Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Heide Rieke, und der Verwaltungsbeirat des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Stadtentwicklungsplanung, Herr Stadtrat Paul Bickelbacher, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

1. Die Ergebnisse der Prüfung einer Überbauung des U-Bahn-Betriebshofes in Neuperlach Süd in Varianten werden zur Kenntnis genommen.
2. Die SWM/MVG werden gebeten, mit Unterstützung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung den weiteren Planungen die Variante 1 zugrunde zu legen.

3. Die SWM/MVG werden gebeten, die dafür notwendigen Grundstücksverhandlungen voranzutreiben.
4. Von den Prüfergebnissen zur Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Stelle Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße wird Kenntnis genommen, wonach die Anlage eines Kreisverkehrs aus verkehrstechnischen Gründen nicht weiterverfolgt wird.
5. Von den Prüfergebnissen zur Verlegung des U-Bahn-Betriebshofes an den neuen Endpunkt einer verlängerten Linie U5 wird Kenntnis genommen. Eine mögliche Inbetriebnahme einer U5-Verlängerung liegt zeitlich weit hinter der erforderlichen Inbetriebnahme des U-Bahn-Betriebshofes. Beide Projekte sind deshalb getrennt voneinander zu betrachten.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Übernahme der Verlängerung der U5 in Richtung Südosten im Nahverkehrsplan in die Kategorie „in Planung“ zu prüfen, damit eine Entscheidung zur baulichen Berücksichtigung bei der Realisierung des U-Bahn-Betriebshofes ermöglicht wird. Die SWM/MVG und die Stadtverwaltung werden gebeten, die weiteren Schritte mit dem Landkreis München abzustimmen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt die Absichten des Landkreises München zum Weiterbau der U5 und wird diese im Rahmen seiner Zuständigkeiten unterstützen. Hierzu sind für den für Januar 2020 bereits Abstimmungstermine beim Landratsamt München geplant.
7. Eine eingleisige Fortsetzung der Strecke als U-Bahn Light für Waldperlach entspricht grundsätzlich nicht dem Münchner Standard im U-Bahn-Bau und wird aufgrund ihrer hohen betrieblichen Störanfälligkeit nicht weiterverfolgt.
8. Der Antrag-Nr. 14-20 / A 05061 von Frau StRin Anja Burkhardt und Frau StRin Beatrix Burkhardt vom 04.03.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag-Nr. 14-20 / A 05062 von Frau StRin Anja Burkhardt, Frau StRin Sabine Bär und Frau StRin Beatrix Burkhardt vom 04.03.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag-Nr. 14-20 / A 04972 der ÖDP vom 04.03.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

Clemens Baumgärtner
Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. RAW - FB 5

Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/5 Betrieb/1 Eigentliches Geschäft/08 Verkehr/04 U-Bahn/Betriebshof Neuperlach/Beschluss Änderungsantrag Überbauung/Beschlussentwurf_RAW_nach 1.-Mz. + Änderungen SWM/finale Version.odt zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 16 - Ramersdorf-Perlach
An das Direktorium HA II / V, BAG Ost (10-fach)
An das Baureferat
An das Referat für Bildung und Sport
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft, FB2
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I, I/1, I/4, I/01-BVK, SG 3
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Kommunalreferat

per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH – Ressort Mobilität (3-fach)

jeweils z.K.

Am