

Telefon: 233 - 39964
Telefax: 233 - 989 39964

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB 2.12

**Tram-Neubaustrecke „Tram-Nordtangente“
und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss
(Streckenabschnitt Elisabethplatz bis Münchner Freiheit)**

**Hinweis/Ergänzung
vom 24.05.2022**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06224

**Hinweis/Ergänzung zum
Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 01.06.2022 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Anlagen:

- Stellungnahme des Bezirksausschusses des 4. Stadtbezirkes Schwabing-West vom 02.05.2022 (Anlage 1)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann vom 03.05.2022 (Anlage 2)

I. Ergänzung zum Vortrag des Referenten:

Anhörung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 4 und 12 wurden gemäß § 9 Abs.2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört. Da die Sitzungen des BA 4 am 04.05. und des BA 12 am 03.05. stattfanden, konnten die Stellungnahmen nicht mehr rechtzeitig vor Drucklegung der Beschlussvorlage eingearbeitet werden. Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse und die Antworten der Verwaltung hierzu werden dem Stadtrat daher im Rahmen des vorliegenden Hinweisblattes vorgelegt.

1. Stellungnahme des Bezirksausschusses des 4. Stadtbezirkes Schwabing-West

Der Bezirksausschuss des 4. Stadtbezirkes Schwabing-West hat am 02.05.2022 die in Anlage 1 beigefügte Stellungnahme abgegeben.

Der Bezirksausschuss des 4. Stadtbezirkes Schwabing West befürwortet die Planungen für die Tram-Nordtangente und den dadurch entstehenden Lückenschluss im Münchner Trambahnnetz.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu den einzelnen in der Stellungnahme angeführten Punkten in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH wie folgt Stellung:

1. Radverkehr Nordendstraße

Aufgrund der Führung des Radverkehrs auf einem baulichen Radweg zwischen dem Gehweg und dem Haltestellenbereich (laut Beschlusstext: angehobene Radverkehrsführung analog Karolinenplatz) in der Nordendstraße (Westseite), nördlich Elisabethplatz, sehen wir die Forderung des BA 4 als bereits ausreichend berücksichtigt an. Sofern der BA 4 auch eine Verbesserung für den Radverkehr in der Nordendstraße weiter nördlich fordert, liegt dies außerhalb des Umgriffs der Tram Nordtangente.

2. Kurfürstenstraße Fahrradstraße

Mit Schreiben vom 26.11.2021 hat das Mobilitätsreferat dem BA4 auf den entsprechenden BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01453 zur Ausweisung der Kurfürstenstraße als Fahrradstraße mitgeteilt, dass eine Ausweisung der Kurfürstenstraße als Fahrradstraße derzeit nicht möglich ist, da die Kurfürstenstraße bauliche Radwege aufweist. Nach einer eventuellen Auffassung der baulichen Radwege gemäß dem Stadtratsbeschluss vom 20.10.2021 (Vorlagen Nr. 20-26 / V 03312 – Radwegrückbau in Tempo 30-Zonen) wird das Mobilitätsreferat die Ausweisung der Kurfürstenstraße als Fahrradstraße erneut prüfen.

3. Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen südlich des Kurfürstenplatzes

Durch das KVR wurde im Jahr 2020 eine Gehwegverbreiterung mit beiderseits abgesenkten Bordsteinkanten angeregt. Die vorgeschlagenen Gehwegverbreiterungen erhöhen die Sicherheit durch bessere Sichtverhältnisse und kürzere Querungswege. Die bauliche Anpassung wurde seitens des Kreisverwaltungsreferats am 29.05.2020 an das Baureferat herangetragen. Die Umbaumaßnahme ist laut Baureferat grundsätzlich möglich. Aufgrund anderer priorisierter Projekte und der aktuellen Personallage wurde der Umbau noch nicht in Angriff genommen, sondern als Projekt vorgemerkt.

4. Führung des Radverkehrs im Bereich der Haltestelle Nordendstraße Ostseite

Da die Führung des Radverkehrs vor der Schauburg auf einem Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen geplant ist (s. Abbildung 5 im Beschlusstext) sehen wir diese Forderung des BA 4 als bereits ausreichend berücksichtigt an.

5. Taxisäule Elisabethmarkt

In Rücksprache mit der Taxi München eG kann der geforderten Verlegung der Taxisäule zugestimmt werden.

6. Entsiegelung Gehweg Franz-Joseph-Straße

Die Möglichkeit der Entsiegelung eines Teils des Gehweges in der Franz-Joseph-Straße sowie die Bereitstellung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.

7. Anpflanzungen der Bewohner*innen der Franz-Joseph-Straße

Die Baumgräben sowie die Anpflanzungen der Bewohner*innen werden während der Bauzeit geschützt, um Beschädigungen zu vermeiden.

2. Stellungnahme des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann

Der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes Schwabing- Freimann hat am 03.05.2022 die in Anlage 2 beigefügte Stellungnahme abgegeben.

Der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes Schwabing- Freimann begrüßt grundsätzlich den Ausbau und die damit verbundene Angebotserweiterung des ÖPNV. Allerdings sieht sich der BA 12 hinsichtlich des aktuellen Trassierungsbeschlusses des Planungsabschnitts 1 der Tram Nordtangente nicht in der Lage eine abschließende Stellungnahme abzugeben, da die Realisierung des Planfeststellungsabschnittes 2 durch den Englischen Garten unsicher sei.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu den einzelnen in der Stellungnahme angeführten Punkten in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH wie folgt Stellung:

Verkehrliche Wirkung des Planungsabschnittes 1:

Eine Teilinbetriebnahme der Tram-Nordtangente über den PA1 Franz-Joseph- und Leopoldstraße ermöglicht eine sinnvolle Erweiterung des bestehenden Tramnetzes auch ohne den PA2. Die bisherige Insellinie 23 Schwabing Nord – Münchner Freiheit kann über die Münchner Freiheit hinaus Richtung Süden zur Giselastr. und weiter über den Elisabethplatz zur Barerstraße verlängert werden. Somit entsteht – zusätzlich zu der durch die Linie 12 geschaffenen Verbindung nach Westen zum Leonrodplatz / Neuhausen – eine neue Direktverbindung aus der Parkstadt Schwabing in Richtung Süden / Innenstadt und für die Fahrgäste aus der/zur Parkstadt Schwabing eine attraktive Vernetzung der bestehenden Tramlinien. Dadurch ist bereits eine Verlagerung von Verkehren, weg vom MIV hin zum ÖPNV, zu erwarten. Erste Voruntersuchungen zeigen eine entsprechende Nachfrage auf der Linie 23 sowie auch eine Entlastung der hoch belasteten U-Bahn-Linien U3/ U6 südlich der Münchner Freiheit.

Ein weiterer – betrieblicher – Vorteil ist die Erreichbarkeit der Tram-Strecke Parkstadt Schwabing über eine zweite Zuführungsstrecke. Bisher ist die Strecke nur über den Scheidplatz / Parzivalstr. angebunden; bei Baumaßnahmen / Störungen bietet die Zuführung über Franz-Joseph- und Leopoldstraße größere Flexibilität und schnellere Reaktionsmöglichkeiten.

Vorteile für die Fahrgäste des ÖPNV ergeben sich also bereits durch die Inbetriebnahme der Teilstrecke des PA1. Unbesehen davon kann die volle Wirkung des Lückenschlusses im Tramnetz durch die Nordtangente nur mit der Durchquerung des Englischen Gartens erreicht werden, weshalb die Planungen mit aller Kraft weiterbetrieben werden.

Die nächsten Projektschnitte für den Abschnitt durch den Englischen Garten sollen nur mit geringem Zeitversatz zum aktuellen Abschnitt (Elisabethplatz – Münchner Freiheit) erfolgen. Eine Beschlussfassung im Stadtrat für den Abschnitt durch den Englischen Garten ist für die zweite Jahreshälfte geplant, sobald die dafür notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind. Diese umfassen weitere Abstimmungen mit der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) der Regierung von Oberbayern hinsichtlich der Ausgestaltung der Abgrenzung der Variante mit einem Rasengleis, die neben der Variante mit einem straßenbündigen Bahnkörper geprüft wird.

Kosten:

Das Projekt ist grundsätzlich zuwendungsfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und wird gemäß ÖPNV-Bauprogramm finanziert. Die Gesamtkosten werden derzeit für den Stadtrat aufbereitet.

Auf Grund der derzeit volatilen Lage (Ukraine-Krieg, Änderung Lieferketten, Personalgewinnung) müssen die Kosten entsprechend überarbeitet und angepasst werden, so dass Stand heute leider noch keine finale Aussage dazu getroffen werden kann.

1. Ruhender Verkehr:

Durch die geplante Trambahntrasse entfallen im Planfeststellungsabschnitt 1 insgesamt 262 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum. Betroffen sind dabei die Parklizenzgebiete

- Westschwabing: 44 Stellplätze in der Nordendstraße
- Schwabing Mitte: 109 Stellplätze (Leopoldstraße 36, Franz-Joseph-Straße 73)
- Altschwabing: 42 Stellplätze in der Leopoldstraße
- Akademieviertel: 67 Stellplätze in der Franz-Joseph-Straße

Um den Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu kompensieren, können in den betroffenen Lizenzgebieten die Parkregeln zugunsten des Bewohnerparkens für die Zeit ab 18 h angepasst und damit ein großräumiger Ausgleich geschaffen werden.

Die Kompensation eines Teils der im Zuge der Tram-Neubaustrecke „Tram Nordtangente“ entfallenden Straßenstellplätze erfolgt auch durch die Förderung städtischer und privater Anwohnergaragen aus Stellplatzablösemitteln. Für den westlichen Streckenabschnitt (Elisabethplatz bis Leopoldstraße) sowie den nördlicher Streckenabschnitt (Leopoldstraße bis Münchner Freiheit) können die folgenden drei Einzelmaßnahmen benannt werden:

- Mit dem Neubau des Elisabethmarktes wird in der 2. Tiefebene die Errichtung von 56 städtischen Anwohnerstellplätzen aus Stellplatzablösemitteln gefördert. Mit

- einer Inbetriebnahme kann im Laufe des Jahres 2023 gerechnet werden.
- In der Franz-Joseph-Str. 31 wurde im Zusammenhang mit einem Neubau eines Rückgebäudes 2017 eine Vereinbarung zur Förderung von 13 – 16 Anwohnerstellplätzen zwischen der LHM und einem privaten Investor unterzeichnet. Durch bauliche Verzögerung ist nach letztem Wissensstand des MOR mit einer Inbetriebnahme 2022 zu rechnen.
- Die Sanierung des Parkhauses Occamstraße und die Umwandlung in eine Anwohnerparkgarage. Nach einem auf der Bedarfsabschätzung des MOR aufbauenden Betriebskonzepts der P+R Park & Ride GmbH, besteht am Standort ein hoher Bedarf sowohl an Anwohnerstellplätzen (150) und weiteren Stellplätzen für Dauermieter in Form von 30 nicht gebundenen Dauerstellplätze, z.B. für Gewerbetreibende sowie 70 Kurzparkplätzen für die sich das Parkhaus sehr gut eignet. Auf Einladung des Unterausschusses Mobilität des BA12 Schwabing – Freimann erfolgte am 18.11.2021 eine gemeinsame Vorstellung der Standortanalyse und des Betriebskonzepts durch MOR, P+R GmbH und KR mit dem Schwerpunkt Anwohnerparken.

Die Förderung weiterer Anwohnerparkstellplätze ist nach Prüfung der stadtweit gültigen Voraussetzungskriterien vorstellbar, jedoch aufgrund der strukturellen Voraussetzungen im Umgriff nur in Verbindung geeigneter Bauvorhaben realisierbar. Dies setzt in der Regel längere Planungs- und Realisierungszeiträume voraus.

2. Bürgerschaftliche Nutzung der Leopoldstraße:

Corso Leopold

Die Umsetzung des Corso Leopold nach dem Bau der neuen Trambahnverbindung in der Leopoldstraße muss anhand der neuen Gegebenheiten geprüft werden. Eine Durchführung der Veranstaltung bei Betrieb der Trambahn ist aus Sicht des Veranstaltungs- und Versammlungsbüros grundsätzlich nicht möglich. Diese müsste im betroffenen Bereich den Betrieb voraussichtlich einstellen, damit die Sicherheit der Besucher*innen gewährleistet ist. Inwiefern ein Durchschleusen der Trambahn an der Franz-Joseph- / Martiusstraße analog zum Bus derzeit möglich sein wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden und muss zu gegebener Zeit mit den betroffenen Dienststellen abgestimmt werden. Ein Entfall der Fahrleitungsanlagen an der Leopoldstraße ist nicht möglich. Die Fahrleitungsanlagen auf der Leopoldstraße sind erforderlich, um die Notwendigkeit von Akkufahrzeugen auf den Netzabschnitt durch den Englischen Garten zu begrenzen und das übrige Netz flexibel mit herkömmlichen Fahrzeugen betreiben zu können.

Fanmeile

Das KVR (Hauptabteilung I Sicherheit und Ordnung, Prävention, Allgemeine Gefahrenabwehr KVR-I/222) teilt folgende sicherheitsrechtlichen Erwägungen hinsichtlich der Fanmeile auf der Leopoldstraße mit:

Bei den Fanfeiern im Bereich der Leopoldstraße handelt es sich um spontane Zusammenkünfte von Fußballbegeisterten, die je nach Anlass, Witterung und spielender Mannschaft völlig unterschiedliche Dimensionen annehmen. Grundsätzlich ist es Ziel, den Verkehrsfluss auf der Leopoldstraße aufrecht zu erhalten. Übersteigt das Fanaufkommen jedoch

die Aufnahmekapazität der Fußgängerbereiche, kann eine Sperrung der Leopoldstr. erforderlich werden. Hierbei kann es je nach Ausmaß des Fanaufkommens zur Sperrung von Teilbereichen (z.B. Münchner Freiheit bis Martiusstr.), im Extremfall jedoch zur Sperrung des Bereichs von der Münchner Freiheit bis zum Odeonsplatz kommen.

Die Polizeiliche Einsatzleitung entscheidet lageangemessen, ab wann die Leopoldstraße konkret für den Fahrverkehr gesperrt wird. Hier obliegt es derzeit ebenfalls der polizeilichen Einsatzleitung, je nach Lageeinschätzung, bei einer Sperre der Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr entsprechende Buslinien des ÖPNV ggfs. durch den Bereich durchzuschleusen.

Inwieweit eine Trambahn in gleicher Weise flexibel gesteuert werden kann, wie der Verkehr einer Buslinie, kann durch das KVR nicht beurteilt werden. Insbesondere im Falle einer spontanen Füllung der Leopoldstraße muss es ausgeschlossen sein, dass sich eine Tram inmitten der Menschenmenge befindet. Planungen für den Fall einer vollständigen Sperrung der Leopoldstraße, mögliche Rückstauungen von Trambahnen, Wendemöglichkeiten usw. obliegen der MVG, die wie bisher im Vorfeld von spontanen, jedoch erwartbaren Menschenansammlungen in die Vorbereitungsarbeiten einzubinden ist.

Durch das Verlegen von Gleisen in der Fahrbahn kann es insbesondere im dichten Gedränge, wie es auf der sog. Fanmeile zu erwarten ist, zu einer Erhöhung der Verletzungsgefahr durch Stürze kommen.

3. Auswirkungen auf den Motorisierten Individualverkehr:

Die Auswirkungen auf den MIV wurden in einem Verkehrsgutachten geprüft. Neben dem Entfall der Linksabbiegemöglichkeit von der Leopoldstraße in die Martiusstraße sowie der Ausweisung der Ainmillerstraße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten ergeben sich durch die Trambahn keine Änderungen der Abbiegemöglichkeiten für den MIV. Die hierdurch entstehenden Umwegfahrten werden sich auf mehrere Alternativrouten verteilen und werden aufgrund des hohen verkehrlichen Nutzens der Trambahn als vertretbar angesehen.

4a. Haltestelle Hohenzollernstraße

Eine Haltestelle an der Hohenzollernstraße wurde sowohl im Rahmen der Vorplanung bei der Variante besonderer Bahnkörper in Mittellage, als auch bei der aktuellen Entwurfsplanung für die Leopoldstraße geprüft. Eine Haltestelle ließe sich nur mit Einschränkungen der verkehrlichen Anforderungen (v.a. Entfall Linksabbiegerspur in Hohenzollernstraße oder Reduzierung Radschnellwegbreiten) umsetzen. Mit einer Haltestelle an der Hohenzollernstraße würden sich Haltestellenentfernungen von minimal ca. 130 m ergeben, was bei den künftigen langen Fahrzeugen gerade mal der doppelten Zuglänge entspricht. Der aktuelle Haltestellenabstand zwischen der neuen Haltestelle Giselastraße und der neuen Durchgangshaltestelle südlich der Münchner Freiheit mit ca. 410 m entspricht den Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans. Die Hohenzollernstraße liegt in etwa in der Mitte der beiden Haltestellen und ist somit gut erreichbar. Somit wurde nach Abwägung entschieden, die aktuelle Entwurfsplanung für die Leopoldstraße weiterzuverfolgen.

4b. Umgestaltung der Hohenzollernstraße

Eine mögliche Sperrung der Hohenzollernstraße für den MIV kann von Seiten des Mobilitätsreferates bei einem entsprechenden Prüfauftrag im Rahmen der weiteren Planungen untersucht werden. Die vorliegende Planung der Tram Nordtangente ist mit einer möglichen zukünftigen Sperrung der Hohenzollernstraße für den MIV grundsätzlich vereinbar.

4c. Schall- und Erschütterungsschutz für die Anwohner*innen

Ein bestmöglicher Schall- und Erschütterungsschutz für die Anwohner wird vorgesehen. Die Belange des Schall- und Erschütterungsschutzes werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Tramstrecke innerhalb eigener Gutachten betrachtet. Schallschutzansprüche werden voraussichtlich aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aus der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV bestehen. Die zur Einhaltung der Grenzwerte der einschlägigen Immissionsschutzverordnung erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ermittelt und festgelegt.

4d. Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Leopoldstraße

Wie in der Beschlussvorlage in Kapitel 5.4 erläutert, bildet die der Verkehrsuntersuchung zur Tram Nordtangente zugrundeliegende Verkehrsbelastung, den ungünstigsten anzunehmenden Fall hinsichtlich der Prognoseverkehrsbelastung. Die Verkehrsuntersuchung brachte dennoch das Ergebnis, dass durch eine LSA-gesteuerte Zuflussdosierung an der LSA Leopoldstraße/Ungererstraße sowie Leopoldstraße/Franz-Joseph-Straße ein stabiler Verkehrsablauf gewährleistet werden kann. Im weiteren Planungsverlauf soll eine großräumigere Betrachtung erfolgen und die erforderlichen verkehrssteuernden Maßnahmen weiter konkretisiert werden.

Reduzierung der Fahrspuren in der Ungererstraße:

Mit dem Beschluss zum 2. Maßnahmenbündel zur Umsetzung des Radentscheides 04.03.2020 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 17708) wurde die Ungererstraße zwischen Leopoldstraße und Frankfurter Ring als Straßenabschnitt festgelegt, für den die Umsetzung von Radwegen gemäß Radentscheid geprüft werden soll. Das Mobilitätsreferat ist beauftragt, eine Vorzugsvariante festzulegen sowie die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung herbeizuführen. Derzeit laufen die Planungen und es wird geprüft, ob ein Rückbau der Ungererstraße zwischen Leopoldstraße und Mittlerem Ring auf je eine Fahrspur pro Richtung möglich ist.

Tempo 30 Leopoldstraße:

Die Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt 50 km/h. Nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) gibt es zwei verschiedene Formen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30.

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als Zonenregelung:

Tempo 30-Zonen dürfen nur in Wohngebieten eingerichtet werden, wo mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie einem hohen Querungsbedarf zu rechnen ist. Das Aufkommen an Durchgangsverkehr darf dabei nur von geringer Bedeutung sein.

So ist nach § 45 Abs. 1c StVO klargestellt, dass sich die Zonenregelung nicht auf Vorfahrtsstraßen erstrecken darf. Ebenso kommen grundsätzlich nur Straßen ohne Lichtzeichenanlagen, ohne benutzungspflichtige Radwege sowie ohne Leitlinien in Frage. Die Leopoldstraße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München Hauptverkehrsstraße mit maßgeblicher Verbindungsfunktion. Auf Hauptverkehrsstraßen soll der Kfz-Verkehr gebündelt werden, um ein Ausweichen in Nebenstraßen zu vermeiden. Auch die weiteren Voraussetzungen treffen nicht zu, weshalb keine Einbeziehung in eine Tempo 30-Zone möglich ist. Zudem ist in Tempo-30-Zonen keine Signalregelung vorgesehen.

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als Einzelmaßnahme:

Möglich ist die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h auf der Grundlage von § 45 Abs. 9 StVO als Einzelmaßnahme und in Einzelfällen bei Vorliegen besonderer Umstände. Die Voraussetzungen dafür sind in der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO katalogisiert, wie z. B. in engen, unübersichtlichen und kurvenreichen Straßen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind vor allem dann angebracht, wenn für den Kraftfahrer eine Eigenart des Straßenverlaufes nicht immer so erkennbar ist, dass er seine Geschwindigkeit von sich aus den Straßenverhältnissen anpasst.

Die Grundvoraussetzung für einen Eingriff in den fließenden Verkehr - Vorliegen einer Gefährdung, die erheblich über das übliche Maß hinausgeht - ist in der Leopoldstraße nicht gegeben.

Auch für weitere punktuelle Einschränkungen z.B. vor Kindergärten sind uns derzeit keine Grundlagen bekannt. Dazu wäre zudem ein direkter Zugang der Einrichtung zur Straße Voraussetzung. Es sollen dadurch z.B. Kinder geschützt werden, die sich ggf. am Eingang der Einrichtung losreißen und unvermittelt auf die Straße laufen.

Darüber hinaus sieht die StVO derzeit keine verkehrlichen Gründe für Geschwindigkeitsbeschränkungen vor. Insbesondere ist es nicht zulässig, Geschwindigkeitsbeschränkungen in einzelnen Straßen als Mittel der Verkehrsberuhigung einzusetzen, wenn nicht die geschilderten konkreten Voraussetzungen vorliegen. Eine derartige Maßnahme wäre nur aus städtebaulichen Gründen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes denkbar, sofern dadurch entstehende Verkehrsverlagerungen anderweitig aufgefangen werden können.

Die Erfordernis der Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wird derzeit durch das Mobilitätsreferat geprüft.

4e. Straßenprofil Leopoldstraße

Die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sind mit der erforderlichen Regelbreite von 3,25 m, die Fahrbahnen für den Mischbetrieb Tram/Kfz-Verkehr mit der erforderlichen Regelbreite von 3,50 m geplant. Eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten ist aufgrund der Bus- und Tramnutzung nicht möglich. Der Radschnellweg wird mit der geforderten Breite von 3,0 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen geplant. Der verbleibende Straßenraum wird nördlich der Franz-Joseph-Straße für die Tramhaltestelle und einen schmalen Mittelteiler, nördlich anschließend für die Linksabbiegespur in die Hohenzollernstraße, nördlich der Hohenzollernstraße für Fahrradabstellplätze und Liefer-/Taxistellplätze, nördlich der Kaiserstraße für eine kurze Rechtsabbiegespur in die Kaiserstraße und Liefer-/Taxistellplätze genutzt. Es sind darüber hinaus keine Flächen mehr verfügbar.

4f. Mittige Führung der Tram

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Querschnittsvarianten für die Leopoldstraße untersucht mit dem Fokus auf die Betriebsstabilität der Tram und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen (v.a. Integration Radschnellweg, Erhalt der stadtbildprägenden Pappelreihen). Unter anderem wurde auch eine Variante mit besonderem Bahnkörper in Mittellage für beide Fahrtrichtungen geprüft, für den MIV stand damit nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung. Die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit wären gravierend, die Knotenpunkte erheblich überlastet. Zudem wirkten sich die massiven Stauentwicklungen auch auf den Busverkehr außerhalb des Projektumfangs aus und Abbiegestreifen könnten durch Rückstau teilweise nicht erreicht werden. Hauptursachen für die negativen Ergebnisse waren der Entfall eines Fahrstreifens pro Richtung, sowie der dichte ÖV-Fahrplan. Daher wurde mit der nun vorliegenden Planung eine bestmögliche Lösung für alle Verkehrsteilnehmer entwickelt, bei der die Tram betriebsstabil verkehrt, genügend Kapazität für den MIV zur Verfügung steht, Lieferzonen und Taxi-standplätze in ausreichender Anzahl angeboten werden, der Radschnellweg integriert, die Pappelreihen erhalten und dem Fußverkehr die gleichen Flächen wie im Bestand zur Verfügung stehen.

4g. Vorrangschaltung für den ÖPNV

1989 wurde die Verwaltung durch einen Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates beauftragt, ein Maßnahmenkonzept zur Beschleunigung des ÖPNV vorzulegen. Ziel war, mit Hilfe eines attraktiven ÖPNV, die bis dahin ständige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu stoppen. Das Programm zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs basierte bei der Beschlussfassung auf einem breiten Konsens der im Stadtrat vertretenen Parteien.

Seither wurden alle Straßenbahnen und ein wesentlicher Teil der Buslinien beschleunigt. Die relativ konsequente Bevorrechtigung der Straßenbahnen und Busse an den Lichtzeichenanlagen und die begleitenden Maßnahmen, wie der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, der Bau von Wartehäuschen an möglichst allen Haltestellen, Tramtrassen, Busspuren und Busschleusen, haben schließlich dazu geführt, dass die Zahl der Fahrgäste über die Jahre kontinuierlich gesteigert werden konnte.

Selbstverständlich werden die Ansprüche einer zuverlässigen ÖPNV-Beschleunigung im Sinne des Stadtratsauftrages auch bei diesem Projekt umgesetzt. Um die Vorrangschaltung bzw. die ÖPNV-Beschleunigung in besonderem Maße zu berücksichtigen und Behinderungen durch den MIV auszuschließen, wird der Verkehr in der Leopoldstraße (zwischen Lichtzeichenanlage Franz-Joseph-/Leopoldstraße und Leopold-/Ungererstraße) zusätzlich durch die Dosierung der Zuflüsse so gesteuert, dass in beiden Fahrtrichtungen ein stabiler und funktionierender Verkehrsablauf für den MIV und für den Trambetrieb erreicht werden kann.

5. Ertüchtigung der Nebenstraßen für den Radverkehr:

Die Ausschilderung der Fahrradroute Königinstraße - Mandlstraße - Biedersteiner Straße von der Von-der-Tann-Straße bis zur Liebergesellstraße wurde im Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs - Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017 (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 09964) beschlossen und ist bereits beauftragt. Die Route wird damit in das beschilderte Radroutennetz der LHM aufgenommen. Ob weitere Nebenstraßen der Leopoldstraße geeignet sind, muss geprüft werden.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag des Referenten **nicht**.