

Telefon: 01525-66-52750
Telefax:

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2-1.1

Tram Westtangente von Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) bis zum Romanplatz

Fortschreibung Trassierungsbeschluss

- Verbesserungen gemäß Radentscheid München
- UVR - Ergänzung eines Treppenaufgangs zu Bahnsteig B (stadteinwärts)
- Vorhaltemaßnahme breitere Tram-Fahrzeuge bei der Tram Westtangente

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 05200

Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Stellungnahme BA 20 - Hadern

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 08.12.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Die Neubaustrecke der Tram Westtangente (TWT) verläuft vom Romanplatz über die Wotanstraße, die Fürstenrieder Straße und die Boschetsrieder Straße zum U-Bahnhof Aidenbachstraße. Die Streckenlänge beträgt ca. 8,25 km.

Die Linienführung bietet neue tangentielle Direktverbindungen aus Schwabing und Neuhausen in Richtung Laim, Hadern, Sendling-Westpark und Obersendling. Gleichzeitig ermöglicht sie den Umstieg zu drei U-Bahn-Linien, vier Tramlinien sowie zu sechs S-Bahn-Linien am Haltepunkt Laim, die nahezu alle in Ost-West-Richtung verlaufen. Dem gravierenden Mangel des Münchner Schienennetzes mit fehlenden, leistungsfähigen Tangential- und Nord-Süd-Achsen wird hiermit für diesen Bereich des Stadtgebiets Abhilfe geschaffen.

Mit dem „ÖPNV-Bauprogramm 1, Finanzierung 2022“ werden die Neuinvestitionen zwischen den Stadtwerke München GmbH (SWM) und der Landhauptstadt München neu geregelt. Die Tram Westtangente ist ein wichtiger Baustein des Bauprogramms. Die gleichzeitige Vorlage beider Beschlüsse, die Fortschreibung des Trassierungsbeschlusses Tram Westtangente und das ÖPNV-Bauprogramm, ist erforderlich, um sowohl die finanzi-

ellen Grundlagen/Kosten als auch die technischen, fachlichen Erfordernisse darzulegen. Beide Beschlüsse ergänzen sich, bzw. bauen aufeinander auf. Sie sollten daher in einer gemeinsamen Sitzung beschlossen werden.

Mit der vorliegenden Fortschreibung des Trassierungsbeschlusses der Tram Westtangente werden die SWM gebeten zu überprüfen, ob die mit diesem Beschluss vorgelegte Planung in der laufenden Planfeststellung Berücksichtigung findet. Sollte dies bestätigt werden, werden die SWM unmittelbar nach der Planfeststellung mit der Bauausführung beauftragt.

Gegenüber dem Trassierungsbeschluss von 2018 haben sich folgende Grundanforderungen neu ergeben, weshalb eine Fortschreibung als notwendig erachtet wird:

- Geplanter Einsatz größerer Trambahnfahrzeuge im Sinne der Verkehrswende und mit dem Ziel, den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 24% auf 30 % zu erhöhen.
- Übernahme von Vorgaben des Radentscheids in die Planung der Tram Westtangente (TWT), um größtmögliche Synergieeffekte bei der Umsetzung des Projekts zu erzielen.
- Steigerungen der Fahrgastzahlen am S-Bf Laim und damit die Notwendigkeit, das Zugangsbauwerk Ost von der Umweltverbundröhre (UVR) zum S-Bahnhof Laim, hier insbesondere den Zugang zum/vom stadteinwärtigen S-Bahnsteig B, größer zu dimensionieren.

Die neue Tramlinie sollte nach bisheriger Planung im Jahr 2026 nach dreijähriger Bauzeit fertiggestellt sein. Am 9. April 2020 wurden die Planfeststellungsunterlagen bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Derzeit werden die eingegangenen Einwendungen bearbeitet. Es zeichnet sich aktuell ab, dass sich die Inbetriebnahme geringfügig ins Jahr 2027 verschiebt. Möglichkeiten einer vorgezogenen Teilinbetriebnahme sind in Prüfung.

Das Projekt ist durch den Ausbau weiterer ÖPNV-Maßnahmen betroffen

- 2. S-Bahn-Stammstrecke,
- Verlängerung U5-West,
- Verlängerung U6-West.

Das dadurch erhöhte Fahrgastaufkommen erfordert Maßnahmen zu Ertüchtigung des ÖPNV im Zuge der Wotan-/Fürstenrieder-/Boschetsrieder Straße. Es wird der Einsatz größerer Tramfahrzeuge geplant. Ferner sind Verbesserungen im Zugangsbauwerk Ost von der Umweltverbundröhre (UVR) zum S-Bahnhof Laim notwendig.

Zur Gewinnung von Synergieeffekten sind im Zuge der Überarbeitung der Planung der TWT gleichzeitig auch die Vorgaben des Radentscheids zu integrieren.

2. **Beschluss- und Ausgangslage**

Auf Basis des **Trassierungsbeschlusses** zur Tram Westtangente (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V10614) vom 21.03.2018 wurde für die Tram Westtangente (TWT) der Antrag auf Planfeststellung am 09.04.2020 bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen erfolgte vom 27.05. bis 26.06.2020, die Einwendungsfrist endete am 26.08.2020.

Am 24. Juli 2019 wurde der **Radentscheid München** durch Beschluss des Stadtrats übernommen (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15560 und Nr. 14-20 / V 15572). In der

weiteren Planung zur TWT sollte geprüft werden, inwieweit diese Vorgaben des Radentscheids in die Planung der TWT übernommen werden können, ohne den weiteren Verfahrensablauf für die TWT (Planfeststellung und Realisierung) negativ zu beeinflussen und dabei dennoch größtmögliche Synergieeffekte zu erzielen.

Die vom Stadtrat beschlossene **Verkehrswende** (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V15439) vom 19.02.2020 sieht vor, den ÖPNV-Anteil von derzeit 24% auf 30% zu erhöhen. Dies kann u.a. durch zusätzliche Neubaustrecken für Trambahnen und den Einsatz größerer Trambahnbahnfahrzeuge ermöglicht werden. Aufgrund der terminlichen Rahmenbedingungen und mit Rücksicht auf das laufende Planfeststellungsverfahren wurde im Rahmen der o. g. Machbarkeitsstudie zur Integration der Vorgaben des Radentscheids in das Projekt TWT auch geprüft, welche Auswirkungen eine für breitere Trambahnen erforderliche Anpassung des Achsabstandes einschließlich des notwendigen Lichtraumprofils hätte. Ziel war es dabei, eine solche Anpassung bei für den Radentscheid ggf. notwendigen Tekturen der Genehmigungsunterlagen mit zu berücksichtigen und so zeitaufwendige, gesondert notwendige Tekturverfahren bzw. verlorenen Aufwand durch spätere, kostenintensive Anpassungsarbeiten soweit als möglich zu vermeiden.

Mit der Fortschreibung ihres Prognosehorizontes von 2025 auf 2030 für die 2. S-Bahn-Stammstrecke haben sich Steigerungen der Fahrgastzahlen ergeben. Das Zugangsbauwerk Ost von der Umweltverbundröhre (UVR) zum S-Bahnhof Laim muss entsprechend angepasst werden. Für die UVR und deren Bahnsteigzugänge besteht Baurecht. Planungsrechtliche Anpassungen können durch eine Tektur im Planfeststellungsverfahren TWT erfolgen.

Weiterer Tekturbedarf ergibt sich insbesondere in der Boschetsrieder Straße in Folge des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 2139. Dies eröffnet weitere Anpassungsmöglichkeiten und Chancen in Bezug auf die Umsetzbarkeit des Radentscheids.

Mit dem Stadtratsbeschluss „Neubaustrecke Tram Westtangente vom Romanplatz bis zur Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) - Vorbereitender Trassierungsbeschluss“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10105) wurde das Baureferat beauftragt, Untersuchungen an Ingenieurbauwerken entlang der Tram Westtangente vorzunehmen. Über die Ergebnisse wird nachfolgend im Kapitel 5 berichtet.

Aufgrund der aufwendigen Abstimmungen zu diesem Beschluss in Folge der Haushaltslage und der Neuregelung der Finanzbeziehungen zwischen LHM und SWM konnte die Beschlussvorlage statt im Frühjahr 2021 erst im Herbst eingebracht werden. Eine vollständige Inbetriebnahme der TWT ist daher nun erst im Laufe des Jahres 2027 möglich, es werden aber Möglichkeiten einer früheren Inbetriebnahme einzelner, sinnvoller Abschnitte geprüft.

3. Sachstand

3.1. Planfeststellungsverfahren Tram Westtangente (TWT)

Am 09.04.2020 haben die SWM den Antrag auf Planfeststellung für die TWT bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen erfolgte parallel zur Anhörung der Träger öffentlicher Belange vom 27.05. bis 26.06.2021, die Einwendungsfrist endete am 26.08.2020. Neben umfangreichen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange liegen 41 Einwendungen von Privatpersonen und privaten Vereinigungen vor. Aufgrund neuer Erkenntnisse zu den Fahrgastprognosen im Zusammenhang mit der Fortschreibung ihres Prognosehorizontes von 2025 auf 2030 für die 2. S-Bahn-Stammstrecke PFA 3 (Ost), hatte die DB AG 2020 um Fristverlängerung für bilaterale Klärungen mit den SWM gebeten, die von der Planfeststellungsbehörde bis

15.01.2021 gewährt wurde.

In ihrer Stellungnahme führte die DB AG aus, es habe sich bei den Nachrechnungen herausgestellt, dass die Fortschreibung der vorläufigen auf die seit 2019 vorliegende konsolidierte Fassung der MVV-Datenbasis auf das Jahr 2030 einen planerischen Änderungsbedarf ergeben hat. Für das öffentliche Verkehrssystem aus ÖPNV und SPNV ist weiterhin von hohen Steigerungen der Fahrgastzahlen auszugehen, so dass das Zugangsbauwerk Ost von der Umweltverbundröhre zum S-Bahnhof Laim, hier insbesondere der Zugang zum/vom stadteinwärtigen S-Bahnsteig B, größer zu dimensionieren ist. Da für die UVR einschließlich der Bahnsteigzugänge Baurecht auf Basis des Prognosehorizonts 2025 besteht, ist dieser Sachverhalt durch eine Tektur im Rahmen der Planfeststellung TWT zu bewältigen. Die dafür bereits entwickelten Lösungsansätze – d.h. die Ergänzung einer erforderlichen Festtreppe am östlichen Bahnsteigende des stadteinwärtigen Bahnsteigs bis spätestens zur Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke – müssen nun in Abstimmung mit der DB AG planerisch weiter konkretisiert werden.

Gemäß der bestehenden Systematik der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zwischen der DB AG und der LHM ergibt sich, dass die Finanzierung dieser Bauwerksergänzung in der Beziehung zwischen DB AG und LHM der LHM zuzuordnen ist. Die Kosten sind in den Gesamtprojektkosten des Projekts Tram Westtangente enthalten.

Weiterer Tekturbedarf ergibt sich insbesondere im Bereich der Boschetsrieder Straße in Folge des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 2139. Der Umgriff des Bebauungsplanes endet an der vorhandenen, südlichen Straßenbegrenzungslinie der Boschetsrieder Straße. Der „Bebauungsplan“ hat im Nachgang zum Trassierungsbeschluss zur TWT im Zeitraum 2019/2020 einen Konkretisierungsgrad erreicht, der eine Berücksichtigung der sich daraus ergebenden Belange im Planfeststellungsverfahren erfordert (insbesondere Anpassung von Maststandorten an Grundstücks- und Feuerwehrezufahrten, Berücksichtigung geänderter Nutzungen in den schalltechnischen Unterlagen). Mit dem Planungsbegünstigten, der auch entsprechende Einwendungen erhoben hat, und der Verwaltung stehen die SWM in einem konstruktiven Austausch, so dass hier von einer einvernehmlichen Planänderung ausgegangen werden kann. Die Abstimmungen erfolgten bisher einvernehmlich zwischen den SWM, den Planungsbegünstigten und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Dieser Umstand bietet, wie nachfolgend näher ausgeführt wird, auch erhebliche Chancen in Bezug auf die Umsetzbarkeit des Radentscheids in diesem Bereich durch eine Trassierungsanpassung.

Seitens der SWM liegt die Einschätzung vor, dass die vorgetragenen Einwendungen im Übrigen nicht geeignet sind, die Genehmigungsfähigkeit der TWT insgesamt in Frage zu stellen. Diese Einschätzung wird von der Verwaltung geteilt. Andererseits ist wie bereits ausgeführt die Planung zu tektieren. Dadurch eröffnen sich für die Umsetzung der Ergebnisse des Radentscheides weitere Chancen, die zwar ebenfalls mit tekturrelevanten Planänderungen vornehmlich im Bereich der gleisbegleitenden Grünstreifen verbunden sind, nach Einschätzung der SWM aber nicht zu nennenswerten, zusätzlichen Verzögerungen im Genehmigungsverfahren führen werden.

3.2. Änderungen Fahrzeugbreite

Die TWT ist bisher mit einem Achsabstand von 2,90 m in der Geraden geplant, in Teilbereichen auch mehr, was der Mitbenutzung der Gleistrasse durch den Busbetrieb oder die Führung der Tram im straßenbündigen Bahnkörper geschuldet ist.

Für die Berücksichtigung der Option breiterer Fahrzeuge ist eine Vergrößerung des Achsabstands auf 3,05 m in der Geraden bzw. um entsprechende Kurvenzuschläge

erhöht in den Abschnitten erforderlich, wo dieses Maß bisher nicht erreicht wird.

In der bisherigen Planung wurden Restbreiten, die sich nach der Einplanung des Gleiskörpers und der Berücksichtigung der weiteren Planungsvorgaben in der Querschnittsgestaltung ergeben haben, überwiegend dem Straßenbegleitgrün in Form des gleisbegleitenden Grünstreifens zugeschlagen. Dies erfolgte teils jedoch bereits bewusst asymmetrisch, um sie ggf. gewinnbringend bei einer späteren Neuaufteilung des verbleibenden Straßenraums zumindest einseitig z. B. dem Rad- und/oder Fußgängerverkehr zugutekommen zu lassen. Der Radentscheid bietet somit nun Anlass und Rechtfertigung, die Planung zugunsten des Radverkehrs auch dort zu verbessern, wo im Bestand bereits regelkonforme Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Bei einer Entscheidung für die vorgeschlagene Vorhaltemaßnahme für breite Fahrzeuge ist somit darauf zu achten, dass der gleisbegleitende Grünstreifen so verschmälert wird, dass die verbleibende Breite den Einsatz breiterer Trambahnen ermöglicht. Mit der Integration von Rad- und Tramplanung können damit Synergieeffekte erzielt werden, die zu einer sparsameren Verwendung von Haushaltsmitteln als bei einer nachträglichen Änderung führen.

Die Veränderung des Achsabstands führt zu geringfügig geänderten Immissionspegeln bei den Anliegern, die schalltechnischen Unterlagen sind entsprechend zu aktualisieren. Soweit dabei Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden, sind sie zusammen mit den geänderten Planunterlagen auch erneut auszulegen. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass sich die Anzahl und/oder die Qualität der Ansprüche auf passiven Schallschutz signifikant verändert. Die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens wird durch diese Änderung nicht beeinträchtigt.

Im Rahmen der TWT liegen keine konkurrierenden Nutzungen vor, die bei einer Umsetzung der Vorhaltemaßnahme (breitere Tramfahrzeuge) nicht oder nur mit erheblichen Einschränkungen realisiert werden könnten. Insofern besteht hier die Möglichkeit, unabhängig von einer gesamthaften Entscheidung über einen langfristigen, netzweiten Umbau die Option auf breitere Fahrzeuge auf dieser Neubaustrecke baulich vorzusehen, ohne dabei auf andere Optionen verzichten zu müssen. Der Mehraufwand ist im Wesentlichen auf die Kosten für die Anpassung der Planung beschränkt. Der bauliche Mehraufwand infolge von Massenänderungen in kaum nennenswertem Umfang ist im Vergleich zu einer späteren Umrüstung der Strecke gering.

Es wird daher nach Maßgabe der Detailinformationen gemäß der in Kap. 3 folgenden Projektbeschreibung empfohlen, für die Tram Westtangente den Achsabstand auf 3,05 m in der Geraden anzupassen, um bei dieser Neubaumaßnahme die grundlegenden Voraussetzungen für einen Betrieb mit bis zu 2,65 m breiten Trambahnen zu schaffen. Ein geeignetes Migrationskonzept zur Anpassung der Einstiegsverhältnisse an den Haltestellen wird in der geplanten gesonderten Beschlussvorlage zu breiteren Fahrzeugen dargestellt. Sie wird ggf. in die Ausführungsplanung zur TWT übernommen. Hier gibt es bereits bei anderen Verkehrsunternehmen einige erfolgreich durchgeführte bzw. in der Umsetzung befindliche Migrationen.

3.3. Umsetzung Radentscheid

Zur Prüfung der Möglichkeit, die Ziele des Radentscheid München im Projekt TWT, möglichst ohne Auswirkungen auf den Zeitablauf des laufenden Planfeststellungsverfahrens, in die Planung der TWT zu integrieren, wurde von den SWM in Zusammenarbeit mit der Verwaltung eine Machbarkeitsstudie erstellt. Im Ergebnis gibt es verschiedene Maßnahmen mit unterschiedlichen, verfahrensrechtlichen Auswirkungen auf die Planung.

Zur Umsetzung empfohlen werden Planungsanpassungen, die keine Auswirkungen auf die Planung der genehmigungspflichtigen Straßenbahnbetriebsanlagen haben, sich also

außerhalb des Planfeststellungsumgriffs abspielen. Diese können auf Wunsch des Stadtrats und in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger ohne Weiteres in die Planung übernommen werden.

Soweit Planungsanpassungen nur eine Verschiebung der Planfeststellungsgrenze zu Lasten des Straßenbegleitgrüns neben den Gleisanlagen zur Folge haben, ohne die Straßenbahnbetriebsanlage selbst zu verändern, werden diese ebenfalls zur Umsetzung empfohlen. In diesem Fall ist im Einvernehmen mit den zuständigen Fachbehörden die Grünflächenbilanz in den Umweltunterlagen zur Planfeststellung entsprechend zu aktualisieren.

Ebenfalls ohne nennenswerten Einfluss auf den weiteren Zeitablauf können Änderungen an den Betriebsanlagen übernommen werden, die einvernehmlich mit allen Betroffenen abgestimmt werden. Dies steht insbesondere für die vorgesehenen Änderungen in der Gleistrassierung im Anschluss entlang des Umgriffes des Bebauungsplanes Nr. 2139 südlich der Boschetsrieder Straße zwischen Machtlfinger und Geisenhausenerstraße zu erwarten.

Eine Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen in Folge von Verbesserungsmaßnahmen gemäß Radentscheid wird vsl. nur für einen Teilabschnitt in der Boschetsrieder Straße erforderlich. Diese kann zeitgleich mit der ohnehin erforderlichen Anhörung der Träger öffentlicher Belange zu den oben genannten Anpassungen ohne Drittbetroffenheiten durchgeführt werden und führt daher vsl. nicht zu einem signifikant höheren Zeitbedarf im Verfahren. Es ist von einer Genehmigungsfähigkeit der Änderungen auszugehen

Eine Entscheidung des Stadtrats ist erforderlich für Änderungen ohne Auswirkungen auf die Planfeststellungsunterlagen, bei denen jedoch verschiedene Nutzungsansprüche im Straßenraum gegeneinander abzuwägen sind, namentlich die Umwidmung von Parkstreifen am Fahrbahnrand sowie in geringem Umfang die Fällung einiger weniger, jedoch nach Baumschutzverordnung geschützter Bäume zugunsten durchgehender Verbesserungen für den Radverkehr.

Werden die Vorschläge der Verwaltung vom Stadtrat bestätigt, können entlang der TWT nochmals erhebliche Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden. Nachdem vorgesehen ist, von den ca. 14.400 lfd. m baulicher Radwege beidseits der etwa 8.250 m langen Trasse schon im Rahmen der bisherigen Planung 7.658 lfd. m gegenüber dem Bestand zu verbessern, könnten durch Umplanung bzw. erstmalige Einbeziehung in den Umbauumfang ca. 6.395 lfd. Meter noch weiter verbessert oder vollständig entsprechend den Anforderungen des Radentscheids ausgebaut werden.

4. Projektbeschreibung

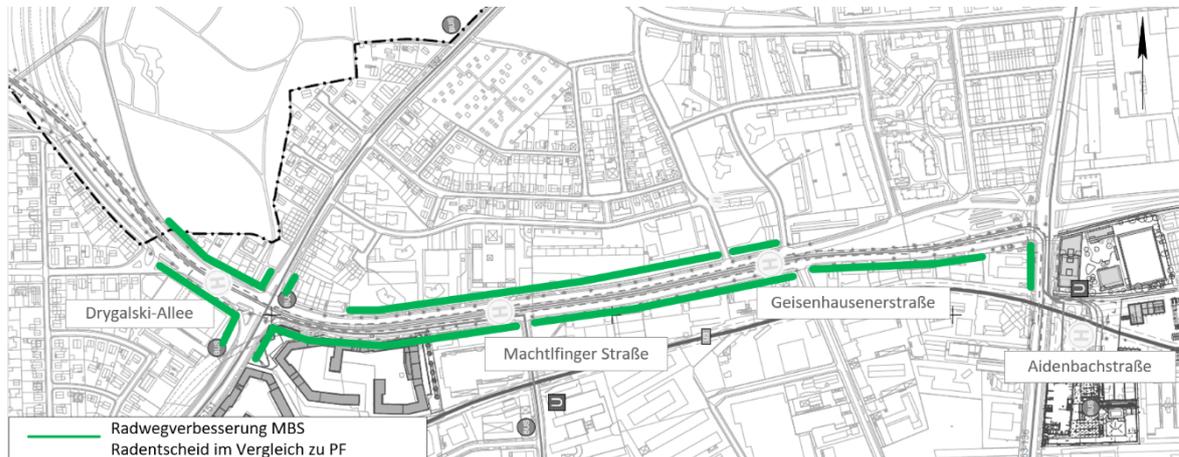
Die von der Verwaltung ermittelte Vorzugsvariante für weitere Verbesserungen der Radverkehrsanlagen wird abschnittsweise nachfolgend vorgestellt. Ausgeschieden wurden Alternativen, die umfangreichere Eingriffe in den Baumbestand erforderlich gemacht oder gegenüber der Vorzugsvariante bei vergleichbaren Verbesserungen auf der anderen Straßenseite - zu einer Umtrassierung der Tram geführt hätten, so dass einem vergleichbaren Nutzen ein höherer Aufwand gegenüber steht. Die möglichen Verbesserungen im Sinne des Radentscheids werden am Anfang des Kapitels in einer Abbildung mit grünen Markierungen auf der jeweiligen Straßenseite entlang der Strecke sowie einer Ausschnittvergrößerung beim jeweiligen Abschnitt dargestellt und am Ende jedes beschriebenen Abschnitts als Länge in laufenden Metern angegeben.

Bei den zum Vergleich genannten Radwegbreiten der bisherigen Planung ist zu beachten, dass im Bestand nur sehr selten die nach heutigem Standard erforderlichen Sicherheits-

streifen, bei Lage am Fahrbahnrand 0,5 m bzw. neben Parkstreifen 0,75 m, vorhanden und ausgewiesen sind. In der Planung wurden diese dagegen berücksichtigt. In einigen Bereichen lag der Radweg vormals hinter einem Baumgraben, so dass dort kein Sicherheitsstreifen erforderlich ist bzw. war.

4.1. Streckenbeschreibung/Rahmenbedingungen für Umplanungen/Varianten

Planungsabschnitt 1 Gmunder Str., Aidenbachstr., Boschetsrieder Str. südl. Autobahn



A95

4.1.1. Abschnitt Gmunder Straße, Aidenbachstraße/Boschetsrieder Straße

Gmunder Straße

Der Abschnitt der Gmunder Straße zwischen dem Neubau des Gymnasiums auf der Südseite und der nördlich gelegenen P+R-Anlage Aidenbachstraße mit Tramwendschleife und Busbahnhof wird gemäß bisheriger Planung neu profiliert. Dabei ist auf der Südseite zwischen der Aidenbachstraße und der Zufahrt zum Fahrradkeller des Gymnasiums auf einer Länge von ca. 130 m ein neuer Zweirichtungsradweg mit einer Breite von bisher 2,50 m vorgesehen.

Aufgrund der annähernd ausschließlichen Nutzung zur Anbindung des Fahrradkellers ist morgens mit einer weit überwiegenderen Nutzung der Fahrtrichtung Osten von der Aidenbachstraße zum Fahrradkeller zu rechnen, während nach Schulschluss überwiegend die Gegenrichtung genutzt werden wird. Aus diesem Grund ist ein Ausbau mit einer Breite von 2,50 m vertretbar, aber auch notwendig. **Möglichkeiten zur Verbreiterung bestehen in diesem Bereich jedoch nicht**, u. a. aufgrund der weiterhin bestehenden Anbindung der P&R-Anlage, aber auch wegen der notwendigen Entwicklungslänge für die Haltestellen zwischen dem Gymnasium im Süden der P+R-Anlage Aidenbachstraße und der Grundschule in deren Norden.

Aidenbachstraße



Ausschnitt Aidenbachstr.

In der Aidenbachstraße konnte nur geringes Verbesserungspotenzial für die Radwege ermittelt werden. Durch Reduktion eines Fahrbahnteilers zu einem abgrenzenden Bordstein zwischen dem Gleisbereich und der westlichen Richtungsfahrbahn kann zwischen der Einfahrt in die ÖV-Anlage am U-Bahnhof Aidenbachstraße und dem Ratzingerplatz der Radweg auf der Westseite von geplanten 2,00 m auf 2,30 m zzgl. Sicherheitstreifen (Bestand 1,50 m hinter Baumgraben) verbreitert werden.
(Verbesserung 60 lfd. m)

Ratzingerplatz bis Geisenhausenerstraße

Am östlichen Zulauf des Ratzingerplatzes wurde nochmals geprüft, ob für die ca. 70 m vor dem Knoten die bisher vorgesehene Lösung mit einem Radfahrstreifen zwischen dem Taxistand bzw. dem rechts abbiegenden und dem geradeaus fahrenden Verkehr zweckmäßiger ist, als eine Führung auf baulichem Radweg bis an den Knoten. Hier wird mit einem starken geradeaus fahrenden (Schüler-) Radverkehrsstrom gerechnet, der erst jenseits der Aidenbachstraße mit dem Ziel der beiden am Ratzingerplatz bzw. an der Gmunder Straße im Bau befindlichen Schulen auf dem östlichen Zweirichtungsradweg an der Aidenbachstraße nach Süden fährt. Daher wird die Entflechtung von Radverkehr und Rechtsabbiegern vor dem Knoten als verkehrssicherer beurteilt als die Verlagerung des Konfliktpunktes in den unmittelbaren Abbiegebereich.

In diesem Zuge wurde auch festgestellt, dass aufgrund aktualisierter Verkehrsprognosen die geplante Länge des Rechtsabbiegefahrstreifens nicht ausreichen wird und der westlich davon geplante Taxistand verlegt werden muss. Eine Neusituierung des Taxistandes im Umfeld des Knotens Ratzingerplatz wird im Rahmen des B-Plans Nr. 1769a geprüft.



Ausschnitt Ratzingerplatz.

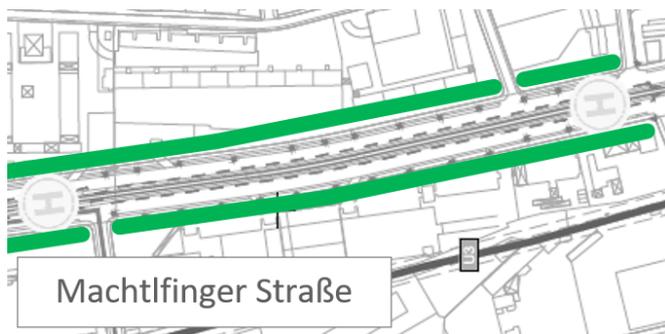
Zwischen Ratzingerplatz und Geisenhausenerstraße kann zur Umsetzung des Radentscheids in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung hinsichtlich des B-Plans Nr. 1769a der gesamte südliche Randbereich der Boschetsrieder Straße mit einem radentscheidskonformen Querschnitt neu aufgebaut werden. Die bisherige Planung sah hier wie im Bestand 1,60 bis 2,00 m breite Radwege vor, im Gegensatz zum Bestand allerdings neu mit Berücksichtigung der bisher fehlenden Sicherheitstreifen.
(Verbesserung ca. 250 lfd. m)

Die Gleistrasse rückt dafür etwas von der südlichen Bebauung ab, was dort zu einer Verbesserung der Immissionsbelastung führt, während die Bebauung auf der Nordseite erstens einen sehr großen Abstand zur TWT mit entsprechend geringen Beurteilungspegeln aufweist und zum anderen künftig noch durch die im Rahmen des B-Plans Nr. 1769a zu erstellende Bebauung abgeschirmt werden wird. Letztere kann im Rahmen der P
B
Z
selbst, so dass der erforderliche Schallschutz entweder über die Realisierung des B-Plans oder über die Finanzierung der Tram-Infrastruktur von der LHM zu finanzieren sein wird.

Die bisher geplante ungesicherte Querungsstelle auf Höhe der Halskestraße / Boschetsrieder Str. 121, die aufgrund neuer Regelwerke zur Tram bei Beibehaltung der Lösung mit Umlaufsperr im Rahmen einer Tektur mit größeren Aufstellflächen ausgestattet werden müsste, wird durch eine signalisierte Querungsstelle ersetzt, die ohne Umlaufsperr und den damit verbundenen Platzbedarf für Schrammborde zu Gleis und Fahrbahn auskommt. Sie ist damit bei gleicher nutzbarer Breite als weiterer Vorteil auch für Radfahrende ohne Absteigen nutzbar.

Auf der Nordseite werden die Radverkehrsanlagen bei der Erstellung der neuen Nordfahrbahn im Rahmen des B-Plans Nr. 1769a radentscheidskonform hergestellt.

Geisenhausenerstraße bis Machtlfinger Straße



Ausschnitt Geisenhausener- bis Machtlfinger Str.

Im Abschnitt zwischen Geisenhausener- und Machtlfinger Straße schließt südlich der Bereich des in Aufstellung befindlichen B-Plans Nr. 2139 an. Auf der Nordseite verläuft der Geh- und Radweg bisher in der Planung unverändert zum Bestand hinter dem Baumgraben (Radwegbreite 1,60 m). Der durch die Warteflächen der Bushaltestelle Geisenhausenerstraße zwischen der Schuckert- und der Ramsauer Straße im Bestand unterbrochene Baumgraben sollte in der bisherigen Planung durch 10 Parkplätze mit alternierenden, neuen Baumstandorten ersetzt werden. Stattdessen soll nun der Radweg mit einer Breite von 2,30 m zzgl. Sicherheitsstreifen vor den Baumgraben verlegt und der Baumgraben auf Teilen der freiwerdenden Radwegflächen und des bestehenden Pflanzraums neu angelegt werden. Westlich der Ramsauer Straße soll die nördliche Richtungsfahrbahn inkl. Parkstreifen nach Süden verschoben und zwischen Parkstreifen und Baumgraben der bauliche Radweg mit Sicherheitsstreifen radentscheidskonform neu angelegt werden. Die hinter dem Baumgraben freiwerdenden Flächen werden zur Aufwertung sowohl der Gehbahn als auch des Baumgrabens verwendet. Zur Verschiebung der Nordfahrbahn muss auch die Gleistrasse innerhalb des bisher geplanten Bahnkörpers um etwa einen Meter nach Süden verschwenkt werden. Da das Schallschutzgutachten ohnehin noch an den zwischenzeitlich ausreichend konkretisierten Bebauungsplanentwurf Nr. 2139 anzupassen ist, kann die hier auch notwendige Anpassung der Achslage im

Einvernehmen mit dem Bebauungsplanbegünstigten schalltechnisch berücksichtigt werden. Die südliche Bahnkörperbegrenzung muss nur geringfügig angepasst werden. Damit kann auch auf der Südseite der bisher jeweils zzgl. Sicherheitsstreifen mit 2,10 m geplante Radweg mit einer Breite von 2,30 m ausgebaut werden (im Bestand 1,80 m ohne Sicherheitsstreifen zum Parkstreifen).

Lediglich im Zulauf auf den Knoten Boschetsrieder /Machtlfinger Straße ist auf der Nordseite die Fällung von vier zusätzlichen, sämtlich durch die Baumschutzverordnung geschützten Bäumen erforderlich, um den Radweg auch in diesem Abschnitt auf einer Länge von ca. 100 m mit 2,30 m Breite bis zum Knoten durchziehen zu können. Dieser Eingriff in den Grünbestand wird seitens der Verwaltung in der Abwägung als verhältnismäßig in Bezug auf den erreichbaren Nutzen einer Radwegplanung angesehen, die unter Berücksichtigung der auch außerhalb des Projekts TWT geplanten Maßnahmen (Radentscheid, Maßnahmenpaket 1; B-Plan Nr. 1769a) dann durchgehend radentscheidskonforme Maße in der gesamten Boschetsrieder Straße ermöglichen würde.

(Verbesserung 2 x 380 lfd. m = 760 lfd. m, Fällung von 4 Bäumen)

Machtlfinger Straße bis Drygalskiallee



Ausschnitt Machtlfinger Str. bis Drygalskiallee

Südwestlich der Machtlfinger Straße befindet sich ein derzeit geschlossener Einkaufsmarkt, der aufgrund mangelhafter Bausubstanz durch einen noch nicht näher konkretisierten Neubau ersetzt werden soll. Bevor an dieser Stelle wieder eine schutzwürdige Bebauung anzunehmen ist, besteht auch hier aktuell die Chance, den Straßenquerschnitt einschließlich Gleislage ohne Beeinträchtigung der Rechte Dritter entsprechend anzupassen. Im Abschnitt zwischen der Eleonore-Romberg-Straße und ca. 100 m östlich der Drygalskiallee ist die Gleislage ebenfalls nach Süden zu verschieben, um den Radweg auf der Nordseite neu zwischen Parkstreifen und Baumgraben anlegen zu können. Dieser ca. 150 m lange Abschnitt erfordert aufgrund zu erwartender Drittbetroffenheiten eine erneute Planauslegung, die Vorhaltemaßnahme für breitere Trambahnen gemäß der Empfehlung der Verwaltung kann hier aber im gleichen Zuge zur Genehmigung vorgelegt werden. Ansonsten könnte nur der südliche, bisher mit 2,00 m zzgl. Sicherheitsstreifen geplante Radweg zu Lasten des Grünstreifens entlang der Gleistrasse in radentscheidskonformer Breite von 2,30 m eingeplant werden (im Bestand 1,80 m ohne Sicherheitsstreifen zum Parkstreifen).

(Verbesserung 460 lfd. m + 175 lfd. m mit erneuter Planauslegung)

Da hier die Bebauung im Rahmen des B-Plans 2072a (ehem. E.ON-Gelände) gerade erst neu errichtet wurde, ist davon auszugehen, dass ausreichend hochwertige Fenster verbaut wurden, so dass trotz der dem Grunde nach vorhandenen, nach Änderung geringfügig höheren Ansprüche vsl. keine tatsächlichen Maßnahmen zum passiven Schallschutz resultieren dürften. Ursächlich dafür ist, dass die DIN 18005 – Teil 1 Schallschutz im Städtebau, die bei der Umsetzung des Bebauungsplanes im Neubau zu beachten war, höhere Anforderungen an den Schallschutz stellt als die Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV), nach der die Maßnahmen zum passiven Schallschutz bei

Verkehrsprojekten zu bemessen sind.

Aufgrund brandschutztechnischer Anforderungen zum Anleiterungsabstand an den Bestandsgebäuden der Boschetsrieder Straße 140 – 148 kann auf der Nordseite im Zulauf auf den Knoten Boschetsrieder/Höglwörther Straße/ Drygalskiallee auf einer Länge von ca. 100 m die bisherige Planung eines Radfahrstreifens mit 2,00 m Breite zzgl. Sicherheitsstreifen nicht modifiziert werden (im Bestand baulicher Radweg mit Breiten von 1,35 m bis 1,80 m ohne Sicherheitsstreifen zu Parkstreifen bzw. Rechtsabbiegefahrbahn). Nur damit ist die notwendige Aufstellung von Hubrettungsfahrzeugen der Feuerwehr mit maximal 9 m Abstand zum Gebäude weiterhin zu gewährleisten.

Drygalskiallee bis Autobahn A95 München – Garmisch-Partenkirchen

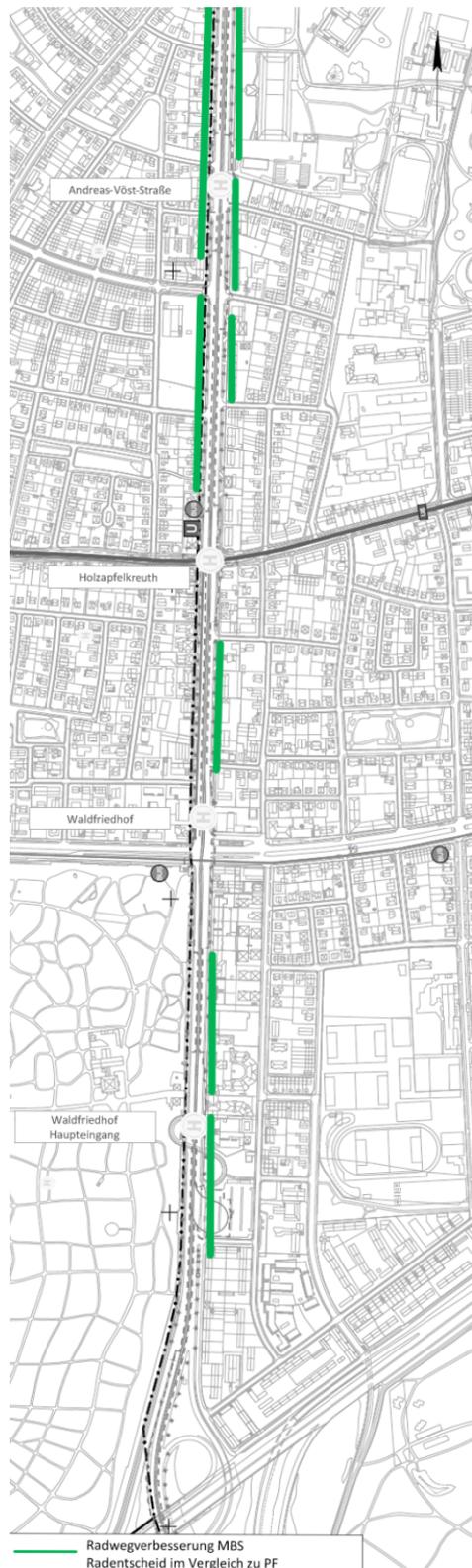


Ausschnitt Machtlfinger Str. bis Drygalskiallee

Am Knoten Boschetsrieder /Höglwörther Straße/ Drygalskiallee wird der Südwestquadrant überplant, der bisher von einem freilaufenden Rechtsabbieger von West nach Süd dominiert sich auch das Thomas-Mann-Gymnasium. (Stadttrats sind freilaufende Rechtsabbieger wenn entsprechend hat das KVR (jetzt MOR) im Rahmen der gemeindlichen Stellungnahme zur Planfeststellung eine Planungsalternative angeregt, die sowohl den freilaufenden Rechtsabbieger durch zwei gesondert signalisierte Rechtsabbiegefahrstreifen ersetzt als auch die Belange des Radentscheides entsprechend berücksichtigt. Um die Eingriffe in das Schulgrundstück dabei im Wesentlichen auf den Umfang wie im Antrag auf Planfeststellung dargestellt zu beschränken, wird dafür das direkte Linksabbiegen von West nach Nord aufgegeben und wie bereits in einer früheren Planung zum Schutze der Anwohner der Höglwörther Straße vor übermäßigem Durchgangsverkehr durch indirektes Linksabbiegen über die Drygalskiallee ersetzt. Zusätzlich wird der Bahnsteig der Tram in Fahrtrichtung Osten auf die Regelbreite reduziert. Diese im Planfeststellungsumgriff enthaltenen Änderungen können mit dem Einvernehmen der LHM mangels weiterer Drittbetroffenheiten als Änderung von unwesentlicher Bedeutung in das Verfahren eingebracht werden. Auf Höhe der Possenhofener Straße enden beidseits der Boschetsrieder Straße die baulichen Anlagen für den Radverkehr, der im Umfeld der Autobahnanschlussstelle Kreuzhof abseits der Boschetsrieder und Fürstenrieder Straße geführt wird. Bis dorthin können die bisher mit 1,60 m bzw. 2,00 m zzgl. Sicherheitsstreifen geplanten Anlagen jedoch beidseits der Boschetsrieder Straße weitestgehend gemäß Radentscheid ausgebaut werden (Bestand 1,50 – 2,05 m, je ohne Sicherheitsstreifen soweit abschnittsweise erforderlich). Auch die Anschlüsse in die Höglwörther Straße und die Drygalskiallee sollen, soweit der Umgriff der Anpassungsmaßnahmen reicht, gemäß Radentscheid hergestellt werden.

(Verbesserung ca. 400 lfd. m einschließlich Anschlüsse Drygalskiallee und Höglwörther Str.)

4.1.2. Abschnitt Fürstenrieder Straße, südlich Ammerseestraße (A 96)



*Planungsabschnitt
2 Fürstenrieder Str.
zwischen Autobahn
A95 und A96*

Autobahn A95 München – Garmisch-Partenkirchen bis Würmtal-/Waldfriedhof Straße

Der westliche Seitenbereich der Straße, der zwischen der Autobahn A95 und der

Fußgänger- und Radfahrerunterführung nahe dem Haupteingang zum Waldfriedhof im Bestand mit einem 2,55 m breiten Zwei-Richtungs-Radweg und einer 1,45 m breiten Gehbahn ausgeführt ist, wird durch das Projekt TWT nicht tangiert. Ein vorliegender Antrag des BA 20 zu diesem Radweg soll aufgrund der erheblichen Eingriffe in den Grünbestand im Landschaftsschutzgebiet entlang der Friedhofsmauer außerhalb des Projekts TWT bearbeitet werden, zumal sich keine nennenswerten Synergieeffekte bei einer Zusammenfassung generieren ließen.

Nördlich der Unterführung und der sich anschließenden Haltestelle wird der Radweg als Einrichtungsradweg mit Fahrtrichtung Süd fortgesetzt und im Zuge des Projekts TWT auf ERA-Mindestmaß 1,60 m zzgl. Sicherheitsraum ausgebaut (im Bestand 2,10 m ohne Sicherheitsstreifen entlang des Parkstreifens).

Da Verbesserungen im Sinne des Radentscheides nur durch erhebliche Eingriffe in den geschützten Grünbereich zwischen der Gehbahn und der Friedhofsmauer, bzw. auf den letzten 80 m südlich der Würmtalstraße aufgrund der Friedhofsmauer unmöglich wären, wird in diesem Abschnitt kein Potenzial für Verbreiterungen der Radverkehrsanlagen oder die Anlage eines von den Bezirksausschüssen 7 und 20 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geforderten Zweirichtungsradwegs gesehen.

Auf der Ostseite sind zwischen Stefan-Zweig-Weg und der Querungsstelle südlich der Haltestelle Waldfriedhof Haupteingang weitere Verbesserungen am dort mit bisher 2,50 m geplanten, neuen Zweirichtungsradweg auf 3,00 m möglich, auch wenn die gemäß Radentscheid geforderte Breite für einen Zweirichtungsradweg von 4,60 m nicht erreichbar ist. Im Bestand beginnt der Radweg mit einer Breite von 2,0 m ohne Sicherheitsstreifen erst auf Höhe der Unterführungsrampe, südlich davon wird der Radverkehr bisher auf den Anliegerfahrbahnen gemeinsam mit dem MIV geführt.

Nördlich der Haltestelle kann auf einer Länge von ca. 200 m der bestehende und bisher unverändert geplante Radweg mit ERA-Mindestbreite 1,60 m zu Lasten der Fahrstreifen- und Gehbahnbreite auf 2,00 m verbreitert werden. Zusätzlich kann, wie von den Bezirksausschüssen 7 und 20 im Planfeststellungsverfahren gefordert, die zur Anlage des Rechtsabbiegefahrstreifens erforderliche Gleis- und Fahrbahnverschwenkung bereits weiter südlich erfolgen, so dass vor den Hausnummern 265 – 267 auf einer Länge von ca. 55 m mit Unterbrechung durch eine Tiefgarageneinfahrt ca. 9 Parkplätze als Kurzzeitparker u. a. für den Hol- und Bringverkehr der dortigen Kindertagesstätte oder als Lade- und Lieferzone eingerichtet werden können. Die bisher geplante Parkreihe auf der Westseite entlang der Friedhofsmauer wird dafür in der Länge entsprechend reduziert, dort verbleiben nahe dem Haupteingang zum Friedhof ca. 13 – 15 Parkplätze.

(Verbesserung Radwege 370 lfd. m)

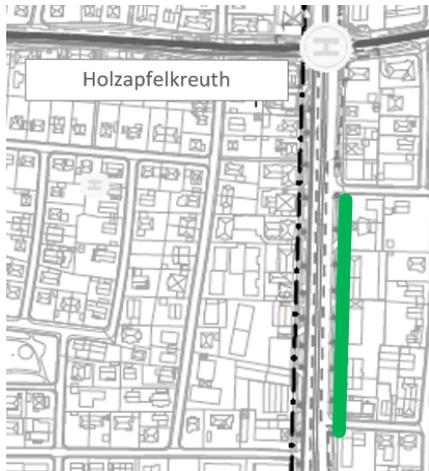
Hinweis: Im Zuge eines Ortstermins im Oktober 2021 in der Waldfriedhofstraße (Platzbereich östlich der Fürstenrieder Straße) hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege dem bestehenden Stationshaus (Waldfriedhofstraße 200) die Schutzwürdigkeit zugesprochen. Der Platzbereich liegt westlich, außerhalb des Planfeststellungsumgriffs. Im Rahmen der anstehenden Planungskonkretisierung muss deshalb die Platzgestaltung überarbeitet werden. Ziel ist es, das Gebäude zu erhalten, in den Platzbereich zu integrieren und weitestgehend mit den verkehrlichen Belange in Einklang zu bringen.

Würmtal-/Waldfriedhofstraße bis Pollinger Straße

Zwischen Waldfriedhof-/Würmtalstraße und Pollinger Straße ließen sich Verbesserungen gegenüber der bisherigen Planung, die auf der Ostseite in veränderter Lage wie im Bestand 1,60 m bzw. auf der Westseite unverändert 1,70 m hinter dem Baumgraben vorsieht, nur zu Lasten erheblicher Eingriffe in den Grünbestand realisieren, die aufgrund der stadtbildprägenden Funktion an dieser Stelle von der Verwaltung als unverhältnis-

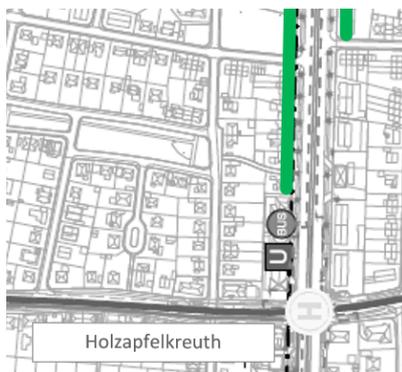
mäßig angesehen und daher nicht empfohlen werden können.

Pollinger bis Graswanger Straße und Holzapfelkreuth (U) bis Florian-Geyer-Straße



*Ausschnitt Pollinger bis
Graswanger Str.*

Nördlich dieses gut 100 m langen Abschnitts ist auf der Ostseite bis zur Graswanger Straße eine erhebliche Verbesserung des gesamten Seitenraums zu Lasten der dortigen Parkreihe (20 – 25 Stellplätze) möglich. Dabei kann der in Bestand und bisheriger Planung unverändert 1,60 m breite Radweg vor den Baumgraben verlegt und die dahinter freiwerdende Breite der Gehbahn und dem Baumgraben zugeschlagen werden. Die Fahrbahnen werden dabei zu Lasten des trassenbegleitenden Grünstreifens in Richtung der Tramgleise verschoben. Eine Trassierungsanpassung der Tram ist nicht erforderlich.
(Verbesserung 200 lfd. m, Entfall 20 – 25 Stellplätze)



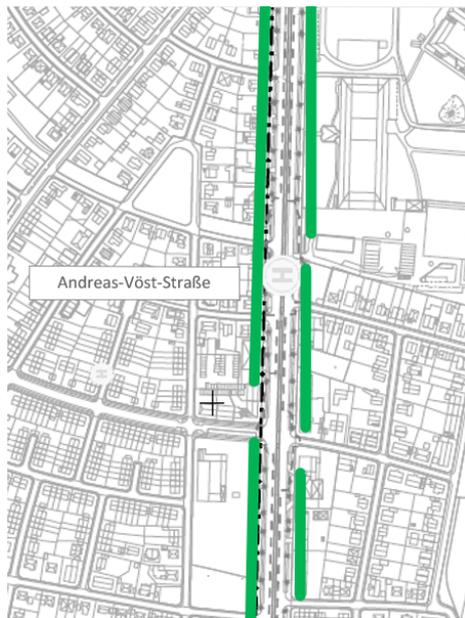
*Ausschnitt U-Bhf.
Holzapfelkreuth bis Florian-
Geyer-Str.*

Während sich im Bereich des U-Bahnhofs Holzapfelkreuth kein Verbesserungspotenzial ausmachen lässt, die Radwege aber zumindest ERA-konform ausgebaut sind bzw. werden können, kann nördlich der Haltestelle bis auf Höhe der Florian-Geyer-Straße das schon zuvor genannte Gestaltungsprinzip auf die Westseite angewandt werden. Zu

Lasten von weiteren ca. 20 Parkplätzen kann hier der gemäß bisheriger Planung unverändert 1,60 m breite, westliche Radweg vor den Baumgraben verlegt und radentscheidskonform ausgebaut werden.

(Verbesserung 150 lfd. m, Entfall 20 Stellplätze)

Florian-Geyer-Straße bis Ammerseestraße (A 96)



Ausschnitt Florian-Geyer-Str. bis Ammerseestraße

Ab der Florian-Geyer-Straße verläuft der Radweg bis zur Ammerseestraße (A 96) bereits im Bestand mit einer Breite von 2,10 m ohne Sicherheitsstreifen vor dem Baumgraben. Es ist somit mit Ausnahme von zwei ca. 50 m langen Abschnitten mit ERA-Mindestmaßen jeweils im Zulauf auf den Knoten Meier-Helmbrecht-/Ossingerstraße sowie einseitig auf Höhe der Haltestelle Andreas-Voest-Straße möglich, den gesamten, ca. 800 m langen Abschnitt radentscheidskonform mit 2,30 m breiten Radwegen und Sicherheitsstreifen auszubauen. Da der Platz auf der Ostseite zwischen dem Schulzentrum Andreas-Voest-Straße und der A96 jedoch nicht ausreicht, um dort vor oder hinter dem Baumgraben einen radentscheidskonformen Zweirichtungsradweg anzulegen, der dort aufgrund des Schulzentrums vorteilhaft wäre, besteht die Überlegung, die in diesem Bereich mit 3,90 m relativ breite, aber schwach frequentierte Gehbahn in Richtung Süden für den Radverkehr freizugeben.

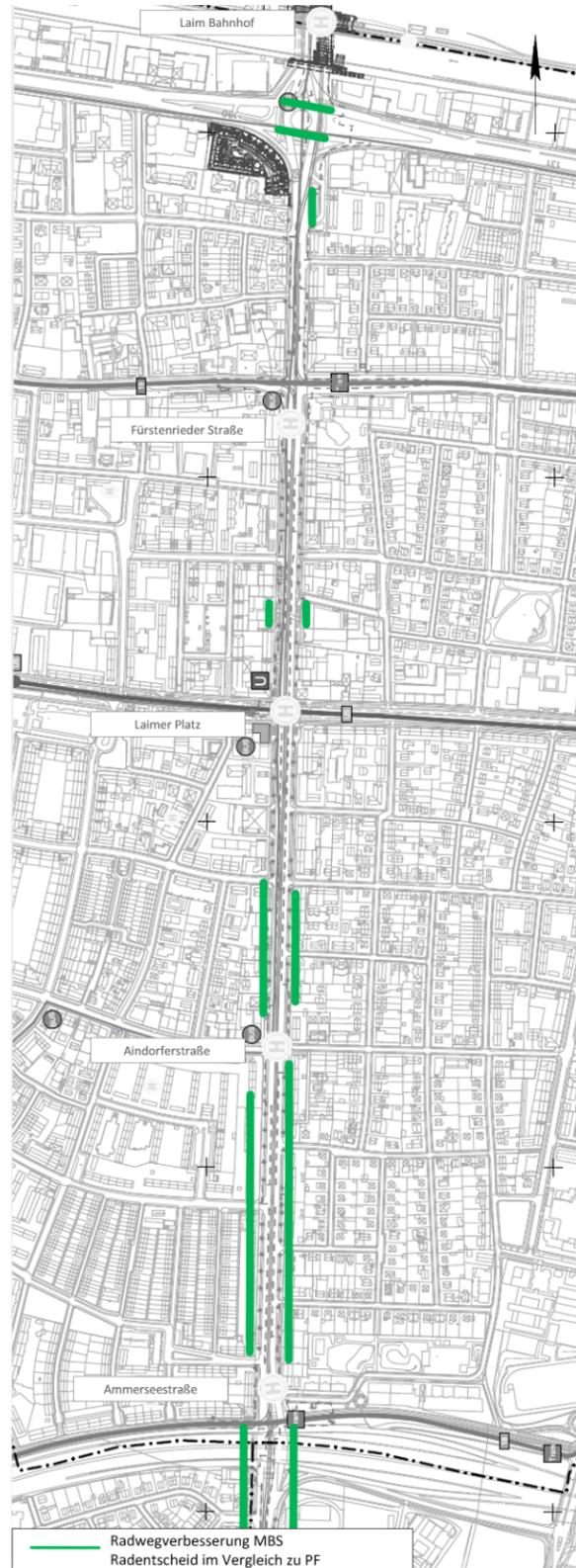
(Verbesserung 1.215 lfd. m)

Der heute an der A96 vorhandene, freilaufende Rechtsabbieger von Süden (Fürstenrieder Straße) Richtung Osten (Ammerseestraße stadteinwärts) kann optimiert werden. Eine gleichzeitige notwendige Freigabe des Zweirichtungsradweges mit dem parallelen Fahrverkehr bei Rückbau der Abbiegefahrbahn, kann damit vermieden werden. Die Führung des Radverkehrs soll dort so verändert werden, dass diese Abbiegefahrbahn etwa in der Mitte der Kurve signaltechnisch gesichert gequert werden kann. Die gefahren-trächtigen, bisher unsignalisierten Stellen an der Ein- und Ausfahrt aus der Abbiegefahrbahn mit heute schleifenden Schnitten der Radverkehrsführung wird deutlich sicherer gestaltet.

Die Brücke über die A 96 ist allseitig von Zweirichtungsfurten umgeben. Diese können gegenüber den ERA-Maßen noch weiter verbessert werden, die Vorgaben des Radentscheids können jedoch teils mangels Platzes, teils mangels sinnvoller Anschlüsse nicht hergestellt werden.

(Verbesserung 160 lfd. m)

4.1.3. Abschnitt Fürstenrieder Straße, nördlich Ammerseestraße (A 96)



Planungsabschnitt 3
Fürstenrieder Str. zwischen Autobahn A96 und Laim S-Bf.

Ammerseestraße (A 96) bis Camerloherstraße

Nördlich der A 96 können bis zur Saherrstraße gegenüber dem Stand gemäß Antrag auf Planfeststellung keine weiteren Verbesserungen vorgenommen werden. Auf der Ostseite müssen zwischen Kärntner Platz und Saherrstraße in der bisherigen Planung 5 Bäume entfallen.



*Ausschnitt Fürstenrieder Str.
zwischen Autobahn A96
und Camerloherstr.*

Durch die Fällung von 5 weiteren Bäumen gegenüber der Einmündung Saherrstraße bzw. südlich der Leibnitzstraße und die Umwidmung des Parkstreifens (8 – 9 Parkständen) kann auf der Ostseite, auf einer Länge von ca. 100 m, der Lückenschluss nach den Vorgaben des Radentscheids ermöglicht werden. Ausnahme ist der Haltestellenbereich Aindorferstraße. Die Bäume unterliegen der Baumschutzverordnung, können aber z.T. durch Neupflanzungen unmittelbar vor Ort ausgeglichen werden.

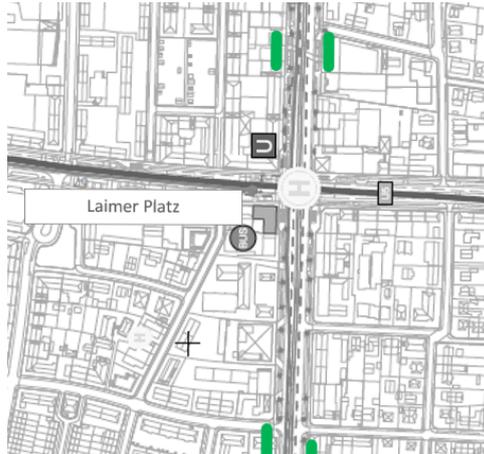
Diese Eingriffe in den Grünbestand und in den ruhenden Verkehr werden von der Verwaltung in Abwägung mit den Vorteilen des Lückenschlusses ohne Verschwenkungen und Engstellen zur Umsetzung empfohlen. Der notwendige Flächenmehrbedarf kann überwiegend durch Verschiebung der Fahrbahnen zu Lasten des Trambegleitgrüns und Reduzierung der breiteren Fahrstreifen von 3,25 m auf 3,00 m gedeckt werden.

(Verbesserung 1.080 lfd. m, Entfall von 5 Bäumen und 9 Stellplätzen)

Abschnitt Camerloherstraße bis Agnes-Bernauer-Straße

Dieser ca. 700 m lange Abschnitt würde erhebliche Eingriffe in den ruhenden Verkehr und/oder den Grünbestand erfordern, die beide aufgrund der Funktion als Quartierszentrum kritisch zu bewerten sind. Es handelt sich um denjenigen Abschnitt entlang der TWT, der die größten Defizite an der Radweginfrastruktur aufweist. Die Radwege sind hier im Bestand hinter den Baumgräben geführt und mit Breiten von 1,25 bis 1,40 m auf weiten

Strecken deutlich untermaig. Auch die Gehbahnbreiten entsprechen nicht den Anforderungen, die eigentlich an ein Quartierszentrum zu stellen sind.



*Ausschnitt Fürstenrieder
Str.
zwischen
Camerloherstr. bis Agnes-
Bernauer-Straße*

Es wurden von der Verwaltung mehrere Varianten wie nachfolgend beschrieben geprüft, es kann aber in der Abwägung nur empfohlen werden, an der bisherigen Planung (Variante 0) festzuhalten.

Variante 1 sähe vor, das Parken am Fahrbahnrand mit einem Verlust von je ca. 45 Stellplätzen südlich und nördlich der Gotthardstraße vollständig aufzugeben. Im Rahmen der bereits beauftragten Konzeption von Parkraummanagementgebieten beidseits der Fürstenrieder Straße könnte zum Ausgleich der Fokus auf die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen in den unmittelbar angrenzenden Bereichen der Seitenstraßen sowie ansonsten auf den vorrangigen Schutz des Anwohnerparkens gelegt werden. Die Umsetzung der Parkraummanagementgebiete müsste dann zeitlich mit der Umsetzung der Baumaßnahmen für die TWT koordiniert werden.

Anstelle des Parkstreifens hätte dann der Radweg neu vor dem Baumgraben nach den Vorgaben des Radentscheids angelegt werden können. Lediglich im Bereich des U-Bahnhofs Laimer Platz könnten wie in der bisherigen Planung vorgesehen nur Radwege in ERA-Mindestbreite angeboten werden. Die sich damit ergebenden, engeren Stellen wären jedoch auch geeignet, um in einem Bereich mit erheblich erhöhtem Fußgängeraufkommen durch den U-Bahnhof, die Tram- und die Bushaltestelle das Geschwindigkeitsniveau der Radfahrenden lokal etwas zu senken und deren Aufmerksamkeit zu steigern.

Alternativ dazu könnte man auch den Parkstreifen erhalten und dafür den Baumbestand opfern (Variante 2, 73 Fllungen). Diese Lösung widerspricht aber den Grundsätzen des Radentscheids, gemäß derer die Verbesserungen für den Radverkehr in der Regel nicht zu Lasten des Stadtgrns gehen sollen. Da für diese Variante der Grünbestand der Fürstenrieder Straße auf einer Länge von ca. 600 m vollständig entfernt werden müsste, kann diese Variante nicht empfohlen werden.

Die ebenfalls geprüfte Variante 3, die den Erhalt eines Teils der Parkstände ermöglichen würde, kann aufgrund erheblicher Nachteile ebenfalls nicht zur Umsetzung empfohlen werden. Für diese Lösung wäre zunächst ebenfalls die vollständige Beseitigung des bisherigen Baumbestandes in diesem Abschnitt erforderlich, um die jeweils untermaigen Flächen des bisherigen Baumgrabens mit denen von Gehbahn und Radweg zusammenzufassen und mit Breiten, die der Situation angemessenen sind, neu aufzuteilen. Teilweise wäre ein Ersatz der 73 zu fllenden Bäume durch ca. 20 Neupflanzungen in angepasster Lage in Bauminselfn alternierend in der Reihe neuer Parkstände möglich (genaue Zahlen wären abhängig vom gewünschten Verhältnis Parkstände zu Bauminselfn). Voraussetzung

dafür wäre aber, dass dafür eine im gesamten Abschnitt auf der Westseite längsverlaufende 110kV-Leitung, geführt in einem mit 14 bar Stickstoff beaufschlagten Gasschutzrohr, sowie nördlich der Gotthardstraße auf der Ostseite eine Fernwärmeleitung verlegt werden würde, da auf diesen Leitungen Neupflanzungen nicht zulässig sind. Dies würde neben erheblichen, mittel- bis langfristig wirksamen Eingriffen in das Stadtbild auch zusätzliche Kosten in Höhe von vsl. über einer Mio. € nur für die Leitungsverlegungen verursachen.

Ein weiterer Zwangspunkt ist die Fußgängerunterführung südlich der Einmündung Hogenbergstraße. Hier können die Vorgaben des Radentscheids nicht ganz erreicht werden, die Herstellung der Radwege mit einer Breite von 2,20 m zzgl. Sicherheitsraum ist nahezu radentscheidskonform allerdings nur in einem vergleichsweise kurzen Abschnitt von ca. 65 m auf der Ostseite bzw. 40 m auf der Westseite möglich.

Theoretisch mit erheblichen Eingriffen mögliche Verbesserungen der Radwege auf einer Länge von 790 lfd. m zwischen Camerloher- und Agnes-Bernauer-Straße können daher realistisch nur in einer Größenordnung von ca. 105 lfd. m empfohlen werden.

(Verbesserung 105 lfd. m)

Agnes-Bernauer-Straße bis Perhamerstraße

Nördlich der Agnes-Bernauer-Straße ist der Straßenquerschnitt der Fürstenrieder Straße deutlich enger als südlich davon. In der Planung der TWT sind bereits erhebliche Verbesserungen vorgesehen. Insbesondere die ERA-konforme Verbreiterung des Radwegs auf der Westseite, der bisher deutlich untermaßig war, ist hier hervorzuheben. Darüberhinausgehende Möglichkeiten, die Vorgaben des Radentscheids umzusetzen, werden in diesem 200 m langen Abschnitt von der Verwaltung nicht gesehen.

Perhamerstraße bis Landsberger Straße



*Ausschnitt Fürstenrieder
Str.
zwischen Agnes-
Bernauer-Straße bis
Landsberger Straße*

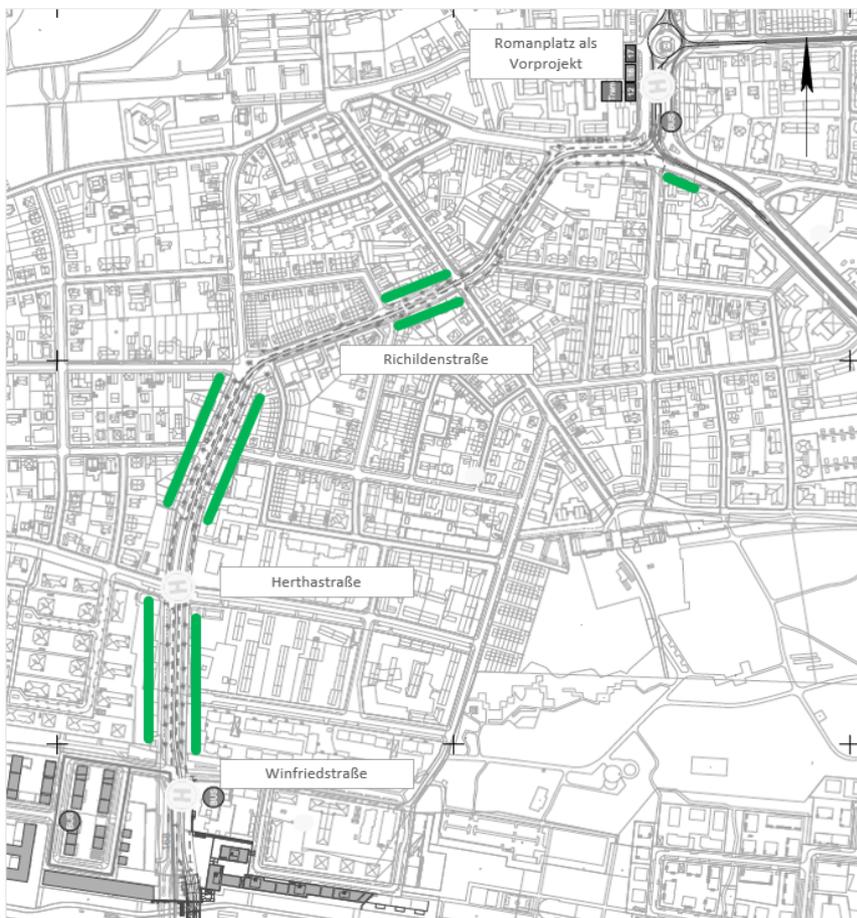
Nördlich der Perhamer Straße kann der auf der Ostseite geplante Zweirichtungsradweg im Sinne des Radentscheides zwischen dem Beginn der Anliegerfahrbahn vor der HsNr. 11 bis zur signalisierten Querung über die Rechtsabbiegefahrbahn maßvoll verbreitert werden. Zur Verringerung von Eingriffe in den Grünbestand sollten der Zweirichtungsradweg entsprechend einer Radvorrangsrouten dimensioniert werden (mind. 3 m). Dies

entspricht auch den Anschlüssen im Süden und Norden.

Die Zweirichtungradwegfurten am Laimer Kreisel können ebenfalls verbessert werden. Zur außerhalb des Planfeststellungsumgriff liegenden Gestaltung der Radwegführung im Bereich der Rechtsabbiegespur des südwestlichen Quadranten liegt ein ähnlicher Planungsvorschlag des MOR wie an der A 96 mit Führung des Radverkehrs über die signalisierte Querung des Rechtsabbiegers vor, der zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in die Planung übernommen werden soll. Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren hat dies nicht.

(Verbesserung ca. 200 lfd. m)

4.1.4. Abschnitt Wotanstraße



Planungsabschnitt 4 Wotanstr. zwischen Laim S-Bf. und Romanplatz

Umweltverbundröhre Laim (UVR)

Im Bereich der UVR einschließlich der Rampenbauwerke zwischen Landsberger Straße/ Laimer Kreisel südlich der Bahn und dem Knoten Wotan-/Margarethe-Danzi-/Winfriedstraße nördlich der Bahn bestehen keine Möglichkeiten, die Radverkehrsanlagen weiter zu optimieren. Maßgeblich dafür ist im Wesentlichen der schon weit fortgeschrittene Rohbau und die zugrunde liegende Planfeststellung des Eisenbahnbundesamtes für die UVR.

In diesem Bereich sind Zweirichtungradwege vorgesehen, auf der Ostseite (UVR) mit

einer Breite von 2,50 m, auf der Westseite (alte Laimer Röhre) wie im Bestand.

Margarethe-Danzi-/Winfriedstraße bis Herthastraße



*Ausschnitt Wotanstr.
zwischen
Margarethe-Danzi-/Winfriedstraße
bis Herthastraße*

Zwischen Margarethe-Danzi-Straße und Herthastraße wurden mit dem B-Plan Nr. 1925 bereits auf der Westseite neue Radverkehrsanlagen hergestellt. Der dort vorhandene Zweirichtungsradweg ist im Bestand ca. 2,40 m breit. Wird die Anordnung dahingehend geändert, dass wie an anderen vergleichbaren Straßen beidseitig Radwege als Einrichtungsradwege angelegt werden, wären auf der Westseite die Vorgaben des Radentscheids an die bauliche Gestaltung des Radwegs bereits erfüllt.

Verkehrsbeobachtungen zeigen allerdings, dass der Zweirichtungsradweg gut angenommen wird. Es wird empfohlen, auf die Umsetzung dieser Maßnahme zunächst zu verzichten und die künftige Entwicklung (Verlagerungen des Radverkehrs auf die Ostseite der Wotanstraße durch die Umweltverbundröhre) abzuwarten, zumal sich die Vorteile eines breiteren Einrichtungsradwegs den Vorteilen eines Zweirichtungsradwegs gegenüberstellen.

Auf der Ostseite können die fehlenden 0,35 m durch Verringerung der Fahrstreifenbreite von 4,25 m auf 3,90 m gewonnen werden.

(Verbesserung 220 lfd. m)

Herthastraße bis Kemnathenstraße

Im Bereich der Haltestelle Herthastraße wird der Radweg mit ERA-Mindestmaß hinter der



*Ausschnitt Wotanstr.
zwischen Herthastraße bis
Kemnathenstraße*

Fahrgastaufstellfläche am Fahrbahnrand geführt. Diese geringere Breite trägt gemäß ERA zu erhöhter Aufmerksamkeit bei, um den vermehrten Fußgängerquerungen des Radwegs im Haltestellenbereich Rechnung zu tragen.

Im weiteren Verlauf wird der Radweg auf der Ostseite wieder wie im Bestand am Fahrbahnrand geführt und kann durch Anpassung der Fahrbahnbreite radentscheidskonform ausgebaut werden. Auf der Westseite bleibt der Radweg bis zur Walhallastraße hinter dem Baumgraben. Die erforderliche Verbreiterung des Radwegs kann hier durch Verringerung der Gehbahnbreite auf 2,50 m ausgeglichen werden. Zwischen Walhalla- und Kernnathenstraße befindet sich bisher im Bestand am Beginn der Busspur eine Bushaltestelle, die mit der Einführung der TWT aufgelassen wird. Statt der Anlage neuer Parkplätze an dieser Stelle kann der Radweg hier vor den Baumgraben verlegt und radentscheidskonform ausgebaut werden.

(Verbesserung 400 lfd. m)

Kernnathenstraße bis Richildenstraße

In diesem engeren Abschnitt der Wotanstraße von knapp 200 m Länge, in dem die Tram straßenbündig geführt wird, ist nur der schon bisher geplante Ausbau der Radwege mit ERA-Mindestmaßen (1,60 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsraum) möglich. Ein Ausbau nach den Vorgaben des Radentscheids wäre nur möglich, wenn auf die Pflanzung der vorgesehenen Baumreihe in diesem hinsichtlich Stadtgrün unterversorgten Abschnitt verzichtet würde. Dies kann von der Verwaltung jedoch nicht empfohlen werden.

Richildenstraße bis Hirschgartenallee



*Ausschnitt Wotanstr.
zwischen Richildenstraße bis
Hirschgartenallee*

In diesem ca. 75 m langen Abschnitt ist die Anlage radentscheidskonformer Radwege zu Lasten der hier relativ breiten Gehbahnen möglich. Diese sind dann aber immer noch über 3,75 m breit.

(Verbesserung 150 lfd. m)

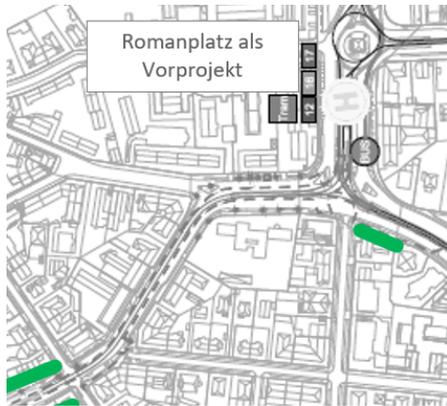
Hirschgartenallee bis Gaßnerstraße

Ab der Hirschgartenallee beginnt der eingleisige besondere Bahnkörper im Zulauf auf den Romanplatz, während die Tram in der Gegenrichtung straßenbündig geführt wird. Nach dem Kurvenbereich zwischen Hirschgartenallee und Lierstraße liegen die Grundstücksgrenzen auf der Ostseite vor HsNr. 82 und auf der Westseite vor den HsNrn. 107 – 109 vor den Straßenbegrenzungslinien und engen somit den verfügbaren Straßenraum wechselseitig ein. Nur unter Inkaufnahme von sehr knapp bemessenen Gehbahnen in diesen Bereichen war überhaupt ein Ausbau der Radwege auf ERA-Mindestmaß möglich. Weitere Verbesserungen der Planung im Sinne des Radentscheids sind hier ohne umfangreichen Grunderwerb nicht möglich.

Gaßnerstraße bis Romanplatz mit Anschluss Arnulfstraße

Die Nordseiten von Wotan- und Arnulfstraße wurden 2019/2020 mit dem Projekt Romanplatz ERA-konform mit einem 2,50 m breiten Zweirichtungsradweg in der Wotanstraße bzw. einem 1,60 m breiten 1-Richtungs-Radweg in der Arnulfstraße jeweils zzgl. Sicherheitsstreifen neu hergestellt.

Auf der Südseite der Wotanstraße ist der Seitenbereich mit einem ortsbildprägenden Baumgraben neben untermaßigen Geh- und Radwegen insgesamt sehr schmal. Da eine Verlegung des Radweges aufgrund der notwendigen Spurenanzahl im Knotenzulauf ebensowenig möglich erscheint wie die ersatzlose Beseitigung des Baumgrabens, kann die Verwaltung in diesem ca. 100 m langen Abschnitt keine Verbesserungen im Sinne des Radentscheids empfehlen. Es bestehen nur Möglichkeiten am Beginn der Arnulfstraße, da die Gehbahn dort zwischen der Einmündung der Guntherstraße und einer Engstelle vor dem Anwesen Arnulfstraße 297 einen platzartigen Charakter hat.



*Ausschnitt Wotanstr.
zwischen Hirschgartenallee bis
Romanplatz*

Der geplante Radweg kann daher auf 40 m Länge bis zur Engstelle nach den Vorgaben des Radentscheids ausgebildet werden, an der Engstelle selbst werden die ERA-Mindestmaße erreicht, der Radweg geht dann in den Bestand entlang der Arnulfstraße über, der vom Projekt TWT nicht mehr berührt wird.

(Verbesserung 40 lfd. m)

5. Ingenieurbauwerke

Mit dem vorbereitenden Trassierungsbeschluss des Stadtrats für die Tram Westtangente vom 24.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08 – 14 / V 10105) wurde das Baureferat beauftragt, auf Basis der von der Stadtwerke München GmbH durchgeführten Voruntersuchungen die statisch-konstruktiven Untersuchungen und die Untersuchungen der Bauwerkszustände der von der Tram Westtangente gequerten und in der Zuständigkeit des Baureferates liegenden Ingenieurbauwerke sowie sich daraus ggf. ergebende Objektplanungen für Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen durchzuführen, soweit nicht ein Rückbau der Bauwerke erfolgen soll. Über die Ergebnisse wird nachfolgend berichtet.

Instandhaltungsmaßnahmen an den Unterführungsbauwerken Boschetsriederstraße (BW 41/118), Hogenbergstraße (BW 41/133), Fürstenrieder Straße/Waldfriedhof (BW 41/120)

Die Untersuchung der Bauwerke 41/118 und 41/133 wurde im vorbereitenden Trassierungsbeschluss des Stadtrats für die Tram Westtangente (Sitzungsvorlage Nr. 08 – 14 / V 10105) in Auftrag gegeben. Im Beschluss des Stadtrats zur Optimierung und Überarbeitung der bisherigen Planungen der Tram Westtangente (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 02990) wurde zudem der Erhalt der Fuß- und Radwegunterführung am Waldfriedhof Haupteingang beschlossen, für die daher ebenfalls eine entsprechende Untersuchung durchgeführt wurde.

Alle Bauwerke wurden in den Jahren zwischen 1965 und 1975 in Rahmenbauweise aus

Stahlbeton errichtet. An allen drei Unterführungen ist der Straßenaufbau (Belag, Abdichtung und Schutzbeton) geschädigt bzw. gibt es Schäden an Beton, Bewehrung und Geländern. Daher sind an den drei Unterführungen Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich. Eine gemeinsame Umsetzung dieser Instandhaltungsmaßnahmen im Zuge des Projektes „Tram-Westtangente“ ist unerlässlich, um Synergieeffekte in Bezug auf Planung, Bauabwicklung und die baustellenbedingte Verkehrsführung zu erzielen, so dass ein zeitlicher und finanzieller Mehraufwand vermieden wird.

Die Durchführung der notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren wird daher zur Realisierung der Projektziele federführend an die Stadtwerke München GmbH mit fachlicher Unterstützung durch das Baureferat – HA Ingenieurbau übergeben. Einzelheiten zur Durchführung der Maßnahmen einschließlich des zwischen den Beteiligten anzuwendenden Kostenteilungsschlüssel sind in einer Vereinbarung festzulegen.

Fürstenrieder-/ Boschetsriederstraße – „Ersatzneubauten Kreuzhof 40/45 und 40/46“ - Straßenbrücke B2 (BW 40/45) und Straßenbrücke Abzweig B2 (BAB A95) (BW 40/46)

Die Autobahn A95 München – Garmisch-Partenkirchen ist im Bereich der Kreuzhofbauwerke nach Bundesfernstraßengesetz als Bundesstraße in Form einer Ortsdurchfahrt gewidmet. Die Landeshauptstadt München ist der Straßenbaulastträger.

Die beiden Brückenbauwerke wurden im Jahre 1966 als Stahlbetonbrücken mit Spannstahl hergestellt. Bei denen im Bereich der neuen Tramstrecke liegenden Brücken wurde für die Längsvorspannung des Überbaus ein Spannstahl vom Typ Sigma Oval verwendet.

Aufgrund des Baujahres der Brückenbauwerke ist der verwendete Spannstahl, entsprechend der für kommunale Bauwerke im Jahre 2015 von der Obersten Bayerischen Baubehörde für verbindlich erklärten aktualisierten „Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS, hinsichtlich Spannungsrissskorrosion als gefährdet einzustufen. Mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Tram Westtangente erfolgte eine erneute Nachrechnung nach aktuellem Stand der Technik. Das Ergebnis hierzu liegt seit Ende 2020 vor.

Eine verlässliche „Restnutzungsdauer“ beider Brückenbauwerke ist vom Prüfenieur nicht mehr ermittelbar. Daher müssen diese ersetzt werden. Um bis zu einem Neubau der Brückenbauwerke die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten, wurde vom Prüfenieur die Installation eines Monitoringsystems attestiert. Die Installation dieses Monitoringsystems erfolgte umgehend ab Frühjahr 2021. Hiermit wird der Bauwerkszustand kontinuierlich überwacht.

Dieses Monitoring kann jedoch nicht bei gleichzeitigem Betrieb einer Oberleitung erfolgen. Die elektrischen Beeinflussungen führen zu Störungen. Mit Inbetriebnahme der Tram Westtangente kann das Monitoring deshalb nicht mehr weiterbetrieben werden.

Aufgrund der nicht mehr nachzuweisenden „Restnutzungsdauer“ und der Inkompatibilität des Monitorings mit der Oberleitung ist eine Erneuerung der Brückenbauwerke im Zuge des Projekts Tram Westtangente erforderlich. Eine Bündelung der Brückenbaumaßnahmen und des Projekts Tram Westtangente führt – analog der Vorgehensweise bei den Instandsetzungsmaßnahmen bei den Unterführungsbauwerken – zudem zu Synergieeffekten in Bezug auf Planung, Bauabwicklung und die baustellenbedingte Verkehrsführung, so dass ein zeitlicher und finanzieller Mehraufwand vermieden wird.

Da die vollständige Inbetriebnahme der Tram Westtangente in 2027 erfolgen wird und die Bauzeit für den Neubau der beiden Brückenbauwerke ca. 3 Jahre in Anspruch nimmt, ist ein sofortiger Beginn der Planungen für die Brückenbauwerke durch das Baureferat

erforderlich. Das Ergebnis der Planungen wird dem Stadtrat vom Baureferat zeitgerecht in einer eigenen Beschlussvorlage zur Entscheidung vorgelegt.

6. Weiteres Vorgehen / Zeitplan

Am 9. April 2020 wurden die Planfeststellungsunterlagen bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Derzeit werden die eingegangenen Einwendungen bearbeitet. Es zeichnet sich aktuell ab, dass sich die Inbetriebnahme gering von dem Jahr 2026 ins Jahr 2027 verschiebt. Möglichkeiten einer vorgezogenen Teilinbetriebnahme sind in Prüfung.

Mit dem vorliegenden Beschluss wird die Neubaustrecke der Tram Westtangente Verbesserungen für den Radverkehr, Anpassung der Dimensionierung des östlichen Zugangsbauwerkes von der Umweltverbundröhre (UVR) zum S-Bahnhof Laim, erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen an den Brückenbauwerke und den notwendigen Anpassungen zum Einsatz breiterer Tramfahrzeuge zur Umsetzung beschlossen. Damit kann die Tram Westtangente maßgebliches zur Erreichung des Ziels, dass bis 2030 rund 30 Prozent der Wege in München mit dem ÖPNV zurückgelegt werden sollen, beitragen. Konkret werden die SWM gebeten die Lösungsansätze, Vergrößerung des Regelgleisabstands, größeres Zugangsbauwerk Ost von der Umweltverbundröhre (UVR) zum S-Bahnhof Laim zu dimensionieren, zu tektieren und in das laufende Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern einzubringen. Des Weiteren wird die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für Umplanungen der Radverkehrsanlagen entsprechend der Projektbeschreibung erteilt.

Die Verwaltung wird ermächtigt, die SWM mit den entsprechenden Planungs- und Abstimmungsverfahren zu beauftragen. Die SWM sind dabei auf die einschlägigen vergaberechtlichen Vorschriften zu verpflichten.

Das Baureferat wird mit der Entwurfs- und Bauphasenplanung für die im Zuge der Tram Westtangente erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen an den Unterführungen Hogenbergstraße (BW 41/133), Fürstenriederstraße/Waldfriedhof (BW 41/120) und unter der Boschetsrieder Straße (BW41/118) beauftragt.

Die Durchführung der dafür notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren wird an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen der Kostenteilungs- und Durchführungsvereinbarung übergeben. Darüber hinaus wird das Baureferat beauftragt, für die „Ersatzneubauten Kreuzhof 40/45 und 40/46“ die Vorplanung zu erarbeiten und die Ergebnisse dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

Das Baureferat und die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Regelungen zur Kostenteilung und Kostentragung für das Gesamtprojekt weiter auszuarbeiten und abzuschließen.

Sofern sich im Planfeststellungsverfahren keine wesentlichen Änderungen ergeben, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden.

Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt über das ÖPNV-Bauprogramm (siehe separate Beschlussvorlage im selben Ausschuss; Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04621). Über die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens wird im Sachstandsbericht des ÖPNV-Bauprogramms berichtet.

Die vollständige Inbetriebnahme der Tram Westtangente soll in 2027 erfolgen, dafür sind alle notwendigen weiteren Schritte umgehend nach Beschlussfassung zu veranlassen.

7. Abstimmung der Maßnahme bzw. der Beschlussvorlage

Das beschriebene Planungskonzept wurde in Zusammenarbeit mit den zuständigen Referaten der Landeshauptstadt München erstellt.

Die Beschlussvorlage wurde vom Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie dem Kommunalreferat mitgezeichnet. Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage zu, sofern der Stadtrat in gleicher Ausschusssitzung der Beschlussvorlage zum ersten ÖPNV-Bauprogramm, in dem die Finanzierung der Tram Westtangente dargestellt ist, beschließt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 7 Sendling-Westpark, 9 Neuhausen-Nymphenburg, 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln, 20 Hadern und 25 Laim wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 20 hat in seiner Sitzung am 08.11.2021 die Thematik behandelt und mehrheitlich beschlossen, der Vorlage zuzustimmen (siehe Anlage 2). Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 7 Sendling-Westpark, 9 Neuhausen-Nymphenburg, 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln und 25 Laim lagen zum Zeitpunkt des finalen Abschlusses der Beschlussvorlage noch nicht vor. Diese werden in einem Hinweisblatt zur Sitzung nachgereicht.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 7, 9, 19, 20 und 25 haben Abdruck der Vorlage erhalten.

Eine rechtzeitige Vorlage der Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, weil eine gemeinsame Behandlung mit dem ÖPNV-Bauprogramm notwendig ist.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die vorgestellten Lösungsansätze für Verbesserungen der Radwegeninfrastruktur im Rahmen des Projekts Tram Westtangente werden wie im Vortrag der Referenten unter Kap. 3 beschrieben weiterverfolgt.
2. Die notwendigen Anpassungen zum Einsatz breiterer Tramfahrzeuge (Regelgleisachsabstand in der Geraden 3,05 m) werden für das Projekt TWT in die Planung aufgenommen.
3. Die SWM werden gebeten, auf Basis der Lösungsansätze einschließlich der Vergrößerung des Regelgleisachsabstands die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu tektieren und in das laufende Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern einzubringen.
4. Die SWM werden gebeten, das Zugangsbauwerk Ost von der Umweltverbundröhre (UVR) zum S-Bahnhof Laim größer zu dimensionieren, zu tektieren und in das laufende Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern einzubringen.
5. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für Umplanungen der Radverkehrsanlagen wird entsprechend der Projektbeschreibung erteilt. Die Durchführung der dafür notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren wird an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen einer Kostenteilungs- und Durchführungsvereinbarung übergeben. Die Verwaltung wird ermächtigt, die SWM mit den entsprechenden Planungs- und Abstimmungsverfahren zu beauftragen. Die SWM sind dabei auf die einschlägigen vergaberechtlichen Vorschriften zu verpflichten.
6. Das Baureferat wird mit der Entwurfs- und Bauphasenplanung für die im Zuge der Tram Westtangente erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen an den Unterführungen Hogenbergstraße (BW 41/133), Fürstenrieder Straße/Waldfriedhof (BW 41/120) und unter der Boschetsrieder Straße (BW41/118) beauftragt. Die Durchführung der dafür notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren wird an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen der Kostenteilungs- und Durchführungsvereinbarung übergeben.
7. Das Baureferat und die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Regelungen zur Kostenteilung und Kostentragung für das Gesamtprojekt weiter auszuarbeiten und abzuschließen.
8. Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden.
9. Das Baureferat wird beauftragt, für die „Ersatzneubauten Kreuzhof 40/45 und 40/46“ die Vorplanung zu erarbeiten und die Ergebnisse dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.
10. Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt aus den Ansätzen des ÖPNV-Bauprogramms (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04621).
11. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Mobilitätsreferat – GL

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 7, 9, 19, 20 und 25
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
8. An die Stadtkämmerei
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
11. An das Mobilitätsreferat – GL
12. An das Mobilitätsreferat – GB 1
13. An das Mobilitätsreferat – GB 2
14. An das Mobilitätsreferat – GB 2.1.2
15. An das Mobilitätsreferat – GB 2.1.3
16. An das Mobilitätsreferat – GB 2.2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück an das Mobilitätsreferat – GB 2.1.1

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen