

Beschlussvorlage

Bauverwaltung / Dagmar Leiter

Erstellungsdatum: 11.02.2022

Beschleunigte Untersuchung, Planung und Realisierung einer U-Bahnanbindung von Feldkirchen und Heimstetten; Sachstandsbericht

I. Vortrag

Der Gemeinderat ermächtigte den Ersten Bürgermeister in seiner öffentlichen Bau- und Umweltausschusssitzung am 15.04.2021 (TOP Nr. 3904/2021), sich in den zuständigen Gremien für eine beschleunigte Untersuchung, Planung und Realisierung einer **U-Bahnanbindung von Feldkirchen und Heimstetten** einzusetzen. Dabei sollte folgender Trassenverlauf bevorzugt werden. Fortführung der U-Bahnlinie von der Station „Messestadt Ost“ kommend südlich der A94 bis nach Feldkirchen, Fortführung von dort entlang der M1 bis nach Heimstetten und hier die Verknüpfung mit der S-Bahnlinie 2.

Am 08.02.2022 fand dazu eine Videokonferenz mit den zuständigen Sachbearbeitern im Landratsamt München statt.

Dabei wurde die Präsentation Nutzen-Kosten-Untersuchung U2 Messestadt-Ost – Feldkirchen – Kirchheim-Heimstetten vom 27.01.2022 vorgestellt.

Hintergrund der Besprechung war u. a. die angefragte Untersuchung nochmals durchführen mit anderen Annahmen. Herr Janson war dazu in cc. gesetzt. Der Gemeinderat Feldkirchen hatte am 15.04.2021 beschlossen die Untersuchung nochmals aufzunehmen. Neu für die Verwaltung ist, dass dieses Variante bereits 2016 schon mal untersucht worden ist.

Der Vertreter des Landratsamtes München präsentierte daraufhin die 2016 durchgeführte Untersuchung einer unterirdischen Trasse der U-Bahnlinie.

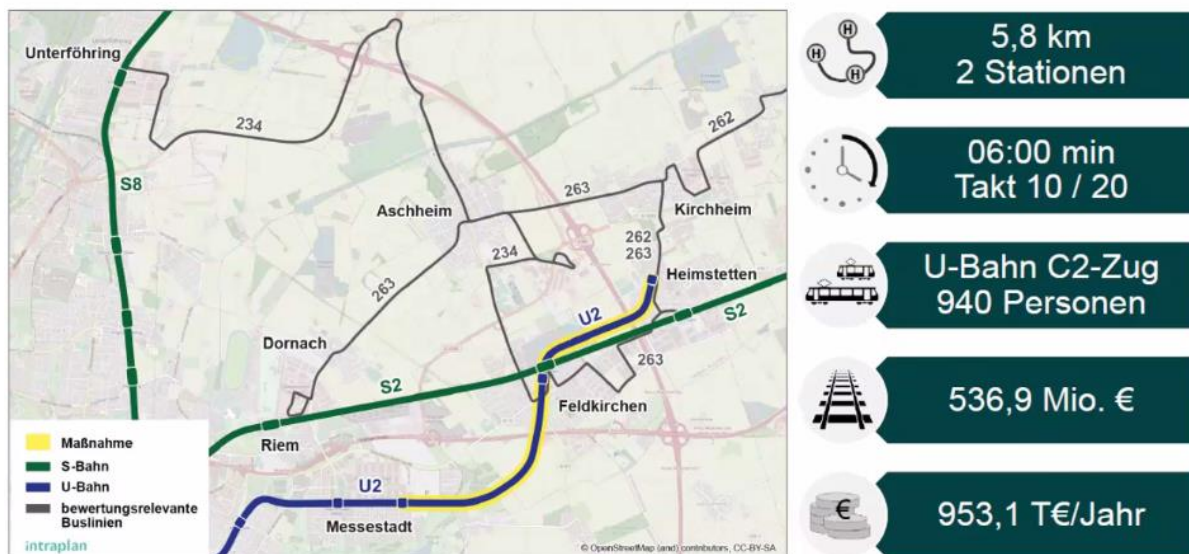
Verlängerung 5,8 km mit zwei Stationen unterirdisch.

10 Minuten Takt Fahrtstrecke 6 Min.

C2 Zug mit 940 Personen

Investitionskosten 536,9 Mio € von 2016

Betriebskosten 953,1 T €/Jahr



Das würde in Bezug auf das Jahr 2035 folgende verkehrliche Wirkungen haben:



Verkehrliche Wirkungen

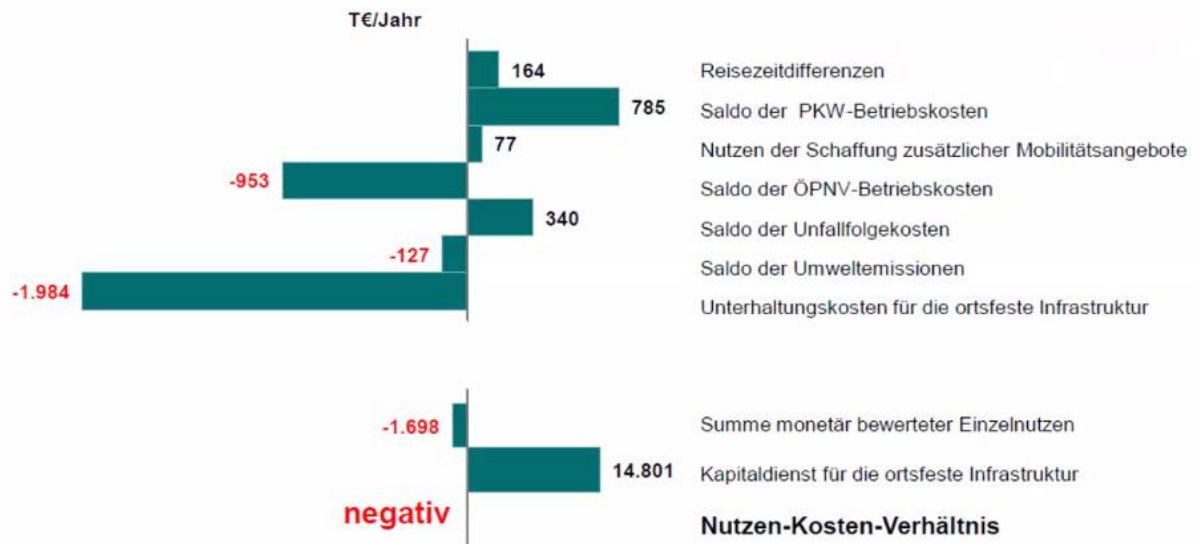
Mehrverkehr	[Personenfahrten je Werktag]	+730
reduzierte MIV-Betriebsleistung	[Pkw-km je Werktag]	-11.900
abgeminderte Reisezeitdifferenzen	[h je Werktag]	-90

Kennzahlen

Verkehrsaufkommen	[LBF je Werktag]	5.800
Verkehrsleistung	[Pkm je Werktag]	78.600

Sofern der Zug acht Mal fährt sind 7.300 Personen befördert worden.

Folgendes Nutzen-Kosten-Verhältnis würde dabei entstehen:



Das Gesamtnutzen war negativ, weil die Unterhaltungskosten und Betriebskosten zu hoch sind. Damit entsteht ein zu großer Schaden, da dieser in der negativen Nutzung steht. Es ist somit kein sinnvolles Verkehrsmittel für diese Strecke. Der Kapitaldienst zeigt die Abschreibung von 30 Jahren auf. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass es nicht sinnvoll ist eine U-Bahnstrecke unterirdisch zu führen.

Herr Janson wollte daraufhin wissen, ob man eine Untersuchung auch durchgeführt hat, wenn die U-Bahnlinie weiter Richtung Kirchheim fährt. Dies wurde vom Vertreter des Landratsamtes München verneint, weil es noch ein gutes Stück weiter ist und 1 km Tunnel U-Bahn ca. 120 Mio. € ohne U-Bahnstation kostet. Demnach würde kein positiveres Ergebnis dabei rauskommen, weil eine Fahrtstrecke immer belebt sein muss um die Kosten-Nutzen-Verhältnisse auszugleichen.

Aufgrund des Beschlusses von der Gemeinde Feldkirchen stellte der Bürgermeister der Gemeinde Kirchheim nochmals den Antrag eine Untersuchung der U-Bahnführung oberirdisch zu untersuchen. Dieser Antrag wurde im Verkehrsausschuss des Landkreises München angenommen. Demzufolge soll die oberirdische Trassenführung einer U-Bahnlinie zwischen der Messe Ost und Heimstetten nochmals untersucht werden. Der Vertreter des Landratsamtes München wollte deshalb von der Gemeinde Feldkirchen, wo mögliche Haltepunkte der U-Bahnlinie in Feldkirchen für die Untersuchung liegen sollen.



Wo sieht die Gemeinde Feldkirchen den Haltepunkt?

Dabei ist zu überlegen, wo die Feldkirchner am ehesten ein- und aussteigen.

- Auf der Kiesfläche ist die Gemeinde Feldkirchen gerade an Planungen dran. Das wird eher die Richtung sein, wo sich Feldkirchen künftig ausdehnen wird.
- Am Kreisel B 471 Oberndorfer Straße/M1 plant die Gemeinde die Südumfahrung Richtung Münchner Straße weiterzuführen. Hier wird vielleicht noch ein zusätzliches MI oder GE entstehen.

Des Weiteren ist zu überlegen, wo mehr Nutzen zu verzeichnen ist?

- Hier ist eher der Knotenpunkt S-Bahnlinie und U-Bahnlinie zu betrachten. Das Gewerbegebiet Süd, wie vorab angedacht, wird hier weniger genutzt als die S-Bahn.

Das LRA erwartet sich bei der Untersuchung einer oberirdischen Trasse kein sonderlich gutes Ergebnis. Der Bedarf für eine U-Bahn ist nicht sonderlich gegeben. Vielleicht findet sich noch eine gute Lösung für einen Haltepunkt. Ziel ist es eine nachfragestarke Verbindung zu finden und vom Bund eine geförderte Investition zu bekommen.

Welche Trassenführung wo läuft, und was die Kostengünstigste und sicherste Variante ist, schlägt das Ing.-Büro vor. Schwierigkeiten gibt es hier genügend (B471, A99). Ob dann die Kosten günstiger sind, bleibt noch offen.

Eine U-Bahn ist nunmal ein sehr sehr kostenintensives Verkehrsmittel. Täglich sind es nur 7000 Personen pro Tag zu befördern. Das sind bei einem C2-Zug sieben Fahrten, was sehr wenig ist.

Haltepunkte in Heimstetten/südliches Gewerbegebiet zur Information:

II. Beschlussempfehlung

Zur Kenntnisnahme