

**Tram-Neubaustrecke „Betriebshofzulaufstrecke Ständlerstraße“  
und Verbesserung des anliegenden Straßenraums  
Trassierungsbeschluss**

**Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10621**

Anlagen:

1. Übersichtsplan Neubau Betriebshofzulaufstrecke Ständlerstraße
2. Querschnitte
3. Stellungnahme BA 16
4. Stellungnahme BA 17

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.12.2023 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**Inhaltsverzeichnis**

<b>I.</b>	<b>Vortrag des Referenten.....</b>	<b>2</b>
<b>1.</b>	<b>Anlass.....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Ausgangs- und Beschlusslage.....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Streckenübersicht .....</b>	<b>3</b>
<b>4.</b>	<b>Betriebskonzept.....</b>	<b>3</b>
<b>5.</b>	<b>Projektbeschreibung .....</b>	<b>5</b>
	<b>5.1. Gleisanlagen und öffentliche Verkehrsflächen .....</b>	<b>5</b>
	<b>5.1.1. Wendeschleife und Endhaltestelle Schwanseestraße .....</b>	<b>5</b>
	<b>5.1.2. Ständlerstraße .....</b>	<b>6</b>
	<b>5.2. Fahrleitung und Fahrstromversorgung .....</b>	<b>7</b>
	<b>5.3. Straßenbeleuchtung.....</b>	<b>8</b>
	<b>5.4. Haltestellen.....</b>	<b>8</b>
	<b>5.5. Umwelt- und Naturschutzbelange sowie Freianlagenplanung.....</b>	<b>8</b>
	<b>5.6. Fuß- und Radverkehr .....</b>	<b>9</b>
	<b>5.7. Ruhender Verkehr .....</b>	<b>9</b>
	<b>5.8. Leistungsfähigkeit der Straßenkreuzungen .....</b>	<b>10</b>
	<b>5.9. Schall- und Erschütterungsschutz .....</b>	<b>11</b>
	<b>5.10. Fremdgrundinanspruchnahme .....</b>	<b>11</b>
	<b>5.11. Entwidmung bestehende Zulaufstrecke Aschauer- / Chiemgaustraße....</b>	<b>11</b>
<b>6.</b>	<b>Weiteres Vorgehen / Zeitplan .....</b>	<b>12</b>
<b>7.</b>	<b>Abstimmung der Maßnahme bzw. der Beschlussvorlage.....</b>	<b>12</b>
<b>II.</b>	<b>Antrag des Referenten .....</b>	<b>14</b>
<b>III.</b>	<b>Beschluss.....</b>	<b>15</b>

## **I. Vortrag des Referenten**

### **1. Anlass**

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

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren. Eine Einbringung in den Ausschuss am 13.12.2023 ist jedoch nötig, damit die Antragstellung für das Planfeststellungsverfahren für die Tram-Neubaustrecke durch die SWM noch im 4. Quartal 2023 erfolgen kann.

Gemäß Stadtratsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V01816) vom 27.01.2021 „wird das Mobilitätsreferat (MOR) und die Stadtwerke München GmbH (SWM) gebeten, eine dauerhafte Verlegung der Zuführungsstrecke der Straßenbahn von der Chiemgau- und der Aschauer Straße in die Ständlerstraße zu untersuchen“.

Hintergrund dieses Stadtratsbeschlusses ist die bestehende Anbindung an den strategisch wichtigen Trambetriebshof in der Ständlerstraße, der im Sinne der Mobilitätswende nicht zukunftsfähig ist. Der Zustand dieser aus dem Jahr 1975 stammenden Bestandsstrecke ist schlecht. Sie wäre für einen weiteren Betrieb mit höheren Zugzahlen vollständig zu erneuern.

Ein vollständiger Ausbau der bestehenden Zulaufstrecke über die Aschauer Straße ist gemäß einer Machbarkeitsstudie der LHM in Abstimmung mit den SWM von 2012 aus technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht weiter zu verfolgen. Ein weiteres Argument, das gegen einen Ausbau der Zulaufstrecke spricht, ist das Vorhaben der DB Netz AG (DB), die Eisenbahnüberführung über die Chiemgaustraße zu erneuern. Dies würde auch im Fall eines Ausbaus der Zulaufstrecke erhebliche betriebliche Einschränkungen zur Folge haben. Ein Ausbau der Betriebsstrecke im Bereich der Chiemgaustraße ist aufgrund der sehr starken Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) nur unter erschwerten Bedingungen möglich.

Die neue Betriebshofzulaufstrecke Ständlerstraße bezeichnet daher eine rund 650 m lange Straßenbahnneubaustrecke, die an der bestehenden Wendeschleife Schwanseestraße über die Ständlerstraße Richtung Osten führt und den Betriebshof Ständlerstraße an das Münchner Tramnetz anbinden soll.

Daneben befindet sich der Umbau des Tram-Betriebshofs Ständlerstraße ebenfalls bereits in fortgeschrittenen Planungen seitens der SWM.

Mit dem vorliegenden Trassierungsbeschluss werden die SWM gebeten, den Antrag auf Planfeststellung für die Tram-Neubaustrecke bei der Regierung von Oberbayern (ROB) einzureichen.

## **2. Ausgangs- und Beschlusslage**

Die Stadtwerke München GmbH (SWM) werden mit dem Stadtratsbeschluss der Vollversammlung vom 27.01.2021 „Planung zusätzlicher Betriebshof SWM MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) mit der Planung der Betriebshof Zulaufstrecke in der Ständlerstraße beauftragt.

Mit dem antragsgegenständlichen Trassierungsbeschluss wird der Entscheidung und den Aufträgen des zuvor genannten Stadtratsbeschlusses entsprochen.

## **3. Streckenübersicht**

Die Tram-Neubaustrecke schließt den Tram-Betriebshof an der Ständlerstraße an das bestehende Tramnetz über die Wendeanlage und Endhaltestelle der Tramlinie 18 Schwanseestraße an.

Die Länge der Tram-Neubaustrecke im öffentlichen Straßenraum vom Betriebshof bis zur Wendeanlage Schwanseestraße beträgt etwa 650 m. Auf dieser Strecke werden keine neuen Haltestellen hergestellt, da es sich ausschließlich um eine Betriebsstrecke für ein- und ausrückende Straßenbahnen sowie Werkstattverkehr handelt.

Gemäß dem Prüfauftrag aus dem Zwischenbericht Nahverkehrsplan (NVP) Beschlussziffer 7: Korridor f, soll die Verlängerung der Betriebsstrecke nach Harlaching im Westen sowie nach Neuperlach nach Osten geprüft werden. Die Verlängerung wurde mit der Kategorie C im Nahverkehrsplan eingestuft. Die vorliegende Planung für die neue Zulaufstrecke ist dahingehend aufwärtskompatibel.

Der Anschluss der Betriebsstrecke an die Wendeanlage Schwanseestraße erfolgt möglichst bestandsnah. Der Gleisbogen der Wendeanlage wird jedoch im Zuge der Neubaumaßnahmen der Betriebsstrecke auf einen größeren Radius vergrößert, um den Schienenverschleiß zu verringern. Die Nebenanlagen der Schwanseestraße westlich der Wendeanlage werden im Zuge des Umbaus des Straßenquerschnitts gemäß Radentscheid erneuert. Die Erweiterung der Wendeanlage um weitere zwei Haltepositionen mit Wartegleis wird in einem mittelfristig angesetzten Folgeprojekt von den SWM geplant.

## **4. Betriebskonzept**

Aktuell findet auf der bestehenden Zulaufstrecke über die Aschauer- und Chiemgaustraße kein Ein- und Ausrückverkehr für den regulären Betrieb zur Trambahnabstellung statt. Dieser wird bislang über den Betriebshof in der Einsteinstraße abgewickelt. Zur und von der Hauptwerkstätte in der Ständlerstraße werden derzeit lediglich Überführungsfahrten durchgeführt.

Nach (Teil-) Inbetriebnahme des Betriebshofs Ständlerstraße mit neuen Abstellanlagen für

die Erweiterung des Trambahnhofparks und der neuen Zulaufstrecke vsl. im Jahr 2026 ist regulärer Ein- und Ausrückverkehr mit zunächst 27 Fahrzeugen je Fahrtrichtung vorgesehen. Im Endausbauzustand bzw. im Prognosejahr 2035 sind bis zu 86 Fahrzeugen je Fahrtrichtung geplant.

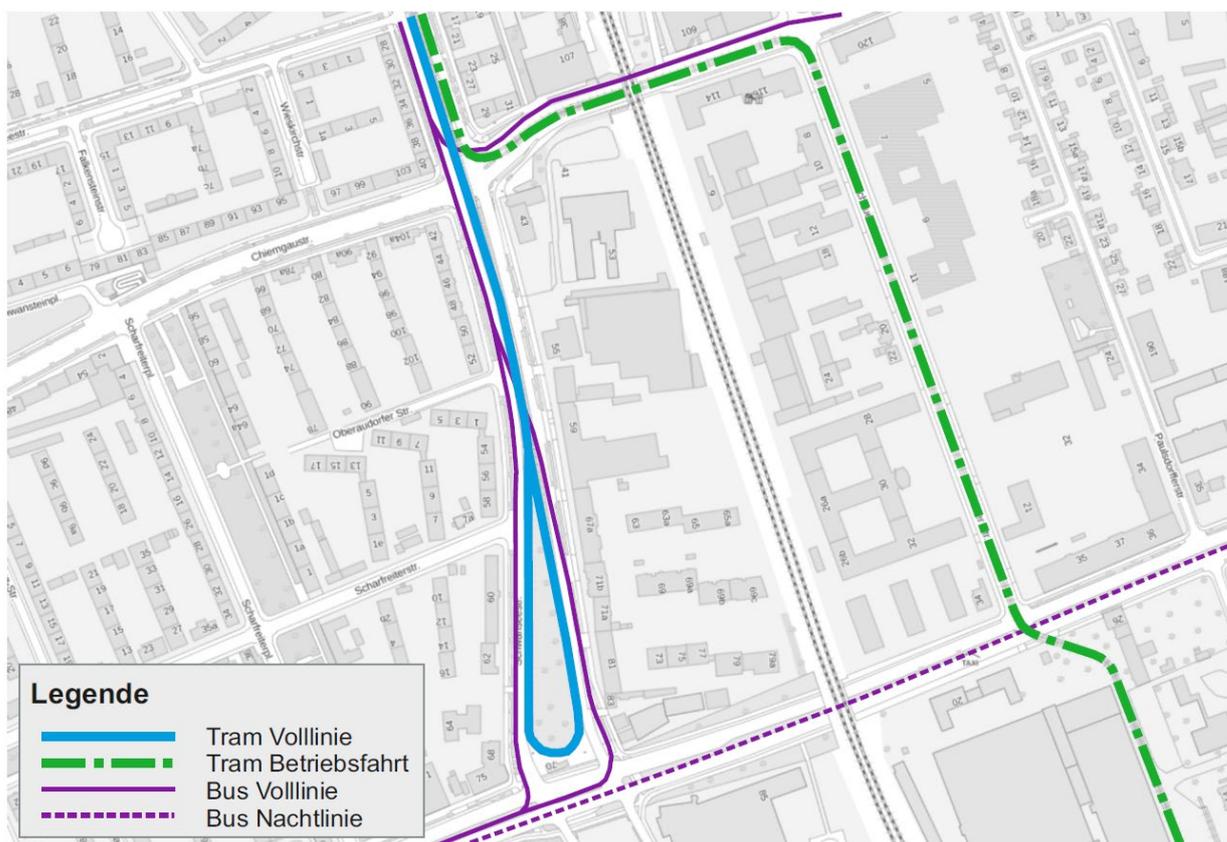


Abbildung 1: Bestehendes Liniennetz (Stand: Dezember 2022; Quelle: SWM)

Neben den ein- und ausrückenden Fahrten des Linienbetriebes sind folgende Betriebsfahrten anzusetzen:

- Tägliches Ein- und Ausrücken von ca. 25 an anderen Standorten stationierten Fahrzeugen vor bzw. nach Instandhaltungsarbeiten, 10 weitere Überführungsfahrten, sowie 10 Fahrschulfahrten und 6 Fahrten für Versuchsfahrten unter anderem für Störungsanalysen, Umbaumaßnahmen und Neuzulassungen.
- Zusätzlich sind bis zu 10 Ein- und Ausrücker für Bremsprobefahrten in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr zu berücksichtigen.
- Daneben sind pro Tag ca. 10 überwiegend einteilige ein und ausrückende Betriebsfahrzeuge (Schienenreinigungsfahrzeuge, Schienenschleiffahrzeuge, Spreng-Wägen für die Bewässerung von Rasengleisen, Mäh-Fahrzeuge, Turmwägen zur Fahrleitungsinstandhaltung, Fahrzeuge zur Fahrdraktkontrolle und Enteisung, sowie Schneeräumfahrzeuge), sowohl in Zweiwege-Technik als auch in reiner Schienenfahrzeug-Bauart mit weniger als 15 Meter Länge, für regelmäßige geplante und stochastisch auftretende Sonderfahrten anzunehmen.

## 5. Projektbeschreibung

Die neue rund 650 m lange Betriebshofzulaufstrecke Ständlerstraße schließt den Betriebshof Ständlerstraße an das Münchner Tramnetz an. Sie beginnt an der bestehenden Wendeschleife Schwanseestraße, führt über die Ständlerstraße Richtung Osten und führt zum Betriebshof Ständlerstraße mit Zufahrt auf Höhe der Aschauer Straße.

Neben den Gleisanlagen wird der Straßenraum inkl. Nebenanlagen in der Ständlerstraße vollständig umgebaut. In der Ständlerstraße entfällt im südlichen Bereich eine Fahrspur, im nördlichen Bereich entfällt auf gesamter Länge eine Parkspur. Die Nebenanlagen werden im Bereich der Ständlerstraße gemäß den Vorgaben aus dem Radentscheid ausgebaut. Der Radweg wird auf eine Breite von 2,5 m zzgl. 0,5 m Schutzstreifen ausgebaut, da es sich beim Radweg in der Ständlerstraße um eine Radvorrangroute handelt.

In der Schwanseestraße beschränkt sich der Eingriff auf den Straßenraum östlich der Wendeanlage. Der westliche Bereich bleibt von den Neubaumaßnahmen unberührt. Im östlichen Bereich wird die bestehende überbreite Fahrspur auf eine Fahrspur reduziert. Außerdem entfällt die Parkbucht im Bereich des zusätzlichen Gleises. Die Nebenanlagen im östlichen Bereich werden gemäß den Vorgaben aus dem Radentscheid ausgebaut.

Das Projekt gliedert sich räumlich in 2 Bereiche, die im Folgenden genauer dargestellt werden.

### 5.1. Gleisanlagen und öffentliche Verkehrsflächen

#### 5.1.1. Wendeschleife und Endhaltestelle Schwanseestraße

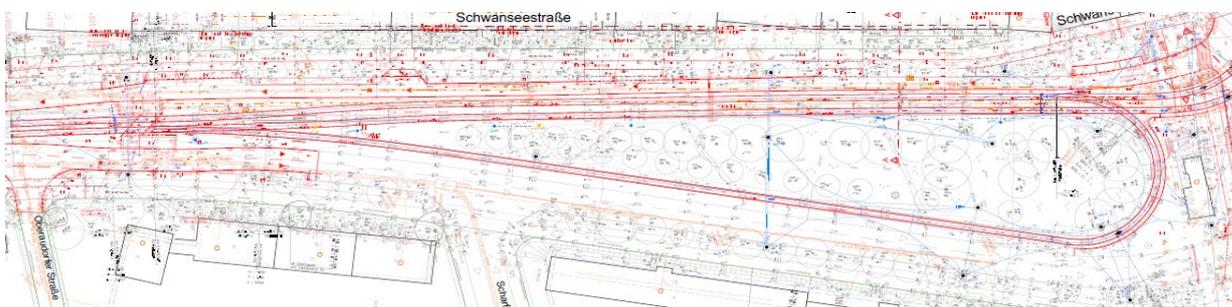


Abbildung 2: Auszug Entwurfsplanung Wendeanlage Schwanseestraße, Quelle: SWM

Die baulichen Änderungen im Bereich der Wendeschleife und Endhaltestelle Schwanseestraße sind in *Abbildung 2* dargestellt.

Der Kreisbogen der bestehenden Wendeschleife Schwanseestraße wird durch einen Bogen mit größerem Radius ersetzt. Dabei wird der westliche Startpunkt des Kreisbogens beibehalten. Das Ende des Kreisbogens ist, bedingt durch den größeren Radius weiter östlich als das bisherige Gleis Richtung Norden. Von diesem Punkt aus wird das Gleis

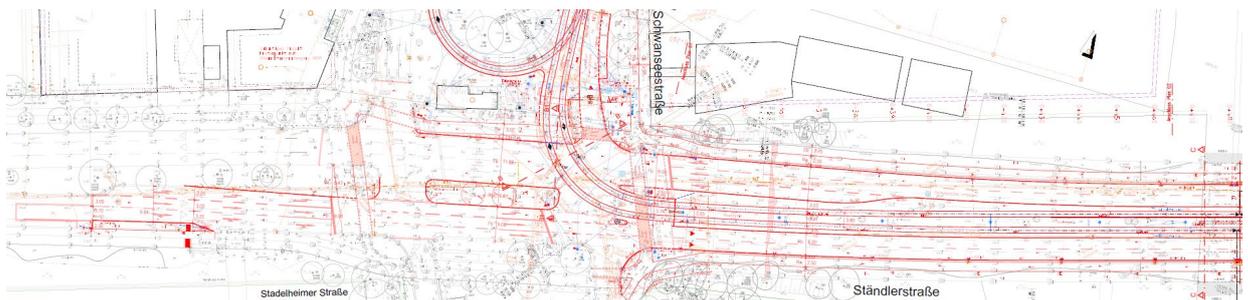
weitgehend geradlinig nach Norden geführt und mit dem Bestandsgleis mit Fahrtrichtung Norden verbunden. Hierdurch wird die Schwanseestraße mit Fahrtrichtung Norden im Abschnitt von der Ständlerstraße bis etwa auf Höhe der Einmündung Scharfreiterstraße von überbreiten 5,5 m auf 3,5 m Fahrspurbreite verengt. In diesem Abschnitt entfällt der Großteil der Parkplätze (rd. 27 Stück) an der Fahrspur Richtung Norden. Rad- und Gehwege werden in diesem Zuge gemäß den Vorgaben des Radentscheids und im Sinne der Fußverkehrsstrategie ausgebaut. Für die Einrückfahrten wird etwa auf Höhe der Einmündung der Scharfreiterstraße eine Weiche eingebaut, die vom westlichen Gleis (Fahrtrichtung Süden) auf ein neues Gleis führt, das etwa in der Lage des Bestandsgleises, innerhalb der Wendeschleife parallel zum neu gebauten Gleis verläuft. Die bestehende Fußgängerquerung auf Höhe der Schwanseestraße 54 wird im Zuge der Baumaßnahmen etwa 30 Meter nördlich neu errichtet, da sie in der jetzigen Ausführung nicht mehr den aktuellen Richtlinien entspricht.

### 5.1.2. Ständlerstraße

Die beiden östlichen Gleise am Schwanseeparkplatz führen in einem Linksbogen auf die Ständlerstraße und verlaufen in Mittellage auf besonderem Bahnkörper Richtung Osten auf der Fläche der jetzigen jeweils linken Fahrspuren und dem Fahrbahnmittelteiler. Wie in *Abbildung 3* zu sehen, verlaufen die Gleise in dieser Lage unter der Eisenbahnüberführung der DB-Strecke München-Ost - Deisenhofen hindurch bis zum Knotenpunkt Ständlerstraße/Aschauer Straße.

Die Ständlerstraße verfügt zukünftig in beide Fahrtrichtungen über zwei Fahrspuren, es entfallen die dritte Fahrspur in Richtung Osten und der Längsparkstreifen an der Fahrbahn Richtung Westen (ca. 38 Parkplätze).

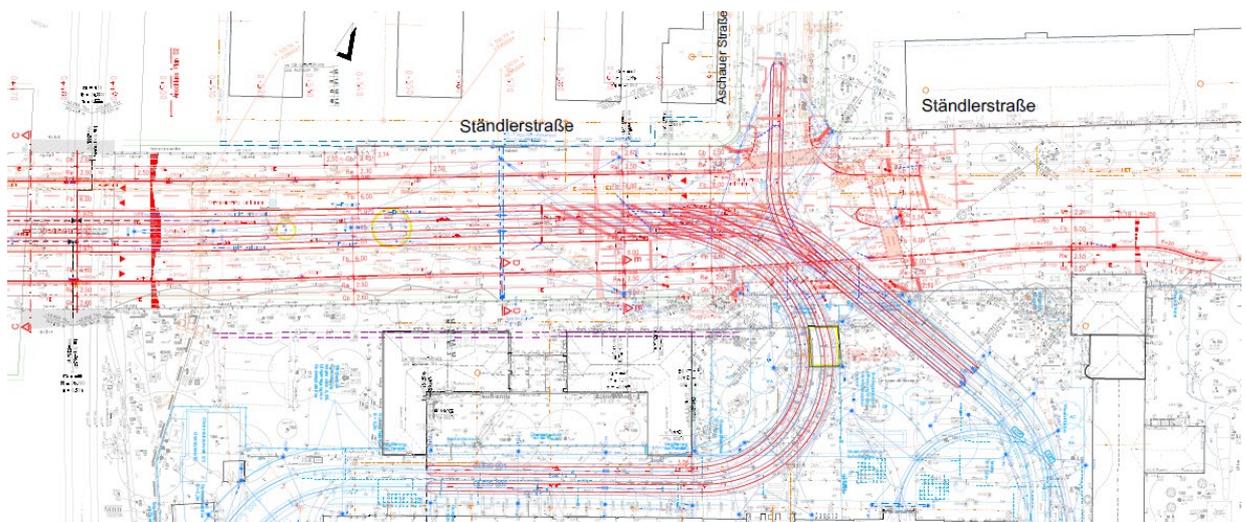
Die westliche Fahrtrichtung erhält einen Radweg mit zumeist 2,5 m Breite und 0,5 m Sicherheitsstreifen, sowie einen Gehweg mit einer Breite von 2,5 m bis über 3,0 m. Die östliche Fahrtrichtung erhält einen Radweg mit durchgehend 2,5 m Breite und 0,5 m Sicherheitsstreifen, sowie einen Gehweg mit einer Breite zwischen 2,5 m und 2,7 m.



*Abbildung 3: Auszug Entwurfsplanung Knotenpunkt Schwanseestraße / Ständlerstraße, Quelle: SWM*

Zudem wird in der Zufahrt an die Kreuzung Ständler-/ Stadelheimer-/ Schwanseestraße von Westen ein Linksabbiegestreifen zurückgebaut zugunsten eines neuen Grünstreifens.

Die verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass sowohl die Ständlerstraße als auch der Knotenpunkt mit der Schwanseestraße, trotz des Wegfalls von Fahrspuren und dem Fahraufkommenden kreuzender Trams (überwiegend außerhalb der Stoßzeiten), leistungsfähig sind.



*Abbildung 4: Auszug Entwurfsplanung Ständlerstraße / Zufahrt Betriebshof, Quelle: SWM*

Die Zufahrt zum Betriebshof von der Ständlerstraße aus erfolgt über zwei Gleispaare, die sich im Bereich der Kreuzung mit der Aschauer Straße auftrennen. Das westliche Gleispaar biegt, wie in *Abbildung 4* dargestellt, nach Süden auf das Gelände des Betriebshofs ab und dient als Hauptzufahrt. Das zweite Gleispaar führt in südöstlicher Richtung als Nebenzufahrt auf das Gelände. Aus Platzgründen ist eine Verzweigung auf dem Betriebshofgelände nicht möglich, sondern muss im öffentlichen Straßenraum der Ständlerstraße erfolgen.

Für den Rad- und Fußgängerverkehr auf der Südseite der Ständlerstraße wird eine Lichtsignalanlage mit einer Räumstrecke über alle vier Gleise errichtet. Die Querung wird barrierefrei ausgestaltet.

Um die Anlieferung von bis zu 55 m langen Straßenbahnfahrzeugen via Tieflader zu ermöglichen, bleibt ein ca. 100 m langer eingleisiger Gleisstutzen in der Aschauer Straße bestehen und wird an die neue Zulaufstrecke mit einer Weiche angeschlossen.

Um den Radverkehr sicher aus der Aschauer Straße in die Ständlerstraße in Fahrtrichtung Ost zu führen, werden zwei Querungsmöglichkeiten angeboten. Eine gemeinsam mit dem MIV signalisierte Querung im Mischverkehr über den Knotenpunkt sowie eine Zwei-Richtungs-Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr, östlich des Knotenpunkts.

## 5.2. Fahrleitung und Fahrstromversorgung

Als Fahrleitungsart ist eine Hochketten-Fahrleitung vorgesehen. Die Fahrleitungsmasten werden im Bereich der Wendeanlage Schwanseestraße im Wesentlichen wie im Bestand in den Grünflächen angeordnet. Soweit möglich, werden die bestehenden

Fahrleitungsmaste für die Überspannung des neuen Gleises verwendet. In der Ständlerstraße werden hauptsächlich Mittelmasten zwischen den beiden Gleisen mit Seitenauslegern vorgesehen. Um die Gesamtanzahl der Maste im Straßenraum so gering zu halten wurde, werden soweit möglich Kombimasten für Fahrleitung, Beleuchtung und/oder Lichtsignalanlagen geplant.

Zur Fahrstromversorgung wird kein neues Tram Gleichrichterwerk (TGW) benötigt, die Einspeisung erfolgt über ein TGW auf dem Trambetriebshof Ständlerstraße.

### **5.3. Straßenbeleuchtung**

Die im Streckenverlauf durch den Straßenumbau betroffene Straßenbeleuchtung wird im Zuge des Tramprojektes entsprechend den aktuell geltenden Richtlinien angepasst bzw. neu errichtet.

### **5.4. Haltestellen**

Da es sich bei der Neubaustrecke um eine Betriebsstrecke ohne Fahrgastverkehr handelt, sind keine Haltestellen vorgesehen. Mittelfristig ist geplant, die Wendeanlage und Endhaltestelle Schwanseestraße, welche im Bestand über zwei Haltepositionen verfügt, auf vsl. drei Haltepositionen in einem Nachfolgeprojekt zu erweitern und barrierefrei auszubauen. Dies wurde planerisch insoweit berücksichtigt, dass die neue Zulaufstrecke während der späteren Erweiterungsmaßnahmen der Wendeanlage betrieblich nicht eingeschränkt wird.

Die am Schwanseeplatz südwestlich situierte Bushaltestelle wird als anlässliche Maßnahme im Zuge des gegenständlichen Projekts barrierefrei ausgebaut. Die Lage der Haltekante bleibt dabei unverändert. Diese Haltekante wird als Kap ausgeführt, um ein kantenreines Anfahren (Minimierung des Spalts zwischen Bus und Bordstein) zu ermöglichen und die sonst häufig zu beobachtende Verparkung des bisherigen Haltestellenbereiches zu verhindern. Der im Seitenbereich gewonnene Raum ermöglicht eine Aufstellfläche am Fahrbahnrand, so dass die Fahrgäste nicht mehr über den Radweg ein- und aussteigen müssen.

Die Haltestelle in Gegenrichtung wird im Rahmen des Ausbauprogramms barrierefreie Bushaltestellen durch das Baureferat ertüchtigt (nicht Teil des Projekts).

Die Bushaltestelle MVG Museum an der Einfahrt zum Betriebshof Ständlerstraße wird zukünftig auf dem Museumsgelände abgewickelt. Außerhalb dieses Projekts wird eine neue Bushaltestelle für die Nachtbuslinie N75 an der Einmündung zur Traunreuter Straße errichtet.

### **5.5. Umwelt- und Naturschutzbelange sowie Freianlagenplanung**

Die räumliche, funktionale und gestalterische Integration der neuen Tramstrecke in den bestehenden Stadt- und Straßenraum ist ein übergeordnetes Projektziel.

Die auf der Wendeanlage Schwanseestraße befindlichen Bäume bleiben vollständig erhalten. Die Wendeanlage wird in Richtung Osten um ein Rasengleis erweitert. Die Grünfläche auf dem Schwanseeplatz wird demnach um diese Fläche erweitert. Der

Baumgraben auf der Ostseite kann durch den Entfall der Parkbucht an der breitesten Stelle um ca. 2m erweitert werden.

Im Bereich der Ständlerstraße wird der bestehende Fahrbahnteiler (Grünstreifen in Mittellage) zwischen ca. 6 und 3 m Breite auf durchgehend ca. 7,80 m für das Tramplanum als Rasengleis erweitert.

Somit ergibt sich im Projektumgriff insgesamt eine Entsiegelung gegenüber dem Bestand von ca. 1.720 m<sup>2</sup>.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft für die gesamte Maßnahme wurden im Rahmen eines vereinfachten landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) dargestellt, bilanziert und im erforderlichen Umfang entsprechend den naturschutzrechtlichen Regelungen ausgeglichen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach aktuellem Kenntnisstand aufgrund der entsiegelten Wirkung nicht erforderlich.

### **5.6. Fuß- und Radverkehr**

Die vorliegende Planung berücksichtigt die Vorgaben aus dem Radentscheid München. Der Radentscheid sieht für den Bereich in der Ständlerstraße eine Radvorrangroute (IR III) vor. Dementsprechend sind dort in beiden Richtungen Radwege mit einer Breite von 2,5 m zzgl. 0,5 m Sicherheitsstreifen vorgesehen.

Die Gehwege werden in der Ständlerstraße in auf beiden Richtungen mit 2,5 m Breite angesetzt. Im östlichen Bereich der Ständlerstraße liegt aufgrund eines Versprungs der angrenzenden Stützmauer eine punktuelle Einengung auf 2,45 m vor.

Im Bereich der Schwanseestraße werden die östlich der Gleisanlagen verlaufenden Nebenanlagen gemäß dem Radentscheid München ausgebaut. Der Radweg wird auf eine Breite von 2,3 m ausgebaut. Der Gehweg weist größtenteils eine Breite von mehr als 2,5 m auf.

### **5.7. Ruhender Verkehr**

Die Integration der Tramtrasse mit Neuordnung des Straßenraums in der Schwansee- sowie Ständlerstraße führt zu einem Entfall von insgesamt ca. 65 PKW-Stellplätzen am Fahrbahnrand, davon ca. 27 Stück in der Schwanseestraße und ca. 38 Stück in der Ständlerstraße.

Bei der Abwägung zur Reduzierung der Flächen für den ruhenden Verkehr spielte insbesondere die sehr gute Anbindung des betroffenen Abschnitts der Schwanseestraße an den ÖPNV eine entscheidende Rolle. Das Gebiet ist durch zwei Haltestellen der Tram unmittelbar erschlossen (Chiemgaustraße und Schwanseestraße) und darüber hinaus mit den Linienbussen 139 und 59. Außerdem existiert eine adäquate Anzahl von Parkmöglichkeiten in Tiefgaragen und Höfen oder auf sonstigem Privatgrund.

Die Landeshauptstadt München plant mittelfristig eine Einführung eines neuen Parklizenzgebiets im Bereich des Scharfreiterplatzes. Dies wird Teil der Beschlussvorlage Parkraummanagement Sektor VI Teil 2 sein. Es wird beabsichtigt, in dessen Umgriff die vom Parkplatzenfall betroffene östliche Seite der Schwanseestraße zwischen der Ständlerstraße und Chiemgaustraße zu berücksichtigen.

Durch Einführung von Parkraummanagement werden folgende Effekte erreicht:

- Optimierte Nutzung des verfügbaren Stellplatzangebotes,
- Verbesserung der Parksituation für die Bewohner\*innen,
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Gebietes für Besucher\*innen,
- Erhalt der Wirtschaftskraft des Gebietes,
- Reduzierung der Pendlerverkehre,
- Reduzierung der Dauerparkvorgänge,
- Verringerung des Parksuchverkehrs.“

Das Mobilitätsreferat kommt zum Ergebnis, dass der Entfall der PKW-Stellplätze aufgrund des hohen verkehrlichen Nutzens der neuen Tramtrasse hinnehmbar ist. Eine Überlastung des angrenzenden Wohngebiets ist nicht zu erwarten.

Die überdachten Fahrradabstellanlage am östlichen Schwanseeplatz, neben dem Kiosk, muss leicht versetzt werden, um genügend Aufstellfläche für eine Fußgängerfurt über die neuen Gleise zu schaffen.

## **5.8. Leistungsfähigkeit der Straßenkreuzungen**

Zur Erbringung eines Nachweises über ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeiten im Verkehrsgebiet der neuen Zulaufstrecke wurde eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU) durchgeführt.

Dabei wurde in gemeinsamer Abstimmung zwischen MOR und SWM folgendes Verkehrsgebiet untersucht:

Knotenpunkte mit den Lichtsignalanlagen (LSA)

- LSA 207 (Balan-/ Chiemgaustr.)
- LSA 227 (Chiemgau-/ Schwanseeestr.)
- LSA 566 (Schwanseeplatz)
- LSA 809 (Aschauer-/ Ständlerstr.)
- LSA 1274 (Aschauer-/ Chiemgaustr.)

Es wurden die Prognoseplanfalljahre 2025, 2027 und 2035 untersucht, welche sich an den designierten Inbetriebnahme-Etappen des neuen Straßenbahnbetriebshofs Ständlerstraße hinsichtlich der Abstellkapazitäten orientieren.

Ermittelt wurde für jeden Knotenpunkt in allen drei Planfällen eine Qualitätsstufe nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“, Ausgabe 2015 (HBS 2015), im Einzelnen jeweils für die morgendliche und abendliche Verkehrsspitzenstunde und die daran angrenzenden, maßgebenden geplanten Ein- und Ausrückbewegungen der Straßenbahnen.

Ebenso Einfluss in die Untersuchung fanden eine Betrachtung der nicht-schienengebundenen Verkehre von und zum Betriebshof Ständlerstraße sowie eine Abschätzung des Einflusses von Veranstaltungsverkehren von und zum MVG-Museum, das sich auf dem Betriebshofgelände befindet.

Das Untersuchungsergebnis hat dabei grundlegend den Erhalt der Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte in allen Planfällen festgestellt. Voraussetzung dazu sind teils bauliche und auch verkehrstechnische Anpassungen an den einzelnen LSA. Als einzige Ausnahme erreicht der bereits im Bestand hochbelastete Knotenpunkt LSA 227 (Chiemgau-/Schwanseestraße) in den Prognoseplanfalljahren 2025 und 2027 nicht die erforderliche Mindestqualitätsstufe D, sondern nur die Qualitätsstufe F. Die Mindestqualitätsstufe wird verfehlt, da in der Abendspitze eine ungünstige Korrelation zwischen der sehr hohen MIV-Belastung aus Richtung Westen (mittlerer Ring) und der ÖV-Priorisierung aus der Nebenrichtung (Schwanseestraße) vorliegt. Für das Prognoseplanfalljahr 2035 wird aufgrund der geplanten Maßnahmen zur Verkehrswende von einer Verkehrsabnahme des MIV ausgegangen. Damit wird auch dieser Knoten mittelfristig merklich entlastet.

### **5.9. Schall- und Erschütterungsschutz**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Tramstrecke werden die Schall- und Erschütterungsimmissionen gutachterlich bewertet. Schallschutzansprüche werden voraussichtlich insbesondere im Bereich der östlichen Schwanseestraße aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entstehen. Die zur Einhaltung der Grenzwerte der einschlägigen Immissionsschutzverordnung erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ermittelt und festgelegt.

### **5.10. Fremdgrundinanspruchnahme**

Es ist keine Fremdgrundinanspruchnahme erforderlich, um das Projekt umzusetzen.

### **5.11. Entwidmung bestehende Zulaufstrecke Aschauer- / Chiemgaustraße**

Die bestehende Zulaufstrecke über die Chiemgau Straße und Aschauer Straße wird nach Inbetriebnahme der neuen Zulaufstrecke zunächst stillgelegt (bis auf einen Gleisstutzen für Auf- und Abladevorgänge von Trambahnen, die per Tieflader zum Betriebshof transportiert werden) und die Fahrleitungsanlage weitgehend demontiert. Der Zeitrahmen für einen späteren Gleisrückbau wird mit dem Mobilitäts- und dem Baureferat abgestimmt. Der Rückbau in der Chiemgaustraße erfolgt in Abhängigkeit mit den geplanten Sanierungsmaßnahmen des Straßenraums, welche derzeit durch die zuständigen Referate geplant werden.

Die bestehende Zulaufstrecke in der Chiemgau- und Aschauer Straße wird im Rahmen der Planfeststellung für die neue Zulaufstrecke dauerhaft entwidmet.

## **6. Weiteres Vorgehen / Zeitplan**

Die Antragstellung für das Planfeststellungsverfahren für die Tram-Neubaustrecke erfolgt durch die SWM im Anschluss an die Beschlussfassung im Stadtrat, voraussichtlich noch im 4. Quartal 2023.

Die Ausführungsplanung soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens begonnen werden. Dies ist erforderlich, um unter Berücksichtigung von Unwägbarkeiten in den Genehmigungsverfahren zur Planfeststellung eine rechtzeitige Inbetriebnahme der Betriebsstrecke sicherzustellen.

Die Realisierung der Bauhauptleistungen ist derzeit frühestens im Jahr 2025 geplant. Die Bauzeit bis zur Fertigstellung der Tramstrecke beträgt vs. 7 Monate zzgl. vorlaufender Baufeldfreimachungsarbeiten. Eine Inbetriebnahme ist frühestens Ende 2025 möglich. Erst mit der Inbetriebnahme der neuen Zulaufstrecke und der neuen Abstellanlagen im Betriebshof Ständlerstraße wird regelmäßiger Ein- und Ausrückverkehr stattfinden, davor finden keine Änderungen im Tramverkehr gegenüber dem Status Quo statt.

Die Durchführung der für das anlässlichliche Straßenbau-Projekt notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren wird vom Baureferat an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen einer Planungs-, Baudurchführungs- und Kostenteilungsvereinbarung übergeben. Die konkrete Ermittlung der Kostenanteile, welche auf die Stadtwerke München GmbH und die Landeshauptstadt München entfallen, erfolgt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und wird Anlage der noch abzuschließenden Kostenteilungsvereinbarung zwischen Stadtwerke München GmbH und Baureferat.

Sofern sich im Planfeststellungsverfahren keine wesentlichen Änderungen ergeben, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Baudurchführung unmittelbar nach dem Planfeststellungsbeschluss beauftragt. Über die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens wird im Sachstandsbericht des ÖPNV-Bauprogramms berichtet.

Die Finanzierung der Maßnahme ist durch das im Mehrjahresinvestitionsprogramm bereits verankerte ÖPNV-Bauprogramm (SV-Nr. 20-26/ V 07916 vom 14.12.2022, Finanzposition: 8300.985.7760) abgedeckt.

## **7. Abstimmung der Maßnahme bzw. der Beschlussvorlage**

Die beschriebene genehmigungsreife Planung wurde von den SWM in Zusammenarbeit mit den zuständigen Referaten der Landeshauptstadt München erstellt.

Die Planung wurde mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen am 08.05.2023 abgestimmt.

Am 14.03.2023 wurde die Planung dem Bezirksausschuss 17 Obergiesing-Fasangarten vorgestellt. Die Resonanz zur Projektvorstellung aus der Bezirksausschussversammlung war positiv.

Am 05.05.2023 fand eine Infoveranstaltung für die Öffentlichkeit zum Projektstand im Zusammenhang mit dem Projekt Betriebshof Ständlerstraße statt. Vertreter der SWM und

des MOR haben die vorliegende Planung vorgestellt sowie Fragen der Teilnehmer beantwortet. Die Resonanz zur Infoveranstaltung war positiv.

Die Beschlussvorlage wurde vom Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie von der Stadtkämmerei mitgezeichnet.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 16 und 17 wurden gemäß § 9 Abs.2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben der Vorlage zugestimmt.

Der BA 17 hat im Rahmen seiner Stellungnahme die Frage gestellt, wo nächtliche Bremsprüfungen stattfinden.

Hierzu kann in Abstimmung mit SWM/MVG wie folgt Auskunft gegeben werden:  
Auf der neuen Zulaufstrecke finden keine Bremsprüfungen statt.

Bremsprüfungen finden auf dem Trambetriebshof Ständlerstraße auf dem sog. Abnahmegleis statt, bereits jetzt im Bestand.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 16 und 17 haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Mit den Vertretern des Radentscheids erfolgte eine Abstimmung am 03.08.2023.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung unverzüglich die Genehmigungsunterlagen fertig zu stellen und den Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.
2. Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Baudurchführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und der Vorbereitung der Vergabe begonnen werden.
3. Das Baureferat wird gebeten, die weitere Planung des Projekts Betriebshofzulaufstrecke Ständlerstraße im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger unter Federführung der Stadtwerke München GmbH zu begleiten.
4. Die Finanzierung der Maßnahme ist durch das im Mehrjahresinvestitionsprogramm bereits verankerte ÖPNV-Bauprogramm (SV-Nr. 20-26/ V 07916 vom 14.12.2022, Finanzposition: 8300.985.7760) abgedeckt.
5. 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  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

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

**V. WV Mobilitätsreferat – MOR-GL Beschlusswesen**

zu IV.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 16 und 17
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
10. An die Stadtkämmerei
11. An den Behindertenbeirat
12. An die Stadtwerke München GmbH
13. An die Münchner Verkehrsgesellschaft GmbH
14. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
15. An das Mobilitätsreferat GL – Beschlusswesen
16. An das Mobilitätsreferat GL - BVK
17. An das Mobilitätsreferat - GB1
18. An das Mobilitätsreferat – GB2  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
19. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2 - 13

**Am**

**Mobilitätsreferat MOR-GL Beschlusswesen**