

**Tram-Neubaustrecke „Tram Münchner Norden“
und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss für Planfeststellungsabschnitt 2 (PFA 2) Neufreimann bis Am Hart**

Bäume erhalten und Kosten sparen beim Trambahnbau in München

Antrag Nr. 20-26 / A 05491 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste vom 14.03.2025

**Nutzerbedarfsprognose für den Straßenbahnneubau zwischen ehemaliger
Bayernkaserne und U-Bahnhof Kieferngarten vorlegen**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00005 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 16.06.2021

Planungen für Tram 23 bis zum Kieferngarten überprüfen und ändern

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00735 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022

Keine Wendeschleife und kein Abriss des Parkhauses am Kieferngarten

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00736 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022

Erhalt der nördlichen Verkehrsflächen an der Heidemannstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00737 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022

Busbucht für die geplante Bushaltestelle Kieferngartenstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00738 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022

Breite Einmündung der Kieferngarten- in die Heidemannstraße beibehalten

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00740 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022

**Zeitnahe Beantwortung der BV-Empfehlungen von 2021 und 2022 zur Planfeststellung
Tram 23**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01423 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 04.07.2023

Baumfällungen bei der geplanten Tram zum Kieferngarten verhindern

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02102 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 01.07.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15807**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 23.07.2025 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Die „Tram Münchner Norden“ ist wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München (LHM) und des Verkehrskonzepts Münchner Norden. Die Neubaustrecke bildet einen wichtigen Baustein für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in München. Der Neubau der Tram Münchner Norden ist ein wichtiger Bestandteil des 1. ÖPNV-Bauprogramms 2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932).
Inhalt	Mit dem vorliegenden Trassierungsbeschluss wird die Planung des Planfeststellungsabschnittes 2 Neufreimann/Werner-Egk-Bogen bis U-Bahnhof Am Hart vorgestellt und die Stadtwerke München GmbH gebeten, den Antrag auf Planfeststellung für die Tram-Neubaustrecke Tram Münchner Norden für den Planfeststellungsabschnitt 2 Neufreimann bis Am Hart bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt aus den Ansätzen des ÖPNV-Bauprogramms (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V04932).
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Durch die Tramneubaustrecke Tram Münchner Norden werden insgesamt mehr als 10 Mio. Pkw-km/Jahr im MIV eingespart und somit um ein Vielfaches mehr als die für den Klimaschutzcheck maßgebliche Schwelle von 3 Mio. Personen-km/Jahr im MIV.

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung unverzüglich den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 2 einzureichen. 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. Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen und sonstige bauvorbereitenden Maßnahmen soll darüber hinaus unmittelbar nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens als Vorabmaßnahme mit der Bauausführung begonnen werden. 2. Das Baureferat wird gebeten, die weitere Planung des Projekts Tram München Norden im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger unter Federführung der Stadtwerke München GmbH zu begleiten. 3. Die Stadtwerke München GmbH und das Baureferat werden um Prüfung gebeten, inwieweit von den städtischen Vorgaben der Baumgruben bei Neupflanzungen abgewichen werden kann, um die Menge der zu pflanzenden Bäume signifikant zu steigern und trotz beengter Platzverhältnisse zu ermöglichen. 4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zusammen mit den städtischen Referaten und den Stadtwerke München GmbH, außerhalb des Planfeststellungsumgriffs im nördlichen Bereich der Heidemannstraße die Möglichkeit zur Ergänzung eines Grünstreifens zwischen Fahrbahn und Radweg zu prüfen. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten bei Vorliegen einer genehmigungsreifen Planung die Planungsänderungen einzuarbeiten. 5. Das Kommunalreferat wird gebeten, die notwendigen Grunderwerbe bzw. Grunddienstbarkeiten auf Grundlage entsprechender Erwerbsaufträge mit Grunderwerbsplänen mit den Eigentümer*innen zu verhandeln und nach Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für den Planfeststellungsabschnitt 2 abzuschließen. 6. Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt aus den Ansätzen des ÖPNV-Bauprogramms (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04932). 7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 0549 der Fraktion Die Grünen/Rosa Liste vom 14.03.2025 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt. 8. Die Empfehlung 20-26 / E 00005 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 16.06.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
-------------------------------	---

	<p>9. Die Empfehlung 20-26 / E 00735 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.</p> <p>10. Die Empfehlung 20-26 / E 00736 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.</p> <p>11. Die Empfehlung 20-26 / E 00737 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.</p> <p>12. Die Empfehlung 20-26 / E 00738 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.</p> <p>13. Die Empfehlung 20-26 / E 00740 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.</p> <p>14. Die Empfehlung 20-26 / E 01423 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 04.07.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.</p> <p>15. Die Empfehlung 20-26 / E 02102 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 01.07.2024 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.</p> <p>16. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Tram Münchner Norden, Neufreimann
Ortsangabe	11. Stadtbezirk Milbertshofen, 12. Stadtbezirk Schwabing-Freimann Heidemannstraße, Rathenaustraße, Knorrstraße, Am Hart

**Tram-Neubaustrecke „Tram Münchner Norden“
und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss für Planfeststellungsabschnitt 2 (PFA 2) Neufreimann bis Am Hart**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15807

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 23.07.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung

10 Anlagen

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten.....	6
1. Anlass	6
2. Ausgangs- und Beschlusslage	7
3. Streckenübersicht.....	8
4. Linienkonzept und Fahrgastprognose	9
5. Projektbeschreibung des Planfeststellungsabschnittes 2.....	10
5.1. Gleisanlagen und öffentliche Verkehrsflächen	12
5.1.1. Heidemannstraße zwischen Werner-Egk-Bogen / Winfried-Zehetmeier- Straßen und Grusonstraße	12
5.1.2. Heidemannstraße von Grusonstraße bis Ingolstädter Straße	14
5.1.3. Ingolstädter Straße bis Knorrstraße.....	19
5.1.4. Knorrstraße und Wendeschleife Am Hart	23
5.2. Fuß- und Radverkehr.....	26
5.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	28
5.3.1. Ruhender Verkehr	30
5.3.2. Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte.....	30
5.4. Gestaltungskonzept und Freianlagenplanung	33
5.5. Haltestellen und deren Ausrüstung	34
5.6. Fahrleitung und Fahrstromversorgung	35
5.7. Straßenbeleuchtung	35
5.8. Brandschutz	36
5.9. Spartenmaßnahmen	36
5.10. Schall- und Erschütterungsschutz	36
5.11. Lufthygiene	37
6. Fremdgrundinanspruchnahme	37
7. Finanzierung und Förderung	38
8. Weiteres Vorgehen / Zeitplan	39

9. Antrag und Empfehlungen	40
10. Klimaschutzprüfung	47
11. Abstimmung der Maßnahme bzw. der Beschlussvorlage	47
II. Antrag des Referenten.....	49
III. Beschluss	51

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Die „Tram Münchner Norden“ ist wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München (LHM) und des Verkehrskonzepts Münchner Norden. Die Neubaustrecke bildet einen wichtigen Baustein für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in München. Die Tram-Neubaustrecke stellt die maßgebliche verkehrliche Erschließung des neuen Stadtquartiers Neufreimann mit zukünftig rund 15.000 Einwohnern dar. Sie schafft mit der Verlängerung der Bestandstrecke der Linie 23 die direkte Verbindung von Neufreimann zum Schwabinger Zentrum an der Münchner Freiheit (U6 Richtung Marienplatz). Durch die zusätzliche Verknüpfung der Tram an die U-Bahnhöfe Am Hart, von wo die U2 direkt zum Hauptbahnhof fährt und Kieferngarten (U6) mit der Verbindung Richtung Fröttmaning und Garching, sowie den Busbahnhöfen an diesen ÖPNV-Knoten erzielt die Tram eine relevante Netzwirkung und generiert damit ein hohes Fahrgastpotenzial. Sie schafft neue leistungsfähige ÖPNV-Verbindungen im Münchner Norden zwischen der Parkstadt Schwabing/ Domagkpark und Fröttmaning/ Garching im Nordosten bzw. Feldmoching im Nordwesten und berücksichtigt die Möglichkeit einer späteren Weiterführung der Trasse im Zuge der Neubaustrecke Tram Y-Nord über die Schleißheimer Straße zur Erschließung des möglichen Stadtentwicklungsgebiets Nord (Feldmoching/ Lerchenauer Feld). Sie übernimmt auch Aufgaben der Stadtteilerschließung über den engeren Bereich von Neufreimann hinaus, und wird an den ÖPNV-Knoten Am Hart, Kieferngarten und Münchner Freiheit mit zahlreichen Buslinien verknüpft.

Zwischen der Landeshauptstadt München und der Stadtwerke München GmbH (SWM) wurde das 1. ÖPNV-Bauprogramm 2021 entwickelt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932). Der Neubau der Tram Münchner Norden ist ein wichtiger Bestandteil dieses 1. ÖPNV-Bauprogramms.

Am 15.12.2021 wurde die Tram-Neubaustrecke „Tram Münchner Norden“ – Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten (Planfeststellungsabschnitt 1) mit Verbesserung des anliegenden Straßenraums (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084) im Zuge des Trassierungsbeschlusses durch den Stadtrat bestätigt. Daraufhin wurde am 21.12.2021 der Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern gestellt. Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit 31.10.2024 vor.

Mit dem vorliegenden Trassierungsbeschluss wird die Planung des Planfeststellungsabschnittes 2 Neufreimann/Werner-Egk-Bogen bis U-Bahnhof Am Hart vorgestellt und die Stadtwerke München GmbH gebeten, den Antrag auf Planfeststellung für die Tram-Neubaustrecke Tram Münchner Norden für den Planfeststellungsabschnitt 2 Neufreimann bis Am Hart bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.

2. Ausgangs- und Beschlusslage

Die Verlängerung der Tram 23 zum U-Bahnhof Kieferngarten sowie der Tram 24 zwischen den U-Bahnhöfen Am Hart und Kieferngarten wurde mit Stadtratsbeschluss der Vollversammlung vom 16.03.2011 „Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05592) in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen und die SWM mit der Planung beauftragt.

Dieser Planungsauftrag wurde mit dem Stadtratsbeschluss vom 22.10.2014 zum „Verkehrskonzept Münchner Norden“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) zusammen mit einem neuen Prüfauftrag für eine eventuelle kreuzungsfreie Querung des Frankfurter Rings und der Heidemannstraße erneut erteilt. Zudem wurde beschlossen, eine mögliche Weiterführung der Tramtrasse von Am Hart in Richtung Westen durch das Gelände von BMW (FIZ) für zukünftige Netzerweiterungen offenzuhalten.

In der Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1989 „ehemalige Bayernkaserne und Bereich östlich der Bayernkaserne“ ist die Verlängerung der Tram 23 als verkehrliche Erschließung für das Gebiet beinhaltet. Der Bebauungsplan wurde am 19.12.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13449) gesatz. Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans sind bereits Flächen für die zukünftige Tramstrecke im Geltungsbereich des Bebauungsplans und insbesondere für Teile der Heidemannstraße berücksichtigt.

Mit Stadtratsbeschluss der Vollversammlung vom 03.03.2021 „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) wurde die Tram-Neubaustrecke der Tram Y-Nord (Hochschule München – Nordbad, Petuelring – Lerchenauer Feld/Am Hart) in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen. Zudem sollen die Planungen durch die Stadtwerke München GmbH für den Abschnitt Bayernkaserne bis Am Hart der Tram Münchner Norden bis zur Genehmigungsreife durchgeführt werden und dem Stadtrat auf Grundlage der Entwurfsplanung der Trassierungsbeschluss als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt werden.

Mit dem Trassierungsbeschluss der Vollversammlung am 15.12.2021 zur Tram-Neubaustrecke „Tram Münchner Norden“ – Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten (Planfeststellungsabschnitt 1) mit Verbesserung des anliegenden Straßenraums (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03084) wurde das Baureferat gebeten, für den Planfeststellungsabschnitt 2 entsprechende Erwerbsaufträge mit Grunderwerbsplänen vorzubereiten. Zudem wurde das Kommunalreferat gebeten, in die Verhandlungen mit den Privateigentümern zu treten.

Mit dem antragsgegenständlichen Trassierungsbeschluss des Planfeststellungsabschnitts 2 wird den Entscheidungen und Aufträgen der zuvor genannten Stadtratsbeschlüsse entsprochen.

3. Streckenübersicht

Die Tram-Neubaustrecke Tram Münchner Norden gliedert sich gemäß der Festlegung in zwei eigenständige Planfeststellungsabschnitte.

- PFA 1: Schwabing Nord bis Kieferngarten
- PFA 2: Neufreimann bis Am Hart

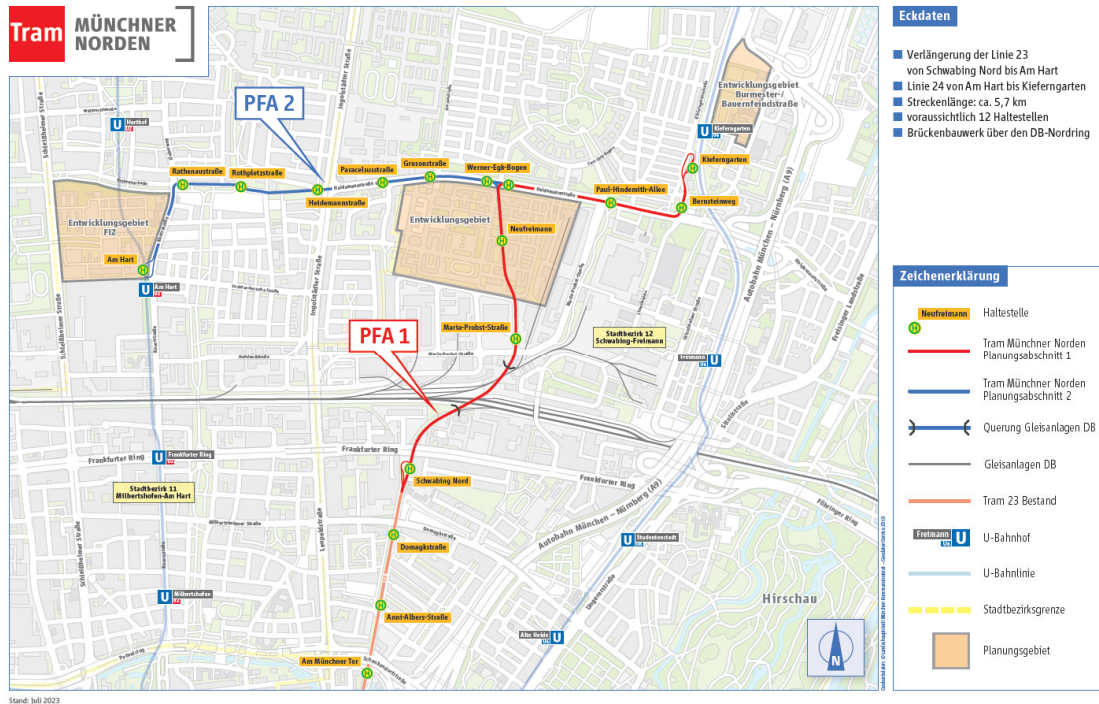


Abbildung 1: Streckenverlauf Tram Münchner Norden (Quelle: SWM/MVG, Hoch 3)

Der vorliegende Trassierungsbeschluss bezieht sich auf den Abschnitt Neufreimann bis Am Hart (PFA 2). Für diesen Streckenabschnitt liegen die relevanten Planungsergebnisse insoweit vor, dass eine Zustimmung des Stadtrats zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens möglich ist.

Die Länge der Tram-Neubaustrecke im Planfeststellungsabschnitt 2 von Neufreimann/Werner-Egk-Bogen bis Am Hart beträgt etwa 2,4 km. Auf dieser Strecke werden sieben neue Haltestellen hergestellt, wobei die nachfolgend genannten Haltestellenbezeichnungen als Arbeitstitel zu verstehen sind, die ggf. im Laufe der Planung noch geändert werden können:

- Werner-Egk-Bogen
- Grusonstraße
- Paracelsusstraße
- Heidemannstraße
- Rothpletzstraße
- Rathenaustraße
- Am Hart

Die Trasse des PFA 2 wird über ein Gleisdreieck an der Kreuzung Heidemannstraße/Werner-Egk-Bogen/Winfried-Zehetmeier-Straße an die Trasse des Planfeststellungsabschnitts 1 angeschlossen. Die Strecke führt von dort in Richtung Westen auf der Heidemannstraße mit Querung der Ingolstädter Straße weiter durch die Grünanlage Rathenaupark zur Rothpletzstraße und über die Rathenaustraße und Knorrstraße bis zur vorhandenen U-Bahnstation mit Busbahnhof Am Hart.

Die Realisierung des Planfeststellungsabschnitts 2 ist Voraussetzung für weitere Ergänzungen im Tram-Netz von Am Hart nach Westen über die Schleißheimer Straße („Tram Y-Nord“). Bei der Planung der Wendeanlage Am Hart wird die mögliche Erweiterung des Tram-Netzes berücksichtigt und offengehalten. Auch bei einer eventuell möglichen Weiterführung nach Westen bliebe die Wendeschleife Am Hart aus betrieblichen Gründen erforderlich.

Die bestehenden Buslinien werden an die neue Traminie angepasst, um Parallelverkehr so weit wie möglich zu vermeiden, bei gleichzeitigem Erhalt der kleinräumigen Erschließung der Wohn- und Arbeitsgebiete. Nachteile für Fahrgäste sollen nicht entstehen bzw. minimiert und wichtige Direktverbindungen sollen auch bei einem künftigen Trambetrieb aufrechterhalten werden.

4. Linienkonzept und Fahrgastprognose

Der Münchner Norden im Bereich der Stadtbezirke Schwabing-Freimann (Stadtbezirk 12) und Milbertshofen-Am Hart (Stadtbezirk 11) ist heute über die U-Bahnlinien U2 und U6 sowie der Tram 23 (Münchner Freiheit bis Schwabing Nord) an das Tram- und U-Bahnnetz angebunden. Das Gebiet zwischen der U2 und U6, in der auch das neue Stadtquartier Neufreimann auf dem Gelände der ehemaligen Bayernkaserne entsteht, wird derzeit durch Buslinien erschlossen. Leistungsfähige tangentielle Schienenverbindungen fehlen.



Abbildung 2: Bestehendes Liniennetz (Stand: Dezember 2024; Quelle: SWM/MVG)

Die vorgesehene Linienführung basiert auf verschiedenen Nachfrageuntersuchungen. Diese zeigten, dass – bei gleichwertiger Bedienung – die prognostizierte Nachfrage auf dem

westlichen Streckenast von Neufreimann zum U-Bahnhof Am Hart (U2 Richtung Hauptbahnhof) höher ist als die auf dem östlichen Streckenast von Neufreimann zum U-Bahnhof Kieferngarten (U6 Richtung Münchner Freiheit). Daher ist vorgesehen, dass die Linie 23 von der Münchner Freiheit über Schwabing Nord zum U-Bahnhof Am Hart verlängert wird und die Linie 24 zwischen dem U-Bahnhof Am Hart und U-Bahnhof Kieferngarten pendelt. Bis zur Fertigstellung des Planfeststellungsabschnitt 2 wird die Tram 23 zum Kieferngarten geführt.

Nach derzeitigem Planungsstand erfolgt die Bedienung der Tram-Neubaustrecke für die Linien 23 und 24 tagsüber jeweils im 10min-Takt (Spät- und Abendverkehr analog den Bedienstungsstandards im übrigen Münchner Tramnetz). Durch die Linienführung der Tram 23 von Schwabing Nord zum U-Bahnhof Am Hart und der tangentialen Tram 24 von Am Hart zum Kieferngarten ergibt sich im westlichen Streckenabschnitt zwischen Neufreimann und Am Hart ein 5min-Takt (2 Linien jeweils 10min-Takt). Dies entspricht der prognostizierten Nachfrage und führt zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Fahrzeuge.

In Abhängigkeit des tatsächlich umgesetzten Betriebskonzeptes können folgende Fahrgastzahlen auf den drei Linienästen erwartet werden:

- Im Südast der Neubaustrecke werden im Bereich Neufreimann täglich ca. 12.000 Fahrgäste die neue Tramverbindung nutzen.
- Auf dem Ostast zwischen Neufreimann und U-Bahnhof Kieferngarten werden ca. 6.000 Fahrgäste täglich erwartet.
- Im Westabschnitt zwischen Neufreimann und U-Bahnhof Am Hart werden ca. 12.000 Fahrgäste täglich verkehren. Somit ist die gleichzeitige Bedienung durch zwei Tramlinien angemessen und auf beiden Ästen ist eine ähnliche Auslastung zu erwarten.

Diese Prognosedaten werden oftmals bei vielen Projekten übertroffen. Daher kann im Rahmen einer weiteren Ausbaustufe eine direkte Linienführung von Neufreimann nach Kieferngarten eingeführt werden, wenn dies die tatsächliche Nachfrageentwicklung erfordert.

Die den SWM vorliegende Abschätzung des Verkehrswertes weist basierend auf der bisher vorliegenden Kostenermittlung ein positives Ergebnis mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 2 auf. Tram-Neubaustrecken sind grundsätzlich zuwendungsfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht jedoch nicht.

5. Projektbeschreibung des Planfeststellungsabschnittes 2

Nachfolgend wird der Planfeststellungsabschnitt 2 der Tram-Neubaustrecke von Neufreimann bis Am Hart beschrieben. Der Planfeststellungsabschnitt 1 wurde bereits im Trassierungsbeschluss (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084) behandelt.

Die Trasse des PFA 2 wird über ein Gleisdreieck an der Kreuzung Werner-Egk-Bogen und Winfried-Zehetmeier-Straße (Magistrale Neufreimann) mit der Heidemannstraße an die Trasse des PFA 1 angeschlossen und in Richtung Westen auf der Heidemannstraße geführt. Über die Kreuzung an der Ingolstädter Straße führt der weitere Streckenverlauf durch den Grünzug südlich der Eulerstraße zur Rothpletzstraße und Rathenaustraße. An der Kreuzung Lieberweg und Knorrstraße mit der Rathenaustraße biegt die Tramtrasse

nach Süden in die Knorrstraße ab und endet am U-Bahnhof Am Hart. Hier soll eine gegen den Uhrzeigersinn zu befahrende Wendeschleife mit integriertem Busbahnhof entstehen.

Die Tramtrasse ist weitestgehend als eigener Bahnkörper geplant. Für einen pünktlichen, schnellen, zuverlässigen und letztlich auch attraktiven Trambetrieb ist es erforderlich, dass der Gleiskörper getrennt vom übrigen motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt wird. Durch den eigenen Bahnkörper wird die Qualität des Trambetriebs gesichert und wird durch mögliches Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer oder störende Umstände (z.B. wegen Nichtbeachtung der Straßenverkehrsordnung, Parken in zweiter Reihe, Lieferverkehre, Unfälle, unerlaubte Überholmanöver sowie Baustellen- und Umleitungsverkehre) weniger beeinträchtigt. Wo möglich, wird der Oberbau der Tramtrasse als Rasengleis ausgeführt.

Lediglich in der Knorrstraße und in einem kurzen Abschnitt der Heidemannstraße wird der Bahnkörper straßenbündig im Mischverkehr mit dem Individualverkehr geführt. Die straßenbündige Tramführung resultiert aus der Berücksichtigung der stadträumlichen Gegebenheiten.

Für die Neubaustrecke der Tram Münchner Norden werden die bereits auf der Bestandsstrecke der 2009 eröffneten Tram 23 (Scheidplatz - Münchner Freiheit – Schwabing Nord) vorhandenen Gleisparameter fortgeführt. Diese sind zusätzlich so gewählt, dass auch der Einsatz von bis zu 6-teiligen Tramfahrzeugen (Haltestellenlänge 56 m) gemäß Nahverkehrsplan der LHM ohne weitere Änderungen in der Gleislage möglich ist. Die Bahnsteiglängen werden bereits auf 56 m anstatt bisher 48 m Haltestellenlänge geplant und nach den aktuellen Vorgaben barrierefrei ausgebaut. Damit bietet die aufwärtskompatible Planung die Gelegenheit einer bestmöglichen Berücksichtigung von Flächenansprüchen auch von anderen Verkehrsteilnehmenden.

Neben der Errichtung der Tram-Neubaustrecke werden auch Verbesserungen im anliegenden Straßenraum vorgenommen. Eine Aufwertung der Anlagen für Zufußgehende und Radfahrende einschließlich der bestmöglichen Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid sind ebenfalls Bestandteile des Projekts.

Zur Integration der Tramtrasse und für die Verbesserungen der Fuß- und Radverkehrsführung ist insbesondere in der westlichen Heidemannstraße eine Verbreiterung des vorhandenen Straßenraums mit entsprechendem Grunderwerb erforderlich (siehe Kapitel 6).

Die vorliegende Planung entspricht dem Stand der Technik und wurde anhand der einschlägigen Normen, Richtlinien und Verordnungen erstellt, insbesondere der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab). Eine detaillierte Beschreibung der Planung ist den folgenden Kapiteln zu entnehmen.

5.1. Gleisanlagen und öffentliche Verkehrsflächen

Im Folgenden wird die Planung beginnend am Knotenpunkt Heidemannstraße/Werner-Egk-Bogen/Winfried-Zehetmeier-Straße am östlichen Ende des Planfeststellungsabschnittes 2 bis zur Wendeschleife am Hart im Westen dargestellt. Zusätzlich sind die Lagepläne in den Anlagen 1 a bis 1 j beigelegt.

5.1.1. Heidemannstraße zwischen Werner-Egk-Bogen / Winfried-Zehetmeier-Straße und Grusonstraße

Die Neubaustrecke schließt an die Gleisanlage des Planfeststellungsabschnittes 1 in der Heidemannstraße auf Höhe des Werner-Egk-Bogens mit einem Gleisdreieck an, so dass sämtliche Fahrbeziehungen von Osten, Westen und Süden möglich sind. In der Heidemannstraße wird unmittelbar westlich des Knotenpunkts mit der Winfried--Zehetmeier--Straße und dem Werner-Egk-Bogen eine neue Haltestelle für die Tramlinien 23 und 24 für bahnsteiggleiches Umsteigen eingerichtet. Die Tramtrasse wird in der Heidemannstraße auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage geführt. Der Gleisoberbau wird mit Ausnahme der Gleisquerungen als Rasengleis ausgeführt. Die Planung ist in Abbildung 3 und 4 dargestellt.

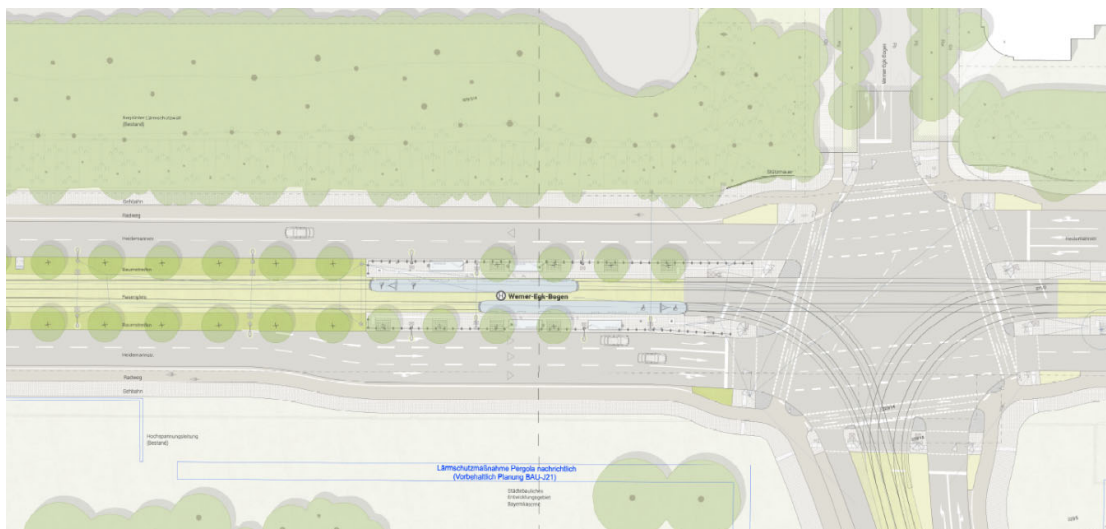


Abbildung 3: Lageplan im Bereich Haltestelle Werner-Egk-Bogen (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)



Abbildung 4: Visualisierung Heidemannstraße, Haltestelle Werner-Egk-Bogen (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1989 ist für die Heidemannstraße im Bereich des neuen Stadtquartiers eine Verbreiterung des Straßenprofils festgesetzt, um zusätzliche Verkehrsflächen für die Tramtrasse zu berücksichtigen. Das neue Straßenprofil umfasst die Tramtrasse in Mittellage, beidseitig gleisbegleitende Grünstreifen mit Baumreihen anschließende Richtungsfahrbahnen sowie außenliegende Geh- und Radwege. Die in diesem Abschnitt der Heidemannstraße bis zur Einmündung Grusonstraße im Bestand vorhandene Anzahl von zwei Fahrspuren je Richtung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist auch in der Planung berücksichtigt (siehe Abbildung 5). Dieses Straßenprofil zwischen Werner-Egk-Bogen und Grusonstraße mit einer Länge von rund 250 m ist die Fortführung der Straßenraumaufteilung der Heidemannstraße zwischen Werner-Egk-Bogen und Kieferngartenstraße im PFA 1 mit einer Länge von rund 1.000 m. Durch diese einheitliche Straßenraumaufteilung auf einem langen Abschnitt der Heidemannstraße ergibt sich eine deutliche Aufwertung des Straßenraums und ein städtebaulich prägendes Element. Das Straßenprofil zeichnet sich durch eine geradlinige Führung der Tramtrasse und der Fahrbahnen aus. Die baulichen Radwege mit einer Breite von 2,3 m zzgl. Sicherheitsstreifen sind unmittelbar parallel an den Fahrbahnen angrenzend und nicht durch Baumgräben abgesetzt, wodurch sich insbesondere bei rechts abbiegenden Kfz für Radfahrende eine bessere Sichtbarkeit und somit höhere Verkehrssicherheit ergibt. Die im Bestand schmalen Geh- und Radwege sowie die Baumgräben können durch die neue Straßenraumaufteilung entsprechend den aktuellen Regelbreiten umgebaut werden. Durch die beidseitigen Baumreihen und das Rasengleis ist eine durchgängige Eingrünung entlang der ÖPNV-Trasse unter Berücksichtigung des übergeordneten Grünzugs gemäß Flächennutzungsplan gegeben.

Im Trassierungsbeschluss des PFA 1 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084) wurde beschlossen, dass durch Freihaltung von Sparten – bei einer deutlichen Reduzierung der

Querschnitt 1.1 - Heidemannstraße / Werner-Egk-Bogen
Blickrichtung Westen

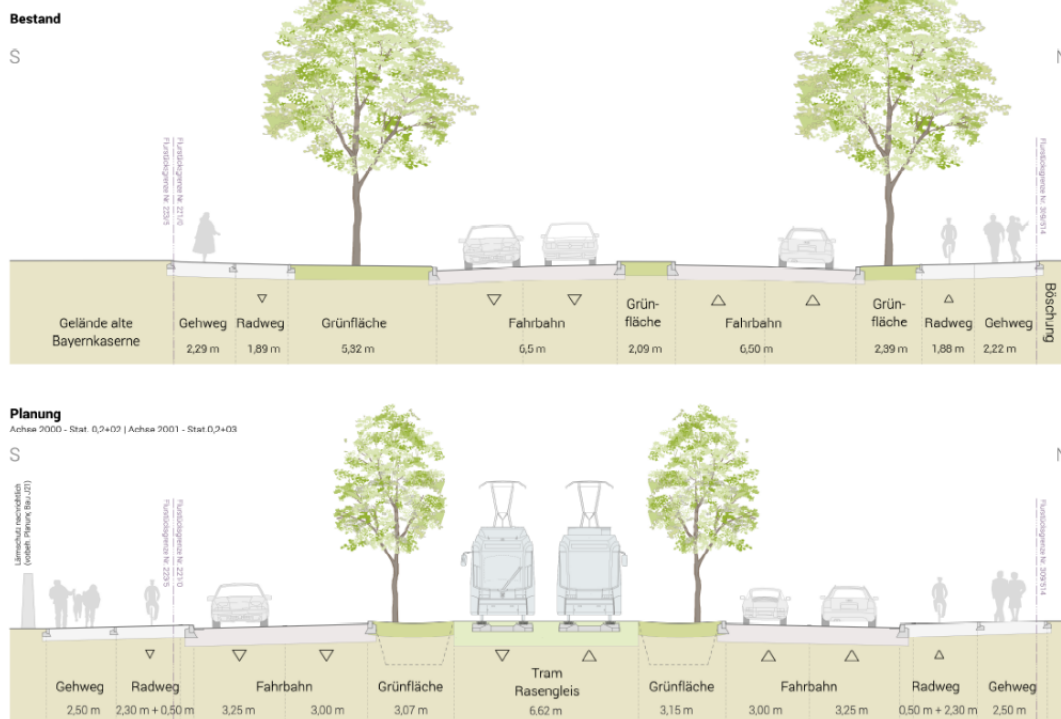


Abbildung 5: Querschnitt Bestand und Planung Heidemannstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Verkehrsmengen im motorisierten Individualverkehr – jeweils ein zusätzlicher Baumgraben neben dem Radweg bei Verzicht auf eine Fahrspur offengehalten werden soll. Diese Anforderung zur Freihaltung von Sparten ist mit der vorliegenden Planung auch in diesem Streckenabschnitt der Heidemannstraße berücksichtigt.

Die parallel zur Tramstrecke verlaufende 110 kV-Bahnstromleitung südlich der Heidemannstraße wurde in der Planung berücksichtigt und die Planungsinhalte mit der DB Energie GmbH abgestimmt. Durch die neu geordnete Straßenraumaufteilung ändert sich die Zoneneinteilung der Sparten. In diesem Bereich müssen die betroffenen Spartenleitungen entsprechend umverlegt werden.

5.1.2. Heidemannstraße von Grusonstraße bis Ingolstädter Straße

In diesem Abschnitt liegen die Haltestellen Grusonstraße, Paracelsusstraße und Heidemannstraße.

Unmittelbar westlich der Grusonstraße verschmälert sich der bestehende Straßenraum. Im Bestand sind ab hier lediglich eine Fahrspur je Richtung für den MIV vorhanden. Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1989 (ehem. Bayernkaserne, Neufreimann) ist für die Heidemannstraße in diesem Bereich eine Verbreiterung des Straßenprofils festgesetzt. In der Planung sind für den MIV in Fahrtrichtung Westen zum Zulauf der Ingolstädter Straße zwei Fahrspuren vorgesehen. Die Branddirektion lehnt eine einstreifige Heidemannstraße in Fahrtrichtung Westen aufgrund des Ausrückweges zwischen der Ausfahrt von der neuen Feuerwache im Stadtquartier Neufreimann und der Ingolstädter Straße ab.

Die Tramhaltestelle „Grusonstraße“ befindet sich westlich vom Knoten Heidemann-/Grusonstraße / Elisabeth-Kitzinger-Straße (Zufahrt Neufreimann) mit Umsteigemöglichkeit zu den Buslinien, die die nördlichen Wohnquartiere und das neue Stadtquartier Neufreimann erschließen. In der Grusonstraße sind hierfür neue barrierefreie Bushaltestellen geplant. Für den Radverkehr sind bauliche Radwege mit einer Breite von 2,3 m zzgl. Sicherheitsstreifen vorgesehen. Die Tramtrasse wird in diesem Bereich auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage geführt. Für den Ausrückweg der neuen Feuerwache in Neufreimann ist eine signalisierte Ausfahrt auf die Heidemannstraße in beide Fahrtrichtungen sowie eine signalisierte Gleisquerung vorgesehen. Der Gleisoberbau wird mit Ausnahme der Gleisquerungen als Rasengleis ausgeführt. Die parallel zur Tramstrecke verlaufende 110 kV-Bahnstromleitung südlich der Heidemannstraße wurde in der Planung berücksichtigt und die Planungsinhalte mit der DB Energie GmbH abgestimmt. Durch die neu geordnete Straßenraumaufteilung ändert sich die Zoneneinteilung der Sparten. In diesem Bereich müssen die betroffenen Spartenleitungen entsprechend umverlegt werden. Die Planung ist in Abbildung 6 und 7 dargestellt.

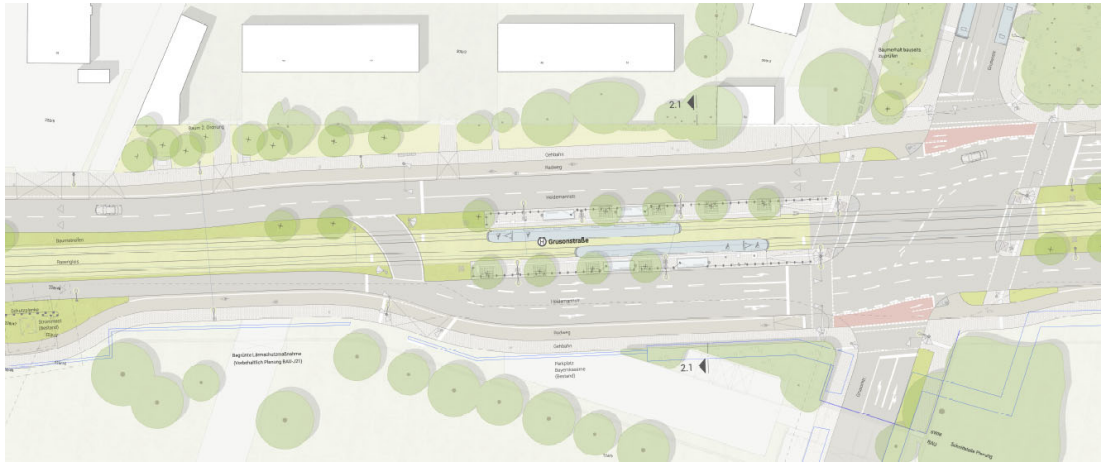


Abbildung 6: Lageplan im Bereich Haltestelle Grusonstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

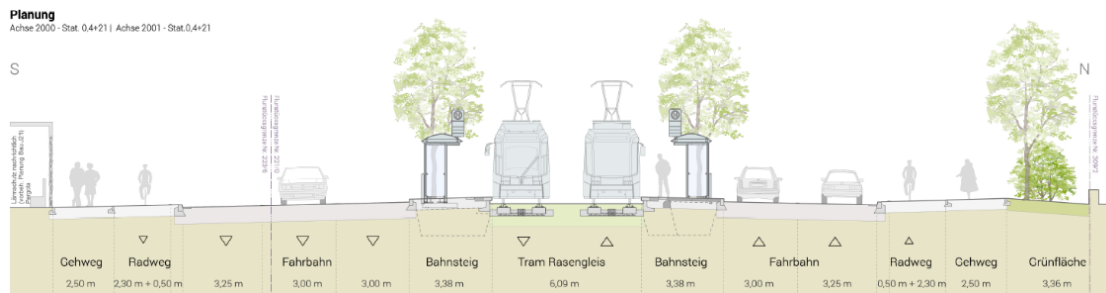


Abbildung 7: Querschnitt Planung Bereich Haltestelle Grusonstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Im Bereich der westlich folgenden Tramhaltestelle „Paracelsusstraße“ sind aufgrund des beengten Straßenraums sowie der angrenzenden Privatgrundstücke und Bebauungen teilweise lediglich Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m und 2,0 m möglich. Für den MIV sind in Fahrtrichtung Westen zum Zulauf der Ingolstädter Straße zwei Fahrspuren und für die Fahrtrichtung Osten eine Fahrspur geplant. An der Einmündung der Paracelsusstraße entsteht ein neuer signalisierter Knoten mit einem zusätzlichen Linksabbiegestreifen von der Heidemannstraße nach Süden in die Paracelsusstraße. Für die hier verkehrenden Buslinien sind beidseitig Fahrbahnrandhaltestellen vorgesehen. Siehe hierzu die Planung in Abbildung 8 und 9.

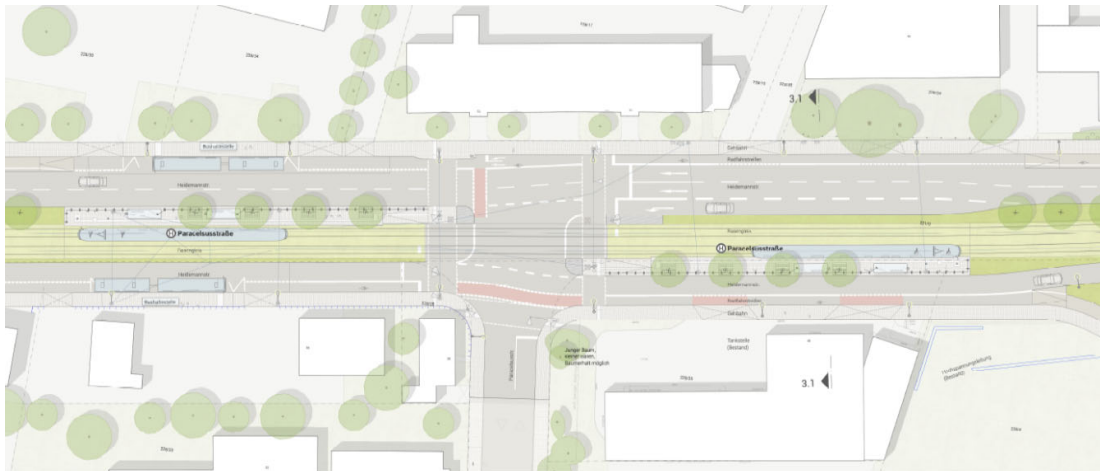
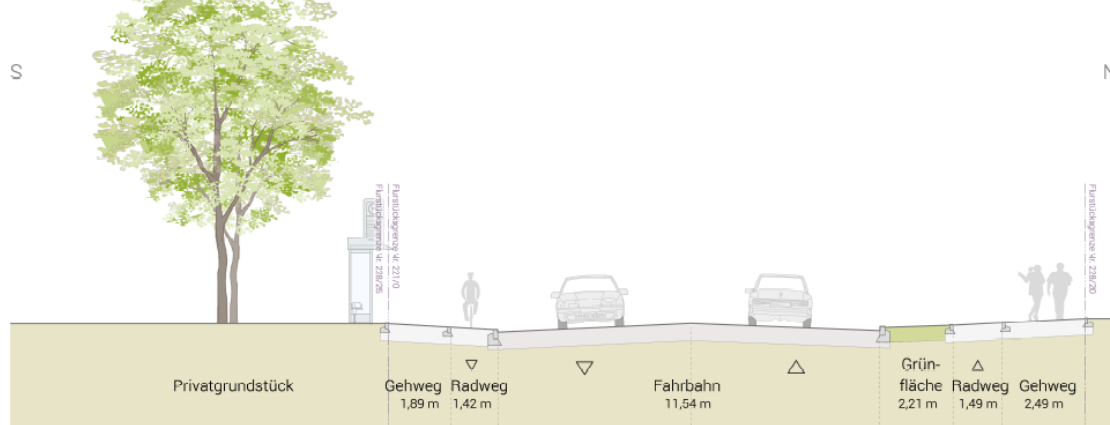


Abbildung 8: Lageplan im Bereich Haltestelle Paracelsusstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Querschnitt 3.1 - Heidemannstraße / Paracelsusstraße

Blickrichtung Westen

Bestand



Planung

Achse 2000 - Stat. 0,6+11 | Achse 2001 - Stat. 0,6+11

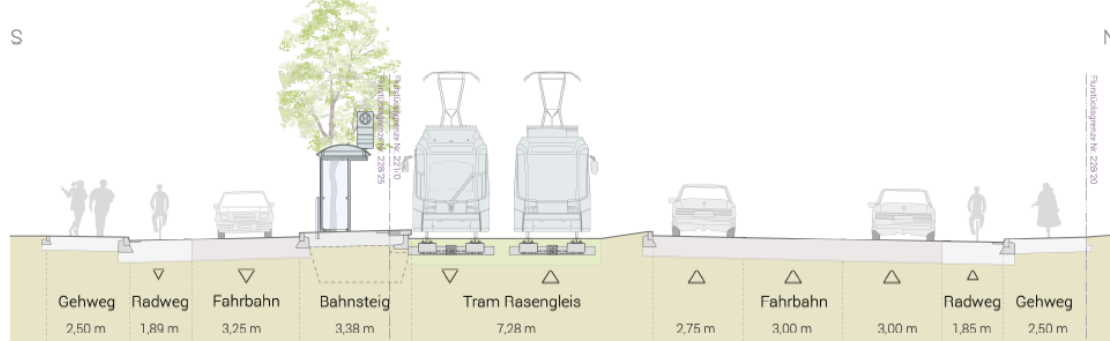


Abbildung 9: Querschnitt Bestand und Planung Haltestelle Paracelsusstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Im weiteren Verlauf der Heidemannstraße bis zur Ingolstädter Straße wird die Tramtrasse auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage geführt. Lediglich im Bereich der Bushaltestelle ist auf einer Länge von rund 120 m in Fahrtrichtung Osten ein straßenbündiger Bahnkörper vorgesehen, um ein konfliktfreies Abbiegen von der Ingolstädter Straße in die Heidemannstraße zu ermöglichen. Anschließend verflechten sich die zwei Fahrspuren des MIV zu einer Fahrspur. Der Gleisoberbau wird mit Ausnahme der Gleisquerung und des straßenbündigen Bahnkörpers als Rasengleis ausgeführt. Für den Radverkehr sind in der Heidemannstraße bauliche Radwege mit einer Breite von 2,3 m zzgl. Sicherheitsstreifen berücksichtigt.

Für den Knoten Ingolstädter Straße / Heidemannstraße / Eulerstraße wird entgegen der noch bis 2022 verfolgten Unterführung der Ingolstädter Straße aufgrund des weitaus geringeren Kosten- und Zeitaufwands eine höhengleiche Lösung weiterverfolgt.

Mit Ausnahme des Linksabbiegens von der Ingolstädter Straße in die Eulerstraße werden alle Verkehrsbeziehungen für den MIV aufrechterhalten. Durch die Integration der Tramtrasse muss die Eulerstraße und die nördlich angrenzende Gehbahn umgebaut werden. Die Planung berücksichtigt zudem bereits den zukünftigen Radschnellweg mit einer Breite von beidseitig je 3,0 m entlang der Ingolstädter Straße. Die Planung ist in Abbildung 10 und 11 dargestellt.

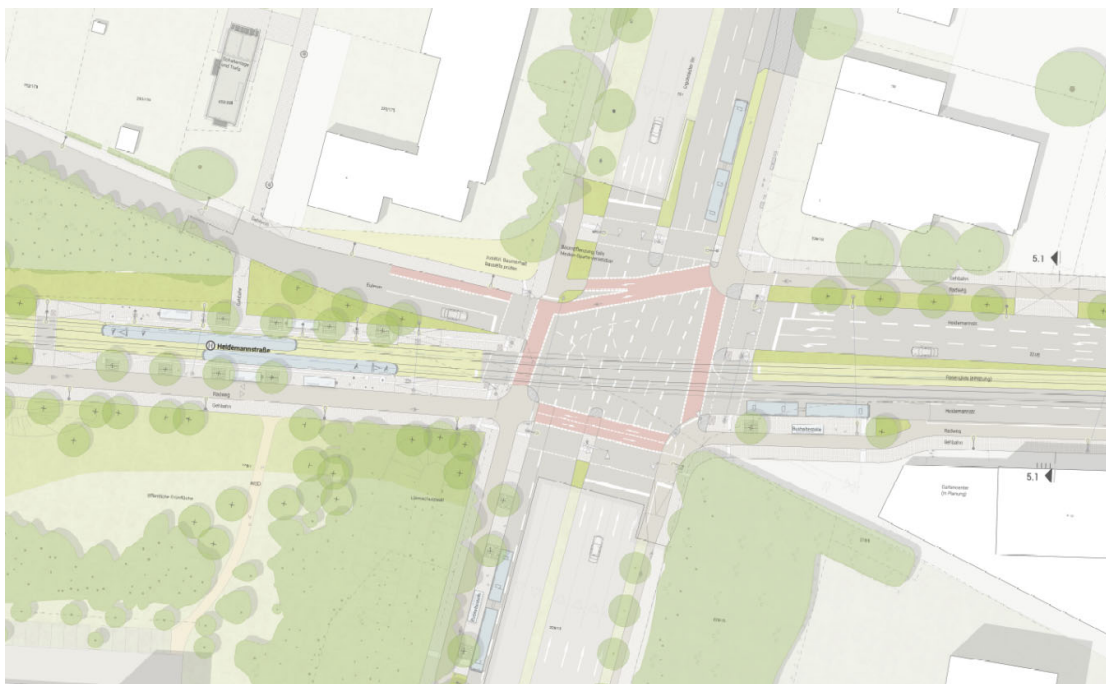
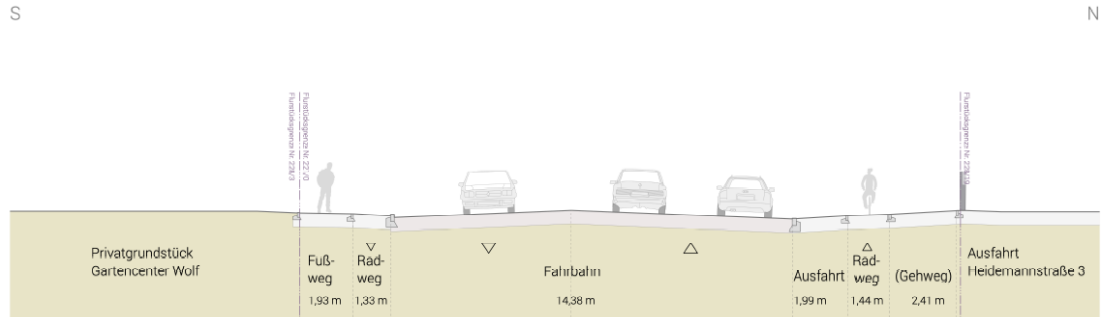


Abbildung 10: Lageplan im Bereich Knoten Ingolstädter Straße / Heidemannstraße / Eulerstraße
(Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Querschnitt 5.1 - Heidemannstraße / Ingolstädter Straße
Blickrichtung Westen

Bestand



Planung

Achse 2000 - Stat. 0,94+0,3 | Achse 2001 - Stat. 0,94+0,3

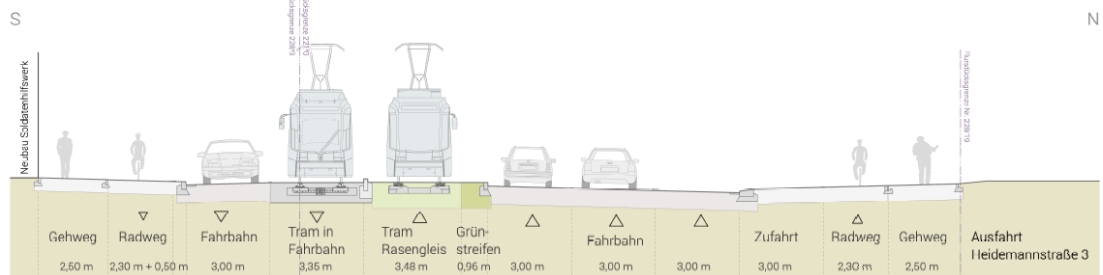


Abbildung 11: Querschnitt Bestand und Planung Heidemannstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Die Tramhaltestelle „Heidemannstraße“ befindet sich unmittelbar westlich des Knotens Ingolstädter Straße / Heidemannstraße / Eulerstraße. Siehe hierzu die Visualisierung in Abbildung 12.



Abbildung 12: Visualisierung Haltestelle Heidemannstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Durch die Straßenraumverbreiterung und das neue Straßenprofil im Abschnitt Grusonstraße bis Ingolstädter Straße ändert sich die Zoneneinteilung der Sparten. In diesem Bereich müssen die betroffenen Spartenleitungen entsprechend umverlegt werden. Westlich der Paracelsusstraße ist auf der Südseite der Heidemannstraße Grunderwerb erforderlich (siehe Kapitel 6).

5.1.3. Ingolstädter Straße bis Knorrstraße

Zwischen der Ingolstädter Straße und der Rothpletzstraße führt die Tramtrasse als Rasengleis mit beidseitig gleisbegleitenden Baumreihen durch die dortige öffentliche Grünanlage. Der bestehende Geh- und Radweg wird rückgebaut und südlich der neuen Tramtrasse als getrennter Geh- und Radweg neu hergestellt. Der Radweg auf der Südseite ist als Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3,5 m geplant. Der Zweirichtungsradweg wird von der Knorrstraße bis zur Ingolstädter Straße auf einer Länge von rund 850 m einheitlich auf der Südseite der Tramtrasse geführt. Dadurch werden unnötige Gleisquerungen vermieden.

Die Rothpletzstraße wird am nördlichen Ende als Sackgasse ausgebildet und mit einem Wendehammer ausgestattet. Zur Querung der Tramtrasse für Fuß- und Radverkehr ist ein Überweg mit Umlaufsperrern geplant, welche auch für Lastenräder gut nutzbar sind. Infolge der Tram-Neubaustrecke und des neuen Geh- und Radwegs sind in der öffentlichen Grünanlage „Rathenaupark“ Spielflächen (u.a. Bolzplatz und Tischtennis) betroffen, die ortsnah verlegt und neu hergestellt werden (siehe Kapitel 5.4). Die Planung ist in Abbildung 13 und 14 dargestellt.



Abbildung 13: Lageplan im Bereich der öffentlichen Grünanlage „Rathenaupark“ (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)



Abbildung 14 Visualisierung Bereich der öffentlichen Grünanlage „Rathenaupark“ Querung Rothpletzstraße, Blickrichtung Osten (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Die Rathenaustraße wird östlich der Dientzenhoferstraße nach der bestehenden Bebauung als Sackgasse ausgebildet und mit einem Wendehammer ausgestattet. An dieser Stelle wird die Tramhaltestelle „Rothpletzstraße“ situiert und die signalisierte Querung der Tramtrasse des nach Norden u.a. zur Grund- und Mittelschule an der Rockefellerstraße führenden Geh- und Radwegs integriert. Die Tramtrasse wird als Rasengleis ausgeführt. Auf dem städtischen Grundstück (Flurstück Nr. 211/2) nördlich der Tramhaltestelle ist der neue Standort des zu verlegenden Bolzplatzes vorgesehen. Unmittelbar westlich davon grenzt die Planung des Baureferats-Gartenbau zur öffentlichen Grünanlage an der Bernayastraße an. Die bestehende Bushaltestelle in der Rathenaustraße auf Höhe der Einmündung Dientzenhoferstraße wird aufgrund des Flächenbedarfs der neuen Tramtrasse in die Dientzenhoferstraße verlegt und barrierefrei neu hergestellt (siehe Abbildungen 15-17).

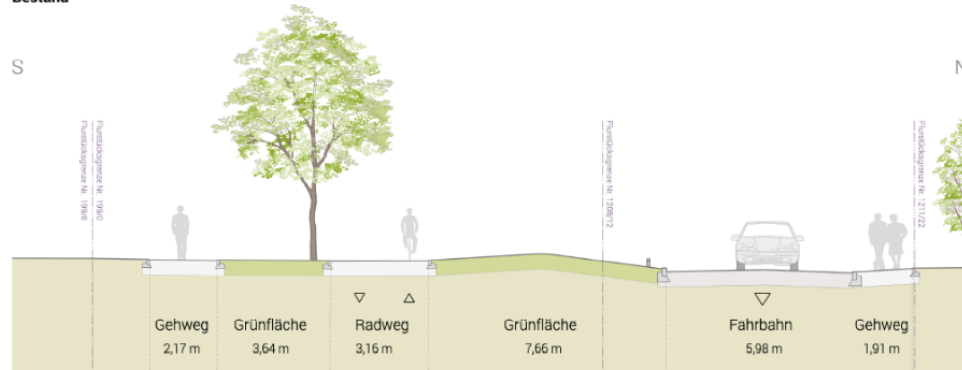


Abbildung 15: Lageplan im Bereich Haltestelle Rothpletzstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Querschnitt 7.1 – Rathenaustraße/Dientzenhoferstraße

Blickrichtung Westen

Bestand



Planung

Achse 2000 - Stat. 1,5+55 Achse 2001 - Stat. 1,5+55

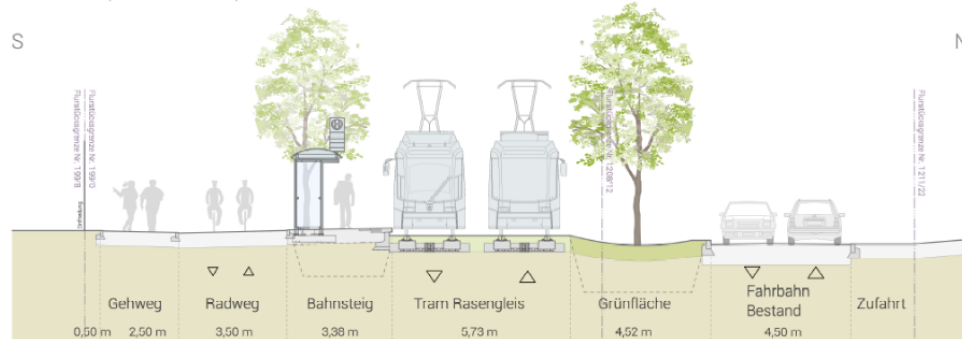


Abbildung 16: Querschnitt Bestand und Planung Bereich Haltestelle Rothpletzstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)



Abbildung 17 Visualisierung Bereich Haltestelle Rothpletzstraße Blickrichtung Osten (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Die Rathenaustraße ist westlich der Dientzenhoferstraße bis zur Tiefgaragenzufahrt in der Rathenaustraße 70 weiterhin als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten vorgesehen (siehe Abbildung 18). Die bestehende nördliche Gehbahn bleibt unverändert. Südlich der Straße verläuft derzeit ein gemeinsamer Fuß- und Radweg in einer öffentlichen Grünanlage. Um die neue Tramtrasse und die umzubauenden Geh- und Radwege in die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite zwischen der nördlichen Straßenbegrenzung und der südlichen Kleingartenanlage unterzubringen, wird die Fahrbahnbreite der Rathenaustraße zulasten der dortigen Stellplätze auf 4,25 m reduziert. Die Tramtrasse wird als Rasengleis mit gleisbegleitenden Baumreihen ausgeführt. Zur Querung der Tramtrasse für Fuß- und Radverkehr ist auf Höhe der nach Süden zum Aussiger Platz führenden öffentlichen Grünanlage mit Geh- und Radweg ein Überweg mit Umlaufsperrern geplant, welche auch für Lastenräder gut nutzbar sind.

Die Tramhaltestelle „Rathenaustraße“ befindet sich unmittelbar östlich vom Knoten Rathenaustraße / Knorrstraße / Lieberweg. Die Wartefläche der nördlichen Tramhaltestelle wird mit der Bushaltestelle in der Rathenaustraße kombiniert.



Abbildung 18 Lageplan im Bereich Haltestelle Rathenaustraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Westlich der Rothplatzstraße ist bei einem Privatgrundstück und der Kleingartenanlage in der Rathenaustraße (KGA NO 181) Grunderwerb bzw. Flächeninanspruchnahme erforderlich (siehe Kapitel 6).

5.1.4. Knorrstraße und Wendeschleife Am Hart

Am Knoten Rathenaustraße/ Knorrstraße/ Lieberweg biegt die Tramtrasse von der Rathenaustraße nach Süden in die Knorrstraße ab. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen erlaubt es, dass die Trasse in der Knorrstraße als straßenbündiger Bahnkörper ausgebildet wird. Der Tram- und Individualverkehr kann leistungsfähig abgewickelt werden. Zudem steht für einen besonderen Bahnkörper keine ausreichende Breite zur Verfügung. Die Gleistrassierung orientiert sich am vorhandenen Verlauf der Fahrbahn. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite von rund 6,5 m ist keine Verbreiterung der Straße mit Eingriffen in die Seitenräume erforderlich.

Der MIV wird gemeinsam mit der Straßenbahn geführt. An der Einmündung Hilgerstraße ist gegenüber dem Bestand für den Individualverkehr aufgrund der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit lediglich ein Rechtsabbiegen von Süden aus der Knorrstraße in die Hilgerstraße und ein Rechtsabbiegen aus der Hilgerstraße nach Norden in die Knorrstraße vorgesehen. Die zumutbare Ersatzroute für den Kfz-Verkehr besteht rund 100 m weiter südlich an der Permanederstraße, in die die Hilgerstraße ebenfalls mündet. Die bestehende Teilsignalisierung in der Knorrstraße bei der Einmündung Permanederstraße wird zu einer Vollsignalisierung ausgebaut, damit auch der Individualverkehr aus der Permanederstraße gegenüber dem Individual- und Tramverkehr auf der Knorrstraße signaltechnisch gesichert wird. Die bestehende Geh- und Radwege in der Knorrstraße bleiben in diesem Abschnitt unverändert. Die Planung ist in Abbildung 19 und 20 dargestellt.



Abbildung 19: Lageplan im Bereich Knorrstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Die Fahrleitungsanlage wird in die beidseitig bestehenden Baumgräben neben der Fahrbahn integriert und nach Möglichkeit mit der Straßenbeleuchtung kombiniert. Die bestehende Bushaltestelle vor dem staatlichen Gymnasium München Nord bleibt erhalten. In diesem Abschnitt der Knorrstraße ist kein Grunderwerb erforderlich.



Abbildung 20: Visualisierung Bereich Knorrstraße Blickrichtung Norden (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1939d „BMW FIZ Erweiterung Nord Nord“ (s. Abbildung 21) sind bereits Flächen für die geplante Tramwendeschleife mit integriertem Busbahnhof berücksichtigt und werden als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gewidmet. Darüber hinaus sind mit den Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1939d „BMW FIZ Erweiterung Nord Nord“ (siehe Abbildung 21) bereits Flächen für unterirdische Verkehrsanlagen berücksichtigt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans sollen sicherstellen, dass der

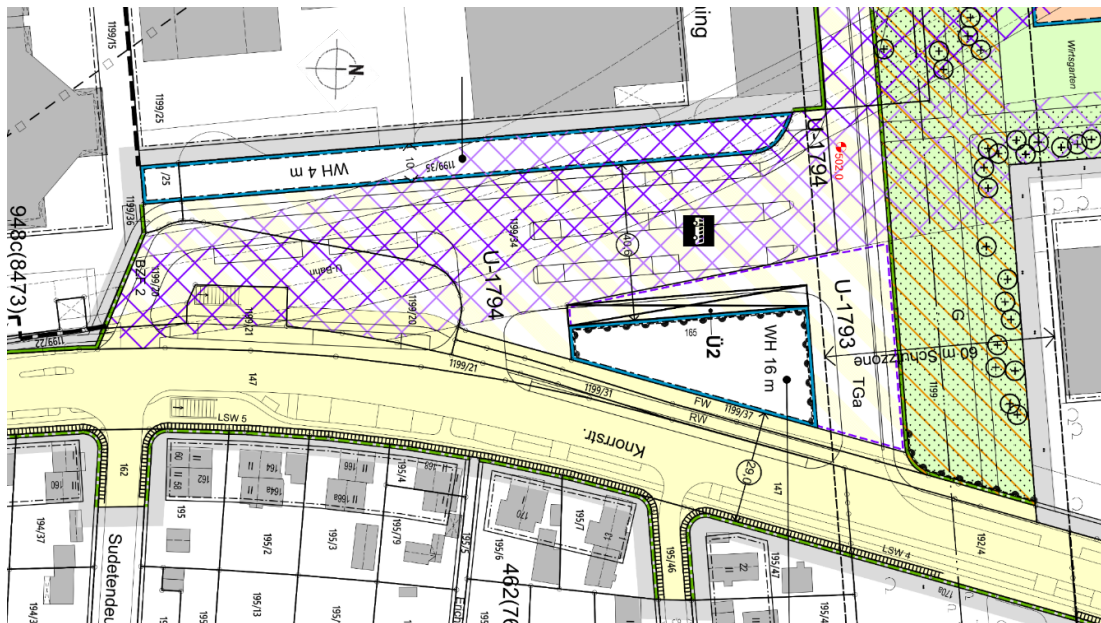


Abbildung 21: Auszug Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d „BMW FIZ Erweiterung Nord Nord“ (Quelle: LHM)

langfristigen Verkehrsentwicklung und somit dem Bau und Betrieb einer zukünftigen U-Bahn-Trasse (U26) nichts entgegensteht und eine mögliche Trasse für eine neue U-Bahnlinie (U26) zwischen Am Kieferngarten und Am Hart freigehalten wird. Mit dem Beschluss „Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) vom 23.01.2019 wurde die Verwaltung beauftragt, eine U-Bahn-Verbindung von der U2 zur U6 (U26) langfristig offenzuhalten. Dieses Planungsziel wurde auch im Satzungsbeschluss dieses Bebauungsplanes Nr. 1939d explizit verankert.

Die Planung der Wendeschleife ist in der Abbildung 22 dargestellt. Der bestehende Busbahnhof wird überplant und mit zusätzlichen Kapazitäten in die geplante Tramwendeschleife integriert. Die Wendeschleife wird gegen den Uhrzeigersinn befahren und ist für zwei endende Tramlinien (Linie 23 und 24) ausgelegt. Die Gleisanlage ist innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit einem Haupt- und Nebengleis und den beiden Einstiegshaltestellen ausgestattet. Vor dem Abbiegen der Gleistrasse von der Knorrstraße in die Wendeschleife ist am Fahrbahnrand der Knorrstraße eine dritte Haltestellenposition für den Ausstieg vorgesehen. Dies ist bei der zugrunde liegenden Taktfrequenz bei der Trambahn erforderlich.

Die Planung der Wendeschleife berücksichtigt eine mögliche Ergänzung im Tram-Netz von Am Hart über den sog. Nachbarschaftsgarten nach Westen über die Schleißheimer Straße (Tram Y-Nord). Die erforderlichen Tram-Betriebsanlagen für diese Weiterführung sind nicht Gegenstand dieser Planung. Durch Freihaltung entsprechender Flächen für Gleise und Bahnsteige wird eine mögliche Erweiterung der Wendeanlage für die Tram Y-Nord offengehalten.

Innerhalb der Tramwendeschleife sind drei Doppelhaltestellen für die Nutzung mit 23 m Buszügen vorgesehen. Zudem ist in der Knorrstraße vor der Einmündung Sudetendeutschenstraße auf der Westseite am Fahrbahnrand eine Ausstiegshaltestelle mit eigener Busspur geplant.

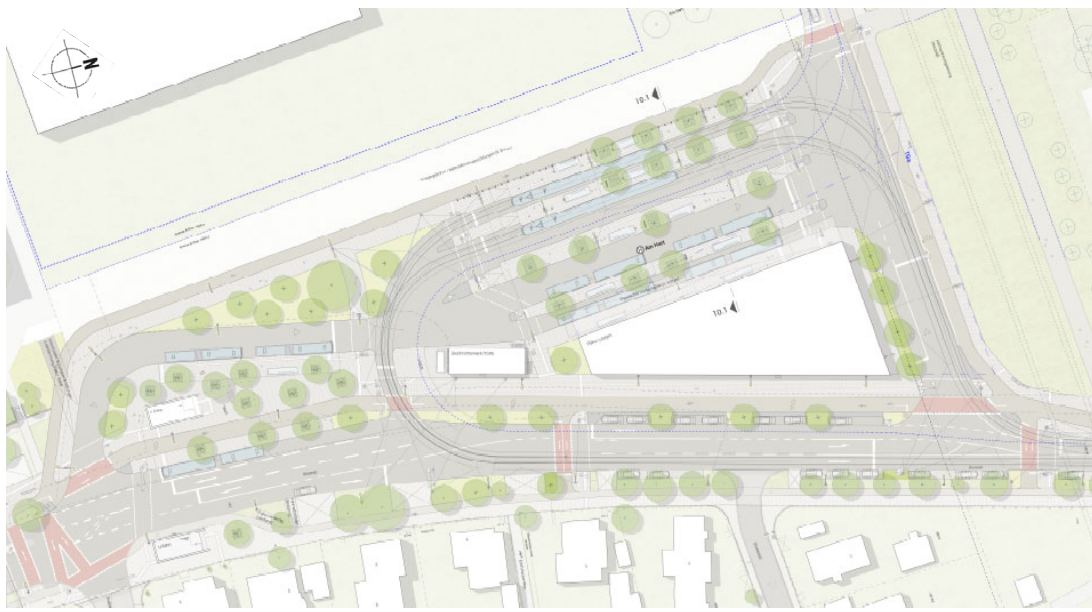


Abbildung 22: Lageplan der Wendeschleife Am Hart mit integriertem Busbahnhof (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Die Grundstücksordnung und Flächenabtretungen sind im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d vom 01.08.2019 geregelt. Das Grundstück im

Zentrum der Wendeschleife verbleibt im Besitz der Firma BMW AG. In diesem Bebauungsplan Nr. 1939d ist im Zentrum der Wendeschleife ein Gebäude vorgesehen. Im Erdgeschoss dieses Gebäudes soll laut Bebauungsplan ein Nahversorger entstehen. Außerdem gibt es Überlegungen, im ersten OG ein öffentliches Fahrradparkhaus zu realisieren. Für den Nachbarschaftsgarten ist seitens BMW eine provisorische Durchwegung für die Nutzung durch ÖPNV, Fuß- und Radverkehr und BMW-Werksbusse ab 2026 geplant.

5.2. Fuß- und Radverkehr

Am 21.07.2020 wurde mit der Arbeitsgruppe „aktuelle Radverkehrsprojekte (REM)“ einvernehmlich abgestimmt, dass entlang der Heidemannstraße von Werner-Egk-Bogen bis zur Grusonstraße beidseitig bauliche Radwege mit 2,3 m Breite zzgl. Sicherheitsstreifen, zwischen Grusonstraße und Ingolstädter Straße aufgrund der dortigen Zwangspunkte teilweise nur Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite und zwischen Ingolstädter Straße und Knorrstraße Zweirichtungsradwege südlich der Tramtrasse mit 3,5 m Breite und punktuellen Einengungen berücksichtigt werden können.

Im Rahmen der Erstellung der Entwurfsplanung für den Planfeststellungsabschnitt 2 wurden in zwei Terminen am 22.03.2024 und 17.06.2024 zwischen Vertretern der SWM, des Mobilitätsreferats, des Baureferat-Tiefbau und den Initiatoren des Radentscheids München die Anmerkungen der Radentscheidsinitiatoren zur Radwegplanung ausführlich erörtert. Die Planung berücksichtigt soweit technisch und geometrisch möglich und anwendungsrelevant die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses "Bürgerbegehren - Radentscheid" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572). Zudem wird in der Planung im Knotenpunktbereich Ingolstädter Straße / Heidemannstraße / Eulerstraße entlang der Ingolstädter Straße die Radschnellwegverbindung aus dem Stadtratsbeschluss „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) integriert. Verbesserungen für den Fußverkehr im Sinne der Barrierefreiheit wurden mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt und ergeben sich zusätzlich zur im Kapitel 5.6 beschriebenen Barrierefreiheit der Haltestellen. Sämtliche signalisierten Querungsstellen werden mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet. Auch die U-Bahnabgänge und U-Bahnaufzüge im Projektumgriff erhalten ein Leitsystem.

Durch das Planungsgebiet führen gemäß dem in Planung befindlichen Radverkehrsnetz der LHM nach jetzigem Arbeitsstand (10/24) folgende Radwegverbindungen:

- Radschnellverbindung (IR II) entlang Ingolstädter Straße
- Radvorrangroute (IR III) entlang der Tramtrasse in der Heidemannstraße, Rathenaupark, Rathenaustraße sowie in der Knorrstraße
- Radverkehrsverbindung (IR IV) entlang des Grünzuges zwischen Bernaystraße und Dientzenhoferstraße

Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr ergeben sich im Vergleich zum Bestand in folgenden Abschnitten:

Heidemannstraße:

In der Heidemannstraße von Werner-Egk-Bogen bis kurz vor der neuen Tramhaltestelle „Paracelsusstraße“ werden die bestehenden rund 1,9 m breiten beidseitig baulichen Radwege entsprechend den Vorgaben des Radentscheids auf 2,3 m Breite zzgl. 0,5 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn verbreitert. Punktuell wird dieses Maß aufgrund örtlicher

Gegebenheiten geringfügig mit einer Breite von 2,0 m unterschritten. Die in diesem Bereich rund 2,0 m bis 2,2 m breiten Gehwege werden mindestens auf regelkonforme 2,5 m verbreitert.

Im weiteren Verlauf der Heidemannstraße bis zur Ingolstädter Straße sind im Bestand beidseitig bauliche Radwege mit lediglich rund 1,5 m vorhanden. Im Bereich der Tramhaltestelle „Paracelsusstraße“ sind aufgrund des beengten Straßenraums und der dortigen Bushaltestellen am Fahrbahnrand keine baulichen Radwege möglich. Zur Verbesserung des Radverkehrs gegenüber dem heutigen Bestand können breitere Radfahrstreifen mit 1,85 m und 2,0 m auf einer Länge von ca. 170 m (Nordseite) und ca. 280 m (Südseite) bereitgestellt werden. Die restlichen Abschnitte der rund 900 m langen Heidemannstraße im Planfeststellungsabschnitt 2 sind beidseitig mit baulichen Radwegen geplant. Die Gehwege sind mindestens mit einer regelkonformen Mindestbreite von 2,5 m geplant. Mit dem im Vergleich zum Bestand erstmalig signalisierten Knoten Heidemannstraße / Paracelsusstraße entstehen für den Fußverkehr neue barrierefreie und verkehrssichere Straßenquerungen.

Mit der Straßenaufweitung der Heidemannstraße im Zulauf zur Ingolstädter Straße können beidseitig bauliche Radwege entsprechend den Vorgaben des Radentscheids auf 2,3 m Breite zzgl. 0,5 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn sowie regelkonforme Gehwege mit 2,5 m Breite geplant werden.

Ingolstädter Straße:

Mit Stadtratsbeschluss vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) wurde das Baureferat gebeten, entlang der Ingolstädter Straße die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung für eine Radschnellwegverbindung zu erstellen. Im Knotenpunktbereich Ingolstädter Straße / Heidemannstraße / Eulerstraße werden entlang der Ingolstädter Straße anlässlich des Tramprojektes die beidseitig geplanten baulichen Radschnellwege mit Breiten von 3,0 m vorgehalten, um bei einer späteren Umsetzung des Radschnellwegprojektes den Knotenpunkt nicht nochmals umzubauen.

Rathenaupark:

Der zwischen Ingolstädter Straße und Rothpletzstraße bestehende Geh- und Radweg durch den Grünzug hat im Bestand eine Breite von rund 4,5 m (davon Gehweg ca. 2,9 m, Zweirichtungsradweg ca. 1,6 m). Aufgrund der neuen Tramtrasse wird der bestehende Geh- und Radweg rückgebaut und südlich der neuen Tramtrasse neu hergestellt und auf rund 6,0 m (davon Gehweg 2,5 m, Zweirichtungsradweg 3,5 m) verbreitert. Die Querung der Tramtrasse in Nord-Süd-Richtung zu dem nach Norden zur Eulerstraße führenden gemeinsamen Geh- und Radweg in Verlängerung der Rothpletzstraße wird mit Umlaufsperrern gesichert.

Rathenaustraße:

Im weiteren Streckenverlauf nach Westen wird der Radverkehr auf einem rund 150 m langen Teilstück der Rathenaustraße derzeit auf der Fahrbahn geführt. Die Gehwege sind hier im Bestand lediglich rund 1,5 m bzw. 2,2 m breit.

Anschließend verläuft im Bestand die Radvorrangroute entlang des Grünzuges südlich der Rathenaustraße. Im Teilabschnitt bis zu dem nach Süden abzweigenden Radweg in dem

Grünzug der ehemaligen Tramtrasse (Aussiger Platz) ist im Bestand ein baulicher Zweirichtungsradweg mit einer Breite von rund 3,2 m und ein Gehweg (wassergebundene Decke) mit einer Breite von rund 2,5 m vorhanden. Im weiteren Teilabschnitt bis zur Knorrstraße ist lediglich ein 3,2 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden.

In der Planung wird entlang der Radvorrangroute der Zweirichtungsradweg südlich der Tramtrasse mit einer Gesamtbreite von rund 6,0 m (davon Gehweg 2,5 m, Zweirichtungsradweg 3,5 m) bis zur Knorrstraße weitergeführt. Zwischen der Knorrstraße und der Ingolstädter Straße ergibt sich auf rund 850 m somit eine einheitlich auf der Südseite der Tramtrasse verlaufende Geh- und Radwegführung. Zur Verbindung mit dem nach Norden zur Rockefellerstraße verlaufenden Geh- und Zweirichtungsradweges wird eine signalisierte Querung der Tramtrasse vorgesehen. Zur Querung der Tramtrasse für Fuß- und Radverkehr ist auf Höhe des nach Süden zum Aussiger Platz führenden Grünzuges mit Geh- und Radweg ein Überweg mit Umlaufsperrern geplant, welche auch für Lastenräder gut nutzbar sind.

Knorrstraße und Wendeschleife Am Hart:

Mit dem sogenannten Nachbarschaftsgarten im Zuge der Erweiterung des BMW FIZ entsteht eine neue Wegeverbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen der Schleißheimer Straße und der Knorrstraße. Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d „BMW FIZ Erweiterung Nord Nord“ ist hierfür eine Gesamtbreite für den trassenbegleitenden Geh- und Radweg von rund 6,0 m (davon Gehweg 2,5 m, Zweirichtungsradweg 3,0 m zzgl. Sicherheitsstreifen 0,5 m) festgesetzt. Die Vorgaben des Bebauungsplans sind bei der vorliegenden Planung der Wendeschleife Am Hart berücksichtigt.

Fahrradstellplätze:

Mit den Festsetzungen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d „BMW FIZ Erweiterung Nord Nord“ ist westlich der Knorrstraße innerhalb der Tramwendeschleife ein MK-Gebiet mit einem möglichen Gebäude vorgesehen. Seitens Mobilitätsreferat und BMW wird geprüft, ob in dieses Gebäude ein Fahrradparkhaus integriert werden kann. Derzeit werden die entsprechenden Grundlagen (Flächenbedarf Abstellanlagen, Flächenbedarf Infrastruktur, Ausstattung, etc.) ermittelt.

5.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Heidemannstraße:

In der Heidemannstraße zwischen Werner-Egk-Bogen und Grusonstraße bleiben die vorhandenen zwei Fahrspuren je Richtung erhalten. Lediglich in der westlichen und östlichen Zufahrt zum Knoten erfolgt eine Reduzierung von vier auf drei Fahrstreifen. Es werden jeweils ein Rechtsabbiege-Geradeaus-, ein Geradeaus- und ein Linksabbiegefahrstreifen angeboten.

Gegenüber dem Bestand wird die vorfahrtgeregelter Einmündung Paracelsusstraße in eine dreiarmlige Signalisierung umgebaut. In der südlichen und westlichen Zufahrt steht dem MIV jeweils ein Mischfahrstreifen zur Verfügung. In der östlichen Knotenpunktzufahrt sind zwei Geradeaus- und ein Linksabbiegefahrstreifen geplant. Im weiteren Verlauf bis zur Ingolstädter Straße sind im Zulauf zur Ingolstädter Straße zwei Fahrspuren und für die Fahrtrichtung Osten eine Fahrspur geplant. Auf der Nord- und Südseite entfallen die Längsparker.

Am Knoten Heidemannstraße/ Ingolstädter Straße/ Eulerstraße bleibt die nördliche Zufahrt der Ingolstädter Straße sowie der Eulerstraße gegenüber dem Bestand hinsichtlich der Anzahl und Belegung der Fahrspuren unverändert. In der Ostzufahrt sind wie im Bestand weiterhin drei Fahrstreifen vorgesehen, jedoch mit veränderter Belegung mit einem Rechtsabbiege-Geradeaus- und zwei eigensignalisierte Linksabbiegefahrstreifen. In der Südzufahrt sind wie im Bestand weiterhin vier Fahrstreifen vorgesehen, jedoch mit veränderter Belegung. Die Entwurfsplanung sieht den Entfall des Linksabbieger Süd → West in die Eulerstraße sowie einen Verflechtungsbereich im nördlichen Abfluss von drei auf zwei Fahrstreifen vor. Der Entfall des Linksabbiegestroms Süd → West betrifft nur sehr wenige Fahrzeuge. Für diese steht am nördlich gelegenen Knoten Am Haag / Ingolstädter Straße eine alternative Route zur Verfügung.

Rothplatzstraße:

Die Rothplatzstraße wird am nördlichen Ende als Sackgasse ausgebildet und mit einem Wendehammer ausgestattet.

Rathenaustraße:

Die Rathenaustraße bleibt hinsichtlich der Fahrtrichtung und Anzahl an Fahrspuren unverändert. Östlich der Dientzenhoferstraße wird die Rathenaustraße nach der bestehenden Bebauung als Sackgasse ausgebildet und mit einem Wendehammer ausgestattet. In der Rathenaustraße entfallen auf der Nordseite die Längsparker und die Fahrbahn wird im Bereich der Einbahnstraße auf 4,25 m reduziert, mit einer punktuellen Einengung auf 3,0 m bei der Querungsstelle für Fuß- und Radverkehr.

Knorrstraße:

Die Knorrstraße zwischen Rathenaustraße und Sudetendeutschestraße bleibt wie im Bestand einspurig je Richtung.

An der Einmündung Hilgerstraße ist gegenüber dem Bestand lediglich ein Rechtsabbiegen von Süden aus der Knorrstraße in die Hilgerstraße und ein Rechtsabbiegen aus der Hilgerstraße nach Norden in die Knorrstraße vorgesehen. Die Hilgerstraße ist nach Osten an die Permanederstraße angebunden und stellt somit eine zumutbare Alternative dar.

Die bestehende Teilsignalisierung in der Knorrstraße bei der Einmündung Permanederstraße wird in eine dreiarmlige Signalisierung umgebaut. Sämtliche Fahrbeziehungen sind unverändert möglich.

Für die nördliche Einfahrt in die Wendeschleife und die ÖPNV-Trasse des Nachbarschaftsgartens ist eine Linksabbiege-Busspur in der Knorrstraße vorgesehen. Die Fahrspur des MIV in Fahrtrichtung Süden verschiebt sich dadurch weiter nach Westen. Am Knoten Knorrstraße / Sudetendeutschestraße bleiben die Fahrstreifen gegenüber dem Bestand unverändert.

Die Veränderungen im Bereich ruhender Verkehr werden im folgenden Kapitel 5.3.1, die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen im Kapitel 5.3.2 dargestellt.

5.3.1. Ruhender Verkehr

Die Integration der Tramtrasse mit Neuordnung des Straßenraums führt zwischen Werner-Egk-Bogen und Knorrstraße insgesamt zu einem Entfall von 159 Straßenrandparkplätzen entlang der Trasse, davon 32 in Schwabing-Freimann und 127 in Milbertshofen-Am Hart. Das Mobilitätsreferat kommt zum Ergebnis, dass der Entfall der PKW-Stellplätze aufgrund des hohen verkehrlichen Nutzens der neuen Tramtrasse hinnehmbar ist.

Behindertenstellplätze und Lieferzonen sind im Projektumgriff der Tram Münchner Norden nicht betroffen. Die Lieferverkehre können wie derzeit im Bestand unverändert abgewickelt werden.

5.3.2. Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

In der Verkehrsuntersuchung zur Planung des Planfeststellungsabschnitts 2 wurden die Leistungsfähigkeitsbilanzen der Knotenpunkte im Kfz-Verkehr entlang des Streckenverlaufs für den Analysenullfall (2018), den Prognosenullfall (Fall ohne Tram, 2035) und Prognoseplanfall (Fall mit Tram, 2035) ermittelt und gegenübergestellt.

Aus den vorliegenden Verkehrszählungen und den prognostizierten Änderungen des Tagesverkehrsaufkommens vom Analysenullfall zum Prognosenullfall 2035 bzw. zum Prognoseplanfall 2035 (mit Tram) wurden die Spitzenstundenbelastungen für die Leistungsfähigkeitsberechnungen ermittelt.

Die Abbildung 23 fasst die Knotenpunktbilanzen und die Bewertung der Verkehrsqualität für Analysenullfall, Prognosenullfall 2035 und Prognoseplanfall 2035 zusammen. Die Verkehrsqualität wurde nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 (HBS) ermittelt. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird in sechs Qualitätsstufen (QSV) unterteilt, wobei die Qualitätsstufe A die beste Qualität und F die schlechteste Qualität darstellt.

Es wird festgestellt, dass die Verkehrsqualität von Analyse und Prognosenullfall sehr ähnlich beurteilt wird. Entlang der Heidemannstraße sind teilweise große Leistungsfähigkeitsreserven vorhanden. Sie entstehen zum Teil durch die Gewährleistung der Standardgehzeiten über die Heidemannstraße, die deutlich größer sind als die erforderliche Grünzeit der schwach belasteten Nebenrichtungen.

Für den Prognoseplanfall 2035 mit Tram können sämtliche untersuchte Knotenpunkte, ausgenommen die LSA Heidemannstraße / Ingolstädter Straße (0314), das auftretende Verkehrsaufkommen leistungsfähig abwickeln.

Knotenpunkt		Analysenullfall 2018		Prognosenußfall 2035		Prognoseplanfall 2035	
		Reserve	QSV	Reserve	QSV	Reserve	QSV
LSA Heidemannstraße / Werner-Egk-Bogen (0945)	Morgens	+254 %	D	+135 %	C	+132 %	C
	Abends	+197 %	C	+106 %	C	+108 %	C
LSA Grusonstraße / Heidemannstraße (0683)	Morgens	+89 %	E	+114 %	E	+104 %	C
	Abends	+80 %	C	+71 %	C	+97 %	C
LSA Heidemannstraße / Paracelsusstraße (0774)	Morgens	+86 %	B	+85 %	B	+71 %*	C*
	Abends	+55 %	B	+54 %	B	+75 %*	D*
LSA Heidemannstraße / Ingolstädter Straße (0314)	Morgens	+16 %	E	+14 %	E	5 %	E
	Abends	+17 %	E	+17 %	E	-1 %	F
LSA Knorrstraße / Rathenaustraße (0467)	Morgens	+98 %	C	+84%	D	+68 %	C
	Abends	+119%	C	+102 %	C	+89 %	C
LSA Knorrstraße / Permanederstraße (1300)	Morgens	+92 %	C	+81 %	C	+77 %	C
	Abends	+114 %	C	+102 %	C	+84 %	C
LSA Knorrstraße / Sudetendeutsche Straße (0428)	Morgens	+65%	C	+59 %**	D**	+63 %**	D**
	Abends	+51 %	D	+46 %**	D**	+53 %**	D**

*-Variante 2 (2 Fahrstreifen Ost – West)

**-Beurteilung des Hauptknotenpunktes

Abbildung 18 Übersicht Leistungsfähigkeitsbilanzen (Quelle: SWM/MVG, Vössing Ingenieure)

Nachstehend wird auf die einzelnen Knotenpunkte näher eingegangen:

- LSA Heidemannstraße / Werner-Egk-Bogen (0945)
Die Knotenpunktgeometrie entspricht dem Prognoseplanfall des PFA 1. Gegenüber dem PFA1 verkehrt die Tram 23 in der Übereck-Beziehung Süd ↔ West und die geplante Tram 24 West ↔ Ost. Die Verkehrsqualität wird in beiden Spitzenstunden mit QSV C (mittlere Wartezeit ≤ 50 s, nur gelegentlicher Rückstau) beurteilt.
- LSA Grusonstraße / Heidemannstraße (0683)
Die im Bestand separaten Rechtsabbiegespuren jeweils im Zulauf auf die Kreuzung in der Heidemannstraße werden im Rahmen des Projekts jeweils zu einer kombinierten Fahrspur (geradeaus/rechts) gebündelt. Aufgrund der wenigen Rechtsabbieger wird die Qualität des Verkehrsablaufs durch den Entfall nicht maßgeblich beeinträchtigt. Die Leistungsfähigkeitsberechnung ermittelt morgens und abends wie im Bestand Reserven und der Verkehrsablauf wird in beiden Spitzenstunden mit QSV C (mittlere Wartezeit ≤ 50 s, nur gelegentlicher Rückstau) beurteilt.
- LSA Heidemannstraße / Paracelsusstraße (0774)
Im Bestand handelt es sich bei dieser LSA um eine Fußgängerschutzanlage über die Heidemannstraße, welche in diesem Bereich über zwei durchgehende Fahrstreifen verfügt. Für den Knotenpunkt wurden zwei Varianten für den Prognoseplanfall untersucht. In der Variante 1 wurden zwei durchgehende Geradeausfahrstreifen Ost → West, in der Variante 2 nur ein Geradeausfahrstreifen Ost → West untersucht. Die Branddirektion lehnt jedoch eine einstreifige Heidemannstraße in Fahrtrichtung Westen

(Variante 2) aufgrund des Ausrückweges zwischen der Ausfahrt von der neuen Feuerwache im Stadtquartier Neufreimann und der Ingolstädter Straße ab. Da sich hinter dem Knoten in Fahrtrichtung Westen die Fahrbahnrandhaltestelle der Busse in Ost-West-Relation befindet, wäre außerdem nachteilig, dass haltende Busse während des Fahrgastwechsels den MIV blockieren würden. In der vorliegenden Entwurfsplanung ist daher die Variante 1 zugrunde gelegt.

In der Gesamtbilanz wird die Verkehrsqualität des Verkehrsablaufs morgens mit QSV C (mittlere Wartezeit ≤ 50 s, nur gelegentlicher Rückstau) und abends mit QSV D (mittlere Wartezeit ≤ 70 s, häufiger Rückstau) beurteilt.

- LSA Heidemannstraße / Ingolstädter Straße (0314)

Die Ingolstädter Straße (Bundesstraße B 13) ist eine Haupteinfallstraße im Münchner Norden. Neben den durchgehenden Verkehren der Hauptrichtung Nord-Süd sind morgens der Verkehrsstrom Ost \rightarrow Süd und abends der Strom Ost \rightarrow Nord stark belastet. Der Knoten erreicht bereits heute in beiden Spitzenstunden seine Kapazitätsgrenze und wird mit QSV E (mittlere Wartezeit > 70 s, meist Rückstau) bewertet.

Im Prognoseplanfall mit der Tram wird eine leichte Abnahme des Tagesverkehrs um ca. 5 % von Osten und um ca. 3 % im Zuge der Ingolstädter Straße gegenüber dem Prognosenullfall ohne Tram prognostiziert. In der südlichen Zufahrt Ingolstädter Straße stehen dem Kfz-Verkehr in der Planung ein Rechts- und drei Geradeausfahrstreifen zur Verfügung (im Bestand 4 Fahrstreifen 1 L, 2 G, 1 R). Der Knotenpunktentwurf sieht den Entfall des Linksabbiegers Süd \rightarrow West zugunsten eines Geradeausfahrstreifens zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit für den kritischen Süd-Nord-Fahrstrom in der Abendspitze, eine abgerückte Bushaltestelle am Fahrbahnrand im nördlichen Abfluss und einen Verflechtungsbereich im nördlichen Abfluss von drei auf zwei Fahrstreifen vor.

Um eine hohe ÖV-Beschleunigungsqualität und einen stabilen MIV-Verkehrsablauf zu gewährleisten, wird in der Morgenspitze eine Zuflussdosierung an der LSA Ingolstädter Straße / Sportgelände FC Bayern (LSA 1289) für den Kfz-Verkehr stadteinwärts unterstellt. Stadtauswärts kann keine Zuflussdosierung umgesetzt werden, da mögliche negative Auswirkungen auf den Knoten Ingolstädter Straße / Frankfurter Ring, auch hinsichtlich der bestehenden ÖV-Beschleunigung, vermieden werden sollen.

Mit diesen genannten Randbedingungen erreicht in der morgendlichen Spitzenstunde der Geradeausstrom von Norden seine Kapazitätsgrenze und seine Verkehrsqualität wird mit QSV E (mittlere Wartezeit > 70 s, meist Rückstau) beurteilt. In der abendlichen Spitzenstunde überschreitet der Geradeausstrom von Süden seine Kapazitätsgrenze und wird mit QSV F (sehr lange Wartezeiten, Kapazität überschritten) bewertet. Der berechnete Rückstau von ca. 350 m reicht über den südlich benachbarten Knoten Ingolstädter-/ Kollwitzstraße hinaus.

Durch die Komplexität der Knotenpunktgeometrie, die langen Gehzeiten und die Tram-Priorisierung bleibt steuerungstechnisch kein weiteres Potenzial zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr. In einem umfangreichen, iterativen Prozess wurden mehrere Varianten zum Prognoseplanfall an der LSA untersucht. Aufgrund der nicht mehr vorhandenen Ausbau- und Optimierungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und unter Berücksichtigung von Verlagerungseffekten wurde die vorgelegte Variante als planerisch weiterzuführende Variante festgelegt.

- LSA Knorrstraße / Rathenaustraße (0467)

Die geplante Tramtrasse wird in der Rathenaustraße südlich der Fahrbahn in Seitenlage auf besonderem Bahnkörper und in der Knorrstraße auf dem MIV-Planum geführt. Mit Umsetzung der Tram verfügt die LSA weiterhin über ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven und wird wie im Bestand morgens und abends mit QSV C (mittlere Wartezeit ≤ 50 s, nur gelegentlicher Rückstau) beurteilt.

- LSA Knorrstraße / Permanederstraße (1300)

Im Bestand handelt es sich bei dieser LSA um eine Teilsignalisierung von zwei Fußgängerfurten über die Knorrstraße, welche in diesem Bereich über zwei durchgehende Fahrstreifen verfügt. Die geplante Tram quert den Knotenpunkt in Süd-Nord-Relation und wird auf dem MIV-Planum geführt. Alle Abbiegebeziehungen werden beibehalten und der Knotenpunkt wird vollsignalisiert. Wie im Bestand wird die Verkehrsqualität in beiden Spitzenstunden mit QSV C (mittlere Wartezeit ≤ 50 s, nur gelegentlicher Rückstau) beurteilt.

- LSA Knorrstraße / Sudetendeutschestraße (0428)

Im Bestand stellt die Wendeanlage Am Hart eine LSA dar, die aus dem Hauptknoten Knorrstraße / Sudetendeutschestraße und dem nördlich gelegenen Teilknoten Ausfahrt aus der Wendeanlage besteht. Im Prognoseplanfall wird an der Endhaltestelle „Am Hart“ die Wendeanlage für die Tramlinien 23 und 24 ergänzt. Es entstehen ein Hauptknoten und weitere drei Teilknotenpunkte, die miteinander verknüpft werden.

In der Gesamtbetrachtung der Anschlussknotenpunkte wird festgestellt, dass sowohl der Hauptknotenpunkt Knorr-/ Sudetendeutschestraße als auch die weiteren Teilknotenpunkte aufgrund des moderaten Verkehrsaufkommens grundsätzlich dazu in der Lage sind das erwartete Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Leistungsfähigkeit gegeben ist. Die Verkehrsqualität wird in beiden Spitzenstunden mit QSV C (mittlere Wartezeit ≤ 50 s, nur gelegentlicher Rückstau) beurteilt.

5.4. Gestaltungskonzept und Freianlagenplanung

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

In der Heidemannstraße von Werner-Egk-Bogen bis Grusonstraße wird auf einer Länge von rund 250 m das Gestaltungsprinzip der gleisbegleitenden Grünflächen mit Baumreihen beidseitig der Gleise aus dem Planfeststellungsabschnitt 1 (zwischen Werner-Egk-Bogen und Kiefernngartenstraße mit einer Länge von rund 1.000 m) fortgeführt und die Tramtrasse eingegrünt. Die in Straßenmitte geführte, mit Baumreihen eingegrünte Tramtrasse bildet hier, ergänzend zum nördlich angrenzenden begrünten Lärmschutzwall, ein straßenraumprägendes grünes Element in der Heidemannstraße. Durch diese einheitliche Straßenraumaufteilung auf einem langen Abschnitt der Heidemannstraße ergibt sich eine deutliche Aufwertung des Straßenraums, ein städtebaulich prägendes Element sowie eine durchgängige Eingrünung entlang der ÖPNV-Trasse unter Berücksichtigung des übergeordneten Grünzugs gemäß Flächennutzungsplan.

Zur Gliederung der Straßenräume in der weiteren Heidemannstraße bis zur Ingolstädter Straße und in der Rathenaustraße werden entlang der Gleistrasse, je nach räumlichen Verhältnissen, gleisbegleitende Grünflächen mit ein- oder beidseitigen Baumpflanzungen vorgesehen.

Mit der vorgesehenen Trassenführung greifen die Betriebsanlagen der Tram (u.a. Bahnkörper, Haltestellen und Fahrleitung) im Bereich zwischen Ingolstädter Straße und Knorrstraße in öffentliche Grünanlagen ein. Die betroffenen Spielflächen (u.a. Bolzplatz und Tischtennis) werden ortsnahe verlegt und neu hergestellt. Als Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe der Tramtrasse werden neue Flächen für die öffentliche Grünanlage durch die Verlegung des Bolzplatzes auf das städtische Grundstück (Flurnummer 211/2) sowie durch die Unterbrechung und Entsiegelung der bestehenden Straßenverbindung von der Rathenaustraße zur Rothpletzstraße geschaffen. Unmittelbar westlich davon grenzt die Planung des Baureferats-Gartenbau zum Park an der Bernaystraße an.

Die Tramhaltestellen werden mit Bäumen begrünt. Die Situierung der Bäume berücksichtigt dabei die aktuellen Anforderungen hinsichtlich der Gestaltung barrierefreier Haltestellen.

Bei allen Tram-Neubaustrecken werden im Rahmen der Vorplanung umfangreiche Variantenuntersuchungen für den Trassenverlauf - sowohl großräumig in anderen Straßenzügen als auch kleinräumig innerhalb des gewählten Straßenzuges - durchgeführt. Diese Varianten werden einer umfassenden Abwägung unterzogen, bei dem technische, betriebliche, wirtschaftliche und auch ökologische Aspekte berücksichtigt werden. Eingriffe in bestehende Gehölze und Bäume erfolgen nur, soweit diese zur Herstellung der Trambetriebsanlagen einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen sowie der Verbesserungen des anliegenden Straßenraums erforderlich sind. Nach aktuellem Planungsstand sind im Planfeststellungsabschnitt 2 voraussichtlich 389 Baumfällungen erforderlich, wovon 121 unter die Münchner Baumschutzverordnung fallen und einen Stammumfang > 80 cm aufweisen. Durch 389 ortsnahe Neupflanzungen und Verpflanzung bestehender Bäume wird sichergestellt, dass der erforderliche Eingriff innerhalb des Projektgebietes ausgeglichen wird. Die Möglichkeit zusätzlicher Neupflanzungen im Projektbereich wird in Abstimmung mit dem Baureferat im weiteren Projektverlauf geprüft.

Bei Neupflanzungen werden die geltenden Baustandards des Baureferates (Gartenbau) zugrunde gelegt und Baumarten gewählt, die an die Standortbedingungen angepasst und klimaresilient sind. In Abstimmung mit dem Baureferat wird eine Umweltbaubegleitung von den Stadtwerken München beauftragt und eingesetzt.

5.5. Haltestellen und deren Ausrüstung

Die Tramhaltestellen werden mit einer Nutzlänge von 56 m für den zukünftigen Einsatz von 6-teiligen Tramfahrzeugen ausgelegt.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit wurde die Planung mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Die Bahnsteige werden mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet. Für Bahnsteige in Insel- und Seitenlage bedeutet dies ein taktiler, kontrastreich abgesetztes Leitsystem längs der Bahnsteigkante mit Anschluss an die taktilen Bodenindikatoren an den signalisierten Querungsstellen. Weitere taktile und kontrastreiche Aufmerksamkeitsflächen kennzeichnen zudem den vordersten Einstiegsbereich auf Höhe der ersten Fahrzeugtür, sowie den Beginn und das Ende der Haltestelle und den Zugang zur Vorlesestele. Darüber hinaus wird ein Haltestellenbord von 25 cm umgesetzt, damit für alle Fahrgäste ein barrierefreier Zustieg ohne fahrzeugseitige Einstiegshilfen ermöglicht wird.

Hierbei werden die Regel- und Mindestanforderungen, sowie der Umgang mit Ausnahmen gemäß der Beschlussvorlage zu den Ergebnissen des Bausteins Barrierefreiheit des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04581)

beachtet.

Zur Ausstattung der Tramhaltestellen gehören übliche Standards, wie z.B. Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, statische und dynamische Fahrgastinfoanzeigen sowie eine Beschallungsanlage für Durchsagen. Für Menschen mit Blindheit oder Sehbehinderung wird zusätzlich eine Vorlesestele im Bereich zwischen ersten und zweiten Einstiegsbereich installiert, die durch taktile Bodenindikatoren auffindbar ist. Für den Fahrzeugführer wird aktuell auch ein Aufbewahrungskasten für eine Faltrampe im Bereich des ersten Einstiegsbereiches positioniert, um diese bei Bedarf zu Einsatz bringen zu können. Bei allen Bahnsteigen der Tram sind zudem Baumpflanzungen mit Baumscheiben vorgesehen, um Ersatz für zu fallende Bäume zu schaffen und den Straßenraum aufzuwerten sowie die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Die im Zuge der Tram-Neubaustrecke anzupassenden Bushaltestellen werden barrierefrei und bedarfsgerecht mit einer Kantenlänge von 23 m für den Einsatz von Buszügen ausgebaut.

Die Haltestellenbeleuchtung erfolgt teilweise durch die neu geplanten und nach aktuellen Richtlinien ausgelegte Straßenbeleuchtung. In den überwiegenden Fällen sind zusätzliche Beleuchtungen in den Haltestellenbereichen notwendig, da z.B. bei Baumstandorten die Helligkeit oder die Gleichmäßigkeit gemäß DIN-Norm nicht erreicht wird.

5.6. Fahrleitung und Fahrstromversorgung

Im gesamten Planfeststellungsabschnitts 2 ist analog zur Heidemann- und Kieferngartenstraße im Planfeststellungsabschnitt 1 insbesondere aufgrund der besseren Integrierbarkeit mit den gleisbegleitenden Baumreihen und aufgrund der Spartenlage eine Hochketten-Fahrleitung geplant.

Die Fahrleitungsmasten werden, wo möglich, im gleisbegleitenden Grünstreifen innerhalb der Baumreihen angeordnet. Wandabspannungen an Gebäuden sind aufgrund fehlendem durchgängigen Bauliniengefüge im Planfeststellungsabschnitt 2 nicht vorgesehen. Um die Gesamtanzahl der Maste im Straßenraum gering zu halten, wurde, wo möglich, eine Kombination von Masten für Fahrleitung, Beleuchtung und Lichtsignalanlagen geplant.

Zur Fahrstromversorgung werden für den Streckenabschnitt von Neufreimann bis Am Hart zwei Tram-Gleichrichterwerke (TGW) benötigt. Das erste TGW wird auf dem Grundstück der SWM (Flurstück Nr. 232/308 und 232/309) geplant. Der Standort des zweiten TGW wird in die geplante Tramwendeschleife und den Busbahnhof Am Hart integriert. In diesem Bereich befinden sich die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gemäß B-Plan 1939d.

5.7. Straßenbeleuchtung

Die im Streckenverlauf durch den Straßenumbau der Tram-Neubaustrecke betroffene Beleuchtung wird im Zuge des Tramprojektes entsprechend den aktuell geltenden Richtlinien angepasst bzw. neu errichtet.

Die Planung der neuen Straßenbeleuchtung erfolgt federführend durch das Baureferat. Die Planungen wurden unter den Planungsbeteiligten einvernehmlich abgestimmt. Wo immer möglich wird die Straßenbeleuchtung mit den Fahrleitungsmasten kombiniert.

In der Auswahl und der Gestaltung der Straßen-, Wege- und Haltestellenbeleuchtung werden die Anforderungen des § 11a BayNatSchG entsprechend berücksichtigt („Beim Aufstellen von Beleuchtungsanlagen im Außenbereich müssen die Auswirkungen auf die Insektenfauna, insbesondere deren Beeinträchtigung und Schädigung, überprüft und die Ziele des Artenschutzes berücksichtigt werden“). Zudem wird der „Leitfaden zur Eindämmung der Lichtverschmutzung“ des Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz beachtet.

5.8. Brandschutz

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde die Tramplanung mit Neuordnung des Straßenraums mit den Belangen des Brandschutzes abgeglichen und im Zuge des durchgeführten Spartenverfahrens mit der Branddirektion abgestimmt. Die bestehende Rettungssituation entlang der Strecke wurde auf etwaige Veränderungen durch die Tramplanung und die geänderte Straßenraumaufteilung hin untersucht.

Für die vorhandenen Gebäude ergeben sich beim Brandschutz keine Veränderungen zur Bestandssituation.

5.9. Spartenmaßnahmen

Infolge der neuen Straßenraumaufteilung für die Integration der Tramtrasse in den Straßenraum sind Umlegungen, Änderungen oder Schutzmaßnahmen an Spartenleitungen erforderlich, insbesondere in der Heidemannstraße zwischen Werner-Egk-Bogen und Ingolstädter Straße.

Im Verlauf der Planung wurden mit den Spartenträgern zahlreiche Anpassungen zur Vermeidung von Spartenkonflikten vorgenommen (z.B. Änderung der Standorte von Ersatzpflanzungen und Fahrleitungsmasten) sowie bei unvermeidbaren Spartenkonflikten Schutzmaßnahmen abgestimmt (z.B. Durchwurzelungsschutz).

5.10. Schall- und Erschütterungsschutz

In den Betrachtungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1989 "Bayernkaserne" sind bereits Lärmeinwirkungen aus Schienenverkehren der Tram-Neubaustrecke innerhalb des Geltungsbereiches für das neue Stadtquartier und Teilbereichen der Heidemannstraße mit unterstellt. Nördlich der Heidemannstraße ist größtenteils im Bestand ein begrünter Lärmschutzwall vorhanden. Südlich der Heidemannstraße sind gemäß dem Beschluss des Bauausschusses vom 03.05.2023 zu den „Öffentlichen Grünflächen Neufreimann“ im Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1989 - Ehemalige Bayernkaserne - (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08597) Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Schule und der angrenzenden öffentlichen Grünflächen geplant.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Tramstrecke werden die Belange des Schall- und Erschütterungsschutzes für die Bauphase und Betriebsphase innerhalb eines jeweils eigenen Gutachtens betrachtet. Zudem werden infolge der Verlegung des Bolzplatzes in der Rathenaustraße die schalltechnischen Auswirkungen dieser Kinder- und Jugendspieleinrichtung auf die umliegende (Wohn-)Bebauung gutachterlich untersucht. Die jeweils einschlägigen Grenz- und Anhaltswerte zum Schutz vor Schall und Erschütterungen sind einzuhalten. Im Falle von Überschreitungen sind entsprechende Maßnahmen zu ermitteln und darzustellen.

Schallschutzansprüche werden voraussichtlich insbesondere im Bereich der westlichen Heidemannstraße, Rathenaustraße und Knorrstraße aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aus der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV bestehen. Im Kreuzungsbereich der Knorr-/ Rathenaustraße ist zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in der Kleingartenanlage eine Lärmschutzwand geplant. Die zur Einhaltung der Grenzwerte der einschlägigen Immissionsschutzverordnung erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden im Zuge der Planfeststellungsverfahren ermittelt und festgelegt.

5.11. Lufthygiene

Mit der erforderlichen Querung von Hauptverkehrsstraßen durch die Tram wird u. a. der Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs beeinflusst. Dementsprechend sind Aussagen über die Auswirkungen der Planungen auf die verkehrsbedingten Luftschadstoffe mit Beurteilung nach 39. BImSchV (2010) erforderlich. Deshalb wurde ein entsprechendes Gutachten hinsichtlich der Auswirkungen der Tram Münchner Norden auf verkehrsbedingte Luftschadstoffe beauftragt.

Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass mit der geplanten Tram-Neubaustrecke in Bereichen der Querung von Hauptverkehrsstraßen mittels Lichtsignalanlagen gesteuerten Kreuzungen gewisse Einschränkungen des Verkehrsflusses in verkehrlichen Spitzenstunden verbunden sind, die vereinzelt auch zu Erhöhungen der Schadstofffreisetzungen des Kfz-Verkehrs führen. Damit sind moderate Änderungen der NO₂- und PM₁₀-Konzentrationen im Jahresmittel verbunden, die dort jedoch nicht zu Konflikten mit den Beurteilungswerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit entsprechend 39. BImSchV führen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die EU-Luftqualitätsrichtlinie im Dezember 2024 novelliert wurde. Die Bundesregierung ist verpflichtet, diese Richtlinie innerhalb von 24 Monaten in nationales Recht umzusetzen. Die überarbeitete Richtlinie legt deutlich strengere Luftqualitätsnormen fest, die bis 2030 eingehalten werden müssen und sich eng an den Luftqualitätsleitlinien der WHO orientieren. Dies hätte signifikante Auswirkungen auf die Evaluierung der Lufthygiene. Neue rechtliche Rahmenbedingungen würde es erforderlich machen, die bestehende Situation neu zu bewerten.

Maßnahmen für die Reduktion der bestehenden Immissionsbelastung entlang der genannten Straßen sind übergeordnet im Rahmen der Einführung der neuen Luftqualitäts-Richtlinie und für das gesamtstädtische Verkehrsnetz der LHM zu finden und anzuwenden. Dies ist nicht Aufgabe des vorliegenden Vorhabens und kann hierüber nicht aufgelöst werden.

6. Fremdgrundinanspruchnahme

In der Heidemannstraße sind ursächlich der Tramplanung und der Realisierung regelkonformer Geh- und Radwege folgende Flächen über Grunderwerb bzw. Grunddienstbarkeiten zu sichern:

- Flurnummer 228/28, Gemarkung Freimann: 71 m²
- Flurnummer 228/3, Gemarkung Freimann: 2.529 m²

In der Rathenaustraße sind ursächlich der Tramplanung und der Realisierung regelkonformer Geh- und Radwege folgende Flächen über Grunderwerb bzw. Grunddienstbarkeiten zu sichern:

- Flurnummer 213/2, Gemarkung Milbertshofen: 481 m²

Das Kommunalreferat wurde bereits beauftragt, in die Verhandlungen mit den Eigentümern zu treten. Die Grunderwerbungen können jedoch erst nach erfolgter Planfeststellung des PFA 2 abgeschlossen werden, weil erst dann die endgültigen Entschädigungswerte für die Flächen rechtssicher festgestellt werden können.

Das Kommunalreferat weist darauf hin, dass aufgrund der Personalsituation und der laufenden und komplexen Grunderwerbungen für den PFA 1 keine zeitnahe kontinuierliche Bearbeitung der Grunderwerbungen für den PFA 2 zugesagt werden können.

Bei der Kleingartenanlage in der Rathenaustraße (KGA NO 181) sind ursächlich der Tramplanung und der Realisierung regelkonformer Geh- und Radwege dauerhafte Flächeninanspruchnahmen der bestehenden Gartenparzellen von rund 455 m² erforderlich. Hiervon betroffen sind die beiden städtischen Grundstücke mit Flurnummer 199/7 und 199/8, Gemarkung Milbertshofen. Der Eingriff lässt sich innerhalb der städtischen Kleingartenanlagen ausgleichen.

7. Finanzierung und Förderung

Die Tram Münchner Norden wird mit der novellierten Standardisierten Bewertung 2016+ berechnet. Abstimmungen mit dem Fördergebern Bund und Land haben bereits stattgefunden.

Eine erste Abschätzung des Förderprojektes auf Basis der bisher vorliegenden Kostenermittlung weist ein positives Ergebnis mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 2 auf. Die Strecke verläuft zudem überwiegend (mehr als 50%) auf besonderem Bahnkörper. Das Fördervorhaben der Neubaustrecke Tram Münchner Norden ist demnach grundsätzlich zuwendungsfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Durch die Novellierung des GVFG können seitens des Bundes bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Daneben ist eine Komplementärfinanzierung durch den Freistaat Bayern grundsätzlich möglich. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht.

Zwischen LHM und SWM wurde das 1. ÖPNV-Bauprogramm 2021 entwickelt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932), mit Fortschreibung 2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916) und Fortschreibung Dezember 2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11452). Die Tram Münchner Norden ist Bestandteil des 1. ÖPNV-Bauprogramms und wird durch die LHM finanziert. Die entsprechenden Haushaltsmittel zur Tram Münchner Norden sind in den Finanzpositionen 6050.985.7700.6 (RAW), 6300.950.2100.6 (BAU), 6300.932.2100.4 (BAU) enthalten.

Die Finanzierung der Tram Münchner Norden ist betroffen von der im Februar 2025 beschlossenen Konsolidierung des ÖPNV-Bauprogrammes mit Einsparungen von insgesamt ca. 118 Mio. € in den Jahren 2025 bis 2027. Da Verzögerungen beim Projekt Tram Münchner Norden aufgrund der aktuellen Haushaltslage jedoch gravierende Auswirkungen haben, insbesondere auf die Verkehrserschließung und die städtebauliche Entwicklung entlang der Strecke, sowie mittel- bis langfristig auch finanzielle

Mehraufwendungen für die Landeshauptstadt mit sich bringen würden, hat die Vollversammlung am 05.02.2025 das Heranziehen alternativer Finanzierungsquellen u.a. für die Tram Münchner Norden beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V13693). Es ist vorgesehen, Mittel aus der Stellplatzablöse, aus der Umwidmung von Geldern zur Elektrifizierung des Busverkehrs bzw. durch eine Vorfinanzierung durch die Stadtwerke München (SWM) einzusetzen.

Maßnahmen, die einer Verbesserung der Situation für die Radfahrenden dienen, sind grundsätzlich gemäß der Kommunalrichtlinie des Bundes förderfähig. Förderfähig sind insbesondere Radwege, Radabstellanlagen und Fahrradparkhäuser. Weitere Fördermöglichkeiten werden projektspezifisch in Abstimmung mit der Stadtkämmerei geprüft und bei Vorliegen der einschlägigen Fördervoraussetzungen werden die erforderlichen Zustimmungen vor Auftragsvergabe herbeigeführt.

8. Weiteres Vorgehen / Zeitplan

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Tram-Neubaustrecke von Neufreimann bis Am Hart (Planfeststellungsabschnitt 2) erfolgt durch die SWM unmittelbar nach der Beschlussfassung im Stadtrat.

Es ist beabsichtigt, mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens zu beginnen. Für die im Planfeststellungsabschnitt 2 erforderlichen Spartenmaßnahmen ist darüber hinaus ein Baubeginn unmittelbar nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erforderlich, um unter Berücksichtigung von Unwägbarkeiten in den Genehmigungsverfahren zur Planfeststellung eine frühzeitige Inbetriebnahme des Planfeststellungsabschnittes 2 zu ermöglichen. Dadurch kann auch das Linienkonzept für den Endausbau des Planfeststellungsabschnittes 1 und 2 umgesetzt werden. Dieses Linienkonzept sieht zur optimalen verkehrlichen Erschließung des Münchner Nordens und insbesondere für das neue Stadtquartier Neufreimann vor, dass die Linie 23 von Schwabing Nord zum U-Bahnhof Am Hart verlängert wird und die Linie 24 zwischen dem U-Bahnhof Am Hart und U-Bahnhof Kieferngarten pendelt.

Bei entsprechender Projektreife wird durch die Stadtwerke München GmbH beim Fördergeber ein Antrag auf förderunschädlichen Maßnahmenbeginn eingereicht, damit die Ausschreibungen und Vergaben ohne Verzögerungen durchgeführt werden können.

Die Realisierung der Baumaßnahmen für den Planfeststellungsabschnitt 2 ist derzeit ab 2027 geplant. Eine Inbetriebnahme des Planfeststellungsabschnittes 2 von Neufreimann bis Am Hart wird für Ende 2029 angestrebt.

Die Durchführung der für das Straßenbau-Projekt notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren werden vom Baureferat an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen einer Planungs- und Kostenteilungsvereinbarung übergeben, inklusive der Anhörung der Bezirksausschüsse. Sofern sich im Planfeststellungsverfahren keine wesentlichen Änderungen ergeben, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Über die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens wird im Sachstandsbericht des ÖPNV-Bauprogramms berichtet.

9. Antrag und Empfehlungen

Bäume erhalten und Kosten sparen beim Trambahnbau in München

Antrag Nr. 20-26 / A 05491 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste vom 14.03.2025
(Anlage 2)

Mit dem Antrag wird die MVG dazu aufgefordert, bei Planung und Bau der Trambahnen in München sicherzustellen, dass so viele Bäume wie möglich erhalten werden. Dies gelte insbesondere für die Tram Münchner Norden, denn mit dem Bau des ersten Abschnitts wird bereits in diesem Jahr begonnen. Bei der Durchführung der Baumaßnahmen sollen die Standorte von schützenswerten Bäumen ermittelt werden und geeignete Maßnahmen zum Erhalt und Schutz dieser Bäume ergriffen werden. Weiterhin sollen schon bei der Ausarbeitung der Planungen die Gegebenheiten vor Ort stärker berücksichtigt werden und durch eine bestandsorientierte Vorgehensweise nicht nur die dortigen Bäume erhalten, sondern ebenso Kosten gespart werden.

Hierzu kann das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG Folgendes mitteilen:

Im Folgenden wird das Vorgehen der SWM zum Erhalt des Baumbestandes sowie zum Schutz des Baumbestandes während der Baumaßnahmen beschrieben. Zu den Planungen der Tram Münchner Norden wird am Ende Stellung genommen:

Der Baumbestand wird frühzeitig in den Planungsprozess integriert. Bei allen Tramprojekten werden im Rahmen der Vorplanung umfangreiche Variantenuntersuchungen für den Trassenverlauf - sowohl großräumig in anderen Straßenzügen als auch kleinräumig innerhalb des gewählten Straßenzuges - durchgeführt. Diese Varianten werden einem umfassenden Abwägungsprozess unterzogen, bei dem technische, betriebliche, wirtschaftliche und auch ökologische Aspekte berücksichtigt und gegeneinander abgewogen werden.

Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) Maßnahmen zum Ausgleich und zur ökologischen Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft festgelegt. In Anlehnung an die Münchner Baumschutzverordnung werden Bäume, die aufgrund ihrer Größe und ihres Alters eine besondere Bedeutung als Lebensraum haben, durch Neupflanzungen innerhalb des Projektgebietes ausgeglichen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden in Abstimmung mit Fachplanern und Gutachtern sowie den zuständigen Fachbehörden möglichst baumschonende Bauverfahren festgelegt, z. B. durch Wurzel- und Kronenschutzmaßnahmen sowie physische Schutzmaßnahmen wie Brettermäntel oder Baumschutzzäune. Während der Bauausführung überwachen baumfachliche Baubegleitungen die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften durch die ausführenden Firmen.

Um die Eingriffe durch das Vorhaben weiter zu reduzieren, wird der zu fällende Baumbestand durch die Umweltbaubegleitung oder andere Fachplaner nach einem mit dem Baureferat Gartenbau abgestimmten Schema auf seine Verpflanzbarkeit bewertet. Hierbei werden aus ökologischen Gründen selbst sehr junge Gehölze berücksichtigt, obwohl die Neupflanzung von neuer Baumschulware in einem besseren Kostenverhältnis stehen würde. Die Kosten der Verpflanzung eines bestehenden Baumes liegt etwa beim dreifachen einer Neupflanzung.

Bei Neupflanzungen werden die geltenden Baustandards des Baureferates (Gartenbau) zu Grunde gelegt und Baumarten gewählt, die an die Standortbedingungen angepasst und klimaresilient sind. Auf den Haltestellen werden Robinien, im Helene-Wessel-Bogen und in der Bayernkaserne Ulmen, in der Heidemannstraße Eichen gepflanzt. In den übrigen Bereichen wird sich an den Baumarten im Bestand orientiert. Die Wahl der Baumarten wird durch die LHM getroffen. Grundsätzlich handelt es sich bei den Bäumen um typische Arten, die den besonderen Anforderungen des Straßenraums (Stadtklima, Habitus, salz-/ kalkverträglich etc.) gerecht werden.

Die Fällung groß ausgewachsener Bäume reduziert grundsätzlich den thermischen Komfort sowie die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und wirkt einem naturnahen Wasserhaushalt entgegen. Durch die ortsnahe Verpflanzung bestehender Bäume werden die Effekte gemildert. Bei der Tram Münchner Norden werden für Neupflanzungen im Straßenraum höhere Pflanzqualitäten berücksichtigt. Die größer gewachsenen Neupflanzungen können schneller ihre ökologische und stadtklimatische Wirkung entfalten. Zudem begünstigen die vorgesehenen gleisbegleitenden Grünflächen und das Rasengleis den thermischen Komfort sowie einen naturnahen Wasserhaushalt.

Zu den Planungen der Tram Münchner Norden ist folgendes zu ergänzen:

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 liegt seit dem 31.10.2024 der Planfeststellungsbeschluss vor. Dieser ist nach Ablauf der Klagefrist rechts- und bestandskräftig. Gemäß der Planfeststellung (Baugenehmigung) erfolgen die Eingriffe in bestehende Gehölze und Bäume nur dort, soweit diese zur Herstellung der Trambetriebsanlagen einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen sowie der Verbesserungen des anliegenden Straßenraums erforderlich sind.

Die Entwurfsplanung für den Planfeststellungsabschnitt 2 ist abgeschlossen und wird dem Stadtrat im Rahmen des vorliegenden Trassierungsbeschlusses zur Genehmigung vorgelegt. Nach aktuellem Planungsstand sind im Planfeststellungsabschnitt 2 voraussichtlich 389 Baumfällungen erforderlich, wovon 121 unter die Münchner Baumschutzverordnung fallen und einen Stammumfang > 80 cm aufweisen. Durch 389 ortsnahe Neupflanzungen und Verpflanzung bestehender Bäume wird sichergestellt, dass der erforderliche Eingriff innerhalb des Projektgebietes ausgeglichen wird.

Dem Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 05491 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste vom 14.03.2025 wird entsprochen:

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> teilweise
-----------------------------	-------------------------------	---

Nutzerbedarfsprognose für den Straßenbahnneubau zwischen ehemaliger Bayernkaserne und U-Bahnhof Kieferngarten vorlegen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00005 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 16.06.2021 (Anlage 3)

Mit der Empfehlung wird die LHM dazu aufgefordert, für die geplante Straßenbahnverbindung zwischen Neufreimann und dem U-Bahnhof Kieferngarten eine aktuelle Nutzungsprognose zu erstellen und zeitnah den Bürger*innen des Stadtteils mitzuteilen.

Hierzu kann das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG Folgendes mitteilen:

Mit dem Trassierungsbeschluss zum Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten (Planfeststellungsabschnitt 1) vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084) wurde das Betriebskonzept sowie die Fahrgastprognose für den Prognosehorizont 2030 dargelegt.

In der vorliegenden Beschlussvorlage wird die aktualisierte Fahrgastprognose für den Prognosehorizont 2035 dargestellt (s. Kapitel 4).

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00005 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 16.06.2021 wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Planungen für Tram 23 bis zum Kieferngarten überprüfen und ändern

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00735 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022 (Anlage 4)

Mit der Empfehlung wird die LHM dazu aufgefordert, im laufenden Planfeststellungsverfahren für eine Straßenbahnverbindung Schwabing Nord/Kieferngarten die Fortführung der Tram über das neue Wohngebiet Neufreimann hinaus zum Kieferngarten noch einmal eingehend zu prüfen und die Planungen entsprechend zu ändern.

Hierzu kann das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG Folgendes mitteilen:

Mit dem Trassierungsbeschluss zum Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten (Planfeststellungsabschnitt 1) am 15.12.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084) hat die Vollversammlung des Stadtrates die Streckenführung der Tram Münchner Norden für den Streckenabschnitt Schwabing Nord – Kieferngarten beschlossen und anschließend der Planfeststellungsantrag bei der Regierung Oberbayern eingereicht. Der Planfeststellungsbescheid wurde am 31.10.2024 erteilt. In dem Trassierungsbeschluss vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084) wurde hinreichend dargelegt, dass die Tram auch für diesen Abschnitt zwischen Neufreimann und Kieferngarten das für das prognostizierte Fahrgastpotenzial adäquate öffentliche Verkehrsmittel ist. Durch die geplante Einrichtung einer Linie zwischen Kieferngarten und Am Hart wird im Münchner Norden eine leistungsfähige tangentielle Ost-West-Verbindung von der U6 zur U2 geschaffen. Die den SWM vorliegende Abschätzung des Verkehrswertes weist basierend auf der bisher vorliegenden Kostenermittlung ein positives Ergebnis mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 auf und ist damit förderfähig. Ein Grund für eine Änderung der Planung besteht damit nicht.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00735 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 05.07.2022 wird entsprochen:		
<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Keine Wendeschleife und kein Abriss des Parkhauses am Kieferngarten

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00736 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022 (Anlage 5)

Mit der Empfehlung wird die LHM dazu aufgefordert, im laufenden Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnverbindung Schwabing Nord – Kieferngarten auf eine Fortführung der Tram vom Wohngebiet Bayernkaserne zum Kieferngarten zu verzichten und die Straßenbahn alternativ nach Fröttmaning zu führen, um die Wendeschleife am U-Bahnhof Kieferngarten und den Abriss des P+R-Parkhauses zu vermeiden.

Hierzu kann das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG Folgendes mitteilen:

Im Rahmen der Untersuchungen zu einer leistungsfähigen Erschließung des Neubaugebiets in der ehemaligen Bayernkaserne wurden zahlreiche Trassen- und Linienvarianten untersucht und bewertet. Der U-Bahnhof Kieferngarten mit seiner bereits heute bestehenden Funktion als Umsteigeknoten stellt auch für den Tram-Linienbetrieb einen verkehrlich sinnvolleren Verknüpfungspunkt gegenüber dem U-Bahnhof Fröttmaning dar. Durch die Verknüpfung der Tram mit der U6 sowie dem dortigen Busbahnhof kann die Tram eine gute Netzwirkung und damit ein hohes Fahrgastpotenzial erreichen. Die bestehenden Buslinien werden an die neue Tramlinie angepasst und Parallelverkehr soweit möglich vermieden.

Ein Linienbetrieb der Tram bis Fröttmaning ist nach den derzeitigen Erkenntnissen nicht förderfähig, da der verkehrliche Nutzen geringer ist als die zusätzlichen Kosten für die Strecke und den Betrieb. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sinkt unter 1, wenn die Wendeschleife östlich der U6 liegt. Das Fahrgastpotenzial östlich der U6 ist – abgesehen von den Fußballspielen - vergleichsweise gering. Zudem ist das Gebiet bereits gut an die U6 am U-Bahnhof Kieferngarten angebunden. Das zu erwartende Fahrgastpotenzial und der verkehrliche Nutzen ist trotz der P+R-Anlage Fröttmaning mit 1.276 Parkplätzen niedrig. Dem gegenüber stehen längere Fahrzeiten sowie zusätzliche Aufwendungen beim Fahrzeugeinsatz, Betrieb und Unterhalt. Die Wendeschleife Kieferngarten ist daher unabhängig einer möglichen Weiterführung zu einer möglichen Tramabstellanlage in Fröttmaning erforderlich.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden durch die Stadtwerke München die Belange des Schall- und Erschütterungsschutzes innerhalb eines eigenen Gutachtens betrachtet. Die zur Einhaltung der Grenzwerte der einschlägigen Immissionsschutzverordnung erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ermittelt und dann festgelegt.

Bezüglich des Schallthemas der Schienenherzstücke werden die Stadtwerke München prüfen, inwieweit stationäre Schmieranlagen zur Anwendung kommen können. Darüber hinaus werden im Rahmen der Instandhaltung selbstverständlich sowohl an den Gleisen als auch an den Rädern der Fahrzeuge alle gebotenen Maßnahmen ergriffen, um insgesamt das Geräuschniveau möglichst niedrig zu halten.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00736 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 05.07.2022 wird entsprochen:

<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise
-----------------------------	--	------------------------------------

Erhalt der nördlichen Verkehrsflächen an der Heidemannstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00737 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022 (Anlage 6)

Die Empfehlung fordert die LHM dazu auf, im laufenden Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnverbindung Schwabing Nord – Kieferngarten die nördlichen Verkehrsflächen der Heidemannstraße (Gehweg, Radweg, Baumgraben und zweispurige Fahrbahn) zwischen Kieferngartenstraße und Werner-Egk-Bogen zu erhalten. Dies soll auch für den Abschnitt zwischen Werner-Egk-Bogen und Grusonstraße im Planfeststellungsabschnitt 2 gelten.

Hierzu kann das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG Folgendes mitteilen:

Die Querschnittsgestaltung der Heidemannstraße mit der Tram und der Baumallee in Mittellage wurde mit den beteiligten Referaten unter Abwägung aller Belange gewählt. Das neue Straßenprofil zeichnet sich durch eine geradlinige Führung der Tramtrasse und der Fahrbahnen sowie einer Aufwertung des Straßenraums aus. Die baulichen Radwege sind unmittelbar parallel an den Fahrbahnen angrenzend und nicht durch Baumgräben abgesetzt, wodurch sich insbesondere bei rechts abbiegenden Kfz für Radfahrer*innen eine bessere Sichtbarkeit und somit höhere Verkehrssicherheit ergibt. Durch die beidseitigen Baumreihen und das Rasengleis ist eine durchgängige Eingrünung entlang der ÖPNV-Trasse unter Berücksichtigung des übergeordneten Grünzugs gemäß Flächennutzungsplan gegeben.

Der Erhalt des Baumgrabens durch Verzicht auf eine Fahrspur ist nicht möglich. Eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung ist neben dem MIV auch für die Busse sowie für die Einhaltung der Hilfsfrist von der neuen Feuerwache an der Heidemannstraße sicherzustellen. Bei Überstauung der Knotenpunkte können zudem Verkehrssicherheitsdefizite für den querenden Fuß- und Radverkehr auftreten.

Aufgrund der Wichtigkeit der Heidemannstraße für den Radverkehr als Ost-West-Tangente ist die Heidemannstraße in dem neuen, derzeit noch in Aufstellung befindlichen Radverkehrsnetz München als Radvorrangroute (IR III) klassifiziert. Sie ist Bestandteil der beschilderten Radwegenetzes (Fahrradhauptroute Arena – Querverbindung Heidemannstraße). Durch das Neubaugebiet Neufreimann wird sich das Radfahreraufkommen entlang der Heidemannstraße deutlich erhöhen.

Entlang der Heidemannstraße sind im Abschnitt zwischen Kieferngartenstraße und Grusonstraße gemäß Radentscheid 2,30 Meter breite Radwege geplant, die durch einen Bordstein baulich von den beiden Fahrbahnspuren abgesetzt sind. Die Radwege verfügen zudem über einen Sicherheitsraum zur Fahrbahn von einem halben Meter. In dem Abschnitt zwischen Grusonstraße und Ingolstädter Straße sind aufgrund der dortigen Zwangspunkte teilweise nur Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite möglich.

Wo möglich wird für die Gehwege die Mindestbreite von 2,50 m angesetzt. An einigen Stellen wird dieses jedoch aufgrund der Zwangspunkte unterschritten.

Die fahrbahnnahe Führung der Radwege angrenzend an die Fahrbahn ist aufgrund der höheren Verkehrssicherheit generell die Vorzugslösung bei Neuplanungen.

Die Realisierung der Rad- und Gehwege mit den geplanten Breiten wäre auf der nördlichen Straßenseite unter Beibehaltung des Baumgrabens zudem im Abschnitt zwischen Werner-Egk-Bogen und Grusonstraße nur mit einem Eingriff in den Lärmschutzwall und die dortige Baumbepflanzung, im Abschnitt zwischen Grusonstraße und Ingolstädter Straße nur mit einem Eingriff in Privatgrund möglich und wird daher auch aus diesem Grund abgelehnt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00737 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 05.07.2022 wird entsprochen:		
<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Busbucht für die geplante Bushaltestelle Kieferngartenstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00738 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022 (Anlage 7)

Mit der Empfehlung wurde die LHM dazu aufgefordert, für die in der Kieferngartenstraße geplante Bushaltestelle nördlich der Heidemannstraße östlich der Tramhaltestelle eine Busbucht anzulegen. Befürchtet wird ein Leistungsfähigkeitsdefizit für den Linksabbiegestrom aus der Heidemannstraße.

Hierzu kann das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG Folgendes mitteilen:

Die Fahrspuraufteilung in der Kieferngartenstraße nördlich der Heidemannstraße bleibt in der Tramplanung wie im Bestand erhalten. Die Einrichtung einer Busbucht für die geplante Bushaltestelle auf der östlichen Straßenseite ist aus Platzgründen nicht möglich. Die Führung der Busse auf der Tramtrasse ist aufgrund der Ausbildung als Rasengleis nicht möglich. Mit dem geplanten Signalisierungskonzept kann ein leistungsfähiger Ablauf für den Linksabbiegestrom von der Heidemannstraße in die Kieferngartenstraße gewährleistet werden.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00738 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 05.07.2022 wird entsprochen:		
<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Breite Einmündung der Kieferngarten- in die Heidemannstraße beibehalten

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00740 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 05.07.2022 (Anlage 8)

Mit der Empfehlung wurde die LHM dazu aufgefordert, dass im nördlichen Zulauf der Kieferngartenstraße in die Heidemannstraße 3 Fahrspuren (Linkabbiegespur, Mischspur und Geradeausrechtsspur) gebaut werden.

Hierzu kann das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG Folgendes mitteilen:

Im Bestand gibt es in der nördlichen Zufahrt einen überbreiten Rechts-Geradeaus-Mischfahrstreifen und einen Linksabbiegestreifen. Diese Fahrspuraufteilung bleibt in der Tramplanung erhalten. Die Breite des Rechts-Geradeaus-Mischfahrstreifen wird auf das Regelmaß von 3,25 m reduziert. Die in der Verkehrsuntersuchung durchgeführte Leistungsfähigkeitsberechnung ergab für den Prognoseplanfall 2035 für die Rechts-Geradeausfahrer die Qualitätsstufen C (morgens) und B (abends), für die Linksabbieger die Qualitätsstufen C (morgens) und D (abends). Die Leistungsfähigkeit ist damit gegeben.

Der Bau einer 3. Fahrspur mit dem erforderlichen Eingriff in den angrenzenden begrünten Lärmschutzwall wäre damit nicht rechtfertigbar.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00740 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 05.07.2022 wird entsprochen:		
<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Zeitnahe Beantwortung der BV-Empfehlungen von 2021 und 2022 zur Planfeststellung Tram 23

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01423 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 04.07.2023 (Anlage 9)

Die LHM wird dazu aufgefordert, die in den Bürgerversammlungen im Jahr 2021 und 2022 zur Tram Münchner Norden gestellten Anträge zeitnah zu beantworten.

Hierzu kann das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG Folgendes mitteilen:

In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die genannten Bürgerversammlungsempfehlungen (mit Ausnahme Nr. 20-26 / E 00747, s.u.) behandelt. Aus Effizienzgründen ist es eine gängige Vorgehensweise der Verwaltung, mehrere Bürgerversammlungsempfehlungen zu sammeln und diese in einer ohnehin anstehenden thematisch passenden Beschlussvorlage abzuhandeln.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00747 der Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann am 05.07.2022 wurde am 20.12.2023 in der Beschlussvorlage des Verwaltungs- und Personalausschusses (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 11754) behandelt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01423 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 04.07.2023 wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Baumfällungen bei der geplanten Tram zum Kieferngarten verhindern

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02102 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 01.07.2024 (Anlage 10)

Mit der Empfehlung wird die LHM gebeten, zu prüfen, ob die Trambahn zwischen Neufreimann und Kieferngartenstraße in dem südlich verlaufenden Grünstreifen entlang der Heidemannstraße verlaufen kann. Hierdurch könnten die erforderlichen Baumfällungen vermieden werden.

Hierzu kann das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG Folgendes mitteilen:

Der südlich der Heidemannstraße verlaufende Grünstreifen liegt in dem Gebiet des Bebauungsplans Nr. 1989 Neufreimann. Ein Eingriff in das Gebiet des Bebauungsplanes ist jedoch nicht möglich, da dies zu einer negativen Grünflächenbilanz im Bebauungsplangebiet Neufreimann führen würde. Puffer sind hier laut Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht mehr vorhanden.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02102 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 01.07.2024 wird entsprochen:		
<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

10. Klimaschutzprüfung

In Abstimmung mit dem Referat für Klima und Umweltschutz wurde im Rahmen des Klimaschutzcheck 2.0 das Vorhaben als sehr positiv für den Klimaschutz bewertet. Durch die Tramneubaustrecke Tram Münchner Norden werden insgesamt mehr als 10 Mio. Pkw-km/Jahr im MIV eingespart, und somit um ein Vielfaches mehr als die für den Klimaschutzcheck maßgebliche Schwelle von 3 Mio. Personen-km/Jahr im MIV.

Nach aktuellem Planungsstand sind im Planfeststellungsabschnitt 2 voraussichtlich 389 Baumfällungen erforderlich, davon 121 Bäume mit einem Stammumfang > 80 cm, die unter die Münchner Baumschutzverordnung fallen. An Neupflanzungen sind in diesem Abschnitt 389 Bäume vorgesehen (s. Kap. 5.4). Die Fällung großer ausgewachsener Bäume reduziert jedoch grundsätzlich den thermischen Komfort sowie die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und wirkt einem naturnahen Wasserhaushalt entgegen. Durch die Verpflanzung bestehender Bäume werden die Effekte gemildert. Ebenso begünstigen die vorgesehenen gleisbegleitenden Grünflächen den thermischen Komfort sowie einen naturnahen Wasserhaushalt.

11. Abstimmung der Maßnahme bzw. der Beschlussvorlage

Die beschriebene genehmigungsreife Planung wurde in Zusammenarbeit mit den zuständigen Referaten der Landeshauptstadt München erstellt. Die Planung wurde dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen und den Initiatoren des Radentscheids/Arbeitsgruppe „Aktuelle Radverkehrsprojekte“ vorgestellt und gemeinsam diskutiert.

Am 29.01.2025 wurde die Planung dem Unterausschuss Mobilität des BA 11 Milbertshofen-Am Hart und am 23.01.2025 dem Unterausschuss Mobilität des BA 12 Schwabing-Freimann vorgestellt.

Im März 2025 wurde eine Infoveranstaltung für die Öffentlichkeit zum Projektstand durchgeführt. Vertreter der SWM und des Mobilitätsreferats stellten die vorliegende Planung vor und beantworteten Fragen der Teilnehmer im Dialog.

Die Beschlussvorlage wurde von den Stadtwerken München GmbH, dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Referat für Klima und Umweltschutz, dem Kreisverwaltungsreferat - Branddirektion, dem Kommunalreferat sowie von der Stadtkämmerei mitgezeichnet.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse des 11. Stadtbezirkes Milbertshofen-Am Hart und 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann vorgeschrieben (vgl. § 13 Abs. 3 der BA-Satzung).

Die Einbringung des Trassierungsbeschlusses noch im Juli 2025 ist dringlich, da durch eine Einreichung der Planfeststellungsunterlagen noch im August 2025 planerische und finanzielle Synergieeffekte mit dem PFA 1 erzielt werden können.

Da die Sitzungen des BA 11 am 25.06.25 und des BA 12 am 01.07.25 stattfanden, konnten die Stellungnahmen nicht mehr rechtzeitig vor Drucklegung der Beschlussvorlage eingearbeitet werden. Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse und die Kommentierung der Verwaltung hierzu werden dem Stadtrat daher im Rahmen eines Hinweis-/Ergänzungsblattes separat vor dem Ausschuss vorgelegt.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 und 12 erhalten einen Abdruck der Vorlage.

Der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herr Andreas Schuster, und der Verwaltungsbeirat, Herr Hans Hammer haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung unverzüglich den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 2 einzureichen.
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.
Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen und sonstige bauvorbereitenden Maßnahmen soll darüber hinaus unmittelbar nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens als Vorabmaßnahme mit der Bauausführung begonnen werden.
2. Das Baureferat wird gebeten, die weitere Planung des Projekts Tram München Norden im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger unter Federführung der Stadtwerke München GmbH zu begleiten.
3. Die Stadtwerke München GmbH und das Baureferat werden um Prüfung gebeten, inwieweit von den städtischen Vorgaben der Baumgruben bei Neupflanzungen abgewichen werden kann, um die Menge der zu pflanzenden Bäume signifikant zu steigern und trotz beengter Platzverhältnisse zu ermöglichen.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zusammen mit den städtischen Referaten und den Stadtwerke München GmbH, außerhalb des Planfeststellungsumgriffs im nördlichen Bereich der Heidemannstraße die Möglichkeit zur Ergänzung eines Grünstreifens zwischen Fahrbahn und Radweg zu prüfen. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten bei Vorliegen einer genehmigungsreifen Planung die Planungsänderungen einzuarbeiten.
5. Das Kommunalreferat wird gebeten, die notwendigen Grunderwerbe bzw. Grunddienstbarkeiten auf Grundlage entsprechender Erwerbsaufträge mit Grunderwerbsplänen mit den Eigentümer*innen zu verhandeln und nach Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für den Planfeststellungsabschnitt 2 abzuschließen.
6. Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt aus den Ansätzen des ÖPNV-Bauprogramms (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04932).
7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 05491 der Fraktion Die Grünen/Rosa Liste vom 14.03.2025 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Die Empfehlung 20-26 / E 00005 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 16.06.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
9. Die Empfehlung 20-26 / E 00735 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
10. Die Empfehlung 20-26 / E 00736 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
11. Die Empfehlung 20-26 / E 00737 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.

12. Die Empfehlung 20-26 / E 00738 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
13. Die Empfehlung 20-26 / E 00740 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
14. Die Empfehlung 20-26 / E 01423 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 04.07.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
15. Die Empfehlung 20-26 / E 02102 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 01.07.2024 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
16. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

z. K.

V. Wv Mobilitätsreferat Beschlusswesen GL5

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 11
4. An den Bezirksausschuss 12
5. An das Baureferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
11. An die Stadtkämmerei
12. An den Behindertenbeirat
13. An die Stadtwerke München GmbH
14. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
15. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
16. An das Mobilitätsreferat – GB1
17. An das Mobilitätsreferat – GB2
z.K.
18. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.121

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen