

Verlängerung der U-Bahnlinie 5 West von Laim nach Pasing

Baulos 2

Entscheidungsvorschlag zur Oberflächenwiederherstellung U5 Laim-Pasing – Abschnitte Am Knie und Josef-Felder-Straße (Stadtbezirk 21)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00564

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.06.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	<p>Mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12297) wurde das Baureferat beauftragt, die Vorplanung für die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 West vom Laimer Platz nach Pasing zu aktualisieren und dabei eine unterirdische Lage des U-Bahnhofs Pasing unter den südlichen Gleisen der Deutschen Bahn AG zu Grunde zu legen. Eine mögliche Verlängerung der Linie in westlicher Richtung sollte in der Planung berücksichtigt werden.</p> <p>Inzwischen wurden die Planfeststellungsverfahren für den Bau der Verlängerung der U5 vom Laimer Platz nach Pasing durchgeführt. Aus den drei Planfeststellungsabschnitten wurden zwei Baulose gebildet. Das Baulos 1 bildet in etwa den Planfeststellungsabschnitt 77 ab (Willibaldstraße, Planfeststellungsbeschluss vom 21.11.2019) und das Baulos 2 umfasst die Planfeststellungsabschnitte 78 (Am Knie, Planfeststellungsbeschluss vom 28.07.2020) und 79 (Pasing, Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021). Des Weiteren bleibt die Gültigkeit des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses der gesamten Verkehrsanlage der Tram einschließlich der Haltestellen erhalten. Die Planfeststellungsbeschlüsse zur Verlängerung der U5 beinhalten die U-Bahnbauwerke, nicht aber die Oberflächengestaltung oder die Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlagen.</p> <p>Dieser Beschluss befasst sich mit der zukünftigen Raumaufteilung der betroffenen Straßenabschnitte des Bauloses 2 (Straße Am Knie und Josef-Felder-Straße) im Rahmen der Wiederherstellung nach dem U-Bahnbau.</p>
---------------	--

Inhalt	<p>Besonderes Augenmerk bei der Oberflächenwiederherstellung ist auf die nachfolgenden Punkte gelegt worden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung des Komforts für Zu Fuß Gehende• Schaffen von Radverkehrsanlagen, die grundsätzlich den Forderungen des Radentscheids entsprechen• Sicherstellung der Schulwegsicherheit <p>Insgesamt wird bei den Projekten durch eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ein gutes und sicheres Angebot für die beiden Verkehrsarten erreicht. Durch die in Lage und Gestaltung fixierten Tramgleise sowie die ebenso räumlich fixierten U-Bahnaufgänge (aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse) ist eine eigene Radinfrastruktur jedoch auf einer Länge von ca. 180 m stadtauswärts auf der Straße Am Knie leider nicht möglich. Daher wird auf der gegenüberliegenden, westlichen Straßenseite ein Zweirichtungsradweg angeboten, um diesen Abschnitt sicher umfahren zu können (Vorzugsvariante). In einer zweiten Variante der Raumaufteilung der Straße Am Knie werden auf der Westseite Parkbereiche vorgesehen. Dadurch kann in keiner Fahrtrichtung ein sicheres Angebot für Radfahrer geschaffen werden.</p> <p>In der Straße Am Knie werden in der Nähe der U-Bahn-Zugänge und U-Bahn-Abgänge auf verschiedene Standorte insgesamt 170 neue Fahrradstellplätze verteilt. Von den 64 Kfz-Stellplätzen können lediglich 3 Kfz-Stellplätze mit Ladeinfrastruktur wiederhergestellt werden, um genügend Raum für sichere Rad- und Gehwege zu schaffen.</p> <p>Im Abschnitt der Josef-Felder-Straße können von den vorhandenen 380 Radabstellplätzen ca. 200 Stellplätze wiederhergestellt werden, damit genügend Raum für die Verlängerung des Radwegs Richtung Westen geschaffen werden kann. Gleichzeitig können im Bereich des Bahnhofs Pasing Stellplätze für Kurzzeitparker und Taxis sowie Behindertenstellplätze eingerichtet werden. Ebenfalls soll eine barrierefreie Bushaltestelle entstehen, deren Lage in den weiteren Planungsschritten mit der MVG abgestimmt wird.</p> <p>Im Rahmen der Herstellung der U-Bahn musste der Baumbestand in den beiden Planabschnitten weitestgehend entfernt werden. Gemäß Planfeststellung wurden für den PA78 187 und für den PA79 144 Baumneupflanzungen als Ausgleichsmaßnahme festgesetzt. Es ist vorgesehen, dass die beauftragten Baumneupflanzungen in der näheren Umgebung der Baumaßnahme erfolgen. Die genaue Verteilung der Bäume, sei es als Straßenbäume oder auf angrenzenden Platz- und Grünflächen sowie auf privaten Flächen, kann jedoch erst im Rahmen der Entwurfsplanung und der Genehmigung durch das Baureferat konkretisiert werden.</p>
---------------	--

Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Im Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) sind die Planungs- und Baukosten für die Verkehrsanlagen (Provisorien und Endausbau) beider Baulose (mit den Planfeststellungsabschnitten PA77, PA78 und PA79) mit 1.194 Mio. € ohne Risikozuschlag abgebildet. Die genauen Kosten werden in den nächsten Planungsschritten ermittelt.</p> <p>Beim Abschnitt Josef-Felder-Straße (PA79) ist zu beachten, dass lediglich eine bestandsorientierte Oberflächenwiederherstellung im angegebenen Finanzrahmen berücksichtigt ist. Die Finanzierung des nicht im Projektumfang enthaltenen Lückenschlusses der Radwegverbindung an der Josef-Felder-Straße wird im Rahmen der Projektgenehmigung dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Dies gilt auch für die in der Vorzugsvariante vorgesehene Rampe über die Bike & Ride-Garage zur barrierefreien Verbindung der Radwege östlich und westlich davon.</p>
Klimaprüfung	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Das Vorhaben in der Beschlussvorlage wird als positiv klimaschutzrelevant eingestuft, da das Vorhaben zu einer Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr führt und somit einen Baustein der Verkehrs- und Mobilitätswende darstellt. Zusätzlich stellt das Projekt eine notwendige Folge der U-Bahnerweiterung dar. Diese selbst ist auch klimaschutzrelevant.</p>
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die vorliegende Planung gemäß der unter Ziffer I. 3 dargestellten Raumaufteilung für die Abschnitte Am Knie (PA78) und Josef-Felder-Straße (PA79) wird erteilt. Im Abschnitt Am Knie wird für die weiteren Planungsschritte ein Zweirichtungsradweg auf der Westseite der Straße „Am Knie“ zwischen Fritz-Berne-Straße und Agnes-Bernauer-Straße zugrunde gelegt. 2. Das Baureferat wird gebeten, für die Abschnitte Am Knie (PA78) und Josef-Felder-Straße (PA79) die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen. 3. Der Stadtrat stimmt der Vorzugsvariante 1.1 für die Verlängerung des Radweges nach Westen zwischen Emil-Neuburger- und Lortzingstraße und für die Entwicklung der Rampe auf Höhe der Pasing Arcaden zu und erteilt hierfür die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung. 4. Das Baureferat wird gebeten, für die Verlängerung des Radweges nach Westen und die Entwicklung der Rampe auf Höhe der Pasing Arcaden die Entwurfsplanung auf Basis der vom Stadtrat beschlossenen Vorzugsvariante zu erarbeiten und die Projektgenehmigung möglichst gemeinsam mit der Projektgenehmigung zur Oberflächenwiederherstellung herbeizuführen.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	<p>U-Bahnlinie 5-West, Oberflächenwiederherstellung, Am Knie, NUP, Pasing, Josef-Felder-Straße</p>
Ortsangabe	<p>Stadtbezirk 21, Am Knie, Josef-Felder-Straße</p>

**Verlängerung der U-Bahnlinie 5 West von Laim nach Pasing
Baulos 2**

Entscheidungsvorschlag zur Oberflächenwiederherstellung U5 Laim-Pasing – Abschnitte Am Knie und Josef-Felder-Straße (Stadtbezirk 21)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

1 Anlage

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00564

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.06.2026 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	3
1. Anlass	3
2. Grundlagen der Planungsvorgaben.....	4
3. Darstellungen der Planungsvorgaben	4
3.1 Bestandssituation Am Knie (PA78).....	4
3.2 Grobkonzept – Raumaufteilung Am Knie (PA78).....	5
3.3 Bestandssituation Pasing (PA79)	13
3.4 Grobkonzept – Raumaufteilung Pasing (PA79)	14
3.5 Fazit für die Abschnitte PA 78 und PA79.....	19
4. Dringlichkeit	20
5. Klimaschutzprüfung.....	20
6. Rechtliche Bauvoraussetzungen	20
7. Kostenrahmen und Finanzierung	21
8. Verkehrstechnische Untersuchung.....	21
9. Betroffenheiten und Stellungnahmen	21
9.1 Städtische Dienststellen	21
9.2 Anhörung des Bezirksausschusses 21 – Pasing / Obermenzing	23

9.3 Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München	24
II. Antrag des Referenten	24
III. Beschluss.....	25

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss des Stadtrates gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.

1. Anlass

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12297) wurde das Baureferat beauftragt, die Vorplanung für die Verlängerung der U-Bahnlinie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing zu aktualisieren und dabei eine unterirdische Lage des U-Bahnhofs Pasing unter den südlichen Gleisen der Deutschen Bahn AG zu Grunde zu legen. Eine mögliche Verlängerung der Linie in westlicher Richtung sollte in der Planung berücksichtigt werden.

Inzwischen wurden die Planfeststellungsverfahren für den Bau der Verlängerung der U5 vom Laimer Platz nach Pasing durchgeführt. Aus den drei Planfeststellungsabschnitten wurden zwei Baulose gebildet. Das Baulos 1 bildet in etwa den Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße, Planfeststellungsbeschluss vom 21.11.2019) ab und das Baulos 2 umfasst die Planfeststellungsabschnitte 78 (Am Knie, Planfeststellungsbeschluss vom 28.07.2020) und 79 (Pasing, Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021). Die Planfeststellungsbeschlüsse beinhalten die U-Bahn-Bauwerke und Art und Lage der Tramgleise, nicht aber die Oberflächengestaltung oder die Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlagen.

Dieser Beschluss befasst sich mit der zukünftigen Raumaufteilung der betroffenen Straßenabschnitte des Bauloses 2 (Am Knie und Josef-Felder-Straße) im Rahmen der Wiederherstellung nach dem U-Bahnbau (s. Abb. 1).



Abb. 1: Umgriff Oberflächenwiederherstellung Am Knie und Josef-Felder-Straße (Quelle LHM)

2. Grundlagen der Planungsvorgaben

Bei der Straßenplanung sind unterschiedliche Vorgaben einzuhalten: neben der Aufteilung des Straßenraums für den fließenden Verkehr von Kfz, Rad (2,30 m) und Fuß (mind. 2,50 m), sind auch Bereiche für den ruhenden Verkehr vorzusehen. Hierbei gilt es die Stellplatzsituation sowohl für Kfz als auch Fahrräder besonders zu betrachten sowie Möglichkeiten für Lieferzonen vorzusehen. Des Weiteren sind Bäume soweit möglich zu erhalten und neu zu pflanzen.

3. Darstellungen der Planungsvorgaben

3.1 Bestandssituation Am Knie (PA78)

Das Planungsgebiet des Planfeststellungsabschnittes PA78 befindet sich im Westen von München im Stadtbezirk 21 Pasing - Obermenzing. Die Straße Am Knie hat eine Länge von ca. 400 m und eine durchschnittliche Breite von nicht ganz 25 m.

Die Vorbereitung der Baumaßnahme und die Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen für die U-Bahn haben bereits 2024 begonnen. Der neu geplante U-Bahnhof Am Knie wird in offener Bauweise hergestellt und wird im Bereich der bestehenden Straße Am Knie am Knotenpunkt zur Landsberger Straße liegen. Die Verkehrsanlagen wurden im Zuge des Bahnhofbaus und für die bauzeitliche Verkehrsführung sowie zur Herstellung von Vorabmaßnahmen abgebrochen und provisorisch befestigt. Davon betroffen ist der gesamte Bereich zwischen dem Knotenpunkt Landsberger Straße im Nordwesten bis hin zum Knotenpunkt Agnes-Bernauer-Straße/ Gräfstraße/ Weinbergerstraße im Südosten. Der im Folgenden beschriebene Bestand existiert daher nicht mehr. Dies beinhaltet auch Straßenbäume im Umgriff, die bereits gefällt wurden.

Auf der Südwestseite grenzt weitestgehend Wohnbebauung in Form von Einfamilienhäusern an, die bis an die Grundstücksgrenze heranreichen. An der Kreuzung zur Landsberger Straße befand sich ein öffentlicher Platz. Nördlich der Kreuzung zur Agnes-Bernauer-Straße befinden sich die Gebäude der Berufsgenossenschaften BG Bau sowie BG Holz und Metall, eine Kindertagesstätte sowie mehrstöckige Gebäude, die für Wohn- und Gewerbe Zwecke genutzt werden.

Bei der Straße Am Knie handelte es sich um eine durchgehend zweibahnige Straße, bei der in Mittellage die Tramlinie 19 auf einem ca. 7 m breiten besonderen, mit Rasengleis ausgeführten Bahnkörper verlief.

Gemäß der aktuell vorliegenden Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021 wies die Straße Am Knie eine durchschnittliche Verkehrsstärke von 10.000 Kfz/24h auf. Im regulären Betrieb liegt die Geschwindigkeit im gesamten Bereich der Straße Am Knie bei 50 km/h.

Gehwege und Parkmöglichkeiten waren im Bestand auf beiden Seiten der Straße vorhanden. Erstere besaßen durchgängig eine Mindestbreite von 2,50 m. An der nordöstlichen Fahrbahn stadtauswärts befanden sich konkret 26 Längsparkplätze, wovon vier Stück in der Nähe der Fritz-Berne-Straße mit Ladeinfrastruktur ausgestattet waren. An der südöstlichen Fahrbahn stadteinwärts befanden sich 38 Längsparkplätze, von denen ebenfalls vier Stück kurz vor der Gräfstraße mit Ladeinfrastruktur ausgestattet waren.

An den Endpunkten, im Bereich der beiden Knotenpunkte, weitet sich der Straßenraum jeweils auf. Im Anschlussbereich an die Landsberger Straße waren auf der Westseite zwei, auf der Ostseite drei Fahrspuren vorhanden. Da die Einrichtung eines direkten Linksabbiegestreifens in der Landsberger Straße aus Platzmangel nicht möglich war, wurde in der Straße Am Knie eine Art Wendeschleife eingerichtet. Diese ermöglichte das indirekte Linksabbiegen in die Josef-Felder-Straße. Auf der westlichen Seite der Straße Am Knie befand sich noch die alte Wartehalle der Bushaltestelle Am Knie, die ehemals von den Linien 130 und 157 stadteinwärts bedient wurde. Diese Haltestelle wurde aber in die Lands-

berger Straße verlegt und wird dort auch in Zukunft verbleiben.

An der Landsberger Straße sind für den Radverkehr im Anschlussbereich der Straße Am Knie durchgängig Einrichtungsradwege vorhanden. Im Anschlussbereich an den Knotenpunkt Agnes-Bernauer-Straße/ Gräfstraße/ Weinbergstraße sind auf beiden Seiten der Straße Bedarfsbushaltestellen für den Schienenersatzverkehr angeordnet, die als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet sind. An der Agnes-Bernauer-Straße sowie der Weinbergstraße sind für den Radverkehr im Anschlussbereich der Straße Am Knie durchgängig Einrichtungsradwege vorhanden. In der Gräfstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies galt auch für die Straße Am Knie, wo keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden war.

3.2 Grobkonzept – Raumaufteilung Am Knie (PA78)

Aufbauend auf dem o.g. Beschluss des Bauausschusses wurde eine Planung mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Verbesserung des Komforts für Zu Fuß Gehende
- Schaffen von Radverkehrsanlagen, die grundsätzlich den Forderungen des Radscheids entsprechen
- Sicherstellung der Schulwegsicherheit

Wie eingangs erläutert sind die Art und Lage der Tramgleise sowie die Oberflächenbauwerke der U-Bahn durch die Planfeststellungsbeschlüsse fixiert. Laut Planfeststellungsbeschluss müssen die Tramgleise in ihrer Bestandslage in der Mitte des Querschnitts als Rasengleise wiederhergestellt werden. Aus diesem Grund ergeben sich nur sehr begrenzte Gestaltungsräume bei Einhaltung der Regemaße für Fahrbahn-, Radweg- und Gehbahnbreiten.

Ziel der Planung ist es, soweit möglich, Angebote für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und auch Pkw-Parkplätze nachzuweisen. Auf der Ostseite der Straße Am Knie können aufgrund von oberirdischen U-Bahneinbauten wie Entrauchungsanlagen und Zugängen sowie nicht verfügbarer Grundstücke weder Pkw-Stellplätze noch ein adäquates Angebot für Radfahrer*innen geschaffen werden, sondern für Letztere nur eine Führung im Mischverkehr. Die zwingende Notwendigkeit im öffentlichen Straßenraum Parkplätze auf der Ostseite der Straße Am Knie vorzusehen, ist hier nicht gegeben, da in und vor den Gebäuden der Berufsgenossenschaft sowohl oberirdische als auch in einer Tiefgarage Parkplätze vorhanden sind. Lieferungen können auf dem oberirdischen Parkplatz erfolgen.

Ein großes Anliegen war es bei der Planung ein Radwegeangebot in der Straße Am Knie zu schaffen. Insbesondere da südlich der Straße Am Knie mit dem Westbad, verschiedenen Sportplätzen und der Baumschule Nutzungen mit hohem Fahrradaufkommen vorhanden sind.

Für die künftige Raumaufteilung der Straße Am Knie zwischen Einmündung Fritz-Berne-Straße und Agnes-Bernauer-Straße ergeben sich zwei Varianten:

Variante 1: Zweirichtungsradweg Westseite (Vorzugsvariante)

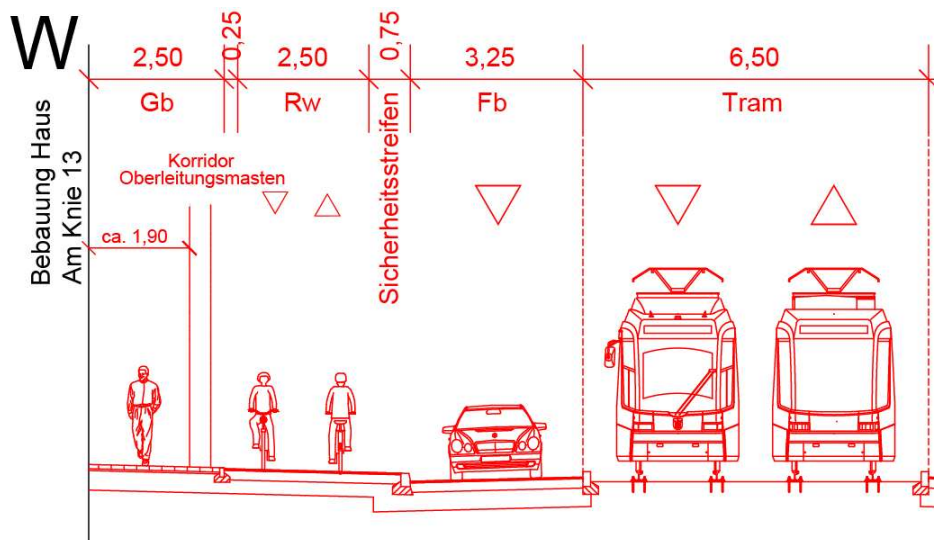


Abb. 2: Schematische Darstellung Querschnitt Am Knie mit Zweirichtungsradweg auf Höhe Hausnummer 11/13 (Quelle LHM)

Auf der westlichen Straßenseite wird ein Zweirichtungsradweg vorgesehen (s. Abb. 2). Da auf der Ostseite kein Angebot für den Radverkehr eingerichtet werden kann, sondern nur eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr möglich ist, ist auf der Westseite ein Zweirichtungsradweg geplant. Deswegen entfallen auf der Westseite der Straße Am Knie alle Parkplätze. Dies wäre auch bei einem möglichen Einrichtungsradweg der Fall.

Ein Angebot für den Radverkehr wird hier aufgrund der südlich der Straße Am Knie angrenzenden Nutzungen mit hohem Fahrradaufkommen (u.a. Westbad) als erforderlich angesehen.

Aufgrund von oberirdischen U-Bahneinbauten wie Entrauchungsanlagen und Zugängen sowie nicht verfügbarer Grundstücke entfallen an der östlichen Fahrbahn 22 Längsparkplätze. Ob die 4 entfallenen Stellplätze mit Ladeinfrastruktur an anderer Stelle (z.B. am Westbad) wiederhergestellt werden können, wird in den weiteren Planungsschritten durch das Baureferat geprüft. An der westlichen Fahrbahn entfallen 38 Längsparkplätze, von denen voraussichtlich drei Stück kurz vor der Gräfstraße erhalten werden können.

Variante 2: Parken Westseite

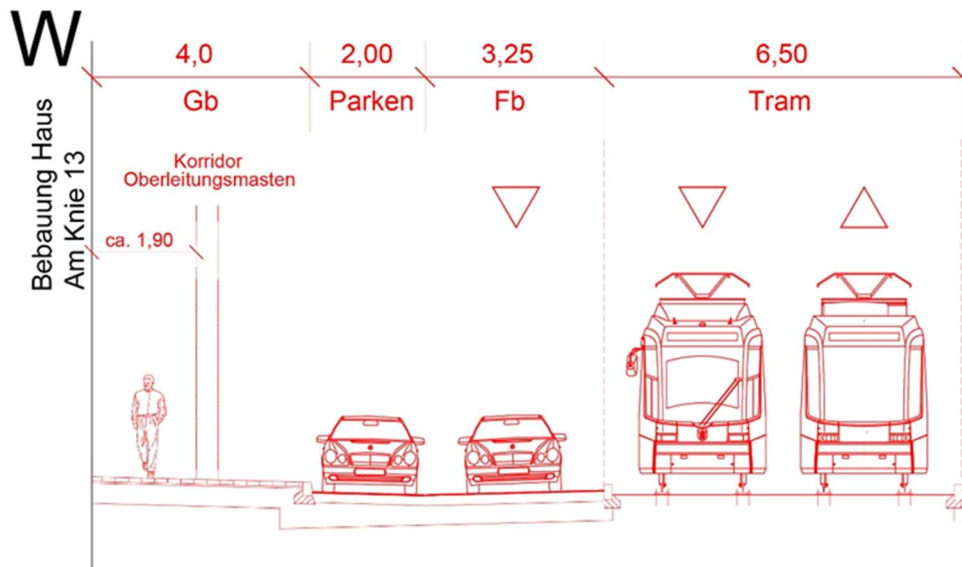


Abb. 3: Schematische Darstellung Querschnitt Am Knie mit Parkstreifen auf Höhe Hausnummer 11/13 (Quelle LHM)

Auf der westlichen Straßenseite wird ein Parkstreifen eingerichtet (s. Abb.3). Somit könnten die Stellplätze in diesem Abschnitt wieder hergestellt werden. Dadurch kann zwischen dem Knotenpunkt Agnes-Bernauer-Straße und der Fritz-Berne-Straße jedoch kein sicheres Angebot für Radfahrer*innen in beide Fahrrichtungen geschaffen werden. Diese müssen hier im Mischverkehr fahren.

Beim Bau von Gebäuden sind auf Privatgrund entsprechend Stellplätze für Kfz nachzuweisen. Zudem wird der Parkdruck auf der Westseite als gering eingestuft. Eine Prüfung der Parkplatzsituation hat ergeben, dass sich dort 12 Einfamilienhäuser befinden. Davon haben 10 der 12 Einfamilienhäuser Garagen auf Privatgrund. Des Weiteren befinden sich hier drei Mehrparteienhäuser, von denen nur ein Gebäude keine Stellplätze auf Privatgrund hat.

Für eine Variante mit einem 2,0 m breiten Parkstreifen stehen daneben rund 4,0m für den Gehweg zur Verfügung. Diese Breite ist für die Ausweisung eines Gehweges und einen Radweg mit zusätzlichem Zweirichtungsverkehr für die Radfahrenden fachlich nicht zu empfehlen, da dann nur viel zu geringe Breiten für den Geh- und Radweg umsetzbar wären. Insbesondere da zwischen Radweg und Parkplätzen hinsichtlich der Sicherheit für die Radfahrenden wegen möglichen Dooringsunfällen auf jeden Fall ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75m einzuplanen ist. Auch für einen Einrichtungsradweg steht hier kein ausreichender Platz zur Verfügung, da sowohl der Radweg als auch der Gehweg deutlich zu schmal wären.

Zudem sind aufgrund bauzeitlicher Abfolgen bereits die Masten für die Oberleitung der Tram genau verortet worden und engen den Querschnitt nochmals ein bzw. stellen ein zusätzliches Verkehrssicherheitsrisiko dar. Diese würden im Bereich des bereits sehr schmalen Radwegs stehen. Dabei handelt es sich um 4 Masten auf der Westseite der Straße Am Knie zwischen Gräfstraße und dem kleinen Abzweig der Straße Am Knie südlich der ehemaligen Grünfläche (neben Hausnummer 33).

Ebenso ist eine Anordnung von Tempo-30 oder die Freigabe der Gehwegnutzung durch Radfahrer ergebnisoffen, ist aber nach aktuellem Stand nicht möglich.

Aus den genannten Gründen wird aus verkehrsplanerischer Sicht die Abwägung zugunsten des Zweirichtungsradweges auf Kosten der Parkplätze vorgenommen. Anschließend wird die Vorzugsvariante mit Radverkehrsinfrastruktur erläutert.

Knotenpunkt Am Knie/ Agnes-Bernauer-Straße/ Gräfstraße / Weinbergerstraße

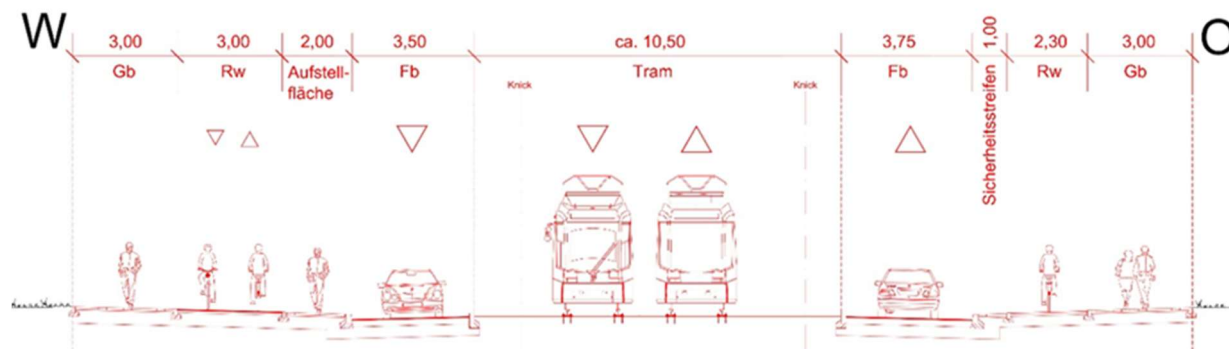


Abb. 4: Schematische Darstellung Knotenpunkt Am Knie/ Agnes-Bernauer-Straße/ Gräfstraße/ Weinbergerstraße (Quelle LHM)

Nach Herstellung des Tunneldeckels kann die Oberfläche mit Verkehrsanlagen wieder hergestellt werden. An die vorhandene Grünfläche nördlich des Knotens Am Knie/ Agnes-Bernauer-Straße/ Gräfstraße / Weinbergerstraße wird sich ein 3,00 m breiter Gehweg und ein 2,30 m breiter Radweg anschließen (s. Abb. 4). Die Trennung von der Fahrbahn erfolgt durch einen 1,00 m breiten Sicherheitstrennstreifen, der auch als Bedarfshaltestelle für den Schienenersatzverkehr (SEV) dient. Die danebenliegende Fahrbahn wird hier eine Breite von 3,75 m aufweisen, da sie sich in diesem Bereich noch im auslaufenden Kurvenradius des Knotens befindet. Sie wird rechts und links von Bordsteinen begrenzt. In südwestlicher Richtung schließt sich der hier ca. 10,00 m breite Gleisbereich der Tram an. Diese Aufweitung ist notwendig, um die östlich anschließenden Aufstellflächen (2 x mind. 2,5 m) für querende Zu Fuß Gehende zwischen den Fahrbahnen und den Tramgleisen zur Verfügung stellen zu können. Im weiteren Verlauf schließen sich südwestlich des Gleiskörpers ein Fahrstreifen stadteinwärts mit 3,50 m Breite und bis zum freilaufenden Rechtsabbieger ein Sicherheitstrennstreifen von 2,00 m Breite an, welcher im Bedarfsfall ebenfalls als Ein- und Ausstiegsbereich für den SEV genutzt werden kann. Direkt daneben werden sich ein Zweirichtungsradweg und Gehweg mit je 3,0 m Breite befinden.

Der freilaufende Rechtsabbieger von der Straße Am Knie in die Gräfstraße bleibt erhalten, da einerseits die Verkehrszahlen der rechtsabbiegenden Kfz sehr gering sind und zugleich in den Planungen die höhengleiche Führung des querenden Fuß- und Radweges die Fahrgeschwindigkeit abbiegender Fahrzeuge verlangsamt. So wird das Konfliktpotenzial zwischen dem abbiegenden Kfz-Verkehr und den geradeausfahrenden Radfahrer*innen herabgesetzt. Andererseits wenn der freilaufende Rechtsabbieger geschlossen würde, müsste der aktuell enge Kurvenradius an der nordwestlichen Insel für abbiegende LKW sehr stark angepasst werden. Dies hätte zur Folge, dass die erforderlichen Fuß- und Radüberwege so weit versetzt werden müssten, dass diese in den Bereich der planfestgestellten Tram eingreifen würden. Zusätzlich können so im Bereich des freien Rechtsabbiegers drei Stellplätze mit Ladeinfrastruktur erhalten werden.

Der Abschnitt zwischen Attersee- und Fritz-Berne-Straße (ca. 190m) ist auf der stadtauswärtigen Richtung von neuen U-Bahnzugängen, Entrauchungsanlagen etc. geprägt. Hier-

durch ist es nicht möglich auf der östlichen Straßenseite eine eigene Radinfrastruktur anzulegen. Der Radverkehr muss deshalb im Mischverkehr geführt werden. Nach aktuellem Stand ist hier keine Anordnung von Tempo 30 oder Freigabe der Gehwegnutzung möglich. Nach der Baufertigstellung kann die Anordnung einer Tempo 30-Strecke nochmalig geprüft werden. Deswegen wird auf der gegenüberliegenden Straßenseite (Westseite der Straße Am Knie) ein Zweirichtungsradweg bis zur Landsberger Straße vorgesehen. Radfahrende, die von Osten von der Agnes-Bernauer-Straße kommen, können an der Ampel die Straße Am Knie gesichert überqueren und so direkt Richtung Norden zur Landsberger Straße gelangen.

Beide Einmündungen der Atterseestraße in die Agnes-Bernauer-Straße bzw. die Straße Am Knie werden mit höhengleichen Querungen für Radfahrende und Zu Fuß Gehende versehen. Gleiches gilt für die Überwege der Nebenfahrbahn auf der Westseite, welche die Straßen Am Knie und Gräfstraße verbindet. Zum Zweck einer sichereren Verkehrsführung wird hier eine E-Ladesäule verlegt.

Strecke zwischen Atterseestraße und Fritz-Berne-Straße

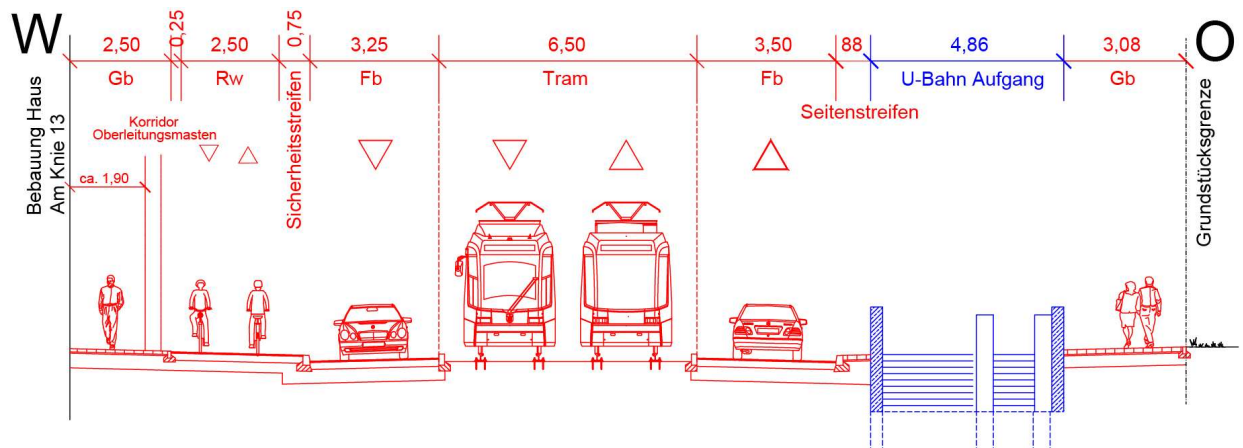


Abb. 5: Schematische Darstellung Querschnitt Am Knie auf Höhe Hausnummer 11/13 (Quelle LHM)

Der Querschnitt gestaltet sich im Abschnitt wie folgt: Auf nordöstlicher Seite liegt außen ein mindestens 2,50 m breiter Gehweg. An diesen schließen sich die U-Bahnausgänge, Entrauchungsanlagen, Fahrradstellplätze oder Mobilitätspunkte an, welche jeweils zwischen 2,50 und 4,6 m breit sein können. Es folgen daneben die durch Bordsteine begrenzte Fahrbahn mit einer Breite von 3,50 m sowie der als Rasengleis ausgeführte besondere Bahnkörper mit einer Breite von 6,50 m. Auf südwestlicher Seite schließen sich die Fahrbahn mit 3,25 m und der Zweirichtungsradweg mit 2,50 m mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,0 m an (s. Abb. 6). In den Bereichen der vier Oberleitungsmasten der Tram wird ein Sicherheitsabstand von 25 cm vorgesehen, sodass der Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn auf das Mindestmaß 0,75 m reduziert wird. Der Gehweg ist hier 2,50 m breit (s. Abb. 5).

Die Bestandsparkplätze auf beiden Straßenseiten entfallen ersatzlos, um dem Radweg und den neuen U-Bahnzugängen und Entrauchungsanlagen Raum zu geben.

Bereich nördlich der Fritz-Berne-Straße

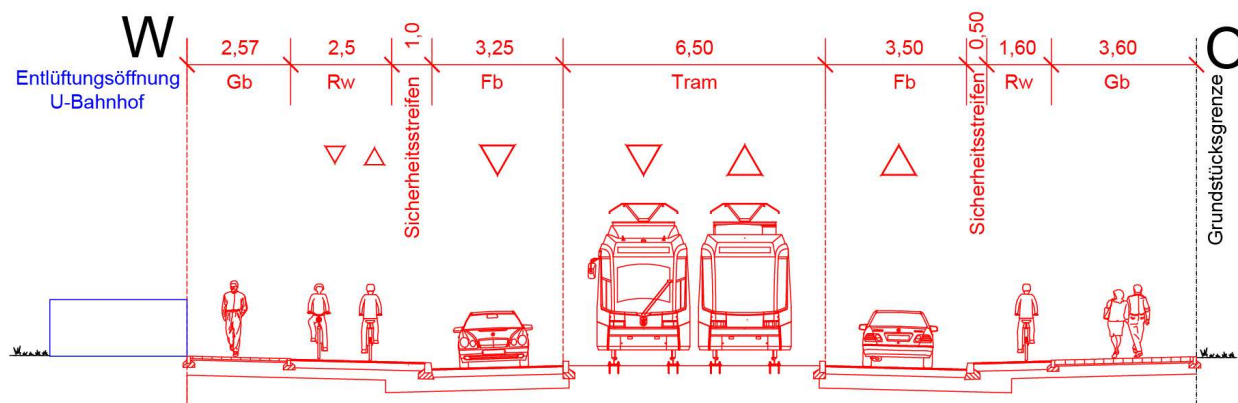


Abb. 6: Schematische Darstellung Querschnitt Am Knie auf Höhe Hausnummer 33 (Quelle LHM)

Die Rasengleise und Fahrbahnen werden analog zum vorherigen Abschnitt gestaltet. Lediglich die Nebenflächen unterscheiden sich. Es befinden sich auf stadtauswärtiger Seite keine oberirdischen Einbauten der U-Bahn. Außerdem ist nur die Unterbringung eines Radwegs von 1,60 m Breite sowie eines überbreiten Gehwegs auf einem Abschnitt von ca. 27 m möglich. Stadteinwärts wird der Gehweg mit einer Breite von 2,57 m ausgestattet und der danebenliegende Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,50 m (s. Abb. 6). Dieser soll Radfahrenden östlich aus der Fritz-Berne-Straße kommend das Querens der Straße Am Knie und die direkte Weiterfahrt nach Norden über die Landsberger Straße zum Zweirichtungsradweg auf der Westseite der Josef-Felder-Straße ermöglichen. Die SWM hat angemerkt, dass an dieser Stelle Handlungsbedarf zur Beseitigung eines Unfallschwerpunkts zwischen in die Fritz-Berne-Straße abbiegenden Kfz und Trambahnen besteht. Daher wird dieser Knotenpunkt in den weiteren Planungsschritten in Zusammenarbeit zwischen BAU und SWM konkretisiert. Des Weiteren weist das Baureferat darauf hin, dass im Zuge des Endausbaus diese Querung über die Trambahntrasse aufgrund geltender Regelwerke signalisiert werden muss, was zu einer Anpassung des Kreuzungsbereichs führen kann. Die umfangreichen Abstimmungen (insbesondere mit der MVG und der Technischen Aufsichtsbehörde) hierzu wurden bereits angestoßen, können jedoch erst mit der Entwurfsplanung abgeschlossen werden.

Etwa 25 m nördlich der Fritz-Berne-Straße mündet auf der westlichen Straßenseite Am Knie eine kleine Seitenstraße ein, die ebenfalls Am Knie heißt. Das Mobilitätsreferat empfiehlt an der Einmündung eine höhengleiche Führung des Zweirichtungsradwegs.

Platz zum Erhalt von Parkplätzen ist auch in diesem Abschnitt nicht vorhanden.

Die Einmündung der Fritz-Berne-Straße soll keinen höhengleichen Rad- und Gehweg erhalten, da der Radweg hier erst wieder beginnt und die Radfahrer*innen vorher im Mischverkehr fahren.

Knotenpunkt Am Knie/ Landsberger Straße

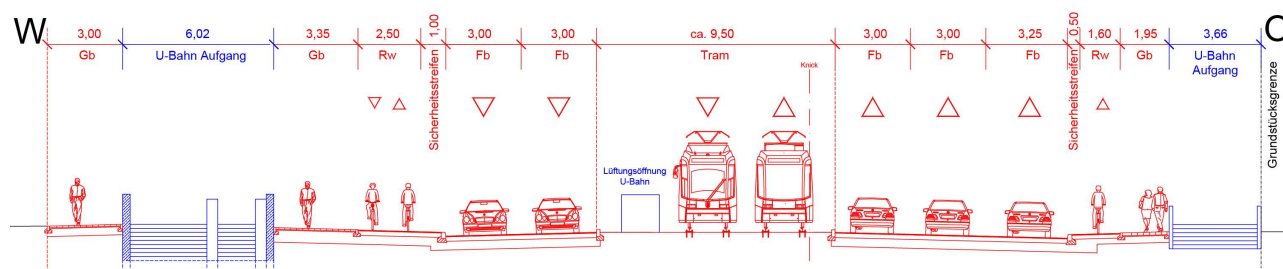


Abb.7: Schematische Darstellung Querschnitt am Knotenpunkt Am Knie/ Landsberger Straße
(Quelle LHM)

Im Abschnitt zwischen Fritz-Berne-Straße und dem Kreuzungsbereich Am Knie/ Landsberger Straße weitet sich die Verkehrsfläche auf und nimmt einen wesentlichen Teil der westlich angrenzenden Platzfläche mit in Anspruch. Für die dadurch verkleinerte Platzfläche ist eine Neugestaltung zu entwickeln.

Der Erhalt der Busbucht in der Straße Am Knie ist nicht notwendig. Die Einrichtung einer barrierefreien Kap-Bushaltestelle für die Linien 130 und 157 stadteinwärts an der Landsberger Straße wird als ausreichend angesehen. Die Trambahnhaltestelle Am Knie befindet sich ebenfalls in der Landsberger Straße. Der südliche Bereich der Haltestelle wird parallel zur Wiederherstellung der Oberfläche nach dem U-Bahnbau barrierefrei nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans ausgebaut.

Der Querschnitt auf Höhe des U-Bahn-Eingangs gestaltet sich wie folgt (s. Abb. 7): In der Mitte weitet sich das Straßenbegleitgrün entlang des Rasengleises auf ca. 9,50 m auf. Westlich schließen sich zwei Fahrstreifen stadteinwärts mit einer gemeinsamen Breite von 6,00 m an. Diese sind notwendig, um das Wenden des Kfz-Verkehrs in einem Zug zu ermöglichen. An die Fahrbahn schließen sich Sicherheitstrennschutzstreifen (1,00 m), Zweirichtungsradweg (2,50 m) und Gehweg (3,35 m) an.

Westlich des U-Bahnausgangs soll ein weiterer Gehweg mit einer Breite von 3,00 m verlaufen. Östlich des Rasengleises schließen ein Linksabbiegestreifen sowie ein Geradeaus- und ein Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen an. Letzterer soll 3,25 m breit sein, die anderen sollen jeweils eine Breite von 3,00 m bekommen.

Zunächst sind für die Verkehrsabwicklung an dem komplexen Knotenpunkt mit der abknickenden Tramführung die drei Spuren positiv zu bewerten. Ausschlaggebend für die Beibehaltung der drei Fahrspuren ist jedoch die Notwendigkeit der breiten Fahrbahn für die Wendefahrten des Kfz-Verkehrs. Insbesondere für den LKW-Verkehr, der von der westlichen Landsberger Straße aus in die Josef-Felder-Straße abbiegen will, ist dies erforderlich, da ein direktes Linksabbiegen hier verkehrsrechtlich untersagt ist. Fahrzeuge, die von Westen auf der Landsberger Straße kommen und links in die Josef-Felder-Straße abbiegen wollen, müssen zunächst rechts in die Straße Am Knie einbiegen, um anschließend nach der Wendefahrt gerade aus in die Josef-Felder-Straße weiter fahren zu können. Aufgrund der Notwendigkeit der drei Fahrstreifen sowie angrenzenden Privatgrunds müssen die östlich anschließenden Nebenflächen untermaßig mit 0,50 m Trennschutzstreifen, 1,60 m Radweg und einem im Bereich des U-Bahnabgangs 1,95 m breitem Gehweg angelegt werden. Letzterer weitet sich allerdings im Wartebereich zur Furt über die Straße Am Knie deutlich auf mehr als 4,00 m auf.

Radabstellanlagen

Im Umgriff sind in der Nähe der U-Bahnzu- bzw. -abgänge auf verschiedene Standorte insgesamt 170 Fahrradstellplätze verteilt.

PKW-Stellplätze

Auf der Ostseite der Straße können aufgrund von U-Bahneinbauten wie Entrauchungsanlagen und Zugängen sowie nicht verfügbarer Grundstücke weder Pkw-Stellplätze noch ein adäquates Angebot für Radfahrer*innen geschaffen werden, sondern nur eine Führung im Mischverkehr. Die zwingende Notwendigkeit im öffentlichen Straßenraum Parkplätze auf der Ostseite der Straße Am Knie vorzusehen, ist hier nicht gegeben, da in und vor den Gebäuden der Berufsgenossenschaft sowohl oberirdische als auch in einer Tiefgarage Parkplätze vorhanden sind. Lieferungen können auf dem oberirdischen Parkplatz erfolgen.

Aufgrund der zwei dargestellten Varianten auf der Westseite entfallen bei der Vorzugsvariante - Einrichtung Zweirichtungsradweg - dort alle Parkplätze (38 Stück). Aus den genannten Gründen wird aus verkehrsplanerischer Sicht die Abwägung zugunsten des Zweirichtungsradweges auf Kosten der Parkplätze vorgenommen.

Bei der zweiten Variante (Einrichtung Parken) werden die Parkplätze auf der Westseite wieder hergestellt.

Straßenbegleitgrün

Im Rahmen der Herstellung der U-Bahn musste der Baumbestand in den beiden Planabschnitten weitestgehend entfernt werden. Die Baumfällungen wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Kontext der Planfeststellung behandelt. Diese Baumfällungen führen zu einem Qualitätsverlust des Straßenraums in dem bereits verdichteten und versiegelten Stadtteil sowohl für Bewohner*innen als auch für die Umwelt und das Klima. Dadurch wird die Notwendigkeit der Begrünung des zukünftigen Straßenraums noch deutlicher. Gemäß Planfeststellung wurden für den PA 78 187 Baumneupflanzungen als Ausgleichsmaßnahme festgesetzt. Es ist vorgesehen, dass die Baumneupflanzungen in der näheren Umgebung der Baumaßnahme erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt sind aufgrund des fehlenden Detaillierungsgrades der Planung keine verlässlichen Aussagen zur Anzahl der Baumpflanzungen und -standorten möglich. Die genaue Verteilung der Bäume, sei es als Straßenbäume oder auf angrenzenden Platz- und Grünflächen sowie auf privaten Flächen, wird erst im Rahmen der Entwurfsplanung und der Genehmigung durch das Baureferat konkretisiert werden. Die Ersatzpflanzungen erfolgen abhängig von den örtlichen Rahmenbedingungen wie beispielsweise der Spartenlage, Lage des U-Bahnbauwerks und dessen oberirdischen Einbauten oder der Trambahntrasse. Für die Gestaltung der Grünflächen inkl. Baumpflanzungen an den Knoten Am Knie/ Atterseestraße und Am Knie/ Landsberger Straße werden Freianlagenplanungen in Abhängigkeit zum Landschaftspflegerischen Begleitplan durchgeführt. Bei den beschriebenen weiteren Planungsschritten wird –wie allgemein üblich– das RKU mit der uNB eng eingebunden, damit die Freiraumplanung entsprechend auf die Umweltbelange abgestimmt ist.

Im Beschluss 2025 „Klimaresilientes München 2050 – Konkretisierung der Ziele der Klimaanpassung in München“ der Vollversammlung (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15584) wird ab sofort eine Baumkronenüberschirmung von 30% bei der Neu- und Umgestaltung von Straßen und öffentlichen Plätzen als Richtwert zugrunde gelegt. Aufgrund des fehlenden Detaillierungsgrades können hierzu keine belastbaren Aussagen getätigt werden. Dies wird erst in der anschließenden Planung durch das Baureferat möglich sein

Fuß- und Radwegbrücke an der Paul-Gerhardt-Allee/ Am Knie

Im Bauprogramm Barrierefreie Querungen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05510, Beschluss des Bauausschusses vom 10.10.2023) wurde das Baureferat beauftragt, für eine neue Fuß- und Radwegbrücke an der Paul-Gerhardt-Allee/ Am Knie ein konkurrierendes Planungsverfahren durchzuführen. Ein Entwurf für einen Auslobungstext zur Durchführung eines Planungswettbewerbes entsprechend den Richtlinien des Bundesministeriums für

Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (RPW 2013) wurde erstellt. Die Durchführung des anschließenden konkurrierenden Vergabeverfahrens für den Planungswettbewerb zur Objekt- und Tragwerksplanung erfolgt, sobald die Haushaltssituation dies zulässt.

Die Verbindung des Neubaugebiets Paul-Gerhardt-Allee mit dem U-Bahnhof Am Knie kann für den Fuß- und Radverkehr bis zur Fertigstellung der geplanten Brücke über die westlich nächstgelegenen Bahnunterführungen Offenbachstraße und am Bahnhof Pasing erfolgen.

3.3 Bestandssituation Pasing (PA79)

Das Planungsgebiet des Planfeststellungsabschnittes PA79 befindet sich im Westen von München im Stadtbezirk 21 Pasing - Obermenzing. Der neu geplante U-Bahnhof Pasing der Linie 5 soll zukünftig im Bereich der bestehenden Josef-Felder-Straße (Nordumfahrung Pasing (NUP) - Bundesstraße 2) zwischen dem Bahnhof Pasing und den Gleisanlagen der DB liegen.

Bei der Josef-Felder-Straße handelt es sich um eine durchgehend 4-streifige innerörtliche Straße mit je zwei Fahrspuren in eine Richtung. Gemäß der aktuell vorliegenden Verkehrszahlen aus dem Jahr 2020 handelt es sich bei der Josef-Felder-Straße um eine stark frequentierte Hauptverkehrsstraße mit einer durchschnittlich täglichen Verkehrsstärke von 27.000 – 32.000 Kfz/24h. Im regulären Betrieb ist die Geschwindigkeit im gesamten Bereich der Josef-Felder-Straße auf 50 km/h beschränkt. Auf einer Länge von ca. 300 m ist auf der südlichen Fahrbahn zwischen der östlichen Tiefgarageneinfahrt der Pasing Arcaden und der Josef-Felder-Straße 31 von Montag bis Freitag von 7-17 Uhr auf 30 km/h aufgrund einer Kindertagesstätte reduziert worden.

Ein Mittelteiler trennt die beiden Fahrrichtungen des MIV voneinander, welcher entweder als Grünfläche oder versiegelt ausgestaltet ist. In diesem stehen entlang der gesamten Strecke Straßenlaternen. Nördlich der Fahrbahnen schließen jeweils eine Leitplanke, Grünfläche und Lärmschutzwand an.

Auf der südlichen Seite der Josef-Felder-Straße liegt zwischen Landsberger Straße und Durchwegung zum Pasinger Bahnhofsplatz (Höhe Fahrradtiefgarage) sowohl ein Zweirichtungs-Radweg (3,00 m) als auch ein Gehweg (3,00 m). Darauf folgt eine nicht barrierefreie Treppe, die den Radweg unterbricht. Radfahrende müssen hier einen deutlichen Umweg in Kauf nehmen, gleiches gilt für Fußgänger*innen, die auf einen barrierefreien Weg angewiesen sind. Dadurch müssen die Radfahrenden am Eingangsbereich vom Bahnhof mit dem Haltstellenbereich und den Gleisen der Tram fahren sowie die Kaflerstraße mit einem hohen Anteil an Busverkehr zur Fahrt von/ in Richtung Westen nutzen, was ein hohes Konfliktpotenzial beinhaltet. Westlich nach der Treppe an der Josef-Felder-Straße schließt ein gemeinsamer Rad- und Gehweg bis zur Emil-Neuburger-Straße an (Mindestbreite von 3,75 m). Zwischen Emil-Neuburger-Straße und Lortzingstraße befindet sich auf beiden Straßenseiten weder ein Rad- noch ein Gehweg. Ab Höhe Lortzingstraße besteht auf der südöstlichen Seite wieder ein Zweirichtungsradweg sowie ein Gehweg. Gleiches gilt für die Ecke Haberland-/ Lortzingstraße.

Entlang der Josef-Felder-Straße befinden sich mehrere überdachte Fahrradabstellanlagen sowie eine Fahrradtiefgarage. Erstere sind größtenteils als Doppelparker ausgeführt und besitzen eine Gesamtzahl von 380 Radabstellplätzen im Umgriff.

Am Rand der südlichen Fahrbahn befanden sich im Umgriff auf Höhe der Fahrradtiefgarage Richtung Westen zwei Taxistellplätze, einige Kurzzeitparkplätze, zwei Behindertenstellplätze, zwei Busstellplätze (MVV und SEV) mit einer Gesamtlänge von ca. 180 Metern. Zusätzlich wurde der überbreite Gehweg täglich von vielen PKWs und LKWs zum Parken oder Entladen genutzt.

Die heutige ÖPNV-Situation auf der Josef-Felder-Straße stellt sich wie folgt dar: Es befindet sich dort auf der Südseite eine Haltestelle für die Linie X732 sowie den SEV für die S-Bahn, sowohl für die Richtungen stadteinwärts als auch stadtauswärts. Für das Wenden der Linie X732 und den SEV stadtauswärts wurde auf Höhe der Ausfahrt am westlichen Beginn der Pasing Arcaden eine Lichtsignalanlage (Ampel) installiert, damit die Busse signalisiert auf der Josef-Felder-Straße wenden können. Der SEV stadteinwärts (Stammstrecke) wendet über die Irmonherstraße. Der Wenderadius Höhe der Ausfahrt Pasing Arcaden ist heute äußerst knapp; Gelenkbusse können dort zurzeit leider nicht wenden. Es stehen heute zwei Haltestellenpositionen zur Verfügung, dahinter kann ggf. noch ein wartender Bus stehen. Ein Fahrgastwechsel ist wegen der Fahrradständer dort nicht möglich.

3.4 Grobkonzept – Raumaufteilung Pasing (PA79)

Insgesamt erstrecken sich die verkehrlichen Eingriffe durch die Verlängerung der U-Bahn vom östlichen Knotenpunkt mit der Landsberger Straße bis zum westlichen Knotenpunkt mit der Lortzingstraße/ Haberlandstraße.

Der neu geplante U-Bahnhof Pasing wird in offener Bauweise hergestellt und wird im Abschnitt zwischen der Offenbachstraße und der Emil-Neuburger-Straße situiert. Die Verkehrsanlagen werden für den Bau des U-Bahnhofs, die bauzeitliche Verkehrsführung sowie zur Herstellung von Vorabmaßnahmen abgebrochen und provisorisch befestigt. Darüber hinaus wird westlich des Knotenpunktbereichs zur Pippinger-/ Lortzingstraße ein Notausstieg errichtet.

Im aktuellen Zustand fahren verschiedene Buslinien, die von Westen kommen, von der Josef-Felder-Straße über die Emil-Neuburger-Straße die Südseite des Bahnhofs Pasing an. Aufgrund der Bautätigkeiten im Bereich des Knotenpunktes Josef-Felder-Straße/ Emil-Neuburger-Straße ist diese Zufahrt während der gesamten Bauzeit (ca. 10 Jahre) nicht möglich. Um die Anfahrt der Busfahrzeuge an den Pasinger Busbahnhof von Westen kommend bauzeitlich sicherzustellen, wurde der derzeit als Geh- und Radweg ausgebaute Teil der Kaflerstraße zum Knotenpunkt Lortzingstraße für den MIV und ÖPNV geöffnet. Diese Verbindung wird nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder zurück gebaut.

Die Varianten der Radwegverbindung sind nicht im bisherigen Planungsumgriff enthalten.

Nachfolgend wird erläutert, welche Varianten für die Oberflächenwiederherstellung untersucht wurden und warum die Vorzugsvariante ausgesucht wurde. Die Varianten 1 bis 3 sind in ihrer Raumaufteilung ähnlich. Die Variante 4 hingegen unterscheidet sich deutlich von den anderen.

Variante 1

Herstellung eines neuen Zweirichtungsradwegs vom Knotenpunkt Lortzingstraße bis zum bestehenden Radweg vor den Pasing Arcaden in radentscheidskonformen Breiten; Verlauf im Bereich Fahrbahnnebenflächen ohne Fahrspurentfall (Bau einer eigenen Brücke in heutigen Grünflächen); zur Herstellung eines durchgehenden Zweirichtungsradwegs wird der Höhenunterschied der derzeitigen Treppe zwischen Bahnhof und Pasing Arcaden durch ein Rampenbauwerk überbrückt.

Variante 1 wurde aufgrund folgender Punkte nicht zur Vorzugsvariante gewählt:

- Entfall fast aller Radabstellanlagen
- hohe Extrakosten durch eigene neue Brückenbauwerke über die Gewässer Nymphenburger Kanal und Würm

Variante 1.1 (Vorzugsvariante)

Weiterentwicklung Variante 1; Verlauf des neuen Zweirichtungsradwegs im Bereich der Überführung der Gewässer im Baumgraben zwischen Fahrbahn und Lärmschutzwand, wodurch kein neues Brückenbauwerk notwendig ist; teilweiser Erhalt der Fahrradabstellanlagen möglich.

Variante 2

Herstellung eines neuen Zweirichtungsradwegs vom Knotenpunkt Lortzingstraße bis zum bestehenden Radweg vor den Pasing Arcaden; Verlauf teilweise im Bereich der derzeitigen südlichen Fahrbahn; Fahrspurentfall im Bereich Pasing Hofgärten und Bahnhof Pasing.

Variante 2 wurde aufgrund folgender Punkte nicht zur Vorzugsvariante gewählt:

- hohe Extrakosten durch eigenes neues Brückenbauwerk für den Radweg im westlichen Abschnitt über die Gewässer Würm und Nymphenburger Kanal.
- Die Reduzierung auf nur eine Fahrspur stadteinwärts, die beidseitig durch Bordsteine begrenzt wird, zwischen Emil-Neuburger-Straße und dem östlichen Ende des Umgriffs ist bei vorhandenen Verkehrsstärken nicht möglich.

Variante 3 (Variante kurz)

Herstellung eines neuen Zweirichtungsradwegs lediglich zwischen den Knotenpunkten Lortzingstraße und Emil-Neuburger-Straße; Verlauf auf den Fahrbahnnebenflächen; kein Fahrspurentfall; keine Neugestaltung des Abschnitts zwischen Emil-Neuburger-Straße und Pasing Arcaden.

Variante 3 wurde aufgrund folgender Punkte nicht weiterverfolgt:

- Beibehaltung des gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Emil-Neuburger-Straße und Treppe zur Fahrradtiefgarage ist für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ungenügend.
- keine Herstellung einer durchgängigen Radverbindung durch Beibehaltung der trennenden Treppe (keine Rampe vorgesehen).
- hohe Extrakosten durch eigenes neues Brückenbauwerk für den Radweg im westlichen Abschnitt über die Würm.

Variante 4

Herstellung eines Radschnellweges im Bereich des Mittelteilers der Straße oder über der nördlichen Lärmschutzwand in aufgeständerter Form (in Level +1).

Variante 4 wurde aufgrund folgender Punkte nicht weiterverfolgt:

- reiner Fahrradschnellweg
- keine oder maximal eine Anbindung an die südliche Bebauung möglich
- Bäume entlang der Lärmschutzwand (Nordseite) entfallen komplett
- Hohe Kosten durch Neuherstellung der Lärmschutzwand im gesamten Bereich der Josef-Felder-Straße
- schwierige Höhengestaltung am Anfang und Ende (große Rampenbauwerke)

- schwierige Umsetzung und Sicherstellung des Winterdienstes
- schwierige Verortung Notfalltreppen/ Notfallzugänge

Vorstellung Vorzugsvariante (Variante 1.1)

Auch nach der Oberflächenwiederherstellung stehen dem Kfz-Verkehr in beiden Richtungen je 2 Fahrspuren zur Verfügung. Der Radweg verläuft westlich der Emil-Neuburger-Straße im Baumgraben.

Oberirdische Einbauten der U-Bahn wie Notausgänge und Entrauchungsanlagen wurden nördlich an die Fahrbahnen angrenzend vom östlichen Umgriff bis zur Emil-Neuburger-Straße verortet.

Die Vorzugsvariante überzeugt vor allem durch die Anlage einer platzsparenden, kostengünstigen und durchgängigen Radinfrastruktur. Zwischen dem Knotenpunkt Lortzingstraße und den Pasing Arcaden entsteht ein neuer, baulich getrennter Zweirichtungsradweg mit Anschluss an die bestehenden Zweirichtungsradwege jeweils am Anfang und am Ende. Dabei können effektive Breiten des neuen Radweges von 3,00 - 3,50 m (+ Sicherheitsstreifen und Sicherheitsräumen) erreicht werden. Östlich der Emil-Neuburger-Straße verläuft der neue Radweg mit einer Gesamtbreite von 3,75 m im Bereich von derzeit vorhandenen Gehwegen und Fahrradabstellanlagen. Unter Berücksichtigung des Sicherheitsstreifens zur Fahrbahn (0,50 m) und dem Sicherheitsraum zu Bäumen und Radabstellanlagen (0,25 m) steht eine effektive Breite von 3,00 m für den neuen Radweg zur Verfügung.

Die Herstellung des Radweges ist mit dem Verlust aller Bäume im Abschnitt zwischen der Emil-Neuburger- und der Lortzingstraße verbunden. Die Bäume unterliegen nicht der Baumschutzverordnung (Stammumfang < 60 cm). Im weiteren Planungsverlauf wird untersucht, ob diese Bäume außerhalb des Planungsumgriffs umgesetzt oder ausgeglichen werden können.

Kfz-Stellplätze

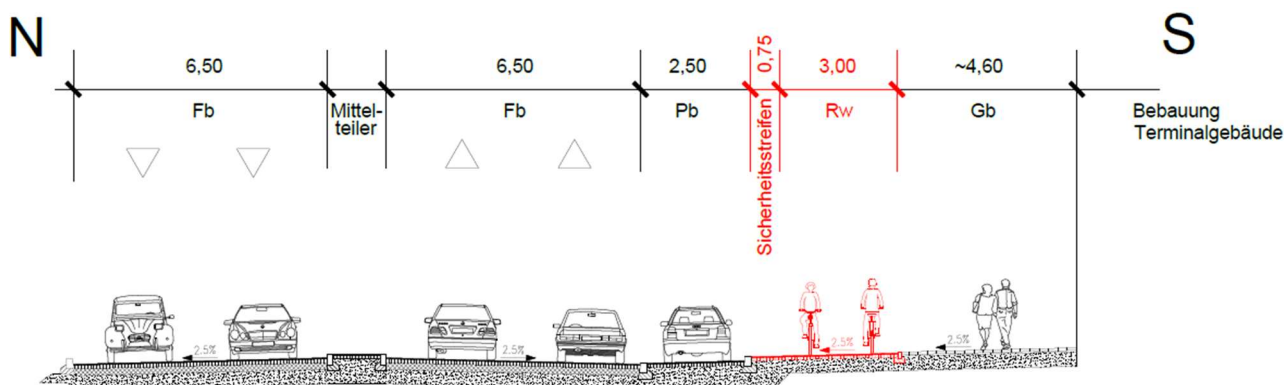


Abb. 8: Schematische Darstellung Querschnitt auf Höhe Pasinger Bahnhof (Quelle LHM)

Auf Höhe des Pasinger Bahnhofs und im östlichen Abschnitt des Umgriffs verschwenkt der Radweg nach Süden, wodurch in diesem Bereich einige Parkplätze erhalten werden können. Die effektive Radwegbreite auf Höhe des Pasinger Bahnhofs sieht hier ebenfalls 3,00 m sowie 0,75 m für den Sicherheitsstreifen vor. Dadurch wird jedoch an dieser Stelle der Gehweg von ca. 7-8 m auf 3-4 m verschmälert. 2,00-2,50 m breite Parkbuchten verlaufen längs der südlichen Fahrbahn (s. Abb. 8), um auf Höhe des Pasinger Bahnhofs ein Angebot schaffen zu können. Diese wurden etwas breit geplant, um den Komfort zum Ein- und Aussteigen zu erhöhen. Im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung werden

die entsprechenden Bedarfe für alle Stellplatzarten nochmals geprüft. Das Mobilitätsreferat sieht insbesondere Bedarfe bei den Behindertenstellplätzen sowie Bus- und Taxistellplätzen. Der Bedarf für Kurzzeitstellplätze oder Kiss+Ride-Stellplätze wird als weniger notwendig bzw. die Anzahl als nicht so hoch eingeschätzt. Daher entfallen in diesem Planungsstand Kurzzeitstellplätze, die zurzeit eher als Langzeitstellplätze genutzt werden. Die Lage der Stellplätze und der Bushaltestelle wird in den nächsten Planungsschritten konkretisiert und finalisiert.

Rampenbauwerk

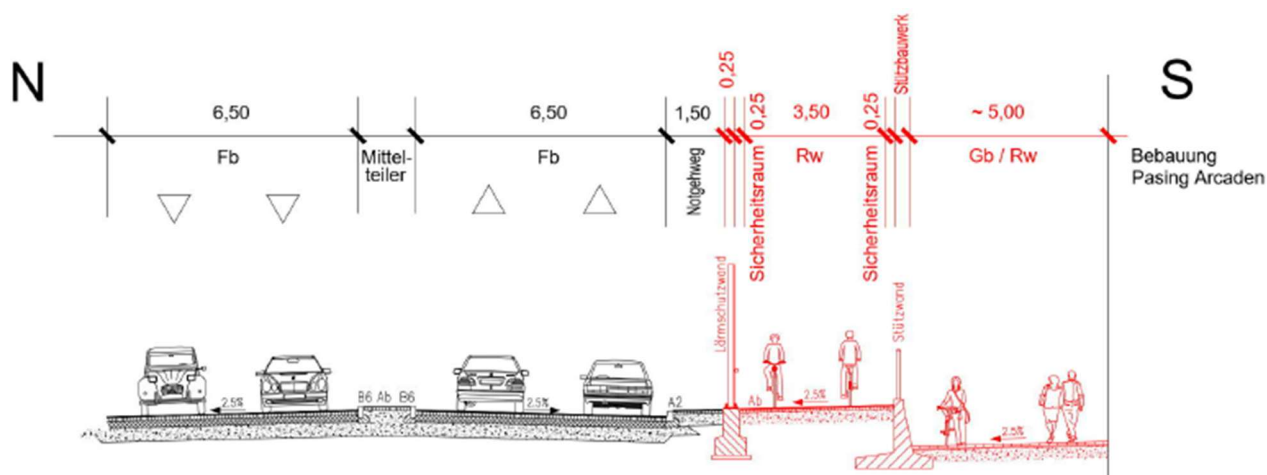


Abb. 9: Schematische Darstellung Querschnitt (Quelle LHM)

Um einen durchgehenden Radweg entlang der Josef-Felder-Straße zu schaffen und den Höhenunterschied der im Bestand vorhandenen Treppe zu überwinden, ist eine Rampe vorgesehen. Hierbei wird über die Zufahrt zur Fahrradtiefgarage auf einer Länge von ca. 95 m ein neues Überführungsbauwerk hergestellt, welches beidseitig mit einer Längsneigung von 6 % an die angrenzenden Radwegbereiche anschließt. Im Bereich der Überführung weist der Radweg eine Gesamtbreite von 4,00 m auf. Abzüglich der Sicherheitsräume zur seitlichen Begrenzung mit jeweils 0,25 m (Lärmschutzwand, Geländer) steht eine effektive Breite des Radweges von 3,50 m zur Verfügung (s. Abb. 9).

Fahrradstellplätze

Der neue Fahrradweg verläuft insbesondere im Bereich der neuen Rampe auf Höhe der Pasing Arcaden in Bereichen, in denen aktuell ca. 380 überdachte Fahrradabstellanlagen verortet sind. Für diese müssen ca. 200 größtenteils ersatzlos weichen. Durch die leichte Trassierungsanpassung der Fahrbahn (Verschiebung der Fahrbahn in Richtung Norden um bis zu maximal 0,75 m) sowie einer Anpassung des Radwegverlaufes können nur zwei der vier überdachten Fahrradabstellanlagen erhalten bleiben, sodass ca. 200 Stellplätze im Bereich zwischen Pasinger Bahnhof und Emil-Neuburger-Straße bestehen bleiben. Die Maßnahme wird daher das zukünftig zu erwartende Angebotsdefizit in puncto Bike + Ride auf der Südseite des Pasinger Bahnhofs erhöhen. Der MVV bezifferte 2023 den Bike + Ride-Bedarf auf der Südseite des Bahnhofs Pasing für den Zeitpunkt der U-Bahn-Inbetriebnahme in Höhe von 1.600 – 1.750 Fahrradstellplätzen. Diesem Bedarf steht aktuell ein Angebot von rund 1.200 Fahrradabstellplätzen gegenüber. Daher ist in den nachfolgenden Planungsschritten eine Realisierung von zusätzlichen Radabstellanlagen vorzusehen. Hierfür ist der Bau von Fahrradständern auch außerhalb des Planungsumgriffs notwendig, um dem hohen Bedarf gerecht zu werden. Außerdem sollte der Bike + Ride-Bedarf noch einmal detaillierter für den südlichen Abschnitt untersucht werden, da sich die

bisherige Bedarfsabschätzung des MVV eher auf den Bedarf auf der Nordseite des Pasinger Bahnhofs fokussierte.

Lückenschluss des Radweges zwischen Emil-Neuburger-Straße und Lortzingstraße

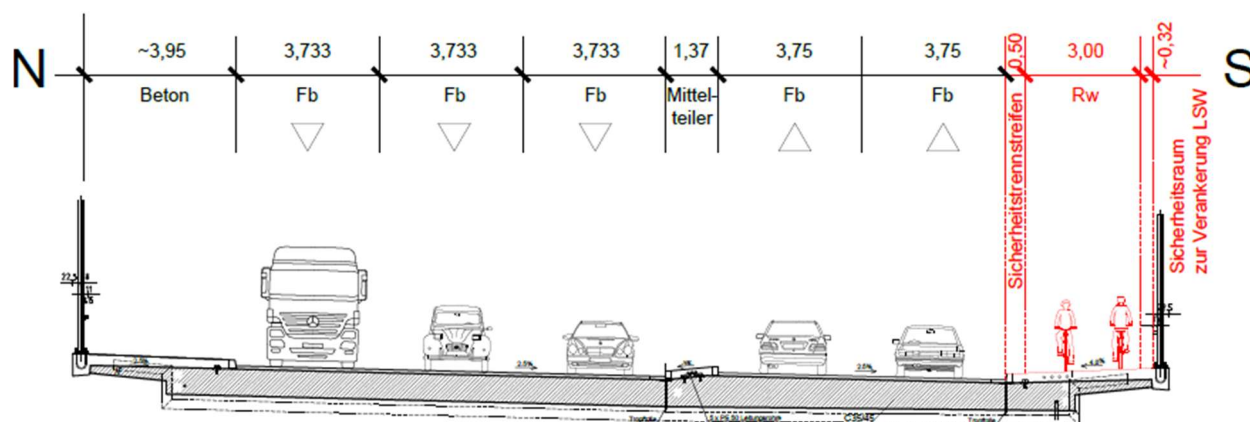


Abb. 10: Schematische Darstellung Querschnitt auf Höhe Brücke über Würm (Quelle LHM)

Vom Knotenpunkt Lortzingstraße bis zur Emil-Neuburger-Straße verläuft der neue Zweirichtungsradweg durchgehend zwischen der Fahrbahn und der bestehenden Lärmschutzwand auf der Fläche des heutigen Straßenbegleitgrüns. Unter Berücksichtigung eines Sicherheitstrennstreifens von 0,50 m zur Fahrbahn und einem Sicherheitsabstand von ca. 0,30 m zum Sockel der Lärmschutzwand steht dabei eine effektive Breite von ca. 3,00 m für den neuen Zweirichtungsradweg zur Verfügung. Im Bereich des bestehenden Brückenbauwerks über die Würm ist ebenfalls unter Berücksichtigung der oben genannten Abstände eine effektive Breite von ca. 3,00 m für den neuen Zweirichtungsradweg vorgesehen (s. Abb. 10). Der Sicherheitsabstand zur Lärmschutzwand wird dabei zur Verankerung auf dem Bauwerk gemessen.

Das Mobilitätsreferat empfiehlt hier eine Sicherung (z.B. ein Geländer) vorzusehen, da der Sicherheitstrennstreifen von 50 cm zum Bordstein sehr schmal ist und der Radverkehr dem Kfz-Verkehr entgegenkommt. Dies kann zur Verunsicherung von Radfahrer*innen führen. Nach Abzug aller Sicherheitsabstände stünden Radfahrer*innen 2,50 m effektive Breite zur Verfügung.

Im Bereich des Knotenpunktes Lortzing- und Josef-Felder-Straße werden die bestehenden Zweirichtungsradwege von derzeit 2,50 auf 4,00 m verbreitert. Hier ist an der Ampel eine Aufstellfläche für Fußgänger*innen notwendig, weswegen an dieser Engstelle eventuell eine Anpassung der Lärmschutzwand notwendig ist.

ÖPNV

In der Planung ist eine barrierefreie Bushaltestelle für den SEV der S- und U-Bahn sowie verschiedene Buslinien vorgesehen. Wünschenswert wären drei Haltestellen á 20m mit zusätzlichem Abstand zum Aus- und Einfahren. In den nächsten Planungsschritten wird sich das Baureferat dazu mit den SWM/ MVG abstimmen.

Grünbilanz

Im Rahmen der Herstellung der U-Bahn musste der Baumbestand in den beiden Planabschnitten weitestgehend entfernt werden. Die Baumfällungen wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Kontext der Planfeststellung behandelt. Für den U-Bahnbau

wurden im betrachteten Bereich PA79 knapp 175 Bäume gefällt. Für den Ausbau und die Verlängerung des Radweges auf der Südseite der NUP würden nochmal 24 Bäume entfallen (22 Bäume im Abschnitt zwischen Emil-Neuburger-Straße und Haberland-/Lortzingstraße und 2 Bäume zwischen östlichem Ende des Planungsumgriffs (Rampe Höhe Pasing Arcaden) und Emil-Neuburger-Straße). Die Baumfällungen führen zu einem Qualitätsverlust des Straßenraums in dem bereits verdichteten und versiegelten Stadtteil sowohl für Bewohner*innen als auch für die Umwelt und das Klima. Dadurch wird die Notwendigkeit der Begrünung des zukünftigen Straßenraums deutlich. Gemäß Planfeststellung wurden für den PA 79 144 Baumneupflanzungen als Ausgleichsmaßnahme festgesetzt. Es ist vorgesehen, dass die Baumneupflanzungen in der näheren Umgebung der Baumaßnahme erfolgen. Aufgrund des fehlenden Detaillierungsgrades der Planung sind zum jetzigen Zeitpunkt keine verlässlichen Aussagen zu Baumpflanzungen und -standorten möglich. Die genaue Verteilung der Bäume, sei es als Straßenbäume oder auf angrenzenden Platz- und Grünflächen sowie auf privaten Flächen, wird erst im Rahmen der Entwurfsplanung und der Genehmigung durch das Baureferat konkretisiert werden. Die Ersatzpflanzungen erfolgen abhängig von den örtlichen Rahmenbedingungen wie beispielsweise der Spartenlage, Lage des U-Bahnbauwerks und dessen oberirdischen Einbauten. Bei den beschriebenen weiteren Planungsschritten wird –wie allgemein üblich– das RKU mit der uNB eng eingebunden, damit die Freiraumplanung entsprechend auf die Umweltbelange abgestimmt ist.

Im Beschluss 2025 „Klimaresilientes München 2050 – Konkretisierung der Ziele der Klimaanpassung in München“ der Vollversammlung (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15584) wird ab sofort eine Baumkronenüberschirmung von 30% bei der Neu- und Umgestaltung von Straßen und öffentlichen Plätzen als Richtwert zugrunde gelegt. Aufgrund des fehlenden Detaillierungsgrades können hierzu keine belastbaren Aussagen getätigt werden. Dies wird erst in der anschließenden Planung durch das Baureferat möglich sein.

3.5 Fazit für die Abschnitte PA 78 und PA79

Abschließend ist noch Folgendes wichtig:

1. Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der sog. Vorplanung. D.h. die Funktionalität der Planung ist gegeben und stadtintern abgestimmt. Punkte zur Barrierefreiheit werden in den nächsten Planungsschritten berücksichtigt.
2. Die Belange des Brandschutzes werden bei der Planung berücksichtigt.
3. Die Planungen sind mit den SWM/ MVG vorabgestimmt. Die Anforderungen der SWM/ MVG können erst vom Baureferat in den nächsten Planungsschritten hinsichtlich der Umsetzungsmöglichkeiten geprüft werden.
4. Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat Änderungen/ Anpassungen einzelner Maße und Breiten notwendigerweise ergeben.
5. Die Anwendung geltender Regelwerke und damit des aktuellen technischen Standards insgesamt und für die Führung der Fußgänger- und Fahrradfurten an Querungsanlagen im Besonderen sowie die Sichtdreiecke und Schleppkurven mit Angabe des Bemessungsfahrzeuges sollten ab der Entwurfsplanung geprüft und nachgewiesen werden, um späteren Defiziten vorbeugen zu können.
6. Um die Wirkung dieser Straßenbaumaßnahme für den Radverkehr quantifizieren zu können, schlägt das Mobilitätsreferat den Einbau einer Dauerzählstelle für den Radverkehr an folgende Stelle nach dem Straßenumbau vor: Knotenpunkt Am Knie/ Landberger Straße Zweirichtungsradweg Westseite der Straße Am Knie auf

Höhe der Grünanlage.

4. Dringlichkeit

Die Verkehrsflächen beider Planfeststellungsabschnitte (Am Knie und Pasing) wurden, ausgelöst durch die offene Bauweise der U-Bahnhöfe, weitgehend abgebrochen. Durch oberirdisch angeordnete technische Anlagen, die für ein U-Bahnbauwerk notwendig und dementsprechend planfestgestellt sind (Notausgänge, Entrauchungs-/Entlüftungsanlagen, Bauwerkszugänge etc.), müssen die jeweiligen Verkehrsflächen entsprechend angepasst werden. Dabei sind aktuelle Planungsvorgaben u.a. aus dem Radentscheid zu berücksichtigen.

5. Klimaschutzprüfung

Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, sie ist positiv.

Das Vorhaben in der Beschlussvorlage wird als positiv klimaschutzrelevant eingestuft, da es zu einer Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr führt und somit einen Baustein der Verkehrs- und Mobilitätswende darstellt. Der Anreiz klimafreundliche Mobilitätsformen zu nutzen, kann auch zu einer Reduzierung des MIV-Anteils führen. Zusätzlich stellt das Projekt eine notwendige Folge der U-Bahn-Erweiterung dar. Diese selbst ist auch klimaschutzrelevant.

In der Josef-Felder-Straße kann ein ausreichend breit dimensionierter Zweirichtungsradweg geschaffen werden. Dieser ist im Bestand unterbrochen, kann aber durch die Rampe und die Verlängerung bis zur Lortzingstraße durchgehend hergestellt werden. Auch in der Straße Am Knie wird die Situation für Radfahrer*innen durch die Schaffung von Radwegen verbessert. Hier waren vor dem U-Bahnbau keine Radwege vorhanden, weswegen Radfahrer*innen im Mischverkehr radeln mussten. Die erläuterte Variante überzeugt daher vor allem durch die Anlage einer platzsparenden und durchgängigen Radinfrastruktur und damit durch die bestmögliche Reduzierung des MIVs und der damit verbundenen THG-Emissionen.

Außerdem wird die ÖPNV-Anbindung des Quartiers um die U-Bahnhaltestelle Am Knie durch den Anschluss an das städtische U-Bahnnetz aufgewertet.

Im Rahmen der Herstellung der U-Bahn musste der Baumbestand in den beiden Planabschnitten weitestgehend entfernt werden. Gemäß Planfeststellung wurden für den PA78 187 und für den PA79 144 Baumneupflanzungen als Ausgleichsmaßnahme festgesetzt. Es ist vorgesehen, dass die beauftragten Baumneupflanzungen in der näheren Umgebung der Baumaßnahme erfolgen. Die genaue Verteilung der Bäume, sei es als Straßenbäume oder auf angrenzenden Platz- und Grünflächen sowie auf privaten Flächen, kann jedoch erst im Rahmen der Entwurfsplanung und der Genehmigung durch das Baureferat konkretisiert werden.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem RKU abgestimmt.

6. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Für die Planfeststellungsabschnitte 78 und 79 liegen Planfeststellungsbeschlüsse für die U-Bahn vor. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ist das Baureferat mit den betroffenen Eigentümern in Verhandlungen über die private Grundstücksinanspruchnahme eingetreten. Straßenbegrenzungslinien sind teilweise vorhanden. Die Flächen der bestehenden

Straßen befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt. Zusätzlich werden durch den U-Bahnbau private Flächen dauerhaft in Anspruch genommen, was bereits durch das Planfeststellungsverfahren geregelt wurde. Diese Flächen stehen teilweise für die Wiederherstellung der Verkehrsanlagen zur Verfügung.

7. Kostenrahmen und Finanzierung

Mit Beschluss der Vollversammlung zur „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966, vom 15.12.2021) wurde die Projekt- und Ausführungsgenehmigung für das Baulos 1 (Gotthardstraße) erteilt und das Baureferat beauftragt das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2021 – 2025 fortzuschreiben. In den genehmigten Kosten sind die Planungs- und Baukosten für die Oberflächenwiederherstellung (Provisorien und Endausbau) beider Baulose (mit den Planfeststellungsabschnitten PA77 (Gotthardstraße), PA78 (Am Knie) und PA79 (Pasing)) enthalten. Die Gesamtmaßnahme ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) unter der Maßnahme Nr. 6050.3865 „U5-West, Pasing, Baukosten“ (Rangfolge-Nr. 003) enthalten.

Die Finanzierung des nicht im Projektumfang enthaltenen Lückenschlusses der Radwegverbindung an der Josef-Felder-Straße wird im Rahmen der Projektgenehmigung dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Dies gilt auch für die in der Vorzugsvariante vorgesehene Rampe über die Bike & Ride-Garage zur barrierefreien Verbindung der Radwege östlich und westlich davon.

Das Baureferat wird dem Stadtrat im nächsten Planungsschritt die Projektgenehmigung für die Oberflächenwiederherstellung der Planfeststellungsabschnitte PA78 und PA79 mit belastbaren Projektkosten zur Entscheidung vorlegen.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

8. Verkehrstechnische Untersuchung

Eine verkehrstechnische Untersuchung war nicht erforderlich. Die vorliegende Planung ist mit allen Stellen im Mobilitätsreferat abgestimmt.

9. Betroffenheiten und Stellungnahmen

9.1 Städtische Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat (BAU), der Brandschutzdirektion (KVR), der Stadtwerke München (SWM), dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) und dem Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) abgestimmt und wurde mitgezeichnet. Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche sind in dem vorliegenden Beschluss eingearbeitet oder bilateral geklärt worden. Außerdem wurde die Beschlussvorlage der Stadtkämmerei zur Kenntnis gesendet.

Stadtwerke München

Die SWM hoben an mehreren Stellen die Bedeutung von barrierefreien Querungen und Gehwegen hervor. Auch das MOR sieht darin einen wichtigen Punkt in der Verbesserung der Nutzbarkeit für Zu Fuß Gehende. Allerdings beschäftigt sich dieser Beschluss mit einer grundsätzlichen Straßenraumaufteilung, die erst in den nachfolgenden Planungsschritten dahingehend detailliert ausgearbeitet wird. Im Rahmen der Projektgenehmigung wird

das BAU auch den städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen einbinden. Alle anderen Anmerkungen der SWM wurden in den vorliegenden Beschluss eingearbeitet.

Stadtkämmerei

Die Stadtkämmerei hat Folgendes mitgeteilt: „Die Stadtkämmerei nimmt die oben genannte Beschlussvorlage zur Kenntnis. Inhaltlich geht es im Wesentlichen um bau- und verkehrstechnische Details zur Umsetzung des Projekts.

Die in der Beschlussvorlage genannten Zusatzkosten für die Weiterführung des Radwegs nach Westen und die notwendige Rampe zur Überbrückung des Höhenunterschiedes an der Treppe am Bahnhof Pasing sollen im nächsten Genehmigungsschritt erneut dem Stadtrat vorgelegt und deren Finanzierung geklärt werden. Alle Kostenausweitungen sind angesichts der angespannten Haushalts- und Finanzlage der Stadt zwingend zu vermeiden. Das Projekt muss möglichst innerhalb des bestehenden Finanzierungsrahmens (ca. 1,2 Mrd. € brutto) durchgeführt werden. Dabei sind alle Einsparpotenziale zu nutzen.

Es wird deshalb darum gebeten, in der nächsten Beschlussvorlage die Projektkosten auf den aktuellen Stand zu bringen, vollständig darzustellen und die einzelnen Komponenten aufzuschlüsseln sowie die erwarteten Erlöse entgegenzustellen.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.“

Die Bitte der SKA die Zusatzkosten für die Weiterführung des Radwegs nach Westen und die notwendige Rampe zur Überbrückung des Höhenunterschiedes an der Treppe am Bahnhof Pasing dem Stadtrat vorzulegen und deren Finanzierung zu klären, wird das BAU im Rahmen der Projektgenehmigung nachkommen. Gleiches gilt für die Bitte die Projektkosten auf den aktuellen Stand zu bringen, vollständig darzustellen und die einzelnen Komponenten aufzuschlüsseln sowie die erwarteten Erlöse entgegenzustellen.

Baureferat

In einem Termin zwischen BAU und MOR wurde festgehalten, dass das MOR zusammen mit dem BAU parallel zur weiteren Planung zwei Bereiche innerhalb des Projektumfangs hinsichtlich weiterer Flächenpotentiale für Baumpflanzungen und Grün prüfen wird.

Diese sind:

- Verschmälerung der Verkehrsflächen des freilaufenden Rechtsabbiegers von der Straße Am Knie in die Gräfstraße, um mehr Fläche für Entsiegelung und Bäume zu gewinnen
- Vergrößerung der zusammenhängenden Grünfläche auf der Nordseite (Bereich Atterseestraße/ Am Knie)

Referat für Klima und Umwelt

Das RKU hatte Anmerkungen zu den gleichen Abschnitten wie das BAU gemacht. Dabei handelt es sich um die Kapitel 3.2 Grobkonzept – Raumaufteilung Am Knie (PA 78) und Kapitel 3.4 Grobkonzept – Raumaufteilung Pasing (PA 79) in den jeweiligen Abschnitten zur Grünbilanz. Hier wurden die Textvorschläge beider Referate kombiniert.

Branddirektion KVR

Der Fachbereich KVR-IV/ VB/ VI der Abteilung Einsatzvorbeugung in der Hauptabteilung IV bittet um enge Beteiligung an den weiteren Planungen.

9.2 Anhörung des Bezirksausschusses 21 – Pasing / Obermenzing

Der BA 21 – Pasing-Obermenzing hat der Beschlussvorlage in seiner Sitzung am 14.04.2026 einstimmig zugestimmt. Die Stellungnahme ist als Anlage dieser Beschlussvorlage beigegeben.

Zur Josef-Felder-Straße wurden vom BA drei Punkte beschlossen:

1. Zwingend notwendig ist ein Zwei-Richtungs-Radweg von der Lortzingstraße bis zum bestehenden Radweg an den Pasing Arcaden, inkl. Erstellung der Rampe.

Anmerkung MOR: Das Mobilitätsreferat befürwortet das Anliegen.

2. Es müssen Kiss-and-Ride-Stellplätze sowie Stellplätze für den SEV in ausreichender Anzahl geschaffen werden.

Anmerkung MOR: Im aktuellen Planungsstand sind neben der SEV-Bushaltestelle entsprechende Kfz-Stellplätze vorgesehen. Im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung werden die entsprechenden Bedarfe für alle Stellplatzarten nochmals geprüft. Die Lage der Stellplätze und der Bushaltestelle wird in den nächsten Planungsschritten durch das Baureferat konkretisiert und finalisiert.

3. Auf der Josef-Felder-Straße muss in beide Fahrrichtungen eine nahegelegene (bzgl. Bahnhofszugang), attraktive Wendemöglichkeit geschaffen werden.

Anmerkung MOR: Eine Wendefahrt für den Kfz-Verkehr, der Richtung Westen fährt, ist an der Einmündung der Emil-Neuburger-Straße mittels einer separaten Linksabbiegespur möglich. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Einrichtung einer separaten Linksabbiegespur erforderlich, um dem Kfz-Verkehr, der Richtung Osten fährt, ebenfalls eine Wendefahrt zu ermöglichen. Aufgrund von beengten Straßenraumverhältnissen sieht das Mobilitätsreferat diese Einrichtung kritisch.

Zur Straße Am Knie wurden vier Punkte vom BA beschlossen:

1. Die Aufstellbereiche für Fahrräder müssen großzügig bemessen werden.

Anmerkung MOR: Das Baureferat wird in den nächsten Planungsschritten nochmals die Aufstellbereiche für Fahrräder an Knotenpunkten kritisch prüfen und an notwendigen Stellen Anpassungen vornehmen.

2. In der Straße Am Knie spricht sich der BA für den Zwei-Richtungs-Radweg auf der Westseite aus.

Anmerkung MOR: Das Mobilitätsreferat befürwortet das Anliegen.

3. Auf der Ostseite zwischen Atterseestraße und Fritz-Berne-Straße soll auf dem Gehweg „Radfahrer frei“ eingerichtet werden. Zudem soll geprüft werden, ob der Gehweg mit Ausdehnung auf den Bereich der Berufsgenossenschaft durch einen Grundstückszukauf vergrößert werden kann, um ebenfalls einen eigenen Radweg einzurichten.

Anmerkung MOR: Eine Freigabe der Gehwegnutzung durch Radfahrer ist ergebnisoffen, da es erst nach Bauabschluss geprüft werden kann. Nach aktuellem Stand ist es voraussichtlich aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich. Im Zuge des U-Bahnbaus wurden bereits alle notwendigen Flächen erworben. Ein

weiterer Zukauf von Flächen ist nicht im Budget des U-Bahnbaus enthalten und wird aufgrund der aktuellen Haushaltslage als wenig realistisch eingeschätzt. Die vorgeschlagene Vorzugsvariante mit dem Zweirichtungsradweg auf der Westseite der Straße Am Knie ermöglicht innerhalb des verfügbaren Raums Radfahrer*innen eine möglichst sichere Fahrt.

4. Der BA erklärt sich damit einverstanden, dass eine Querung der Tram-Gleise auf Höhe der Fritz-Berne-Straße für den MIV unterbunden wird. Für den Fuß- und Radverkehr muss diese Querung aber weiterhin möglich bleiben.

Anmerkung MOR: Dies entspricht den Ausführungen in der Beschlussvorlage.

9.3 Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München

Am 21.01.2021 wurde den Initiator*innen des Radentscheids der damalige Planungsstand über die beiden Abschnitten Am Knie und Josef-Felder-Straße vorgestellt.

Am 26.07.2023 wurden den Initiator*innen des Radentscheids die Vorzugsvarianten von Am Knie und Josef-Felder-Straße vorgestellt.

Die angesprochenen Änderungswünsche aus beiden Veranstaltungen konnten teilweise schon in die Planung aufgenommen werden.

Das Baureferat wird trotzdem gebeten die noch bestehenden Änderungswünsche vom Radentscheid zu prüfen und falls umsetzbar als Konkretisierungen in der Entwurfsplanung zu übernehmen.

Die Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Veronika Mirlach, hat einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die vorliegende Planung gemäß der unter Ziffer I. 3 dargestellten Raumaufteilung für die Abschnitte Am Knie (PA78) und Josef-Felder-Straße (PA79) wird erteilt. Im Abschnitt Am Knie wird für die weiteren Planungsschritte ein Zweirichtungsradweg auf der Westseite der Straße „Am Knie“ zwischen Fritz-Berne-Straße und Agnes-Bernauer-Straße zugrunde gelegt.
2. Das Baureferat wird gebeten, für die Abschnitte Am Knie (PA78) und Josef-Felder-Straße (PA79) die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.
3. Der Stadtrat stimmt der Vorzugsvariante 1.1 für die Verlängerung des Radweges nach Westen zwischen Emil-Neuburger- und Lortzingstraße und für die Entwicklung der Rampe auf Höhe der Pasing Arcaden zu und erteilt hierfür die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung.
4. Das Baureferat wird gebeten, für die Verlängerung des Radweges nach Westen und die Entwicklung der Rampe auf Höhe der Pasing Arcaden die Entwurfsplanung auf Basis der vom Stadtrat beschlossenen Vorzugsvariante zu erarbeiten und die Projektgenehmigung möglichst gemeinsam mit der Projektgenehmigung zur Oberflächenwiederherstellung herbeizuführen.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der / Die Referent/-in

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

**an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt**
z. K.

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GL5

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 21 und 25
4. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
5. An das Baureferat
6. An die Stadtwerke München – GmbH – MVG
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, SG3
10. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat

11. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
12. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
13. An den Seniorenbeirat
z. K.

Am

Mobilitätsreferat, Beschlusswesen