Telefon: 0 233-24462
Telefax: 0 233-21797

Telefon: 0 233-21151
Telefax: 0 233-21136

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

PLAN-HAI-32-1

Referat für Arbeit und Wirtschaft

RAW-FB5-SG1

Kreisverwaltungsreferat

KVR-III/1

Neubaustrecke Tram Westtangente
vom Romanplatz bis zur Aidenbachstraße (Ratzingerplatz)
Vorbereitender Trassierungsbeschluss

Bereitstellung außerplanmäßiger Ausgabemittel 2013
sowie einer Verpflichtungsermächtigung 2014 bei Finanzposition
6300.950.1160.6 „Gemeindestraßen, Neubaustrecke Tram Westtangente“

Änderungen des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2012-2016

a) Sachstandsbericht
b) Weiteres Vorgehen
c) Anträge und Empfehlungen

a) Kein weiterer Ausbau der Straßenbahnlinie vom Romanplatz zum Ratzingerplatz
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00663 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern am 28.09.2010

b) Nach Abschluss der Probephase werden Busse mit umweltfreundlichem Antrieb eingesetzt (Ziffer 4)
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00719 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 - Sendling-Westpark am 20.10.2010

c) Planung und Bau der Tram Westtangente
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00720 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 - Sendling-Westpark am 20.10.2010

d) Trambahn Westtangente:
1. **Kein Bau der Tram Westtangente (Ziffer 1 des Antrages)**
2. **Erhalt der Buslinien (Ziffer 2 des Antrages)**
3. **Modernisierung der Busse (Ziffer 3 des Antrages)**
4. **Anpassung der Zeittakte (Ziffer 4 des Antrages)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 00740 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim am 16.11.2010

e) Vorantreiben des Baus und der Planungen der Tram Westtangente
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00773 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 9 – Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010

f) Begrüßung der Tram Westtangente
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 9 - Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010

g) Bürgerfreundliche Gestaltung der Wotanstraße
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00779 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 9 - Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010

h) Kostendarstellung

Buslinie 51 – Tram Westtangente
Abschnitt Romanplatz – Aidenbachstraße
Antrag Nr. 08-14 / A 02258 der Stadtratsfraktion der FDP vom 02.03.2011

i) **Sofortige Planeinstellung Westtangente**
Antrag Nr. 08-14 / 03016 von Stadtrat Otto Seidl vom 30.12.2011

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, des Bauausschusses und des Kreisverwaltungsausschusses vom 03.07.2013 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin und der Referenten **3**

1. Einführung **3**

2. Rahmenbedingungen **4**

3. Allgemeine und verkehrliche Ziele - umweltverträgliche Mobilität **6**

4. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Bezirksausschüsse **7**

5. Benachbarte Projekte **11**

6. Verkehrsentwicklung - Verkehrsprognose **13**

7. Verkehrsqualität an den Straßenkreuzungen **16**

8. Verkehrskonzept **17**

9. Planung Projekt Tram Westtangente **28**

10. Ingenieurbauwerke **63**

11. Bau- und Planungskosten **64**

12. Finanzierung **65**

13. Anträge und Empfehlungen **66**

14. Beteiligung der Bezirksausschüsse **68**

II. Antrag der Referentin und der Referenten **69**

III. Beschluss **73**

Telefon: 0 233-24462
Telefax: 0 233-21797

Telefon: 0 233-21151
Telefax: 0 233-21136

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

PLAN-HAI-32-1

Referat für Arbeit und Wirtschaft

RAW-FB5-SG1

Kreisverwaltungsreferat

KVR-III/1

Neubaustrecke Tram Westtangente
vom Romanplatz bis zur Aidenbachstraße (Ratzingerplatz)
Vorbereitender Trassierungsbeschluss

Bereitstellung außerplanmäßiger Ausgabemittel 2013
sowie einer Verpflichtungsermächtigung 2014 bei Finanzposition
6300.950.1160.6 „Gemeindestraßen, Neubaustrecke Tram Westtangente“

Änderungen des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2012-2016

a) Sachstandsbericht
b) Weiteres Vorgehen
c) Anträge und Empfehlungen

a) Kein weiterer Ausbau der Straßenbahnlinie vom Romanplatz zum Ratzingerplatz
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00663 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern am 28.09.2010

b) Nach Abschluss der Probephase werden Busse mit umweltfreundlichem Antrieb eingesetzt (Ziffer 4)
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00719 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 - Sendling-Westpark am 20.10.2010

c) Planung und Bau der Tram Westtangente
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00720 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 - Sendling-Westpark am 20.10.2010

d) Trambahn Westtangente:
1. **Kein Bau der Tram Westtangente (Ziffer 1 des Antrages)**
2. **Erhalt der Buslinien (Ziffer 2 des Antrages)**
3. **Modernisierung der Busse (Ziffer 3 des Antrages)**
4. **Anpassung der Zeittakte (Ziffer 4 des Antrages)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 00740 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim am 16.11.2010

e) Vorantreiben des Baus und der Planungen der Tram Westtangente
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00773 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 9 – Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010

f) Begrüßung der Tram Westtangente

Empfehlung Nr. 08-14 / E 00774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 9 - Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010

g) Bürgerfreundliche Gestaltung der Wotanstraße

Empfehlung Nr. 08-14 / E 00779 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 9 - Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010

h) Kostendarstellung

Buslinie 51 – Tram Westtangente
Abschnitt Romanplatz – Aidenbachstraße
Antrag Nr. 08-14 / A 02258 der Stadtratsfraktion der FDP vom 02.03.2011

i) Sofortige Planeinstellung Westtangente

Antrag Nr. 08-14 / 03016 von Stadtrat Otto Seidl vom 30.12.2011

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 10105

Anlagen:

1. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00663
2. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00719
3. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00720
4. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00740
5. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00773
6. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00774
7. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00779
8. Antrag Nr. 08-14 / A 02258
9. Antrag Nr. 08-14 / A 03016
10. Streckengrafik
11. Verkehrsstärken Öffentlicher Nahverkehr / Kfz-Verkehr
12. Zu- und Abnahme des motorisierten Individualverkehrs – Verkehrsprognose 2020
13. Zunahme der Fahrgastzahlen – Verkehrsprognose 2020
14. Konzept für den motorisierten Individualverkehr
15. Konzept für Fuß-/Radverkehr
16. Übersichtspläne, 4 Streckenabschnitte

    (zur Kostenreduzierung wird die Anlage 16 der Beschlussvorlage nur in begrenzter Anzahl den Stadtratsfraktionen zur Verfügung gestellt. Die Anlagen werden vollständig im RIS veröffentlicht)

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, des Bauausschusses und des Kreisverwaltungsausschusses vom 03.07.2013 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und der Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gem. § 4 Ziffer 9 b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, des Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft, des Bauausschusses und des Kreisverwaltungsausschusses.

1. Einführung

Die Tram Westtangente ist neben der 2. Stammstrecke das wichtigste Projekt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für die kommenden Jahre. Sie kann die hoch frequentierten ÖPNV-Linien und Bahnhöfe in der Innenstadt entlasten und verknüpft die Bereiche westlich der Innenstadt besser miteinander. Damit steigt die Qualität der Erreichbarkeit der einzelnen westlichen Stadtteile.

1.1 Kurzdarstellung

Die geplante Neubaustrecke der Tram Westtangente soll vom Romanplatz über die Wotanstraße, die Fürstenrieder Straße, die Boschetsrieder Straße zum Ratzinger Platz und darüber hinaus zum U-Bahnhof Aidenbachstraße verlaufen. Die Streckenlänge beträgt knapp 9 km.

Die Tram Westtangente verbindet fünf Stadtbezirke. In ihrem Einzugsbereich leben heute ca. 60.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Insgesamt 15 Schulen liegen in der nächsten Umgebung. 3 U-Bahn-Linien, die S-Bahn-Stammstrecke (mit 2. Stammstrecke), 5 Straßenbahn-Linien und zahlreiche Buslinien kreuzen die Neubaustrecke.

Nach vorsichtigen Prognosen wurde ein Fahrgastaufkommen von bis zu 22.500 Fahrgästen/24 h ermittelt. Gegenüber den bestehenden Buslinien werden bis zu 8.000 Fahrgäste mehr den Öffentlichen Nahverkehr im Streckenverlauf der Tram nutzen.

Ein überwiegend eigener Gleiskörper garantiert Fahrplan-Pünktlichkeit, verkürzte Fahrzeiten, höheren Fahrkomfort und höhere Kapazität gegenüber dem Bus.

1.2 Beschlusslage

Die Tram Westtangente ist im Verkehrsentwicklungsplan – VEP 2005 (Beschluss der Vollversammlung am 15.03.2006, Vorlagen-Nr. 02-08 / V 07218) als geplante Netzergänzungsmaßnahme enthalten. Sie ist wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München (Beschluss der Vollversammlung am 16.03.2011, Vorlagen-Nr. 08-14 / V 05592).

Gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 24.06.2009 „ÖPNV-Offensive III: Ausbau der Münchner Tram forcieren“ (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 02239) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, die für künftige Tram-Projekte notwendigen verkehrsplanerischen Vorarbeiten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans durchzuführen. Dabei wurde u.a. das Tram-Projekt „Tram Westtangente“ hinsichtlich des möglichen näheren Zeitplans vorgestellt.

Gemäß Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 27.01.2010 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 03526) haben die Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) mit den Bezirksausschüssen ein Konzept zur Information und Beteiligung der Bezirksausschüsse und der Öffentlichkeit abgestimmt und Informationsveranstaltungen und Planungswerkstätten durchgeführt. Weiter wurden eine Verkehrsprognose und eine verkehrstechnische Untersuchung erstellt.

Auftragsgemäß wurden ebenso verkehrskonzeptionelle Vorgaben zu Verkehrsfunktionen, Spuraufteilungen, Abbiegebeziehungen, Festlegungen zur Rad-/Fußwegführung sowie eine erste Vorplanung der Tramstrecke erstellt. Die Ergebnisse werden im Folgenden erläutert.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Siedlungsentwicklung

Die Europäische Metropolregion München ist eine der deutschen Wachstumsregionen. Entgegen dem stagnierenden bayerischen und dem rückläufigen deutschen Trend werden die Einwohnerzahlen für den Großraum München und für die Landeshauptstadt München weiter ansteigen.

Die Attraktivität der Landeshauptstadt München mit ihren Hochschulen und ihrer wirtschaftlichen Branchenvielfalt bleibt für einen ausbildungs- und berufbezogenen Zuzug auf relativ hohem Niveau bestehen.

Gegenüber dem Jahr 2009 ist mit einem Einwohnerzuwachs von 6,0% bis 2020 zu rechnen. Im Jahr 2030 wären dies gut 10,9% mehr bzw. insgesamt 1,54 Mio. Wohnberechtigte in München. Dies entspricht einer durchschnittlichen Wachstumsrate von +0,5% pro Jahr. Gegenüber der Bevölkerungsprognose 2007 (+0,35% pro Jahr) wird damit ein etwas stärkeres Einwohnerwachstum prognostiziert.

Weitere bauliche und verkehrliche Verdichtungen werden auch in Zukunft den Charakter und die Qualität von München prägen. Dies bedeutet sowohl eine höhere Nutzungsdichte bestehender Grundstücke wie auch eine Verdichtung des Verkehrs auf den bestehenden überwiegend nicht erweiterbaren Verkehrsflächen.

Die Erhaltung der Attraktivität und Lebensqualität in München kann dabei nur gelingen, wenn mit den begrenzten Platzressourcen möglichst effizient umgegangen wird und gleichzeitig ein hoher Anspruch an die Nutzung und Gestaltung des knappen öffentlichen Raumes gestellt wird.

Gleichzeitig steht München auch vor der großen Herausforderung der demographischen Entwicklung mit einem zunehmenden größeren Anteil der Hochbetagten, die geänderte Anforderungen an Mobilitätsangebote haben. Einen hohen Stellenwert nimmt auch hier das Angebot eines barrierefreien und gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes ein.

Die Planung der tangentialen Trambahnverbindung westlich der Innenstadt als eine maßgebliche Ergänzung des bestehenden Schienennetzes des Öffentlichen Personennahverkehrs bietet hierfür eine wichtige Voraussetzung. Die Tram Westtangente stellt eine wichtige Netzergänzung für das öffentliche Straßenverkehrsnetz dar, mit der der Zuwachs der Mobilität möglichst platzsparend und umweltfreundlich abgewickelt werden kann. Zusätzlich bietet die geplante Tramtangente auch eine Chance für eine Aufwertung und effizientere Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen im unmittelbaren Planungsumgriff und trägt damit auch zu einer städtebaulichen Entwicklung dieser Bereichen bei.

Besonders hervorzuheben sind hier die Potenziale zur funktionalen Verbesserung und zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraums am Romanplatz, in der Wotanstraße, am Laimer „Kreisel“, an der Kreuzung Waldfriedhofstraße und in der Boschetsrieder Straße (siehe dazu Kapitel 9. Planung Projekt Tram Westtangente). Damit wird eine Stützung und Aufwertung von stadtteilprägenden öffentlichen Räumen und eine Ergänzung des Baumbestands erreicht.

2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Buslinien (Linie 51, Teilstrecken der Linien 151 und 168) entlang der Strecke Wotan-/ Fürsternrieder-/ Boschetsrieder Straße weisen heute mit der vorhandenen hohen Auslastung (bis zu 14.500 Fahrgäste/24 h) zeitliche und örtliche Überlastungen auf. Hieraus ergibt sich der Handlungsbedarf, die vorhandenen ÖPNV-Kapazitäten entsprechend der Nachfrage anzupassen. Bauliche Entwicklungen in den letzten Jahren (z.B. Nymphenburg Süd), aber auch noch vorhandene Entwicklungspotenziale z. B. im südlichen Planungsgebiet und entlang der Strecke, führen zu erhöhten Mobilitätsansprüchen. Diese können nur durch eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr klima- und stadtverträglich abgewickelt werden.

Stadtverträgliche Abwicklung heißt, das begrenzte Platzangebot im bestehenden Straßenraum effizienter zu nutzen. Der ÖPNV als leistungsstarkes Verkehrsmittel für größere Personenaufkommen kann hier das Verkehrsaufkommen am effizientesten bündeln und bewältigen.

Die Straßenbahn ist leistungsfähiger als der Pkw. Mit der Tram können über eine Fahrspur in der selben Zeit und auf der selben Strecke (bzw. Kreuzung) mehr Personen befördert werden als mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Kapazität der Tram könnte zudem über die für 2020 erwarteten Fahrgastzahlen hinaus durch den Einsatz vierteiliger Züge erhöht werden, eine weitere deutliche Steigerung wäre durch die Verdichtung des Taktes möglich.

Demgegenüber weist das bestehende, faktisch nicht erweiterbare Straßennetz zahlreiche Straßenkreuzungen auf, die zukünftig keine Möglichkeiten zur Kapazitätssteigerung für den Kfz-Verkehr haben. Die Tram bietet also weitaus mehr Reserven für eine künftige Verkehrszunahme als der MIV und erhält bzw. schafft damit insbesondere an hoch belasteten Straßenabschnitten auch zukünftig Freiräume z.B. für den Wirtschaftsverkehr. Auch gegenüber dem bestehenden Bus bietet die Tram als attraktiveres und fahrtzeitzuverlässigeres Verkehrsmittel in der Zukunft mehr Kapazität zur Bewältigung des Mobilitätszuwachses.

Ohne die Tram Westtangente würde der Kfz-Verkehr, mangels ausreichendem Angebot im ÖPNV, bis zum Jahr 2020 deutlich stärker ansteigen als mit der Tram Westtangente. Mit dieser Tram-Neubaustrecke kann eine deutlich höhere Fahrgastzunahme im ÖPNV erreicht werden als bei der Beibehaltung des Busbetriebs (siehe dazu Kapitel 6 „Verkehrsentwicklung-Verkehrsprognose“ und Kapitel 7 „Verkehrsqualität an den Straßenkreuzungen“).

Mit der Tram Westtangente wird zudem in dem bisher stark radial auf das Zentrum von München ausgerichteten ÖPNV-Bahnnetz eine leistungsfähige, attraktive und tangentiale Verbindung geschaffen. Sie ist geeignet, die hoch frequentierten ÖPNV-Linien und Bahnhöfe in der Innenstadt zu entlasten, die Bereiche um das Stadtzentrum besser miteinander zu verknüpfen und somit die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile zu verbessern.

Auch für den Fuß- und Radverkehr ergeben sich positive Effekte, da durch Umgestaltungen des öffentlichen Straßenraumes im Zuge der Trambahn Engpässe im Fuß- und Radwegenetz beseitigt bzw. verringert werden können.

2.3 Luftreinhaltung und Klimaschutz – CO Immissionen senken

Eine weitere Herausforderung sind die EU-Richtlinien für Lärm und Luftschadstoffe und das Ziel der Stadt München, 50% des CO-Ausstoßes bis zum Jahr 2030 einzusparen.

Zwischen 1990 und 2008 sind die gesamten verkehrsbedingten CO -Emissionen um ca. 14 % zurückgegangen. Das Ziel einer Halbierung der Emissionen bis 2030 (Basisjahr 1990) ist damit noch weit entfernt. Neben Verbesserungen im Fahrzeugsektor (z.B. Elektromobilität) ist es erforderlich, vor allem den CO-Ausstoß des Kfz-Verkehrs weiter zu reduzieren, damit der Verkehr auf lange Sicht zu einer spürbaren CO-Minderung und zum Klimaschutz beiträgt.

Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (insbesondere mit dem Ausbau der ÖPNV-Elektro-

mobilität) trägt dazu bei, die Luftschadstoffe (PM10, NO) und den CO-Ausstoß zu reduzieren. Der ÖPNV wird somit als größter und bislang erfolgreichster und dauerhafter Hebel im Bemühen um die Einhaltung der von der EU vorgegebenen Grenzwerte angesehen. Die Förderung des ÖPNV ist daher als eine wesentliche verkehrsbezogene Maßnahme im Luftreinhalteplan für München enthalten.

In der „Leitlinie Ökologie“ der Perspektive München (Themenschwerpunkt Klimawandel und Klimaschutz) wird der Ausbau des ÖPNV als Ziel für eine nachhaltige, ökologisch tragfähige und sozialgerechte Stadtentwicklung unterstellt. Zur Umsetzung des Ziels wurden im Integrierten Handlungsprogramm zum Klimaschutz in München (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.06.2010) konkrete Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr, u. a. die Tram Westtangente, aufgenommen.

3. Allgemeine und verkehrliche Ziele - umweltverträgliche Mobilität

Die in dem Grundsatzbeschluss vom 27.01.2010 genannten und nachfolgend nochmals zusammengefasst aufgeführten Planungsziele können mit der vorliegenden Planung bei Betrachtung des Gesamtprojekts weitgehend erreicht werden.

Die umweltverträgliche Mobilität – Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund ist zu fördern. Die Nutzungs- und Flächenansprüche möglichst vieler Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind zu berücksichtigen und ggf. in Richtung Umweltverbund umzuverteilen. Der zu erwartende Mobilitätszuwachs ist möglichst klimaverträglich und Platz sparend abzuwickeln. Die Tram Westtangente soll dabei die vom Stadtrat beschlossenen CO-Reduktionsziele und die Ziele des Luftreinhalteplans unterstützen.

Steigerung der Leistungsfähigkeit/des Komforts/der Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs

Eine leistungsfähige tangentiale ÖPNV-Infrastruktur ist zu schaffen. Eine gute Erreichbarkeit und die Benutzbarkeit der Anlagen bzw. Haltestellen des ÖPNV (komfortable, barrierefreie und kurze Umsteigebeziehungen) sind sicherzustellen.

Eine effiziente Vernetzung der ÖPNV-Systeme (Bus, Tram, U-/S-Bahn) ist zu berücksichtigen.

Erhalt der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Die Verbindungsfunktion der geplanten Trasse als örtliche Hauptverkehrsstraße bzw. als überregionale Hauptverkehrsstraße ist aufrecht zu erhalten. Der Streckenverlauf ist analog zum Maßnahmenplan des Verkehrsentwicklungsplans (VEP 2005) zur Erhöhung der Stadtverträglichkeit umzubauen.

Die Straßenquerschnitte der gesamten Strecke sollen der Funktion des VEP 2005 entsprechen. Dabei sind möglichst - wenn die Verkehrsbelastung dies erfordert - zwei Fahrspuren/ Richtung für den MIV zu erhalten.

Ruhender Verkehr – ausreichendes Parkraumangebot

Das bestehende Parkraumangebot ist möglichst zu erhalten. Die Parkregelungen sollten vereinfacht werden. Insbesondere in den Zentrenbereichen sind nutzungsspezifische Angebote vorzusehen.

Fuß-/Radverkehr qualitativ ausbauen

Die vorhandenen Fuß-/Radverbindungen sollten attraktiver und entsprechend den anerkannten Regeln der Technik ausgebildet werden. Die Querungsmöglichkeiten sind zu verbessern.

Stadt- und Grünplanung – Straßenraum aufwerten

Die Tramtrasse ist gestalterisch in den Straßenraum zu integrieren und die Verkehrsflächen sind zu optimieren. Die Aufenthaltsqualität - vor allem in zentralen und stadtteilbedeutenden Bereichen - ist nach den jeweiligen ortsspezifischen Erfordernissen zu steigern.

Der Grünanteil und der Baumbestand im Straßenraum (grünes Gleis, Bäume) sind unter Beachtung der stadträumlichen Struktur zu erhöhen. Die Standortbedingungen des Baumbestandes sind zu verbessern. Der Straßenraum ist z.B. durch seitliche Baumreihen, raumbezogene Ergänzung von Einzelbäumen zu gliedern. Bei nötigen Baumfällungen ist ein möglichst ortsnaher Ersatz anzustreben.

4. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Bezirksausschüsse

4.1 Konzept und Inhalt

Das in der folgenden Abbildung gezeigte Konzept zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Bezirksausschüsse wurde von den SWM/MVG mit einem Büro für Raumplanung und Kommunikation entwickelt, das auch alle Veranstaltungen moderierte. Das Konzept wurde mit den beteiligten Bezirksausschüssen Anfang 2010 abgestimmt und vereinbart. Die Veranstaltungen für die Stadtbezirke 7 Sendling-Westpark und 20 Hadern wurden gemeinsam durchgeführt, da sie östlich und westlich an den selben Abschnitt der Strecke grenzen.

Der Beteiligungsprozess startete bereits bevor mit der konkreten Planung des Tram-Projekts begonnen wurde.

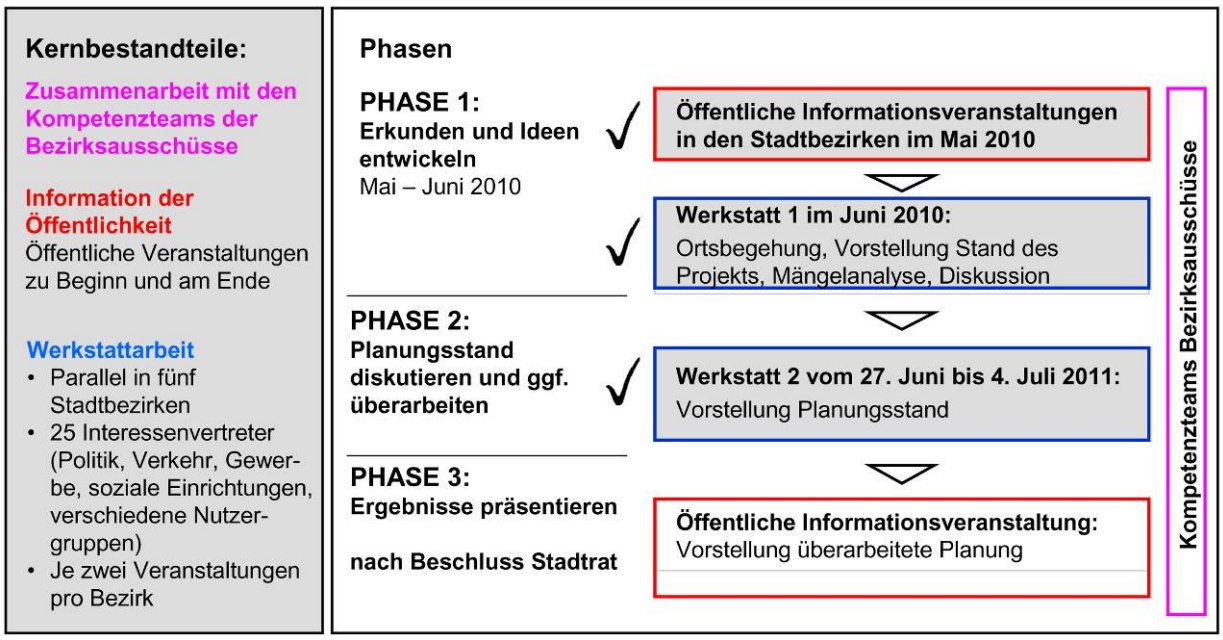


Abb. 1: Konzept und Ablauf zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Bezirksausschüsse

Der nachfolgend aufgeführte Teilnehmerkreis für die Werkstätten wurde von den SWM/MVG mit den Bezirksausschüssen abgestimmt:

- Mitgliedern der zuständigen Bezirksausschüsse
- Vertreterinnen und Vertretern von Verkehrs- und Umweltverbänden
- Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner von IHK und Handwerkskammer
- Senioren- und Behindertenbeauftragte
- Vertreterinnen und Vertreter des lokalen Gewerbes
- Vertreterinnen und Vertreter von lokalen sozialen Einrichtungen

Die Phase 1 „Erkunden und Ideen entwickeln“ wurde im Juni 2010 und die Phase 2 „Planungsstand diskutieren“ Anfang Juli 2011 abgeschlossen. Anschließend wurden die Ergebnisse der Phase 2 in die Vorplanung aufgenommen bzw. gewürdigt, zwischen dem Kreisverwaltungsreferat, Stadtwerke/ MVG und Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt und die Beschlussvorlage erstellt. Die nächsten öffentlichen Informationsveranstaltungen (Phase 3) sollen nach diesem Beschluss durchgeführt werden.

4.1.1 Phase 1 „Erkunden und Ideen entwickeln“

Ziel dieser Phase war es, einerseits über den Projektstand zu informieren, aber v.a. auch Fragen zu beantworten, die Beteiligten vor Ort kennen zu lernen und lokales Wissen zu erfragen.

In den öffentlichen Informationsveranstaltungen im Mai / Juni 2010 stellten die SWM/MVG den Anlass für das Tram-Projekt dar, erläuterten die bis dahin durchgeführten Grundlagen-Untersuchungen, zeigten an einzelnen Standorten aktuelle Probleme und Verbesserungschancen durch den Bau der Trambahn auf und informierten über den geplanten zeitlichen Ablauf. Die Bürgerinnen und Bürger hatten neben einer Diskussionsrunde die Möglichkeit, den bestehenden Straßenraum entlang der möglichen Tramstrecke anhand von Bestandskarten zu bewerten („Das gefällt mir“, „Das sollte sich - bei der Realisierung der Tram - ändern“).

Bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Werkstatt 1 wurden Anregungen für die Planung im Rahmen eines Spaziergangs entlang der geplanten Tram-Strecke abgefragt.

4.1.2 Phase 2 „Planungsstand diskutieren und überarbeiten“

Inhalt der Phase 2 war, den Arbeitsstand der Planung des Tram-Projekts vorzustellen, zu diskutieren und Anregungen für die weitere Planung aufzunehmen.

In der Werkstatt 2 wurden Grafiken zur Entwicklung der Fahrgastzahlen und des Kfz-Verkehrs gezeigt (siehe Anlage 11,12 und13) und die Planung anhand farbiger Pläne im Maßstab 1:500, Querschnittszeichnungen und Visualisierungen erläutert.

4.2 Ergebnisse und Berücksichtigung in der vorliegenden Planung

4.2.1 Phase 1 „Erkunden und Ideen entwickeln“

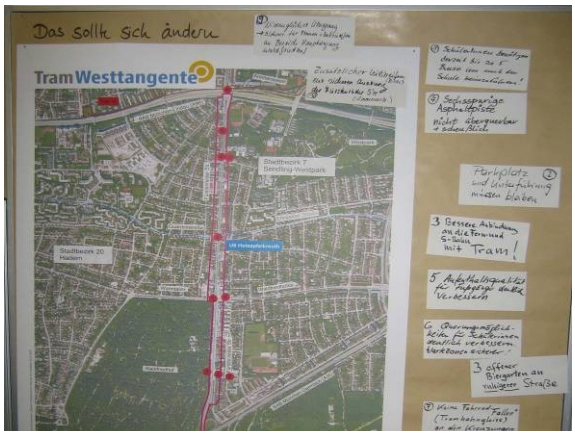


Abb. 2. Öffentl. Infoveranstaltung - Sammlung von Anregungen

An den vier öffentlichen Informationsveranstaltungen nahmen insgesamt rund 600 Personen teil.

Folgende für die gesamte Strecke betreffenden Themen waren den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Informationsveranstaltungen und der Werkstatt 1 besonders wichtig und konnten in der Planung unter Abwägung der unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigt werden:

- Sichere Zugänglichkeit der Haltestellen mit Prüfung der Lage der Tram-Trasse im Straßenraum (seitlich / mittig)
- Sichere, direkte Querungen für Fuß- und Radverkehr
- Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungen auch mit der Tram
- Schleichverkehr in den Wohnquartieren vermeiden
- Direktes und sicheres Umsteigen von der Tram Westtangente zu U-Bahn, S-Bahn, Tram und Bussen
- Alle Anlagen der Tram barrierefrei (Standard SWM/MVG bei Neubauprojekten)

Auf spezifische Wünsche in den jeweiligen Stadtbezirken und deren Berücksichtigung wird im Kapitel 9 „Planung Projekt Tram Westtangente“ eingegangen.

4.2.2 Phase 2 „Planungsstand diskutieren“

Abb. 3: Werkstatt 2 - Diskussion am „Plantisch“

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Werkstatt 2 waren grundsätzlich mit der präsentierten Planung einverstanden. Die Anliegen zur Anpassung der Planung bezogen sich jeweils auf konkrete Orte, daher werden diese im Kapitel 9 „Planung Projekt Tram Westtangente“ gemeinsam mit der Planung erläutert.

Beispielsweise wurde anhand vorliegender Planungsvarianten über den möglichen Rückbau der freilaufenden Rechtsabbieger an der Kreuzung Boschetsrieder Straße / Drygalski-Allee diskutiert, über die optimale Ausbildung der Haltestelle Andreas-Vöst-Straße vor dem Hintergrund des hohen Fahrgastaufkommens bei Schulbeginn/-ende oder der Ausbildung der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße. Wichtige Themen waren auch die Anlage einer Platzfläche an der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Waldfriedhofstraße, der Erhalt bzw. Rückbau der Unterführung am Waldfriedhof und die Umgestaltung des Romanplatzes.

5. Benachbarte Projekte

5.1 Entwicklung des Verkehrsnetzes im Umgriff der Tram Westtangente

● 2. Stammstrecke / Umweltverbundröhre

Die Stammstrecke ist das Nadelöhr des sternförmig ausgerichteten Münchner S-Bahn-Netzes. Dieser Engpass soll durch zusätzliche Gleiskapazitäten beseitigt werden. Der Freistaat Bayern und der Bund haben sich am 26.11.2012 geeinigt, dass zur Schließung der bei den Bundesmitteln noch bestehenden Finanzierungslücke in Höhe von 700 Millionen Euro das Flughafendarlehen in Höhe von 492 Millionen Euro verwendet wird. Herr Oberbürgermeister Ude hatte bereits im Vorfeld die grundsätzliche Bereitschaft zur Schließung der Finanzlücke erklärt. Der Bund hat sich bereit erklärt, seinen Anteil in Höhe von 128 Millionen Euro am

FMG-Darlehen einzubringen. Auch der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München werden ihre Anteile für das Projekt zur Verfügung stellen.

Nach Auskunft des Freistaates soll möglichst schnell Baurecht erlangt werden und anschließend die Ausschreibung erfolgen, so dass ggf. Ende 2014 mit den Bau-Vorwegmaßnahmen und Anfang 2015 mit den Bauhauptmaßnahmen begonnen werden kann.

Die Umweltverbundröhre (UVR) ist Teil des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens der 2. Stammstrecke.

Die geplante Umweltverbundröhre unterquert die Bahngleise im Bereich des S-Bahnhofes Laim. Sie ist als Eisenbahnanlage Gegenstand des Planfeststellungsabschnittes 1 für die 2. Stammstrecke. Im Rahmen dieses Bahn-Projektes ist vorgesehen, den S-Bahnhof Laim von einer derzeit dreigleisigen Bahnhofsanlage auf eine viergleisige Bahnhofsanlage umzubauen. Im Zuge dieser Maßnahme sollen auch die dort bestehenden S-Bahnsteige so verbreitert werden, dass künftig der vorgesehene barrierefreie Zugang von der Umweltverbundröhre zu den beiden S-Bahnsteigen, der u.a. für die Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und den in der Umweltverbundröhre verkehrenden lokalen ÖPNV-Linien erforderlich ist, realisiert werden kann.

Ein umfassender Stadtratsbeschluss zum Sachstand der 2. Stammstrecke München ist für die Vollversammlung des Stadtrates am 26.06.2013 vorgesehen.

● Mittlerer Ring Südwest

Mit dem kreuzungsfreien Ausbau des Mittleren Rings Südwest zwischen der Ammerseestraße (A 96) und der Passauer Straße wird ein attraktives, hochleistungsfähiges Angebot für den Kfz-Verkehr geschaffen, das Verkehre aus dem angrenzenden Straßennetz aufnimmt und auf dem Mittleren Ring bündelt. Aufgrund der höheren Leistungsfähigkeit, d.h. der höheren Verkehrsqualität (höhenfrei) des Mittleren Rings Südwest, werden mit dem Ausbau Kapazitäten geschaffen, die den parallel verlaufenden Straßenzug Fürstenrieder- / Boschetsrieder Straße entlastet (siehe dazu Grafik Zu- bzw. Abnahme des Motorisierten Individualverkehrs, Anlage 12). Gleichzeitig wirken sich Verlagerungen des Verkehrs von der Fürstenrieder - / Boschetsrieder Straße auf den Mittleren Ring wegen seiner wesentlich umweltverträglicheren Führung (Tunnel) positiv aus. Die Fertigstellung (Tunnel) ist für 2015 geplant.

5.2 Siedlungsentwicklung im Umgriff der Tram Westtangente

Derzeit leben im 400-m-Einzugsbereich über 60.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

- **Zentrale Bahnflächen (Hauptbahnhof-Laim-Pasing)**

Nach der vollständigen Realisierung dieser Entwicklungsflächen werden für Nymphenburg Süd mit 2.400 Bewohnerinnen und Bewohner und 1.050 Arbeitsplätzen und für das Gebiet Laim mit 2.250 Arbeitsplätzen im Einzugsbereich künftiger Haltestellen der Trambahn Westtangente gerechnet.

Große Teile dieser Entwicklungsfläche wurden inzwischen realisiert.

- **Ratzingerplatz**

Die vorgesehene Trassenführung der Tram Westtangente liegt im Bereich des Ratzingerplatzes und der Aidenbachstraße im Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses Nr. 1769a von 1998. Der Ratzingerplatz soll, wie mit Beschluss vom 05.10.2011 bestätigt, künftig die Aufgaben eines vollwertigen Quartierszentrums mit ergänzenden Dienstleistungseinrichtungen, wie zum Beispiel dem dorthin zu verlagernden Sozialbürgerhaus übernehmen. Insbesondere soll die beabsichtigte Angebotsvielfalt am Ratzingerplatz neben Wohnen durch zentrenbezogene Nutzungen über den Einzelhandel hinaus wie z.B. Gastronomie, Dienstleistung, Kultur und Bildung an Attraktivität gewinnen. Aufgrund des erwarteten Bevölkerungszuwachses in Obersendling wird auch ein neuer Grundschulstandort einschließlich weiterer sozialer Infrastruktur erforderlich. Insgesamt sind entsprechend dem Beschluss vom 05.10.2011 im Umgriff des geänderten Aufstellungsbeschlusses Nr. 1769a überschlägig ca. 100.000 m² Geschossfläche zuzüglich des Gebäudes mit der P+R-Anlage beabsichtigt.

- **„E.ON-Gelände“ - Drygalski-Allee/Boschetrrieder Straße**

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2072 (Aufstellungsbeschluss der Vollversammlung vom 27.06.2012) beinhaltet Folgendes:

Entwicklung eines Stadtquartiers mit einer Geschossfläche von 114.000 m² bis 134.000 m² (davon Wohnen ca. 80.000 m² bis 99.000 m²). Ergänzend zu der vorherrschenden Wohnnutzung ist in untergeordnetem Umfang die Realisierung von Kerngebietsnutzungen (bis 25.000 m² Geschossflächen Büro-/Dienstleistungsflächen sowie sonstige gewerbliche Nutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören) und sozialer Infrastruktur (insgesamt bis zu 10.000 m² Kinderbetreuungseinrichtungen und sonstige Nichtwohnnutzungen) vorgesehen.

- **Züricher Straße**

Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 2050 vom 15.12.2010 strebt eine Schule für ca. 450 Schülerinnen und Schüler sowie Kindertagesstätten (ca. 100 Kinder) und Wohnen (ca. 8.000 m², ca. 80 Wohneinheiten) an.

● **Kistlerhofstraße / Hofmannstraße**

Entsprechend Aufstellungsbeschluss Nr. 2063 vom 28.09.2011 (Perutzgelände) ist eine Umwandlung von bestehendem Baurecht für gewerbliche Nutzung in Wohnnutzung vorgesehen (ca. 175 Wohneinheiten).

● **Langfristige Potenziale zur Nachverdichtung und Umstrukturierung (Langfristige Siedlungsentwicklung)**

Im Rahmen des Projektes zur Langfristigen Siedlungsentwicklung sind derzeit im Umgriff der geplanten Tram Westtangente die Strategien Nachverdichtung sowie Umstrukturierung gutachterlich in Prüfung. Bei der Strategie der Nachverdichtung werden Verdichtungspotenziale in erster Linie entlang der Fürstenrieder Straße untersucht. Bei der Strategie der Umstrukturierung findet eine Überprüfung von Wohnpotenzialen in den überwiegend gewerblich geprägten Arealen im Gewerbeband Obersendling (z.B. entlang der Boschetsrieder Straße) neben den bestehenden Gewerbenutzungen statt. Die Umsetzung beider Strategien hängt jedoch stark von der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer ab. Die Ergebnisse der Gutachten werden im Anschluss ausgewertet und dem Stadtrat in Form eines Beschlusses zum weiteren Vorgehen im Juli 2013 vorgelegt werden.

6. Verkehrsentwicklung - Verkehrsprognose

6.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Bei der Verkehrsprognose wurde für das Jahr 2020 aufgrund des für die Gesamtstadt prognostizierten Anstiegs der Bevölkerung und der Arbeitsplätze eine lineare Zunahme des Verkehrs unterstellt.

Eine Steigerung der Energiekosten, der allgemeinen Fahrtkosten (ggf. bundesweite Einführung der Pkw-Maut, Parkgebühren etc.) oder Restriktionen (Ausweitung der Umweltzone hinsichtlich einer Verschärfung der Schadstoffklassen bzw. der räumlichen Ausweitung über den Mittleren Ring hinaus) wurden in der Prognose nicht unterstellt. Auch eine mögliche Ausweitung der Parkraumproblematik aufgrund der absehbaren Verdichtungen sind in der Prognose nicht enthalten.

Insgesamt wurde damit ein konservativer Ansatz gewählt, der hinsichtlich des Kfz-Verkehrsaufkommens auf der sicheren Seite liegt.

Basis der Verkehrsprognose für den Öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr sind Fahrgastzählungen und Zählungen des Kfz-Verkehrs im Jahr 2009.

Der Verkehrszustand der Prognose 2020 berücksichtigt die bis zu diesem Zeitpunkt entwickelte Verkehrsinfrastruktur im Öffentlichen Verkehr (inklusive 2. Stammstrecke) und motorisierten Individualverkehr (inklusive Ausbau Mittlerer Ring Südwest) sowie die Entwicklungen von Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Arbeitsplätzen.

Für 2020 wurden jeweils Fahrgastzahlen und die Stärke des Kfz-Verkehrs „ohne Tram“, d.h. Beibehaltung Busbetrieb („Prognosenullfall“) und „mit Tram“ („Prognosemitfall“) ermittelt.

6.2 Zusammenfassung der Ergebnisse

Mit Tram können Fahrten vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr verlagert werden, womit zum

übergeordneten Ziel des Klimaschutzes, den allgemeinen Mobilitätszuwachs mit dem ÖPNV klimaverträglich abzuwickeln, beigetragen werden kann.

Ohne Tram Westtangente würde der Kfz-Verkehr bis zum Jahr 2020 noch deutlich stärker ansteigen. Das heißt, wegen der Zunahme des Kfz-Verkehrs (ohne Tram) würde sich die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verschlechtern.

Die Entwicklung der Verkehrsmengen ist in der Grafik „Verkehrsstärken öffentlicher Nahverkehr / Kfz-Verkehr“ (Anlage 11) für einzelne Abschnitte dargestellt.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Ergebnisse detaillierter und für die unterschiedlichen Verkehrsmittel getrennt erläutert.

- **Zunahme der Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr**

Die positiven verkehrlichen Wirkungen der Tram Westtangente entstehen aufgrund der höheren Attraktivität des Verkehrssystems Tram, neuen umsteigefreien Verkehrsbeziehungen sowie einer höheren Reisegeschwindigkeit und führen zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV und damit zu einer steigenden Nachfrage.

Durch die Verbindung zu sechs S-Bahnlinien, fünf Tramlinien und drei U-Bahnlinien entsteht eine schnelle und leistungsfähige Alternative zu Verbindungen durch die Innenstadt (Beispiele: Laimer Platz – Rotkreuzplatz oder Bahnhof Laim - Hohenzollernplatz). Hierdurch werden nicht nur die entsprechenden U-Bahnstrecken sondern vor allem auch die hoch belasteten Umstiegsbahnhöfe im Zentrum entlastet.

In der Grafik „Zunahme der Fahrgastzahlen“ (siehe Anlage 13) wird dargestellt, wie viel mehr Fahrgäste im Jahr 2020 mit der Tram im Vergleich zur Beibehaltung des Busbetriebs fahren würden. Die positive Gesamtnachfrageentwicklung im ÖPNV wirkt sich in den einzelnen Abschnitten der Tram Westtangente je nach ihrer Verkehrsfunktion unterschiedlich stark aus. Der Grafik ist zu entnehmen, dass der stärkste relative Anstieg der Fahrgäste im nördlichsten Abschnitt zwischen dem Rotkreuzplatz und dem Bahnhof Laim erwartet wird. Hier zeigt sich die Attraktivität der neuen Direktverbindung zwischen den Zentren Neuhausen und Laim und dem direkten Zubringer zur S-Bahn durch den sehr dicht besiedelten Stadtteil Neuhausen.

In den Streckenabschnitten südlich des Bahnhofs Laim bis zur U-Bahn-Station Holzapfelkreuth sind die stärksten absoluten Nachfragezuwächse von 4.000 bis 6.500 Fahrgästen werktäglich zu verzeichnen (Differenz Tram/Beibehaltung Bus, Prognosejahr 2020). Auch der Vergleich zwischen den bestehenden Buslinien heute und der Tram im Jahr 2020 zeigt die Attraktivität der Tram. In den Bussen wurden in Abschnitten südlich des Laimer Platzes 14.500 Fahrgäste/24 h (Zählung 2009) pro Werktag gezählt, mit der Tram werden hier 22.500 Fahrgäste/24 h (Prognosejahr 2020) erwartet.

Die Nachfrage-Steigerungen in den südlichen Streckenabschnitten zwischen Holzapfelkreuth und A95 bzw. A95 und dem Endpunkt Aidenbachstraße fallen mit bis zu 2.300 Fahrgästen/24 h (Vergleich Tram und Beibehaltung des Busverkehrs, jeweils 2020) geringer aus. Vertiefende Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass dieser südliche Abschnitt verkehrlich trotz der verhältnismäßig geringen Siedlungsdichte und der teilweisen Parallelführung mit der U-Bahn netzkonzeptionell sinnvoll ist. Nur durch die Anbindung der Aidenbachstraße kann die Tram Westtangente ihre Tangentialfunktion komplett erfüllen (siehe dazu auch Kapitel 8.1.2 Alternative Streckenführung über Waldfriedhofstraße und Luise-Kiesselbach-Platz zum U-Bahn-Halt Aidenbachstraße).

- **Motorisierter Individualverkehr**

Ohne Tram Westtangente wird in der Prognose bis 2020 im Straßenzug Romanplatz / Wotanstraße / Fürstenrieder Straße / Boschetsrieder Straße mit einer Zunahme des Kfz-Verkehrs von bis zu 8.000 Kfz/24 h gerechnet (Prognose ohne Tram 2020 gegenüber Bestand 2009).

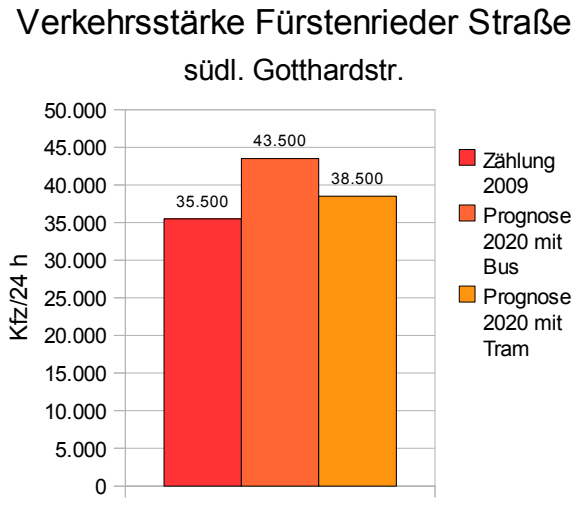
Bei Realisierung der Tram Westtangente wird der Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt abnehmen (Prognose Beibehaltung Bus 2020 gegenüber Prognose mit Tram). Die Kfz-Verkehrsentwicklungen im Jahr 2020 für den Fall der Realisierung der Tram Westtangente sind aus der Karte „Zu- und Abnahme des motorisierten Individualverkehrs“ ersichtlich (siehe Anlage 12).

Für ausgewählte Straßenabschnitte wurden bezogen auf die Prognose 2020 mit Tram folgende Verkehrsbelastungswerte ermittelt:

- Wotanstraße: ca. 22.500 Kfz/24 h
- Fürstenrieder Straße Nord: ca. 33.000 – 37.000 Kfz/24 h
- Fürstenrieder Straße Süd: ca. 40.000 – 44.000 Kfz/24 h
- Boschetsrieder Straße: ca. 30.000 Kfz/24 h

Anlage 12 zeigt auch, dass sich der Kfz-Verkehr nicht in das Erschließungsnetz, also z.B. Wohnstraßen, sondern auf die höherrangigen Hauptverkehrsstraßen, wie den im Jahr 2015 ausgebauten Mittleren Ring verlagern wird (Inbetriebnahme Tunnel).

Beispiel Kfz-Verkehrsentwicklung mit und ohne Tram Westtangente



Auszug aus Anlage 12 "Verkehrsstärken ÖPNV/MIV“

7. Verkehrsqualität an den Straßenkreuzungen

Die Leistungsfähigkeit des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs wurde anhand von standardisierten Verfahren an allen Kreuzungen untersucht. Basis der Untersuchung ist die im Kapitel 6 erläuterte Verkehrsprognose.

● Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Verkehrsqualität würde sich ohne Tram für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bis zum Prognosejahr 2020 (und darüber hinaus) aufgrund der Zunahme des Kfz-Verkehrs insbesondere an den Kreuzungen verschlechtern.

Mit Tram würde die Qualität des ÖPNV, des Fuß- und Radverkehrs zunehmen, die Qualität des Kfz-Verkehrs würde sich gegenüber heute nicht verschlechtern. Das heißt, es gibt mit dem Bau der Tram Westtangente an den Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer funktionierende bauliche Lösungen.

● Öffentlicher Nahverkehr

Im Rahmen des Projekts Tram Westtangente werden die ampelgeregelten Straßenkreuzungen mit den Komponenten zur ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet. Diese Beschleunigungsmaßnahmen führen zu einer schnellen, sicheren, pünktlichen und zuverlässigen Fahrt, zudem erhöht sich durch eine gleichmäßigere Fahrweise der Fahrkomfort.

Auf dem gesamten Linienweg der Tram Westtangente wird eine gute Beschleunigungsqualität erreicht, dabei wurden an komplexen ampelgeregelten Kreuzungen die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer abgewogen.

● Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr können durch Schaffung ausreichender Aufstellflächen an den Kreuzungen und neuen Querungsmöglichkeiten wie z.B. über die Fürstenrieder Straße auf Höhe der Valpichlerstraße und über die Boschetsrieder Straße in Verlängerung der Halskestraße verbessert werden. Am Laimer Kreisel und der Kreuzung Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee können beispielsweise die Querungslängen für den Fuß- und Radverkehr reduziert (gebündelte statt separate Rechtsabbiegerfahrbahnen) und die Übersichtlichkeit der Kreuzung verbessert werden. Querungslängen werden verkürzt (zwei statt drei Fahrspuren/pro Fahrrichtung).

Bei den verkehrstechnischen Untersuchungen wurde darauf geachtet, dass nicht nur die Mindest-Gehzeiten, sondern die Standard-Gehzeiten (1,2 m/sec) berücksichtigt werden, so dass die Fußgängerinnen und Fußgänger über großzügige Querungszeiten verfügen.

● Motorisierter Individualverkehr

Im Untersuchungsraum besteht eine hohe Nachfrage nach Mobilität, so dass es bereits in der Vergangenheit zu zeitlichen und punktuellen Auslastungsüberschreitungen kam.

Die Zunahme des Kfz-Verkehrs wird künftig zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität führen. Darüber hinaus würden an zusätzlichen Stellen Auslastungsüberschreitungen stattfinden.

Mit der Tram Westtangente wird es zu wünschenswerten Verlagerungen von Kfz-Fahrten zum

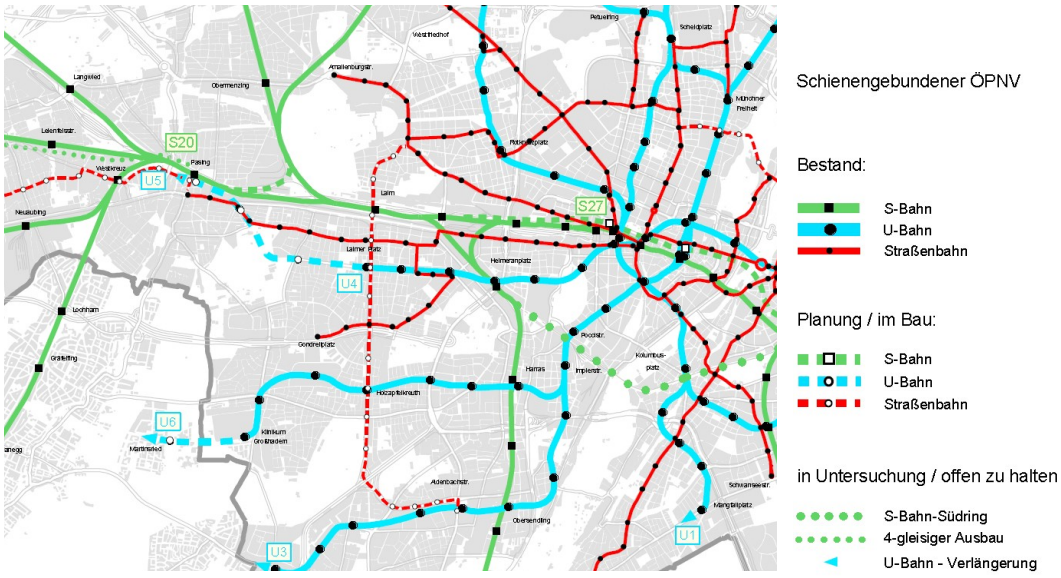
ÖPNV und auch zu den zum Teil gerade im Bau befindlichen Hochleistungsstraßen wie dem Mittleren Ring kommen. Dabei wird es wie heute Kreuzungen mit einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen geben. Die Kreuzungen können baulich weiter optimiert und über die Lichtsignalanlagen so gesteuert werden, dass eine gute Beschleunigung der Tram gewährleistet ist und sich die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs im Vergleich zur Prognose ohne Tram an vielen Stellen sogar verbessern wird.

Bei der baulichen Optimierung zugunsten der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs sind allerdings die Belange anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie städtebauliche und freiraumplanerische Belange abzuwägen (siehe dazu Kapitel 9 „Planung Projekt Tram Westtangente“).

8. Verkehrskonzept

8.1 Öffentlicher Nahverkehr

8.1.1 Geplantes Liniennetz gemäß gültigem Nahverkehrsplan LHM



Nahverkehrsplan Landeshauptstadt München, Stand 2011 (Ausschnitt)

Die Neubaustrecke der Tram Westtangente verläuft vom Romanplatz über die Wotanstraße zum S-Bahnhof Laim und von dort weiter über die Fürstenrieder Straße und die Boschetsrieder Straße zum U-Bahnhof Aidenbachstraße (siehe Streckengrafik Anlage 10). Die Streckenlänge beträgt knapp 9 km.

Entlang der Strecke sind 16 Haltestellen geplant (überwiegend entsprechend den heutigen Bushaltestellen). Die Haltestellen Kemnatenstraße und Hirschgartenallee werden zu einer neuen Haltestelle Richildenstraße zusammengefasst, um eine gleichmäßige Haltestellenverteilung entlang der Wotanstraße zu erreichen.

Wendeschleifen sind im Bereich des Parkplatzes am Waldfriedhof sowie am U-Bahn-Halt Aidenbachstraße unter dem bestehenden P+R-Gebäude vorgesehen.

8.1.2 Alternative Streckenführungen und Streckenverlängerungen

- **Alternative Streckenführung zum Lorettoplatz (Rückbau Altanlagen)**

Die „Integrierte ÖPNV-Planung“ aus den frühen 90er Jahren sah einen Linienast der Tram Westtangente über die Würmtalstraße zum Lorettoplatz insbesondere aus betrieblichen Gründen (Wendeschleife) vor. Seit der Einführung des neuen Busnetzes im Dezember 2004 wird der Lorettoplatz mit der MetroBus-Linie 54 (Lorettoplatz – Harras – Giesing – Ostbahnhof – Münchner Freiheit) erschlossen. Die Auslastung der Buslinie im Abschnitt Lorettoplatz – Waldfriedhof ist wegen der relativ geringen Einwohnerdichte nur mäßig. Die Entwicklungs- und Nachverdichtungspotenziale lassen eine Umstellung des Bus- auf einen Straßenbahnbetrieb aus heutiger Sicht nicht sinnvoll erscheinen. Im Bereich des Waldfriedhofs ist eine Wendeschleife vorgesehen, womit die betrieblichen Gründe einer Wendemöglichkeit für den Abzweig zum Lorettoplatz entfallen.

Die alten Gleisanlagen im Bereich des im Nahverkehrsplan verzeichneten Abzweigs der Westtangente über die Würmtal- und die Kriegerheimstraße zum Lorettoplatz wurden durch die SWM / MVG zurückgebaut. Im Nahverkehrsplan (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.03.2011) wird der Streckenast entsprechend den o. g. Ausführungen nicht weiter verfolgt.

- **Alternative Streckenführung über Waldfriedhofstraße und Luise-Kiesselbach-Platz zum U-Bahn-Halt Aidenbachstraße**

Die alternative Streckenführung sah vor, die Tram zwischen Waldfriedhof und Aidenbachstraße über die Waldfriedhofstraße nach Osten zum Luise-Kiesselbach-Platz und weiter nach Süden über die Murnauer Straße zum Endpunkt Aidenbachstraße zu führen.

Die verkehrliche Untersuchung zeigte, dass eine solche Führung der Tram im Vergleich zur Vorzugsvariante zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage führen würde. Zusätzlich käme es zu einer Reisezeitmehrung.

Diese negativen Folgen ergäben sich vor allem dadurch, dass die klare Achsenstruktur im Busnetz durch die nun mehrfach abknickende Tramlinie zerstört würde: Heute haben die Linien 133 auf der Murnauer und Garmischer Straße sowie die Bus-Linie 51 auf der Fürstenrieder Straße eine klare Nord-Süd-Ausrichtung. Die Bus-Linie 54 und die Bus-Linie 51 auf der Boschetsrieder Straße sind dagegen klar Ost-West ausgerichtet.

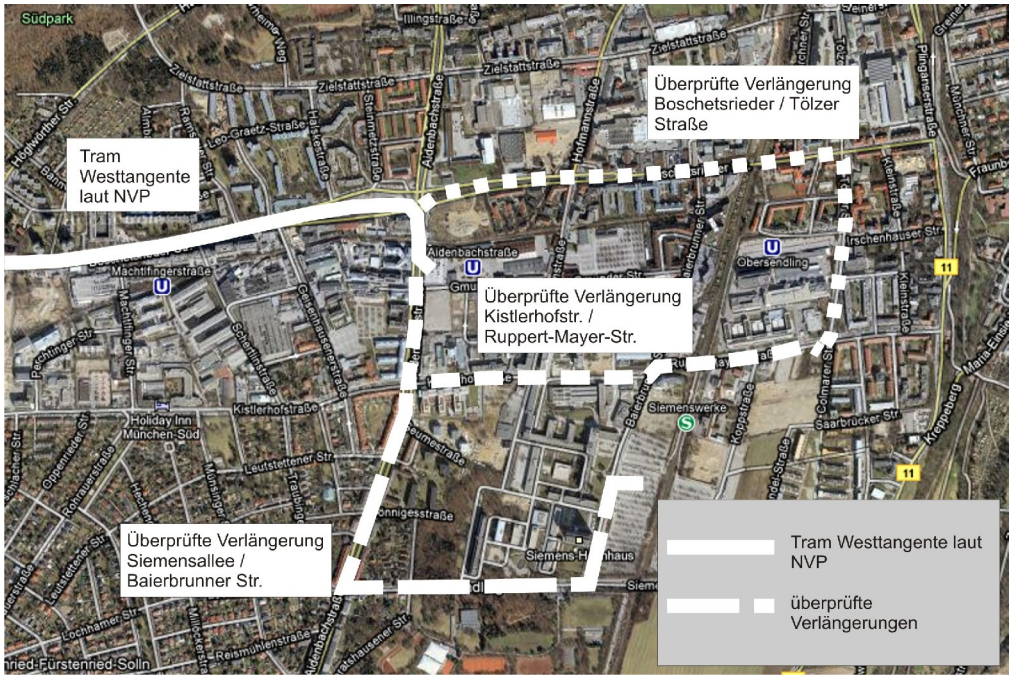
Die Variante soll daher nicht weiter verfolgt werden.

- **Verlängerungen über den Endpunkt Aidenbachstraße hinaus**

Die Tram Westtangente endet laut Nahverkehrsplan an der Aidenbachstraße. Alternativ wurde geprüft, ob Verlängerungen nach Südosten mit Anschluss zur S-Bahn Siemenswerke und nach Süden zur Parkstadt Solln verkehrlich sinnvoll, volkswirtschaftlich vorteilhaft und baulich möglich sind. Für beide Optionen wurden mehrere Trassenvarianten geprüft.

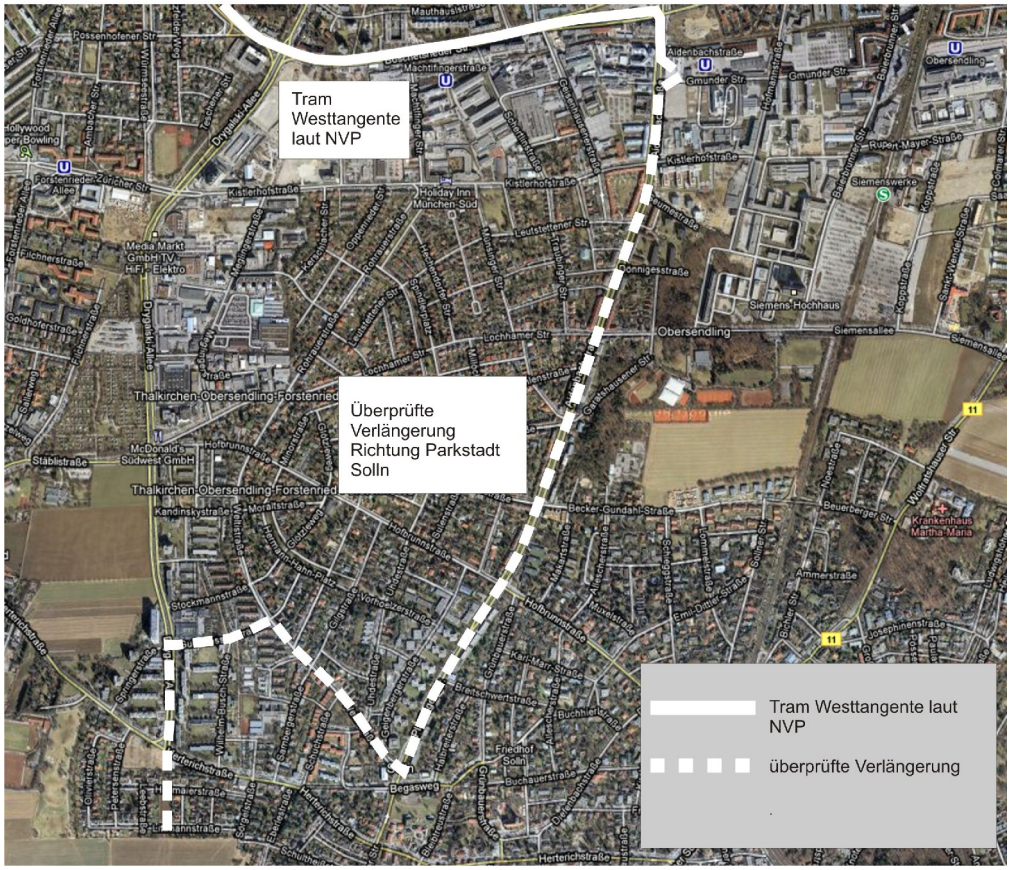
Die im Bereich des ehemaligen Siemensareals entstehenden Wohngebiete liegen überwiegend in den Erschließungsradien des S-Bahnhalts Siemenswerke bzw. des U-Bahnhofs Obersendling. Frühere Untersuchungen zur Erschließung des damals so genannten Areals „Isar

Süd“ zeigten jedoch, dass schon eine Verlängerung der bestehenden Buslinie 51 zum S-Bahnhalt nur eine geringe Nachfrage erhalten würde, auch die Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn würde nur wenig genutzt.



Optionale Verlängerung der Tram Westtangente zur S-Bahn Siemenswerke nach Osten

Eine Verlängerung der Tram Westtangente nach Süden zur Parkstadt Solln würde dagegen eine ganz neue Schienenerschließung in diesen Bereich bringen. Aus mehreren Untervarianten wurde daher eine 4,3 km lange Trasse nach Abschätzung der baulichen Machbarkeit als verkehrlich günstigste ermittelt.



Optionale Verlängerung Tram Westtangente zur Parkstadt Solln nach Süden

Sie würde durch die Aidenbachstraße und die Plattlinger Straße bis zur Weltistraße verlaufen, dort nach Westen abbiegen und über die Gulbranssonstraße die verdichtete Bebauung der Parkstadt Solln an der Drygalski-Allee erschließen. Von dort würde sie nach Süden zu einem im Flächennutzungsplan für Wohnbebauung frei gehaltenen Bereich südlich der Schultheißstraße führen und dort enden. Eine Führung über den Begasweg und die Herterichstraße wurde geprüft, ist aber trassierungstechnisch (Fahrbahnbreite, Abbiegeradien) nicht realisierbar.

Eine durchgeführte verkehrliche Untersuchung zeigt, dass trotz der entlang der Aidenbachstraße und Plattlinger Straße weniger dichten Besiedelung weitere Fahrgastgewinne erzielt werden können, insbesondere in der Parkstadt Solln. Der Nettomehrverkehr liegt im Vergleich zur Vorzugsvariante Romanplatz - Aidenbachstraße um ein knappes Viertel höher. Da sich die Neubaustrecke aber etwa um die Hälfte verlängert, übersteigen die zusätzlichen Investitions- und Betriebskosten den zusätzlichen Nutzen deutlich und führen zu einem wesentlich verschlechterten Nutzen-Kosten-Indikator.

Beide Varianten der Verlängerung der Tram über die Aidenbachstraße hinaus sind daher unter den derzeitigen Gegebenheiten und absehbaren Entwicklungen zwar möglich, aber nicht volkswirtschaftlich sinnvoll. Anders als bei der Vorzugsvariante kann eine Verkehrssystementscheidung zugunsten der Tram daher nicht empfohlen werden. Gleichwohl sollte die verkehrliche Entwicklung weiter beobachtet werden. Die Option für die Verlängerungen kann baulich offen gehalten werden.

8.1.3 Angebotskonzept

Bei Realisierung der Tram Westtangente wird die Tram Linie 12 alle 10 Minuten vom Rotkreuzplatz kommend über den Romanplatz weiter bis zur Aidenbachstraße verlängert. Eine Verstärkerlinie würde in der Hauptverkehrszeit alle 10 min. bis zur Wendeschleife am Parkplatz Waldfriedhof fahren und dort wenden.

Daraus ergibt sich folgender Takt:

Abschnitt Romanplatz bis Wendeschleife Waldfriedhof

- Hauptverkehrszeit (Mo-Fr) alle 5 Minuten
- tagsüber alle 10 Minuten
- abends alle 20 Minuten

Abschnitt Wendeschleife Waldfriedhof bis U-Bahn-Halt Aidenbachstraße

- tagsüber alle 10 Minuten
- abends alle 20 Minuten

8.1.4 Konzept zur Lage und Ausbildung der Tramtrasse und der Haltestellen

Unter der Beachtung der Ziele aus dem Grundsatzbeschluss vom 27.01.2010, auf Basis der verkehrlichen Untersuchungen (siehe Kapitel 6 und 7) und den Anregungen aus den öffentlichen Informationsveranstaltungen und Werkstätten wurden für die weitere Planung nachfolgende Kriterien aufgestellt, die in die Konzeptfindung für größere zusammenhängende Abschnitte eingeflossen sind:

- Zuverlässigkeit des Betriebs (Schnelligkeit und Pünktlichkeit)
- Gute Umsteigebeziehungen (gute Erreichbarkeit und Benutzbarkeit der Anlagen des ÖPNV)
- Straßenräumliche Integration der Anlagen der Tram und gestalterische Aufwertung des Straßenraums
- Nutzungs- und Flächenansprüche aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer berücksichtigen
- Eingriffe in Baumbestand und baulichen Bestand gering halten
- Verbesserung der Grünausstattung und Reduzierung Versiegelung im Straßenraum
- Lärmschutz gewährleisten
- Gewinnung von Fördermitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Die meisten dieser Kriterien können mit einem eigenen Bahnkörper für die Tram in der Mitte des Straßenraums und einer Ausführung als Rasengleis erfüllt werden.

Ein vom Kfz-Verkehr unabhängige Führung der Tram gewährleistet eine höhere Pünktlichkeit, zudem stellt eine eigene Trasse eine Voraussetzung für die Gewinnung von Fördermitteln nach dem GVFG dar. Die Ausbildung als Rasengleis ist aufgrund des besseren Schallschutzes gegenüber befestigten Oberflächen zu bevorzugen. Wie Projekte in anderen europäischen Großstädten zeigen, können Rasengleise gut in bestehende Straßenräume eingefügt und gestalterisch hochwertig ausgeführt werden. Die im Dezember 2011 eröffnete Tram-Strecke nach St. Emmeram ist hierfür ein gutes Münchner Beispiel.

Die Tramtrasse wird in der Mitte des Straßenraums angeordnet, da dies im Vergleich zu einer

Seitenlage keine Konflikte mit angrenzenden Nutzungen wie Grundstücks- und Gebäudezufahrten, Parken, Anlieferung und Rettungswegen hervorruft. Die Verkehrssicherheit und die Pünktlichkeit der Tram sind durch ein ständiges Queren der Tramtrasse sowie Falschparker erfahrungsgemäß deutlich eingeschränkt. Daher sollte eine Seitenlage nur vorgesehen werden, wenn an die Tramtrasse keine hoch frequentierten Nutzungen und Parkstreifen angrenzen.

Die Führung der Tram im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr ist eine Lösung für schmalere Straßenräume, die aus Platzgründen keine getrennte Führung der Tram zulassen. Hier ist darauf zu achten, parallel angeordnete Park- und Lieferflächen so weit wie möglich zu reduzieren und notwendige Park- und Lieferflächen in einer größeren Breite auszuführen.

Auf Basis der genannten Gründe ergeben sich nachfolgend aufgeführte, räumlich zusammenhängende Abschnitte:

- Boschetsrieder Straße und Fürstenrieder Straße:
  Tram-Trasse mit eigenem Bahnkörper in Mittellage als Rasengleis
- Wotanstraße zwischen Bahnhof Laim und Kemnatenstraße / zwischen Gaßnerstraße und Romanplatz:
  Tram-Trasse mit eigenem Bahnkörper in Mittellage als Rasengleis
- Wotanstraße zwischen Kemnatenstraße und Gaßnerstraße:
  Tram-Trasse im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr

Inselhaltestellen

Im Zusammenhang mit der eigenen Tram-Trasse in Mittellage werden in der Regel entlang der Tram Westtangente so genannte Inselhaltestellen geplant, da sie die oben genannten Kriterien gut erfüllen:

Beispiel Inselhaltestelle mit Bäumen (Tram Linie St. Emmeram Haltestelle Arabellastraße)

Alle Haltestellen befinden sich jeweils an den Kreuzungen und können daher über die mit Ampeln gesicherten Fußgängerquerungen erreicht werden.

Nahezu alle Haltestellen verfügen zur Gewährleistung einer hohen Sicherheit und Aufenthaltsqualität für die Wartenden auch bei der in Zukunft erwarteten höheren Nachfrage über sehr breite Wartebereiche. Zudem ist damit die Bepflanzung mit Bäumen möglich, wie dies bereits bei der Tram-Linie nach St. Emmeram ausgeführt wurde.

Kaphaltestellen mit Fahrbahnanhebung

Ein wesentlicher Vorteil dieser Haltestellenform ist, dass sie sehr wenig Platz verbraucht und sich gut in den Straßenraum integrieren lässt, da die Wartebereiche mit den Gehwegen kombiniert werden können. Vorteilhaft ist außerdem, dass an sehr hoch frequentierten Haltestellen die Fahrgäste erfahrungsgemäß schnell einsteigen können, da der Zugang zum Wartebereich „linear“ erfolgt und die Fahrgäste sich gleichmäßig auf alle Türen verteilen können.

Die Fahrgäste überqueren zum Einsteigen in die Tram ampelgesichert die Fahrbahn. Der Querungsbereich der Fußgängerinnen und Fußgänger wird während des Fahrgastwechsels für den Autoverkehr von einer Ampel gesperrt. So funktionierende Haltestellen sind in München bekannt und werden z.B. am Max-Weber-Platz und in der Deroystraße verwendet.

Für die Tram Westtangente wird die Weiterentwicklung dieses Haltestellentyps vorgeschlagen wie er bereits in anderen Städten wie z.B. Dresden, Leipzig, Berlin, Jena, Rostock, Freiburg, Düsseldorf, Erfurt und Wien seit vielen Jahren verwendet wird: Zur Gewährleistung der Barrierefreiheit wird die Fahrbahn fast auf die Höhe der Einstiegskante der Tram angehoben, so dass die Tram vom Gehweg aus ebenerdig erreicht werden kann. Die Fahrbahnanhebung wird so ausgeführt, dass sie von den Kfz-Fahrerinnen und Kfz-Fahrern kaum bemerkt wird.

Beispiel: Haltestelle mit Fahrbahnanhebung (Leipzig – Haltestelle Südfriedhof)

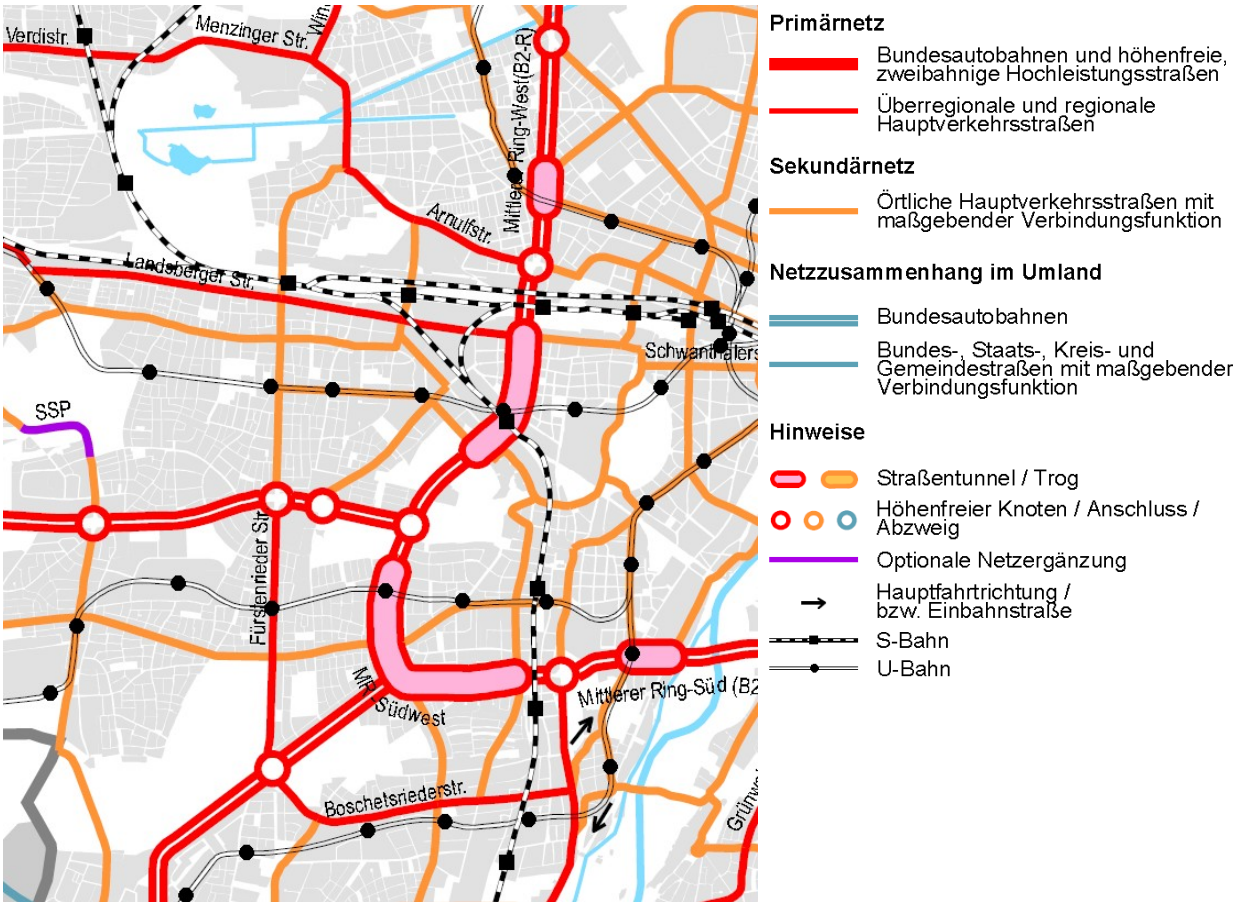
Die Haltestellenform kommt im Projekt Tram Westtangente an Haltestellen mit einer hohen Nachfrage zum Einsatz und / oder dort, wo die Platzverhältnisse sehr eng sind (siehe Kapitel 9 „Planung Projekt Tram Westtangente“).

Die Bauform der Haltestelle wurde dem Grunde nach mit der Regierung von Oberbayern und dem Baureferat abgestimmt. Die Haltestellen sowie der angehobene Bereich der Fahrbahn werden planfestgestellt.

8.2 Motorisierter Individualverkehr

Der Straßenzug Romanplatz / Wotanstraße / Fürstenrieder Straße / Boschetsrieder Straße, in dem die geplante Tramstrecke verläuft, wird die ihm im Verkehrsentwicklungsplan 2005 zugewiesenen Funktionen (Anlage 14) auch nach der Realisierung der Tram Westtangente beibehalten.

Parallel zu dem Straßenzug Romanplatz / Wotanstraße / Fürstenrieder Straße / Boschetsrieder Straße verläuft der ausgebaute (bzw. im Bau befindliche) Mittlere Ring West und Südwest, mit einer übergeordneten Funktion als höhenfreie, zweibahnige Hochleistungsstraße. Hierauf sind in erster Linie die Kfz-Verkehre in Nord-/Süd-Richtung zu konzentrieren.



VEP, Netzkonzeption 2015 – Hauptverkehrsstraßen (Ausschnitt)

Unter Beachtung der prognostizierten Kfz-Verkehrsmengen (siehe Kapitel 6 „Verkehrsentwicklung - Verkehrsprognose“) und der Untersuchungen zur Verkehrsqualität (siehe Kapitel 7 „Verkehrsqualität an Straßenkreuzungen“) ist die nachfolgend aufgeführte Anzahl an Fahrspuren zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausreichend:

Planungsabschnitt	Funktion entsprechend VEP 2005	Anzahl der Fahrspuren außerhalb der Kreuzungsbereiche
Boschetsrieder Straße zwischen Aidenbachstraße und BAB A 95	Überregionale und regionale Hauptverkehrsstraße	2 Fahrstreifen/Fahrtrichtung
Fürstenrieder Straße Süd zwischen BAB A 95 und Ammerseestraße BAB A 96	Überregionale und regionale Hauptverkehrsstraße	2 Fahrstreifen/Fahrtrichtung
Fürstenrieder Straße Nord zwischen Ammerseestraße BAB A 96 und Landsberger Straße	Örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion	2 Fahrstreifen/Fahrtrichtung
Wotanstraße zwischen Landsberger Straße und Romanplatz	Örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion	1 Fahrstreifen/Fahrtrichtung

Ausbildung der Knotenpunkte und Abbiegemöglichkeiten

Bereits heute sind nicht alle Fahrbeziehungen an allen Kreuzungen möglich. Bei Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen mit Erschießungsstraßen genießt die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraße eine höhere Priorität als die direkte Erreichbarkeit im Erschließungsnetz. Bei Kreuzung von zwei Hauptverkehrsstraßen sollten alle vorhandenen Fahrbeziehungen weiterhin möglich sein, um Verlagerungen von Durchgangsverkehren in Wohngebiete zu vermeiden. Diese Prinzipien werden auch für die Planungen zur Tram Westtangente beibehalten.

Querungen der Tram-Trasse wurden minimiert, um eine möglichst gute Verkehrsqualität für die Hauptverkehrsströme (Kfz-Verkehr und Tram) zu gewährleisten.

In Fällen, in denen im Rahmen der Abwägung einer guten Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aufgrund von beengten Platzverhältnissen ein direktes Abbiegen bei Hauptstraßen nicht möglich aber notwendig ist, werden geeignete indirekte Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr aufgezeigt, wie z.B. an der Gotthardstraße und an der Agnes-Bernauer-Straße.

8.3 Ruhender Verkehr und Lieferverkehr

8.3.1 Ruhender Verkehr (Kfz)

Die Anzahl der Stellplätze entlang der Trasse sowie deren Auslastung wurden im Jahr 2009 erfasst. Auf dieser Basis wurden weitere Untersuchungen durchgeführt und ein Konzept für den ruhenden Verkehr erstellt.

Die Auslastung der vorhandenen Stellplätze liegt im Bestand in den einzelnen Teilbereichen der Gesamtstrecke und zu unterschiedlichen Zeitpunkten unter 90 %, entlang des Waldfriedhofs je nach Zeitpunkt zwischen 30 % und 95 %. Auch nach dem Bau der Tram Westtangente liegt der vom Gutachter ermittelte voraussichtliche Auslastungsgrad unter 100%.

In einzelnen Teilbereichen der Fürstenrieder Straße und der Wotanstraße stehen derzeit nur „Nachtparkplätze“ (i.d.R. zwischen 18.00 Uhr und 06.00 Uhr) zur Verfügung. Diese werden nicht oder nur wenig genutzt. Für den Wegfall dieser Stellplätze ist daher kein Ausgleich erforderlich.

Die in der vorliegenden Planung vorgestellte Anzahl von Stellplätzen wird insgesamt als ausreichend eingeschätzt. Ergänzend ist in einzelnen Abschnitten zu untersuchen, ob zusätzliche Stellplätze angeordnet werden können.

Insgesamt ist zu erwarten, dass die Qualitätsstandards für die Parkplatzverfügbarkeit mindestens die in den bestehenden Parkraummanagementgebieten erreichen werden. Zur effektiveren Nutzung der Parkplätze in den Stadtteil- und Quartierszentren sowie am Waldfriedhof könnte jedoch eine teilweise Bewirtschaftung von Parkplätzen sowie die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen erfolgen.

8.3.2 Lieferverkehr

Lieferverkehr findet heute überwiegend im Fahrbahnbereich außerhalb vorhandener Parkbuchten bzw. auf breiten Gehwegen und Gebäudevorzonen statt.

Aufgrund der künftig reduzierten Fahrspuranzahl sind daher in den Bereichen, in denen ein entsprechender Bedarf besteht, Maßnahmen zu ergreifen. Wo möglich, sind in einzelnen Abschnitten weitere Kurzpark- und Ladezonen auszuweisen. Insbesondere für den Romanplatz, Teilen der Wotanstraße und im nördlichen Bereich der Fürstenrieder Straße sind im Rahmen der Entwurfsplanungen noch detaillierte Vorschläge für die Ausweisung von Ladezonen aufzunehmen. Liefervorgänge sollten, soweit möglich, in Zeiten außerhalb der Hauptverkehrszeit verlagert werden.

8.4 Fuß- und Radverkehr

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen und Gehwege sollten möglichst attraktiver und verkehrssicherer gestaltet und entsprechend den aktuellen Regeln der Technik ausgebildet werden. Das vorliegende Konzept basiert im Wesentlichen auf dem Verkehrsentwicklungsplan (siehe Anlage 15).

Im Zusammenhang mit der Tram Westtangente werden Geh- und Radwege nur dann nach den anerkannten Regeln der Technik und den Standards der Landeshauptstadt München neu geplant, wenn sich eine direkte Veranlassung aus dem Tram-Projekt ergibt. Zudem wurden bei großen Mängeln im Bestand im Rahmen der vorliegenden Planung Vorschläge für eine Verbesserung erarbeitet (siehe Kapitel 9 „Planung Projekt Tram Westtangente“).

Die Kosten für Umbau / Neubau von Geh- und Radwegen, die nicht durch das Tram-Projekt veranlasst werden, sind in einem Straßenumbauprojekt zu leisten und gesondert von der Landeshauptstadt München zu finanzieren (siehe dazu Kapitel 11 „Baukosten“ und Kapitel 12 „Finanzierung“). Wichtig ist jedoch die Betrachtung in einem planerisch integrierten Zusammenhang.

8.4.1 Fußverkehr

Der Anteil des Fußverkehrs liegt je nach Stadtbezirk bei 24 – 33 % des gesamten Verkehrsaufkommens. Fast die Hälfte der Strecke ist entsprechend dem Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München als Stadtteil-, Quartiers- oder Nahbereichszentrum ausgewiesen. Das bedeutet, dass dem Fußverkehr eine besondere Beachtung zukommt. Mit wenigen Ausnahmen wurden Gehwegbreiten von 2,50 bis über 5,00 m vorgesehen. An einigen Stellen (z.B. Höhe Waldfriedhof) wurde das Mindestmaß von 2,50 m zugunsten der Leistungsfähigkeit des moto-

risierten Individualverkehrs unterschritten. Weiterhin sollen geringfügige Unterschreitungen im Bestand aus Kostengründen (zusätzlicher Bauaufwand) belassen werden. An bestehenden Engstellen wie in der Wotanstraße (Gehwegbreiten unter 1,5 m) sind Lösungen erforderlich und gefunden worden, die weitgehend eine Verbreiterung der Gehwege auf 2,5 m und mehr vorsehen.

Im Streckenverlauf der Tram Westtangente auf Höhe der A 95 (Garmischer Autobahn) sind im Bereich der Unterführung keine Fuß- und Radwege vorhanden. Hier wird der Fuß-/Radverkehr umwegig geführt. Mögliche Änderungen der Fuß-/Radwegführung sind nicht Bestandteil der Planung zur Tram Westtangente.

8.4.2 Radverkehr

Der Straßenzug Boschetsrieder Straße / Fürstenrieder Straße / Wotanstraße / Romanplatz weist entsprechend dem VEP-Radverkehr unterschiedliche Funktionen für den Radverkehr auf (siehe Anlage 15). Die zugewiesenen Funktionen werden auch nach der Realisierung der Tram Westtangente beibehalten:

- Boschetsrieder Straße zwischen Machtlfingerstraße und Höglwörther Straße: Hauptroute
- Fürstenrieder Straße Süd zwischen Waldfriedhofstraße und Forst-Kasten-Allee: Nebenroute

Aufgrund des hohen Kfz-Verkehrs und der anliegenden Nutzungen (Einzelhandelszentren, Schulen, ÖPNV-Haltestellen) sind im Grundsatz auf dem gesamten Streckenabschnitt der Tram Westtangente Einrichtungen (Radweg/Radfahrstreifen) für die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs erforderlich.

Das gilt auch dort, wo im Rahmen des Tramprojektes nicht in die Seitenräume eingegriffen wird. Hierzu wünschenswerte weitere Planungen oder evtl. vorhandene Sanierungsbedürfnisse sind nicht Bestandteil der Vorplanung des Projekts Tram Westtangente. Im Rahmen der Entwurfsplanung können zur Nutzung von Synergieeffekten ggf. weitere Optimierungen des Radwegenetzes geprüft werden. Im Rahmen der o.g. Untersuchung zum ruhenden Verkehr wurden auch die Brennpunkte für Abstellanlagen des Radverkehres ermittelt. In Bereichen, in denen diese erforderlich und verträglich mit den Belangen anderer Verkehrsarten möglich waren, sind entsprechende Abstellplätze vorgesehen. Aufgrund des geringeren Einzugsbereich der Straßenbahn und den kürzeren Haltestellen-Abständen ist generell mit einem geringeren Radabstellbedarf zu rechnen als z.B. bei der U-Bahn.

Das „Gesamtkonzept für P+R- und B+R-Anlagen in München“ wurde am 24.01.2007 von der Vollversammlung des Stadtrats beschlossen.

Im Zusammenhang mit dem Projekt Umweltverbundröhre sind in Laim (S-Bahnhof) ca. weitere 100 Fahrradabstellplätze vorgesehen. Insgesamt sind damit über 500 Fahrradabstellplätze am S-Bahnhof Laim geplant. Am U-Bahnhof Laimer Platz wird derzeit eine Erweiterung der Stellplatzanlage untersucht.

Die vorhandenen Fahrradabstellplätze in der Nähe der P+R Anlage Aidenbachstraße sollten als Bestand berücksichtigt werden.

9. Planung Projekt Tram Westtangente

Das Kapitel ist nach räumlichen Abschnitten gegliedert, die sich aus der Unterteilung der Tram-Strecke durch große raumwirksame Verkehrsinfrastrukturachsen ableiten: Die Hauptbahnachse, die BAB A 96 und die BAB A 95 (siehe Anlage 10 „Streckengrafik“). Es wird jeweils einführend ein Überblick über die grundsätzliche Lage der Tram-Trasse, der Haltestellen und die Aufteilung des Straßenraums gegeben. Besondere Bereiche wie z.B. Platzflächen, besondere Einrichtungen der Tram oder Straßenkreuzungen werden in weiteren Unterkapiteln detaillierter beschrieben.

Am Ende der Beschreibung der übergeordneten räumlichen Abschnitte erfolgt jeweils in einer Zusammenfassung eine Bewertung, inwiefern die im Kapitel 3 formulierten räumlichen Planungsziele erreicht wurden und welche Anregungen aus der frühzeitigen Information und Beteiligung der Bezirksausschüsse und der Öffentlichkeit in der Planung berücksichtigt wurden.

Aufbauend auf der im Grundsatzbeschluss vom 27.01.2010 vorgestellten städtebaulich-frei--raumplanerischen Analyse, den im Kapitel 3 „allgemeine und verkehrliche Ziele – umweltverträgliche Mobilität“ formulierten übergeordneten Leitlinien, den Anforderungen aus dem Verkehrskonzept sowie den Anregungen aus den öffentlichen Informationsveranstaltungen und Werkstätten wurde abschnittsweise ein Konzept zur Aufteilung des Straßenraums entwickelt. Unter Abwägung dieser Aspekte wurde aus wirtschaftlichen Gründen angestrebt, die bestehenden Fahrbahnbegrenzungen, wo möglich, zu erhalten. Anpassungen sind in der Regel im Bereich der Haltestellen und Kreuzungsbereiche notwendig. An den Kreuzungen richtet sich die Anzahl der Fahrspuren nach den Ergebnissen der Verkehrsprognose und der verkehrstechnischen Untersuchung.

Aussagen im Text und zeichnerische Darstellungen zur Fahrleitung, zu den Gleichrichterwerken zur Stromversorgung der Tram und zur Straßenbeleuchtung sind beispielhaft und basieren auf einem Grobkonzept.

Das Baureferat wird die weitere Straßenplanung als Straßenbaulastträger im Rahmen seiner fachlichen Zuständigkeit begleiten. Neben der Straßenplanung ist die vorliegende Planung noch in Bezug auf die Straßenbeleuchtung und die Baumpflanzungen abzustimmen. In einzelnen Teilbereichen sind, dem Grundsatzbeschluss vom 27.01.2010 entsprechend, Maßnahmen für verkehrsfunktionale Verbesserungen der Geh- und Radwege sowie zur städtebaulichen und freiraumplanerischen Aufwertung geplant, die über das Tram-Projekt hinausgehen. Das Baureferat wird mit der Entwurfsplanung für diese Maßnahmen beauftragt. Die Durchführung der dafür notwendigen Planung wird an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen einer Planungs- und Kostenteilungsvereinbarung übergeben. Die Projektgenehmigung des Stadtrats wird im Zusammenhang mit dem Trassierungsbeschluss für die Tram Westtangente herbeigeführt.

Die vorliegende Planung steht unter dem Vorbehalt einer vertieften Spartenprüfung, die im Rahmen der Entwurfsplanung durchgeführt wird, und einer Prüfung des Bauwerkszustands der zu querenden Bauwerke (siehe dazu Kapitel 10. „Ingenieurbauwerke“).

9.1 Aidenbachstraße, Ratzingerplatz und Boschetsrieder Straße (Stadtbezirk 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln)

Wesentliche Planungsgrundlage in diesem Bereich stellt die laufende Bauleitplanung für den Bebauungsplan Nr. 1769a dar. Gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 05.10.2011 wird dem weiteren Bebauungsplanverfahren hinsichtlich der Nutzungsverteilung das aktualisierte städtebauliche Konzept zugrunde gelegt und in Hinblick auf die vorgeschlagenen stadtraumprägenden Gebäudekubaturen und Freiräume weiterhin das Wettbewerbsergebnis aus dem Jahr 2000, welches auch einen Ansatzpunkt für das Gestaltungskonzept der gesamten Boschetsrieder Straße dargestellt hat.

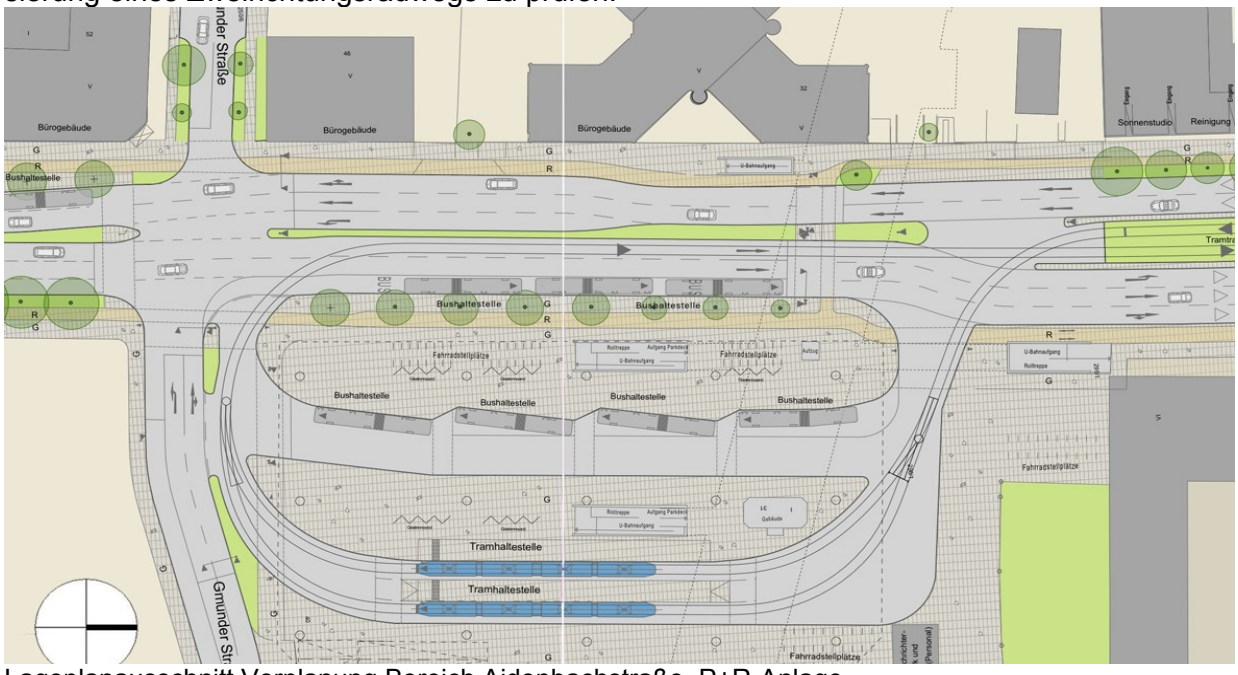
Die Tram wird im gesamten Abschnitt in Straßenmitte, in der Regel auf einem Rasengleis, zwischen je zwei Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr geführt.

- Aidenbachstraße

In der vorliegenden Planung wird das bestehende P+R-Gebäude berücksichtigt. Parallel wird derzeit von SWM/MVG eine Machbarkeitsstudie für einen Neubau erstellt, die auf die Planung des Tram-Projekts abgestimmt ist. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird auch die Erhöhung der Stellpatzanzahl um 150 Stellplätze gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 24.01.2007 geprüft. Eine Aufstockung des bestehenden Parkdecks scheidet aus statischen Gründen aus.

Haltestelle und Wendeschleife für die Tram liegen unter dem bestehenden P+R Gebäude und über dem U-Bahn-Halt Aidenbachstraße. Der bestehende Busbahnhof wird für bessere Umsteigebeziehungen zwischen Tram, Bus und U-Bahn neu organisiert.

Die Radwege werden entsprechend der aktuellen Planung auf die gültigen Regelmaße verbreitert. Auf der Ostseite ist zwischen U-Bahn-Haltestelle und Boschetsrieder Straße die Realisierung eines Zweirichtungsradwegs zu prüfen.



Lageplanausschnitt Vorplanung Bereich Aidenbachstraße, P+R-Anlage

- Ratzingerplatz

Am Ratzingerplatz wird die im Bebauungsplan-Entwurf 1769a definierte Lage der Tram-Trasse in Straßenmitte berücksichtigt.

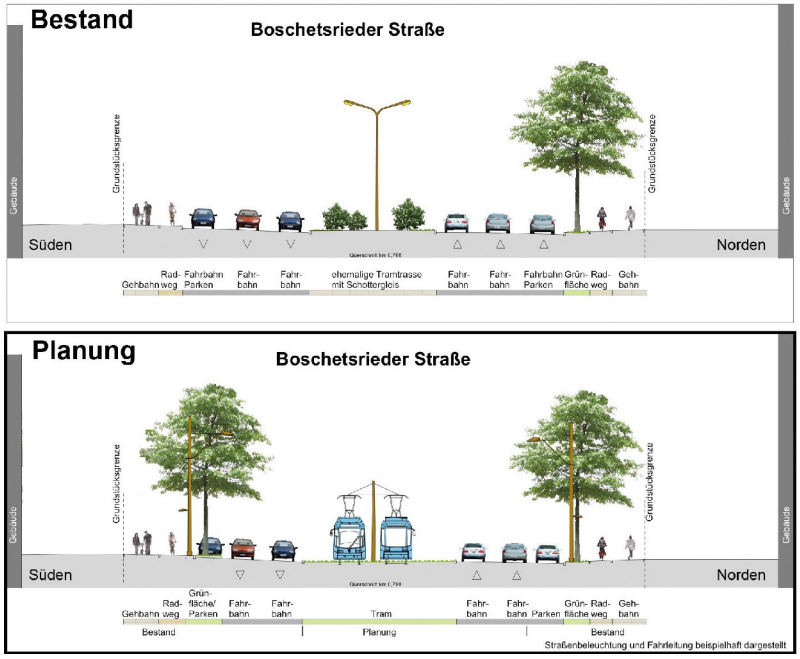
Lageplanausschnitt Vorplanung Bereich Ratzingerplatz

Aus den bisherigen Planungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1769a wird das dort vorgesehene Konzept einer großzügigen, städtisch geprägten Promenade mit vorgelagerten, dem Straßenraum zugeordneten Parkstreifen und begleitenden Baumpflanzungen aufgenommen. Die im Bereich der geplanten Ratzingerpromenade dargestellte Gestaltung ist als Beispiel zu verstehen. Diese wird im Zuge des anstehenden Bebauungsplanverfahrens und der daran anschließenden weiteren Planung entwickelt.

In Verlängerung der Halskestraße ist eine neue, nicht-signalisierte Querung für Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Das in der Neubebauung nördlich der Boschetsrieder Straße vorgesehene Sozialbürgerhaus mit Läden, Gastronomie oder Ausstellungsflächen wird so gut mit den bestehenden Geschäften aus der Südseite verbunden. Die Verlegung / Herstellung der öffentlichen Straßen und Freiräume in der Boschetsrieder Straße im Geltungsbereich des Bebauungssplan-Entwurfs 1796a Ratzingerplatz ist nicht Teil des Projekts Tram Westtangente. Eine genaue Abgrenzung zwischen dem Tram-Projekt und anderen Baumaßnahmen wird im Rahmen der weiteren Planung zwischen den Beteiligten gefunden und eine Kostenteilung in einer auf dieser Grundlage noch abzuschließenden Kostenteilungsvereinbarung geregelt.

- Boschetsrieder Straße

Die Tram wird im Bereich der aufgelassenen aber noch bestehenden Tramtrasse auf einem-Rasengleis geführt.

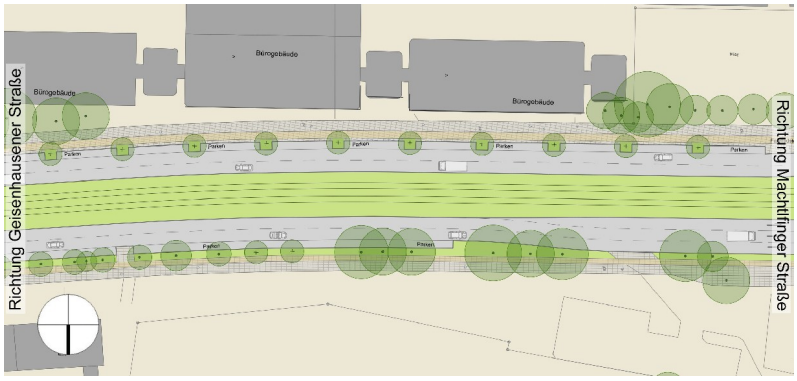


Regelquerschnitt Vorplanung Boschetsrieder Straße

Die Haltestellen liegen wie im Bestand an der Machtlfinger Straße, an der Geisenhausener Straße und an der Drygalski-Allee. Die Bahnsteige der beiden Fahrtrichtungen sind zur besseren Orientierung gegenüberliegend, jeweils westlich der Kreuzungen angeordnet – an der Drygalski-Allee also gegenüber dem Thomas-Mann-Gymnasium.

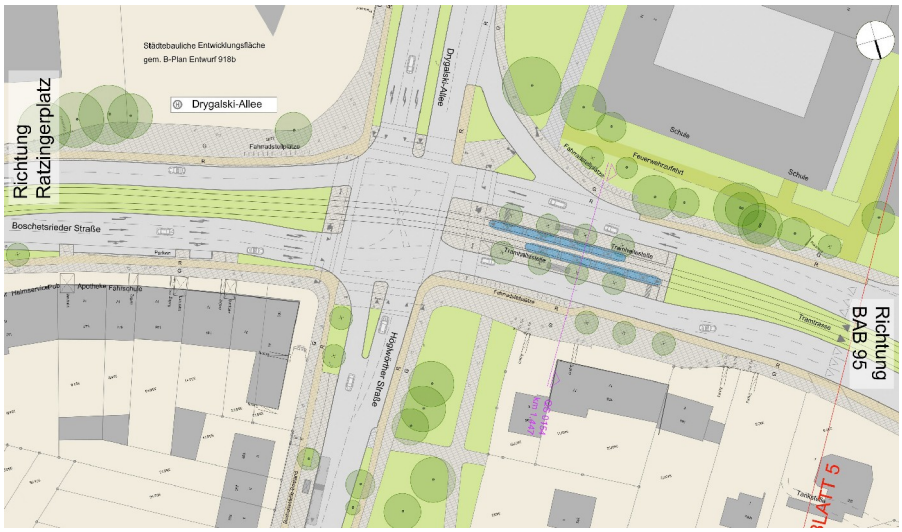
In der Fortführung des Gestaltungskonzepts des Bebauungsplan-Entwurfs 1769a Ratzingerplatz wird zur besseren Fassung des Straßenraums die auf der Nordseite vorhandene Baumreihe zu einer durchgehenden Allee ergänzt. Der in Teilen bereits bestehende Längsparkstreifen wird dazu auf der Südseite in Parkbuchten unterteilt und durch Bäume gegliedert. Insgesamt führt dies zu einer deutlichen Erhöhung des Baumbestandes in diesem Abschnitt. Der Umbau der Längsparkplätze zwischen Geisenhausener Straße und Drygalski-Allee und die dazugehörigen Baumpflanzungen gehen als Maßnahmen zur stadträumlichen Aufwertung über die Realisierung der Tram hinaus und sind gesondert von der Landeshauptstadt München zu finanzieren. Ausführung und Umfang der Maßnahme im Detail sind Gegenstand der weiteren Planung. Sie werden zwischen der Stadtwerke München GmbH und dem Baureferat abgestimmt und in einer Kostenteilungsvereinbarung geregelt.

Anstelle der bestehenden, nur für eine Fahrtrichtung angelegten Wendefahrbahn östlich der Drygalski-Allee werden an der Machtlfinger Straße für den Kfz-Verkehr im Gegensatz zu heute durch das Öffnen der Tram-Trasse alle Fahrbeziehungen ermöglicht.



Lageplanausschnitt Vorplanung Boschetsrieder Straße

- Kreuzung Boschetsrieder Straße / Drygalski-Allee



Lageplanausschnitt Vorplanung Boschetsrieder Straße / Drygalski-Allee

Die Tram-Haltestellen liegen zur Gewährleistung von kurzen und sicheren Wegen für die Schülerinnen und Schüler für beide Fahrtrichtungen gebündelt vor dem Thomas-Mann-Gymnasium.

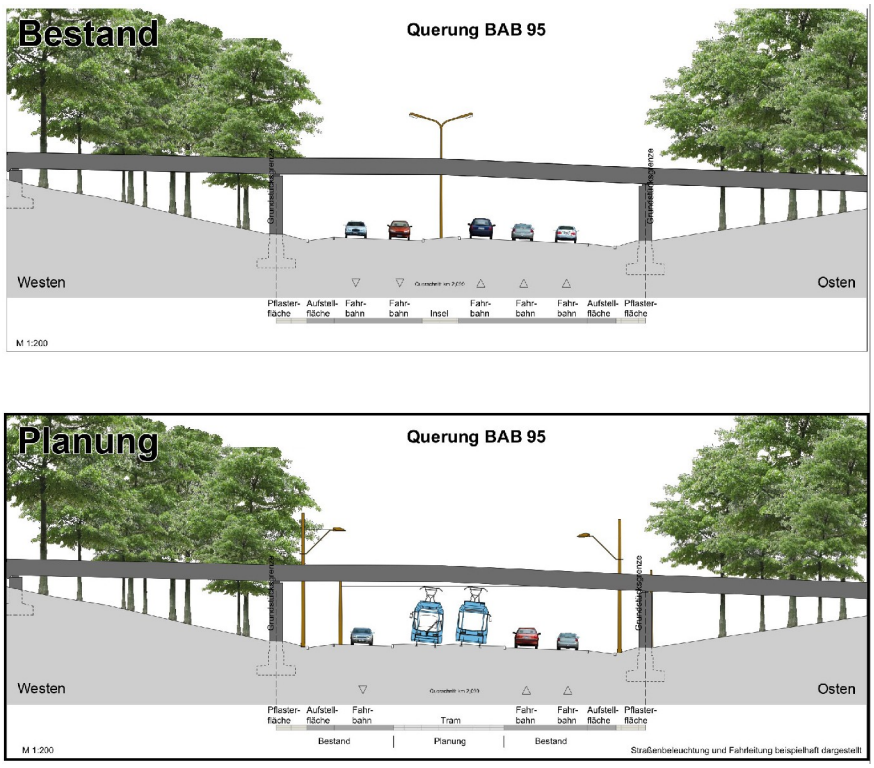
Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wird das Linksabbiegen in die Höglwörther Straße aus Richtung Westen nicht mehr möglich sein. Die Erreichbarkeit der nördlich angrenzenden Quartiere ist über die Waldfriedhofstraße und die Aidenbachstraße gegeben. Zudem ist nicht gewünscht, dass die Höglwörther Straße entgegen ihrer Verkehrsfunktion als „Schleichweg“ durch das Wohnviertel in Richtung Luise-Kiesselbach-Platz / Mittlerer Ring genutzt wird.

Um die Querungslängen für den Fuß- und Radverkehr in diesem sehr großen Knotenpunkt zu verkürzen und den Gehweg vor dem angrenzenden zur Bebauung anstehenden Grundstück zu verbreitern, wird der freilaufende Rechtsabbieger südöstlich der Kreuzung zurück gebaut und der Kreuzungsbereich mit der Höglwörther Straße enger gefasst. Dieser Rückbau geht als Maßnahme zur stadträumlichen Aufwertung und funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege über die Realisierung der Tram hinaus und ist von der Landeshauptstadt München gesondert zu finanzieren. Ausführung und Umfang der Maßnahme im Detail sind Gegenstand der weiteren Planung. Sie werden zwischen der Stadtwerke München GmbH und dem Baure-

ferat abgestimmt und in einer Kostenteilungsvereinbarung geregelt.

Der freilaufende Rechtsabbieger vor dem Thomas-Mann-Gymnasium bleibt aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs erhalten.

- Querung BAB A95 München-Garmisch



Regelquerschnitt Vorplanung Querung BAB 95 München-Garmisch

Auch hier wird die Tram auf einem eigenem Gleiskörper mit Rasengleis in Straßenmitte geführt. Die Straßenrandbegrenzungen, die begleitenden Grünanlagen und die Brückenbauwerke werden nicht verändert. Zwischen der Brücke für den Fuß- und Radverkehr und der Fürstenrieder Straße wird die Anzahl der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr um eine reduziert.

- Zusammenfassung

Im betrachteten Abschnitt sind gute Umsteigebeziehungen innerhalb des ÖV gegeben. Die Haltestellen sind ideal in den Siedlungskontext eingebunden und gut erreichbar.

In der Zusammenschau des Tram-Projekts mit der neuen Bebauung und der vorgeschlagenen Promenade am Ratzingerplatz verbessert sich die Aufenthaltsqualität der Straßenräume im betrachteten Abschnitt erheblich, womit auch das Planungsziel der Stützung und Aufwertung von zentralen Orten erreicht wird.

Die Boschetsrieder Straße wird im Rahmen des Tram-Projekts durch die Reduzierung der Versiegelung aufgewertet.

Eine weitere Aufwertung ist durch die Anlage einer durchgehenden Allee parallel zum Tram-Projekt möglich. Die Baumbilanz wäre damit über den gesamten Abschnitt hinweg positiv; es könnten deutlich mehr Bäume neu gepflanzt werden als gefällt werden müssen.

Allgemein wird die Querungsmöglichkeit der großen Straßenräume für Fuß- und Radverkehr im betrachteten Abschnitt verbessert.

Die Planungsziele werden mit der vorliegenden Planung des Projekts Tram Westtangente erreicht, eine zusammenfassende Übersicht liefert nachfolgende Bewertungstabelle:

Planungsziel	Zielerfüllung
Verkehr	
Gute Erreichbarkeit und Benutzbarkeit der Anlage des ÖV (=gute Umsteigebeziehungen)	Ja, breite Wartebereiche, signalgesicherte Zugänge
Berücksichtigung der Nutzungs- und Flächenansprüche möglichst vieler Verkehrsteilnehmer	Ja, Nutzungs- u. Flächenansprüche untereinander abgewogen Mindestmaße eingehalten
Zu erwartenden Mobilitätszuwachs Platz sparend abwickeln	Ja, keine Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen. Rückbau einer separaten Rechtsabbiegerfahrbahn an der Kreuzung Boschetsrieder Str./Drygalski-Allee
Flächensparende Optimierung der Verkehrsflächen in den Knotenpunkten	Ja, eingeschränkt an der Kreuzung Boschetsrieder Str./Drygalski-Allee wegen Erhalt freilaufender Rechtsabbieger vor Schule zur Gewährleistung Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr
Rad- und Gehwege möglichst attraktiver und entsprechend den anerkannten Regeln der Technik ausbilden	Ja, eingeschränkt an der Kreuzung Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee wegen Erhalt freilaufender Rechtsabbieger vor Schule zur Gewährleistung Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr
Verbesserung der Querungen für Fuß- und Radverkehr	Ja, eingeschränkt an der Kreuzung Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee wegen Erhalt freilaufender Rechtsabbieger vor Schule zur Gewährleistung Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr Neue Querung für Fuß- und Radverkehr in Verlängerung der Halskestr.
Städtebau und Freiraum	
Gestalterische Integration der Elemente der Tram in den Straßenraum	Ja
Steigerung der Aufenthaltsqualität zumindest in zentralen und stadtteilbedeutenden Bereichen	Ja, z.B. Ratzinger Platz
Stützung und Aufwertung von zentralen Orten	Ja, s. o.
Ergänzung des Baumbestands entsprechend der jeweiligen stadträumlichen Struktur sowie Verbesserung der Standortbedingungen des Baumbestandes	Ja
Erhöhung des Grünanteils im Straßenraum (grünes Gleis, Bäume) unter Beachtung der stadträumlichen Struktur	Ja

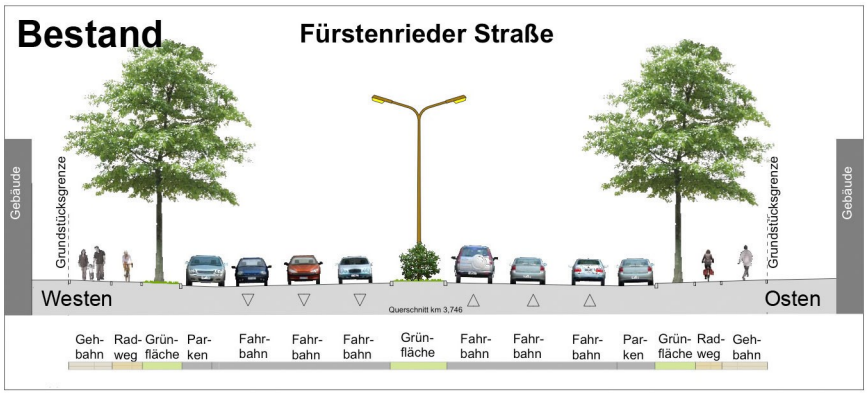
Mit der vorliegenden Planung konnten sehr viele Anregungen aus den öffentlichen Informationsveranstaltungen und den Werkstätten berücksichtigt werden, wie nachfolgende Aufstellung zeigt:

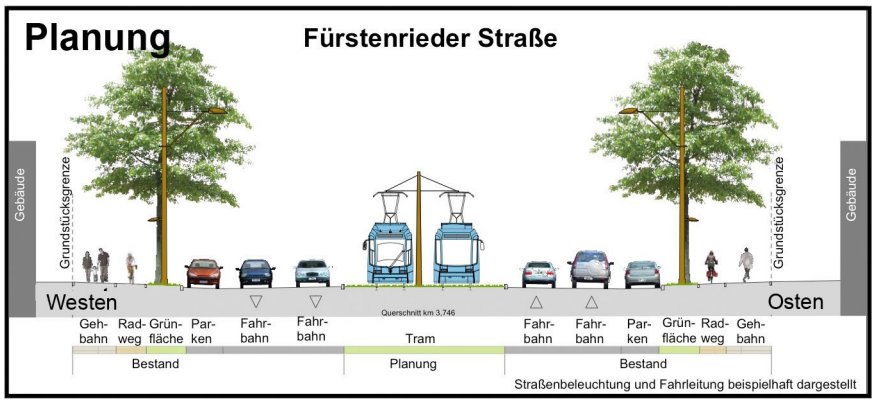
Anregung aus öffentlichen Informationsveranstaltungen/ Werkstätten	Berücksichtigung in der Planung
Ampelvorrangschaltung für Tram	Ja koordiniert mit der Ampelsteuerung Kfz-Verkehr
Verlängerung Tram nach Süden	Aktuell keine ausreichende Nachfrage, diese wird aber wiederkehrend überprüft. Baulich auch in der Zukunft noch möglich
Busbahnhof an U-Bahn-Halt Aidenbachstr.: ausreichend Platz für weiter bestehende Buslinien	Ja
P+R-Gebäude Aidenbachstr.: Weitere Parkplätze für Autos und Fahrräder; Abriss / Umbau Parkdeck?	2012 wurden 100 zusätzliche Fahrradabstellplätze eingerichtet. Möglichkeit für Anordnung weiterer Kfz-Stellplätze in Prüfung
Werkstatt-, Abstellanlage für Tram an der Aidenbachstr. mind. 6 Züge, Ausrücken geht schneller (Betriebshof)	Nein Platz neben der Tram-Wendeschleife, dem Busbahnhof, den vorhandenen U-Bahn-Zugängen und der Zufahrt zum P+R-Gebäude nicht ausreichend
Aufwertung Ratzingerplatz im Rahmen Tram-Projekt	Neugestaltung im Rahmen B-Plan-Entwurf 1769a Ratzingerplatz. Die Gestaltung der Freiräume wird im Zuge des anstehenden Bebauungsplanverfahrens und der daran anschließenden weiteren Planung entwickelt
Überarbeitung B-Plan-Entwurf 1769a Ratzingerplatz im Zusammenhang mit Tram-Projekt	Keine grundlegende Überarbeitung notwendig, da Tram-Trasse im B-Plan-Entwurf berücksichtigt ist. Enge Abstimmung der Planung zwischen Referat für Stadtplanung und Bauordnung und SWM/MVG
Stadtteilzentrum an der freien Fläche neben Busbahnhof Aidenbachstr.	B-Plan-Entwurf 1769a in Überarbeitung
U-Bahn-Aufgänge sollten direkt auf die Straßenbahnhaltestelle führen. (An den U-Bahnumsteigehaltestelle Machtlfingerstr. sollte die Straßenbahnhaltestelle ohne Zwang zur Straßenquerung für die Umsteiger platziert sein, d.h. entweder am Straßenrand oder mit direktem Zugang)	Ja, an Aidenbachstr. Nein, an Machtlfinger Straße. Abstand zwischen Haltestelle Tram und U-Bahn rund 100m. Zugänge zu den Tram-Haltestellen sind ampelgesichert und die Wartebereiche haben mit 3,5m eine große Breite, damit ist eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet
Halteinseln in der Mitte sollten so abgesenkt werden, dass Rollstühle, Kinderwägen, Fahrräder ohne Probleme queren können (kreuzen) auch entsprechend breit für 2	Die Halteinseln sind an den Zugängen im Kreuzungsbereich abgesenkt und dort barrierefrei zugänglich. Die Wartebereiche und damit auch die Zugänge haben eine Breite von 3,5 m. In der Mitte kann der Wartebereich nicht abgesenkt werden, da sonst kein barrierefreier Einstieg in die Tram möglich ist
Haltestelle Geisenhausener Str. beibehalten	Ja
Querung Tramtrasse Machtlfinger Str. für den Kfz-Verkehr ermöglichen Stadtauswärtsfahrenden Kfz, die aus Machtlfingerstr. kommen Linksabbiegen in Boschetsrieder Str. ermöglichen	Ja
Zusätzliche oder verbesserte Querungsmöglichkeiten der Boschetsrieder Str. für Rad- und Fußverkehr	Ja, z.B. neue Querung an der Halskestr.
Einsparung von Flächen für den Kfz- Verkehr in der Boschetsrieder Str.?	Teilweise Mischspur Fahrbahn / Parken im Bestand wird zum „festen“ Parkstreifen mit Bäumen Rückbau eines freilaufenden Rechtsabbiegers an der Kreuzung Boschetsrieder Str. / Drygalski-Allee
Untertunnelung Boschetsrieder Str. / Drygalski-Allee für den Kfz-Verkehr	Nein Zerschneidung des Stadtraums mit Rampenbauwerken Sehr hohe Kosten
Untertunnelung Boschetsrieder Str. / Drygalski-Allee für die Tram mit Nutzung alter Tram-Tunnel	Nein Haltestelle (Thomas-Mann-Gymnasium) läge tiefer, Barrierefreiheit sehr aufwändig, schlechte Zugänglichkeit und Sicherheit

	(„dunkle Ecken“) Alter Tramtunnel führt in die falsche Richtung Große Zahl an Leitungen zu verlegen. Sehr hohe Kosten
Kein Tram-Tunnel unter der Drygalski-Allee: teuer, alternativ lieber Kreuzungsbereich auf Funktionstüchtigkeit mit Tram überprüfen	Ja
Beide freilaufende Rechtsabbieger Boschetsrieder Str. / Drygalski-Allee zurückbauen, Ersatz durch normale Rechtsabbiegerspur (Verkehrssicherheit Schülerinnen und Schüler)	Rückbau eines freilaufenden Rechtsabbiegers an der Kreuzung Boschetsrieder Str. / Drygalski-Allee (Südost-Quadrant). Der Südwestquadrant bleibt erhalten, um die Kfz-Leistungsfähigkeit zu gewährleisten). Fußgängerüberweg vor Thomas-Mann-Gymnasium ist ampelgesichert
Kreuzung Boschetsrieder Str. / Drygalski-Allee: Verkürzung Querungslängen für Rad- und Fußverkehr	Teilweise durch Rückbau eines freilaufenden Rechtsabbiegers
Haltestelle Tram für beide Fahrtrichtungen vor Thomas-Mann-Gymnasium	Ja
Querung Knotenpunkt Kreuzhof A95: Erhalt der bestehenden Fahrspuren! Anzahl der Fahrspuren mit Tram?	Reduzierung auf 1-2 Spuren pro Richtung Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr ist gewährleistet
Direkte Rad- und Fußwegeverbindung über die A95 von Boschetsrieder- zur Fürstenrieder Str.	Nein (Nicht im Rahmen Tramprojekt) Sehr hohe Kosten Platzprobleme bei der Anordnung der notwendigen Zufahrtsrampen bzw. beim Queren der Autobahnein- bzw. Ausfahrt

9.2 Fürstenrieder Straße Süd zwischen BAB A 95 und Ammerseestraße BAB A 96 (Stadtbezirke 7 Sendling-Westpark und 20 Hadern)

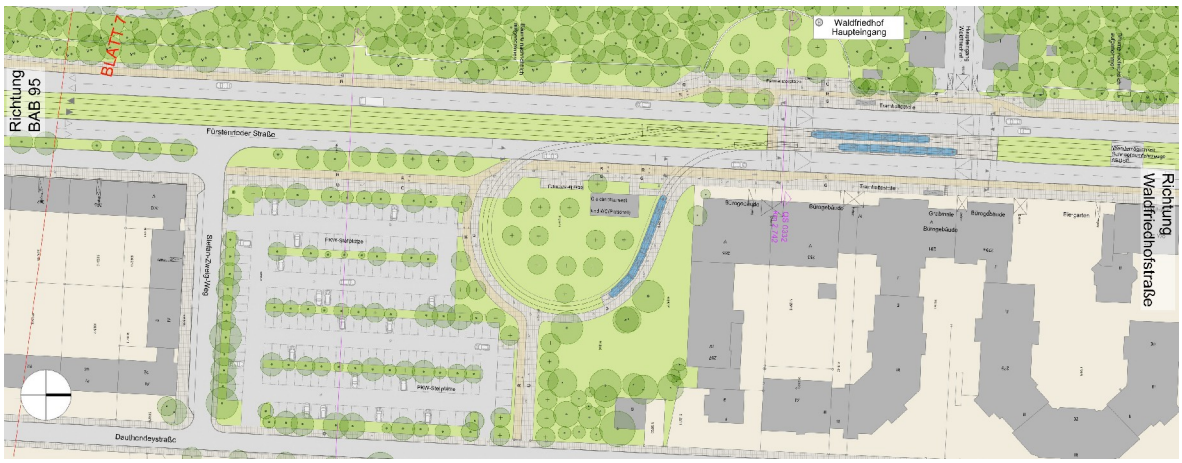
Die Tram-Trasse mit Rasengleis wird weiter in Straßenmitte geführt, begleitet von je zwei Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr. Dadurch entfallen die auf dem Mittelteiler abschnittsweise bestehenden und den Straßenraum trennenden Zaunanlagen. Im betrachteten Streckenabschnitt sind neben Inselhaltestellen auch Haltestellen mit Fahrbahnanhebung geplant.





Regelquerschnitt Vorplanung Fürstenrieder Str. zwischen BAB A 95 und BAB A 96

● Wendeschleife Haltestelle Waldfriedhof Haupteingang



Lageplanausschnitt Vorplanung Wendeschleife Haltestelle Waldfriedhof Haupteingang

Die Wendeschleife an der Haltestelle Waldfriedhof, Haupteingang liegt auf der heutigen, nach den geltenden Normen nicht barrierefreien Unterführung für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Grünfläche nördlich des Parkplatzes für den Waldfriedhof. Durch die Lage außerhalb des Parkplatzes können nahezu alle Stellplätze erhalten werden.

Die Unterführung wird zurückgebaut und die Böschungsbereiche werden aufgefüllt. Die Haltestelle wird aufgrund der beengten Platzverhältnisse mit Fahrbahnanhebung ausgeführt, die Fahrgäste überqueren zum Einsteigen in die Tram ampelgesichert die Fahrbahn (siehe Kapitel 8.1.4 „Konzept zur Lage und Ausbildung der Tramtrasse und der Haltestellen“). Anstelle der Unterführung werden an der Haltestelle zwei ampelgeregelte, ebenerdige und damit barrierefreie Querungen für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet.

Somit besteht für den Fuß- und Radverkehr eine optimale Anbindung an den Haupteingang Waldfriedhof und über die angrenzende Grünfläche an die Sportflächen des MTV München und die Kirche St. Hedwig. Der Parkplatz ist sehr gut und barrierefrei an den Waldfriedhof angebunden. Durch die Auffüllung der Böschungsbereiche gewinnt die Grünfläche an Qualität und die Orientierung wird verbessert.

Eine weitere Aufwertung für den Fuß- und Radverkehr wird durch den Rückbau der zwischen dem Parkplatz und der Fürstenrieder Straße liegenden, nicht mehr genutzten großflächig versiegelten Bushaltestelle erreicht. Hier wird eine Grünfläche angelegt und die von Süden kommende Baumreihe fortgesetzt.

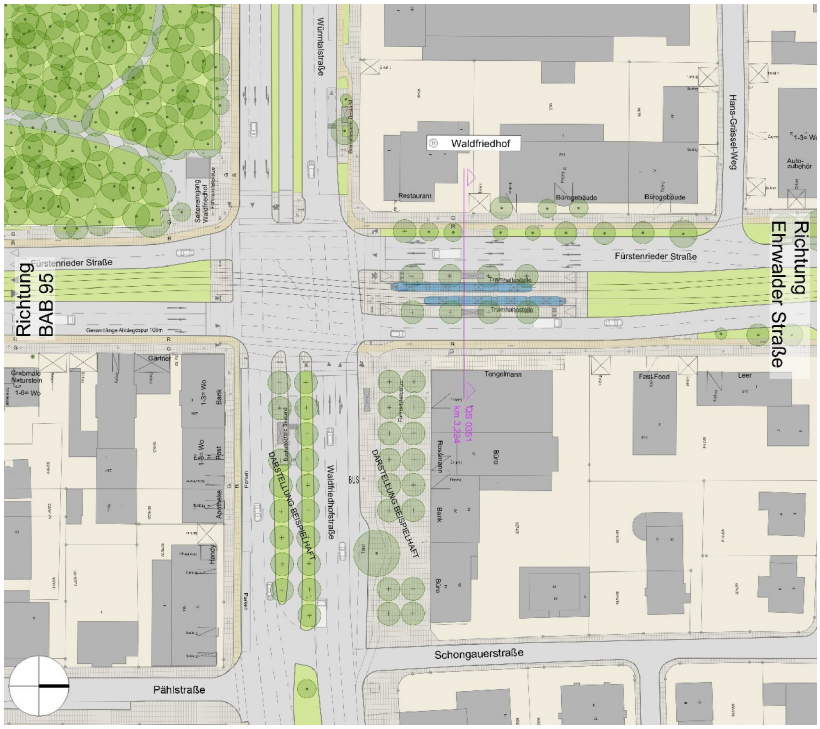
Innerhalb der Wendeschleife ist ein Gleichrichterwerk zur Stromversorgung der Tram vorgesehen, das sich durch eine hochwertige Gestaltung gut in die Grünfläche einfügen wird.

● Kreuzung Fürstenrieder Straße / Waldfriedhofstraße-Würmtalstraße

Die Haltestelle Waldfriedhof ist als Inselhaltestelle mit gegenüberliegenden Bahnsteigen nördlich der Kreuzung geplant. So bestehen kurze Umsteigewege zu den dort haltenden Buslinien sowie eine gute Anbindung an die vorhandenen Einrichtungen der Nahversorgung, Büros und Wohnhäuser, die sich dort konzentrieren.

Die Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr verändern sich gegenüber dem Bestand nicht. Mit der dargestellten Anzahl an Fahrspuren ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr gewährleistet.

Für die Rechtsabbieger aus Richtung Süden in Richtung Waldfriedhofstraße wird eine eigene Fahrspur vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass die Gehwege abschnittsweise schmaler werden als im Bestand und die Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr zwischen den Richtungsfahrbahnen etwas schmaler als mit der Regelbreite von 2,50 m ausgeführt werden.



Lageplanausschnitt Vorplanung Fürstenrieder Str. / Waldfriedhofstr. mit Platzfläche (Gestaltungsbeispiel)

Unabhängig von der Anzahl der Fahrspuren südlich der Waldfriedhofstraße ist die Ausbildung einer Platzfläche mit einer guten Aufenthaltsqualität nordöstlich der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Waldfriedhofstraße.

Bereits im Grundsatzbeschluss vom 27.01.2010 wurde die städtebaulich-freiraumplanerische Aufwertung des Quartierszentrums an der Waldfriedhofstraße als Planungsziel formuliert. Die Anlage einer Platzfläche ist auch eine zentrale Anregung aus den öffentlichen Informationsveranstaltungen und der Werkstatt in den Stadtbezirken 7 Sendling-Westpark und 20 Hadern.

Nördlich der möglichen Platzfläche befinden sich Einrichtungen der Nahversorgung. Die Verkehrsfläche wird momentan für eine Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit für drei dort endende / beginnende Buslinien genutzt.

Die mit der Tram Westtangente noch benötigten Bushaltestellen sollen, wie im Lageplanausschnitt dargestellt, möglichst an den Rand der Platzfläche, mit einer direkten Anfahrbarkeit von der Fahrbahn aus gerückt werden. Dadurch würde die Platzfläche großzügiger und es könnten z.B. Großbäume auf der Fläche gepflanzt werden.

Die genaue Gestaltung der Platzfläche ist in der weiteren Planung mit dem Baureferat abzustimmen.

Die Anlage einer Platzfläche geht als Maßnahme zur stadträumlichen Aufwertung und zur

funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege über die unmittelbaren Maßnahmen für die Realisierung der Tram hinaus und ist daher gesondert von der Landeshauptstadt München zu finanzieren. Ausführung und Umfang der Maßnahme im Detail sind Gegenstand der weiteren Planung. Sie werden zwischen der Stadtwerke München GmbH und dem Baureferat abgestimmt und in einer Kostenteilungsvereinbarung geregelt.

- U-Bahn-Halt Holzapfelkreuth (U6), Kreuzung Fürstenrieder Straße / Ehrwalder Straße-Guardinistraße

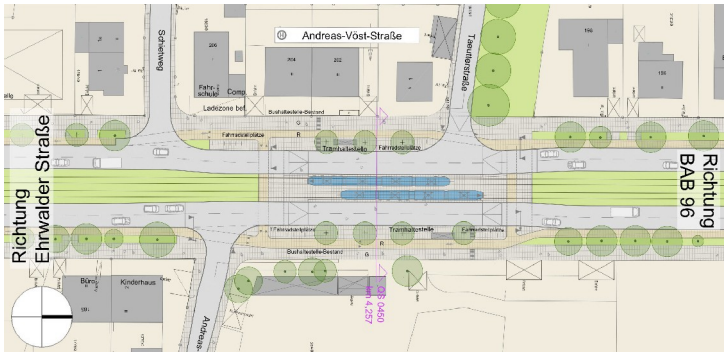
Die Kreuzung Fürstenrieder Straße / Ehrwalder Straße-Guardinistraße wird auf Basis vorliegender Lösungsansätze verkehrstechnisch weiter vertieft untersucht, um eine möglichst zufrieden stellende Lösung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu entwickeln.

- Kreuzung Fürstenrieder Straße / Meier-Helmbrecht-Straße

Lageplanausschnitt Vorplanung Kreuzung Fürstenrieder Str. / Meier-Helmbrecht-Str.

An dieser Kreuzung wird zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs das Linksabbiegen in die Meier-Helmbrecht-Straße aus Fahrtrichtung Norden unterbunden. Die Anlage einer eigenen Abbiegerspur parallel zu zwei Geradeausspuren hätte noch größere Eingriffe in die Seitenbereichen zur Folge (Baumfällungen, schmalere Geh- oder Radwege). Aus Fahrtrichtung Süden sind wie im Bestand alle Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr möglich.

- Tram-Haltestelle Andreas-Vöst-Straße



Lageplanausschnitt Vorplanung Tram-Haltestelle Andreas-Vöst-Str. (Haltestelle mit Fahrbahnanhebung)

An der Tram-Haltestelle Andreas-Vöst-Straße wird eine Haltestelle mit Fahrbahnanhebung

vorgeschlagen, da sie die Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste im besonderen Fall der beiden hier östlich der Fürstenrieder Straße liegenden Gymnasien mit einer zeitlich punktuell sehr hohen Fahrgastfrequenz sehr gut erfüllen kann.

Die Fahrgäste können die Tram auf der gesamten Haltestellenlänge erreichen, was vor allem bei Schulbeginn und -ende ein schnelles Ein- und Aussteigen ermöglicht und so gewährleistet, dass sich die seitlichen Wartebereiche möglichst schnell leeren. Beim Halt einer Tram wird der gesamte Straßenquerschnitt für den Kfz-Verkehr gesperrt, so dass ein sicheres Ein- und Aussteigen und gleichzeitiges Queren der Straße gewährleistet ist.

Für eine weitere Verbesserung der momentan mangelhaften Verkehrssicherheit für die Schülerinnen und Schüler, die die Fürstenrieder Straße queren, wird der Gleiskörper an der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Andreas-Vöst-Straße nicht geöffnet. Damit ist zukünftig ein Linksabbiegen aus der und in die Andreas-Vöst-Straße nicht mehr möglich. Die Übersichtlichkeit der Querungsstelle wird für den Fuß- und Radverkehr dadurch erhöht.

- Zusammenfassung

Die Anlagen der Tram können im betrachteten Abschnitt gut in den Stadtraum integriert werden. Die Aufenthaltsqualität an den Inselhaltestellen ist aufgrund ihrer großen Breite und der Bepflanzung mit Bäumen sehr gut. An der von Schülerinnen und Schülern hoch frequentierten Haltestelle Andreas-Vöst-Straße wurde mit der Haltestelle mit Fahrbahnanhebung eine sichere Lösung gefunden.

Mit der Tram kann der Grünanteil durch das Rasengleis erhöht und damit die Aufheizung des Straßenraums vermindert werden. Im betrachteten Abschnitt können zwar nicht alle zu fällenden Bäume neu gepflanzt werden, die Anzahl der Neupflanzungen übersteigt die Anzahl der Fällungen von nach der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München geschützten Bäume jedoch deutlich. Eingriffe in die straßenbegleitende Allee werden nur in geringem Umfang nötig und können vor Ort teilweise wieder ausgeglichen werden. In der weiteren Planung wird in Abstimmung mit dem Baureferat untersucht, ob und wo zusätzliche Möglichkeiten für Baumpflanzungen bestehen. Über die gesamte geplante Tramstrecke hinweg ist die Baumbilanz positiv.

Eine Optimierung der bestehenden Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs erfolgt am Waldfriedhof und an der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Waldfriedhof-, Würmtalstraße, womit sich auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessert.

Die Erreichbarkeit des Waldfriedhofs wird durch zwei ampelgeregelte, ebenengleiche und damit barrierefreie Querungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert. Durch den Rückbau der aufgelassenen Bushaltestelle werden die Flächen für Geh- und Radwege vergrößert und eine Lücke in der Allee geschlossen.

An der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Waldfriedhof-, Würmtalstraße kann die Aufenthaltsqualität durch die Anlage einer Platzfläche deutlich verbessert werden. Das Quartierszentrum an der Waldfriedhofstraße wird dadurch gestärkt und aufgewertet.

Eine zusammenfassende Übersicht zu Erreichung der Planungsziele liefert nachfolgende Bewertungstabelle. Die Bewertung erfolgt vorbehaltlich der Entscheidung zur Ausbildung der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Ehrwalder Straße (U-Bahn-Halt Holzapfelkreuth).

Planungsziel	Zielerfüllung
Verkehr	
Gute Erreichbarkeit und Benutzbarkeit der Anlage des ÖV (=gute Umsteigebeziehungen)	Ja, breite Wartebereiche, signalgesicherte Zuwegung
Berücksichtigung der Nutzungs- und Flächenansprüche möglichst vieler Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer	Ja, Nutzungs- u. Flächenansprüche untereinander abgewogen Mindestmaße eingehalten
Zu erwartenden Mobilitätszuwachs Platz sparend abwickeln	Ja
Flächensparende Optimierung der Verkehrsflächen in den Knotenpunkten	Ja, eingeschränkt an der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Waldfriedhofstraße-Würmtalstraße
Rad- und Gehwege möglichst attraktiver und entsprechend den anerkannten Regeln der Technik ausbilden.	Ja
Verbesserung der Querungen für Fuß- und Radverkehr	Ja, Fahrbahnquerung verkürzt. Anstelle der Unterführung (Waldfriedhof) werden an der Haltestelle zwei ampelgeregelte, ebenerdige und damit barrierefreie Querungen für den Fuß- und Radverkehr direkt gegenüber des Haupteingangs zum Waldfriedhof eingerichtet.
Städtebau und Freiraum	
Gestalterische Integration der Elemente der Tram in den Straßenraum	Ja
Steigerung der Aufenthaltsqualität zumindest in zentralen und stadtteilbedeutenden Bereichen	Ja. z.B. Waldfriedhofstraße, Platzfläche kann großzügiger gestaltet werden, Großbäume sind möglich
Stützung und Aufwertung von zentralen Orten	Ja, s. o.
Ergänzung des Baumbestands entsprechend der jeweiligen stadträumlichen Struktur sowie Verbesserung der Standortbedingungen des Baumbestandes	Eingeschränkt. Prüfung weiterer Baumpflanzungen im nächsten Planungsschritt in Abstimmung mit dem Baureferat
Erhöhung des Grünanteils im Straßenraum (grünes Gleis, Bäume) unter Beachtung der stadträumlichen Struktur	Ja (grünes Gleis) Prüfung weiterer Baumpflanzungen im nächsten Planungsschritt in Abstimmung mit dem Baureferat

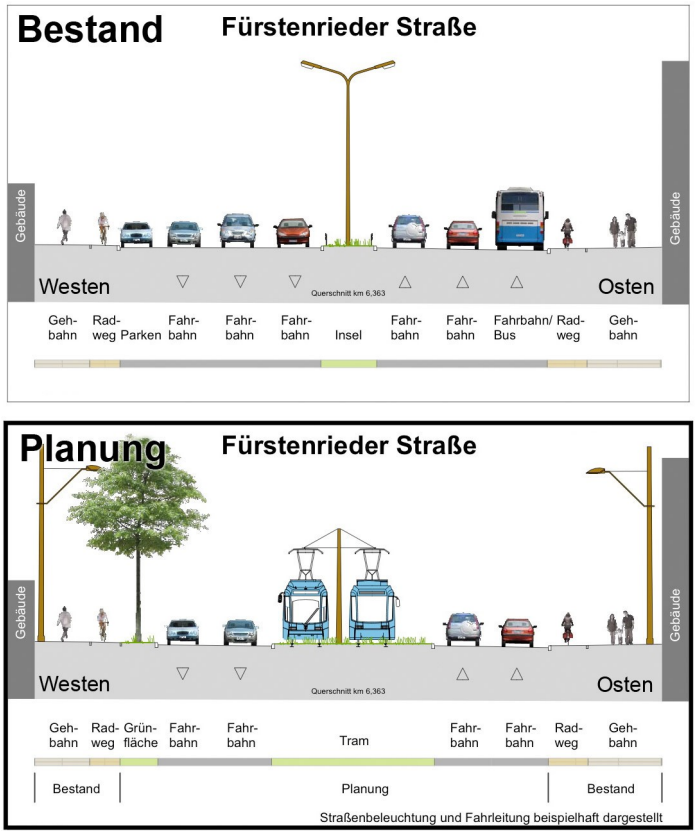
Mit der vorliegenden Planung konnten sehr viele Anregungen aus den öffentlichen Informationsveranstaltungen und den Werkstätten berücksichtigt werden, wie nachfolgende Aufstellung zeigt:

Anregung aus Öffentlichen Informationsveranstaltungen / Werkstätten	Berücksichtigung in der Planung
Tram-Haltestelle Andreas-Vöst-Str.: Sichere Haltestelle, Sichere Straßenquerung, Sichere Ein- und Ausfahrt an der Schule Trambahn seitlich Keine Haltestelleninseln Kein Tunnel für Fußgängerinnen und Fußgänger Linksabbiegen aus der Andreas-Vöst-Str. in die Fürstenrieder Str. soll möglich sein	 Ja, kurze Fahrbahnquerung, signalgesichert Nein, Haltestelle mit Fahrbahnanhebung ermöglicht sicheren Zustieg. Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr bei Seitenlage Tram nicht gewährleistet Ja Ja Nein, aus Gründen der Schulwegsicherheit
Gute Umsteigebeziehung zur U-Bahn Holzapfelkreuth	In Prüfung
Ist eine Randlage der Tram möglich, um die Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr zu erhöhen?	Nein Konflikte mit Grundstückszufahrten, Rettungswegen führen zu schlechterer Betriebsqualität der Tram (siehe dazu Kapitel 8.1.4) Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr mit Mittellage Tram gewährleistet (siehe Kapitel 7)
Entfall einer Fahrspur in der Fürstenrieder Str.!	Ja
Reduzierung auf nur 1 Fahrspur an großen Haltestellen?	Nein, vorliegende Planung erlaubt 2 Fahrspuren/Richtung, an den großen Kreuzungen zusätzliche Abbiegespuren
Kreuzung Waldfriedhofstr. / Fürstenrieder Str.: Kreisverkehr für Kfz-Verkehr	Nein würde auf Privatgrund liegen, nicht leistungsfähig für den Kfz-Verkehr
Kreuzung Waldfriedhofstr. / Fürstenrieder Str.: Eigene Rechtsabbiegespur aus Süden in die Waldfriedhofstr.	Ja
Kreuzung Waldfriedhofstr. / Fürstenrieder Str.: Radweg ausreichend breit Richtung Süden	Ja
Verbindung zwischen A95 und A96 muss weiter funktionieren	Ja, Verbindung bleibt erhalten – allerdings ist die Fürstenrieder Straße entsprechend dem VEP nicht als Autobahnersatztrasse auszubilden
Parkplatz Waldfriedhof erhalten	Ja
Verlagerung von Verkehr und Parkplätzen in Wohngebiete vermeiden, gleichzeitig Erreichbarkeit der Wohngebiete erhalten	Ja (siehe Kapitel 8.2 und 8.3.1)
Kreuzung Waldfriedhofstr. / Fürstenrieder Str.: „Buswendeschleife“ als grünen Platz gestalten mit guter Umsteigebeziehung zum Bus und guter Aufenthaltsqualität	Ja, Möglichkeit kann geschaffen werden
Fuß- / Radquerung Waldfriedhof Oberirdisch vor Haupteingang Unterführung erhalten / nicht erhalten	 Ja Rückbau Unterführung
Fahrradabstellanlagen an Haltestellen	Ja an allen Haltestellen berücksichtigt (siehe auch Kapitel 8.4).

Gute Anbindung der Haltestelle Waldfriedhof Haupteingang zum MTV München	Ja, über fußläufige Verlängerung Hirnerstr.
Möglichst Grünstreifen zwischen Autoverkehr und Radweg	Nein Wo im Bestand nicht bereits vorhanden zusätzlicher Grünstreifen aus Platzgründen nicht möglich, „Tausch“ Radweg Baumstreifen nur bei Fällung/Neupflanzung der Alleebäume möglich
Aufwertung Straßenraum, weniger Raum für Kfz-Verkehr, Aufenthaltsqualität verbessern, mehr Grün	Ja (Entfall 1 Fahrspur/Richtung, Rasengleis, Rückbau ehemalige Bushaltestelle am Parkplatz Waldfriedhof, mögliche Platzfläche Kreuzung Waldfriedhofstr.)
Blindenleitsystem zur sicheren Querung Fürstenrieder Str.	Zuständigkeit Baureferat in der weiteren Planung

9.3 Fürstenrieder Straße Nord zwischen Ammerseestraße BAB A 96 und Landsberger Straße (Stadtbezirk 25 Laim)

Das Prinzip der Tram-Trasse mit Rasengleis in Straßenmitte und jeweils zwei Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr wird beibehalten. Dadurch entfällt die den Straßenraum trennende Leitplanke. Die Haltestellen sind im gesamten Abschnitt als meist mit Bäumen bepflanzten Inselhaltestellen geplant.

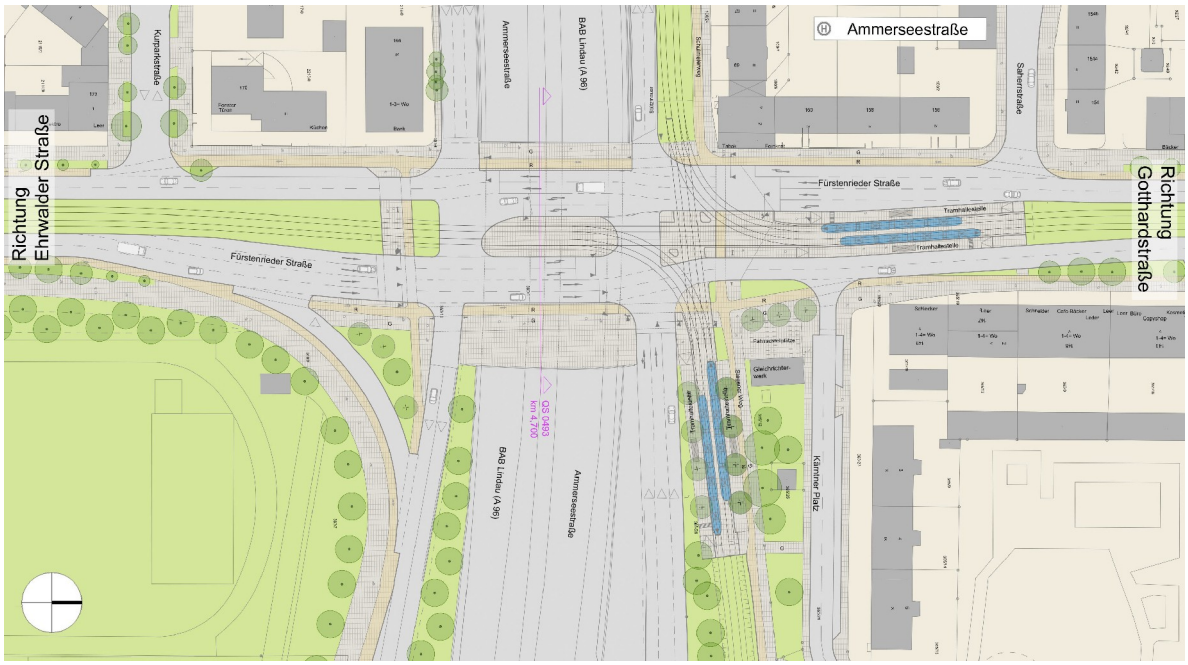


Regelquerschnitt Vorplanung Fürstenrieder Str. zwischen BAB A 96 und Landsberger Str.

Außerhalb der Haltestellen und der Kreuzungen werden die Fahrbahnränder und auch die seitlichen Geh- und Radwege nicht verändert.

An der Valpichler Straße ist in der Mitte zwischen Gotthardstraße und Agnes-Bernauer-Straße auf Höhe Valpichlerstraße eine neue ebenerdige Querung für den Fuß- und Radverkehr geplant, um die Verbindung innerhalb des Stadtteilzentrums zu verbessern. Die Unterführung für den Fußverkehr an der Hogenbergstraße bleibt erhalten. Eine Prüfung des Bauwerkszustands muss noch erfolgen.

- Kreuzung Fürstenrieder Straße / Ammerseestraße



Lageplanausschnitt Vorplanung Fürstenrieder Str. / Ammerseestr.

Die Haltestelle der Tram Westtangente liegt nördlich der Ammerseestraße. Die Haltestelle der kreuzenden Tram-Linie 18 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof wird von der Westseite der Fürstenrieder Straße auf die Ostseite an den Stegener Weg / Kärntner Platz verlegt. Damit werden die Haltestellen für beide Fahrtrichtungen der Linie 18 gebündelt und eine gute Umsteigebeziehung zur Tram Westtangente hergestellt.

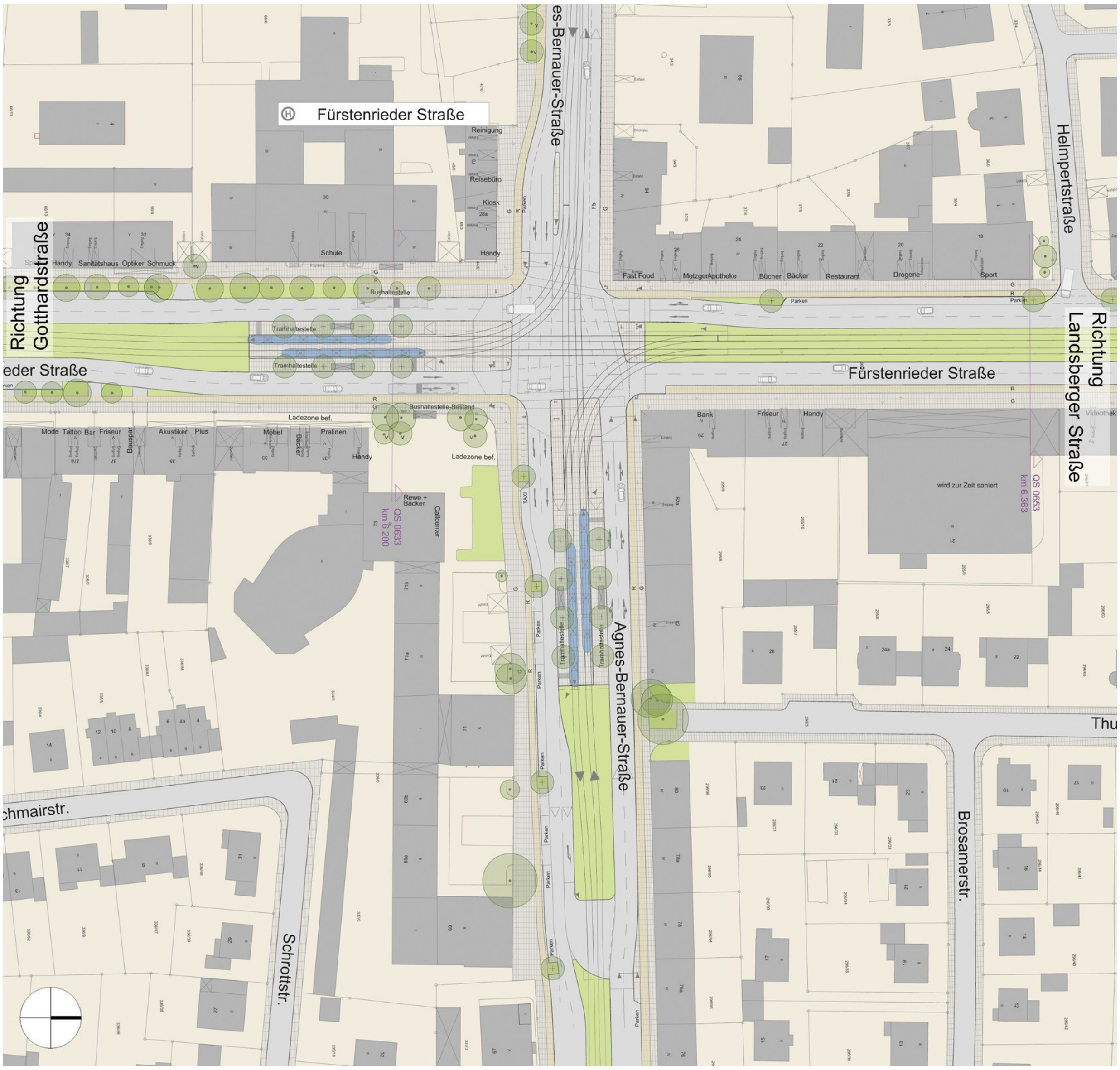
In diesem Bereich ist voraussichtlich ein Gleichrichterwerk zur Stromversorgung der Tram notwendig. Dazu soll das momentan am Kärntner Platz vorhandene provisorische Gleichrichterwerk der Tram-Linie 18 technisch und gestalterisch aufgewertet werden. Die dargestellten Gleisverbindungen zur Linie 18 sind für den Betrieb bei Störfällen und baustellenbedingten Umleitungen geplant.

Die Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr verändern sich gegenüber dem Bestand nicht. Mit der dargestellten Anzahl an Fahrspuren ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr gewährleistet.

- U-Bahn-Halt Laimer Platz, Kreuzung Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße

Die Kreuzung Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße wird auf Basis vorliegender Lösungsansätze verkehrstechnisch weiter vertieft untersucht, um eine möglichst zufrieden stellende Lösung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu entwickeln.

- Kreuzung Fürstenrieder Straße / Agnes-Bernauer-Straße



Lageplanausschnitt Vorplanung Fürstenrieder Str. / Agnes-Bernauer-Str.

An der Agnes-Bernauer-Straße liegt die Haltestelle der Tram Westtangente gebündelt für beide Fahrtrichtungen vor der Grund- und Hauptschule südlich der Kreuzung. Damit ist die Haltestelle auf kurzem Weg von der Schule aus erreichbar und es besteht eine übersichtliche Umsteigebeziehung zur Tram-Linie 19 in der Agnes-Bernauer-Straße.

Die momentan sehr schmalen Wartebereiche der Tram-Linie 19 sollen verbreitert und mit Bäumen bepflanzt werden. Zusammen mit den Bäumen auf der Haltestelle der Tram Westtangente kann der im Bestand stark versiegelte Straßenraum aufgewertet werden.

Die dargestellten Gleisverbindungen zur Linie 19 sind für den Betrieb bei Störfällen und baustellenbedingten Umleitungen geplant.

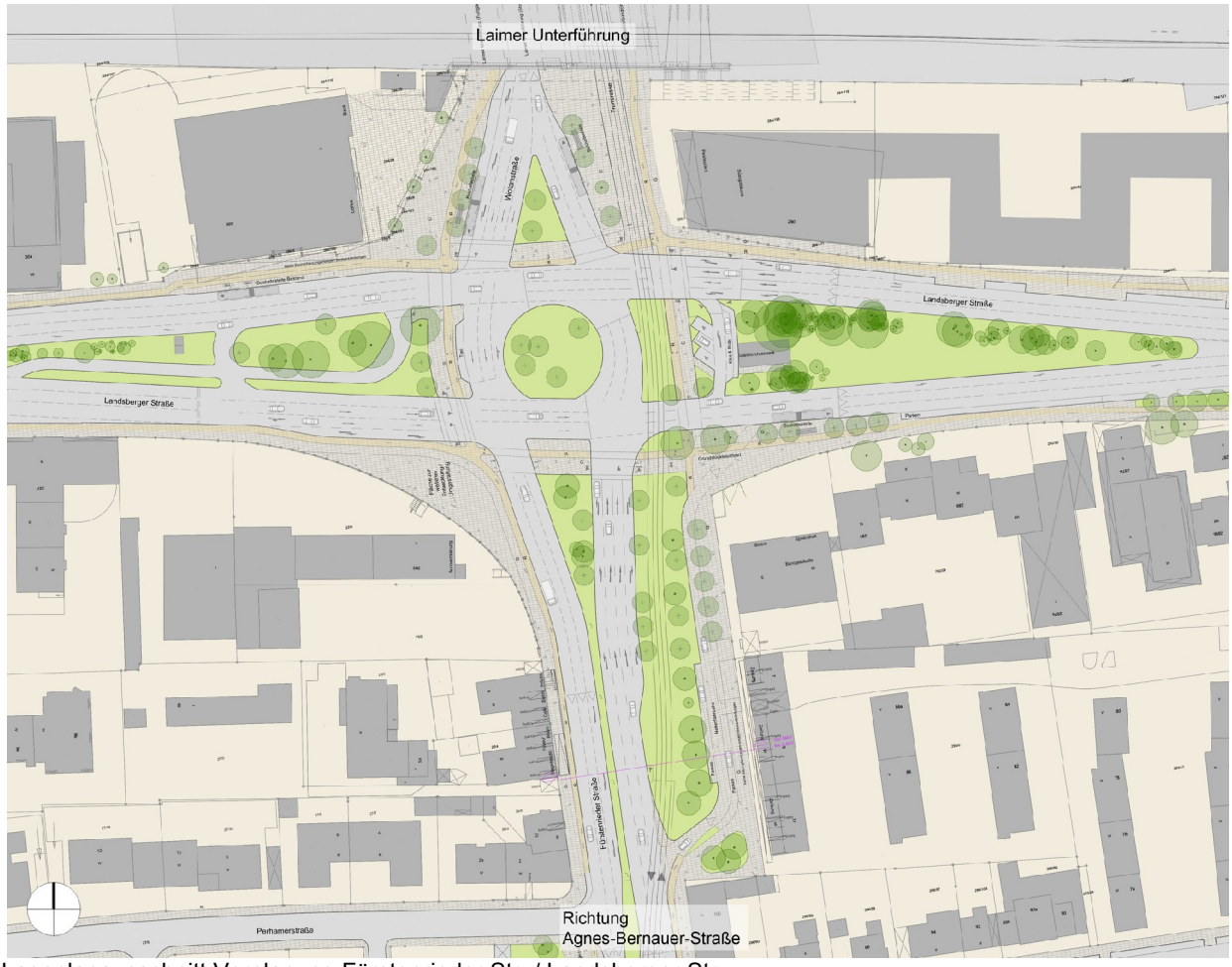
Die Linksabbiegespur aus Süden in Richtung stadtauswärts wird durch einen ampelgesteuerten indirekten Wender in der östlichen Agnes-Bernauer-Straße ersetzt.

- Kreuzung Fürstenrieder Straße / Landsberger Straße (Laimer Kreisel)

Die Tram Westtangente quert die Landsberger Straße östlich des Laimer Kreisels, damit die Tram-Trasse in die geplante Umweltverbundröhre geführt werden kann.

Das Rasengleis der Tram-Trasse fügt sich gut in die südöstlich der Kreuzung liegende Grünfläche ein. Die dort vorhandene freilaufende Rechtsabbieger-Fahrbahn wird durch eine „normale“ Rechtsabbiegespur ersetzt. Dadurch können die Verkehrsfunktionen optimiert, die versiegelte Fläche reduziert und der gesamte Bereich neu gestaltet werden. Die Anfahrmöglichkeit der angrenzenden Gebäude und Parkmöglichkeiten bleiben dabei erhalten.

Im Bereich des Laimer Kreisels ist für die Stromversorgung der Tram ein Gleichrichterwerk vorzusehen.



Lageplanausschnitt Vorplanung Fürstenrieder Str. / Landsberger Str.

Zur weiteren städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrsfunktionalen Aufwertung werden auch die beiden freilaufenden Rechtsabbieger auf der Westseite der Kreuzung durch

Rechtsabbiegespuren ersetzt. Die vorhandenen Abbiegebeziehungen bleiben dabei erhalten, die Flächen des Kfz-Verkehrs werden aber gebündelt.

Dadurch verbessert sich die Orientierung für den Fuß- und Radverkehr deutlich und die Fahrbahnquerungen werden kürzer. Auch die Bushaltestelle südlich der Laimer Unterführung ist von Süden und Osten her besser und sicherer erreichbar.

Im Platzbereich werden Flächen zur Ergänzung des vorhandenen Baumbestands frei. Es besteht so die Möglichkeit, den Grünanteil im Straßenraum zu erhöhen und die großen Verkehrsflächen zu gliedern und räumlich zu fassen.

Durch die Maßnahme werden im Südwest-Quadrant darüber hinaus Flächen frei, die zukünftig für eine städtebauliche Entwicklung genutzt werden könnten.

Der Rückbau der westlichen freilaufenden Rechtsabbieger geht als Maßnahme zur stadträumlichen Aufwertung und zur funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege über die unmittelbaren Maßnahmen für die Realisierung der Tram hinaus und ist gesondert von der Landeshauptstadt München zu finanzieren. Ausführung und Umfang der Maßnahme im Detail sind Gegenstand der weiteren Planung. Sie werden zwischen der Stadtwerke München GmbH und dem Baureferat abgestimmt und in einer Kostenteilungsvereinbarung geregelt.

● Zusammenfassung

Die Anlagen der Tram können im gesamten Abschnitt gut in den Stadtraum integriert werden, die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen ist aufgrund ihrer großen Breite und der Bepflanzung mit Bäumen sehr gut.

Die Umsteigebeziehungen zu den bestehenden Tram-Linien 18 und 19 werden auch durch eine gestalterische und funktionale Aufwertung der bestehenden Haltestellen verbessert.

Mit der Tram kann im gesamten Abschnitt durch das Rasengleis und die Erhöhung der Baumanzahl der Grünanteil gesteigert und damit die Aufheizung des Straßenraums vermindert werden. Es können deutlich mehr Bäume neu gepflanzt werden, als gefällt werden müssen.

Am Laimer Kreisel können die Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs deutlich optimiert werden, damit verbessert sich auch die Orientierbarkeit für diese Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Durch eine neue, niveaugleiche Querung für den Fuß- und Radverkehr im Laimer Stadtteilzentrum werden die Nahversorgungseinrichtungen besser verbunden.

Die beschriebenen Maßnahmen sind geeignet, die Aufenthaltsqualität in zentralen und stadtteilbedeutenden Orten zu verbessern und damit zentrale Orte wie das Laimer Stadtteilzentrum und den Laimer Kreisel insgesamt aufzuwerten.

Eine zusammenfassende Übersicht zu Erreichung der Planungsziele liefert nachfolgende Bewertungstabelle. Die Bewertung erfolgt vorbehaltlich der Entscheidung zur Ausbildung der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße (U-Bahn-Halt Laimer Platz)

Planungsziel	Zielerfüllung
Verkehr	
Gute Erreichbarkeit und Benutzbarkeit der Anlage des ÖV (=gute Umsteigebeziehungen)	Ja, breite Wartebereiche, signalgesicherte Zuwegung
Berücksichtigung der Nutzungs- und Flächenansprüche möglichst vieler Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer	Ja, Nutzungs- u. Flächenansprüche untereinander abgewogen. Mindestmaße eingehalten.
Zu erwartenden Mobilitätszuwachs Platz sparend abwickeln	Ja
Flächensparende Optimierung der Verkehrsflächen in den Knotenpunkten	Ja, eingeschränkt an der Kreuzung Fürstenrieder Str. / Ammerseestr.
Rad- und Gehwege möglichst attraktiver und entsprechend den anerkannten Regeln der Technik ausbilden	Ja
Verbesserung der Querungen für Fuß- und Radverkehr	Ja, Fahrbahnquerungen verkürzt. Auflassung Linksabbiegerfahrbahn Laimer ”Kreisel”. Neue Querung für Fuß- und Radverkehr in Verlängerung der Valpichlerstraße.
Städtebau und Freiraum	
Gestalterische Integration der Elemente der Tram in den Straßenraum	Ja
Steigerung der Aufenthaltsqualität zumindest in zentralen und stadtteilbedeutenden Bereichen	Ja
Stützung und Aufwertung von zentralen Orten	Ja
Ergänzung des Baumbestands entsprechend der jeweiligen stadträumlichen Struktur sowie Verbesserung der Standortbedingungen des Baumbestandes	Ja
Erhöhung des Grünanteils im Straßenraum (grünes Gleis, Bäume) unter Beachtung der stadträumlichen Struktur	Ja

Mit der vorliegenden Planung konnten sehr viele Anregungen aus den öffentlichen Informationsveranstaltungen und den Werkstätten berücksichtigt werden, wie nachfolgende Aufstellung zeigt:

Anregung aus Öffentlichen Informationsveranstaltungen / Werkstätten	Berücksichtigung in der Planung
Wendeschleife auf der Strecke/ Verbindungen zur Linie 18 und 19 für flexibles Netz bei Störungen!	Ja
Busanpassungsnetz ohne Verschlechterung für Fahrgäste	In Prüfung, möglichst optimale Anbindungen aller Linien
Tram-Haltestellen mit breiten Wartebereichen	Ja
Tram-Haltestellen nahe an den Kreuzungen	Ja
Tram-Haltestelle „Fürstenrieder Str." (Kreuzung Agnes-Bernauer-Str.) für beide Fahrtrichtungen vor der Grundschule	Ja
Haltestelle „Ammerseestraße" nördlich der A96 anordnen und nicht auf Brücke	Ja
Gute Umsteigemöglichkeiten zwischen U-Bahn/Tram/Bus	Ja, vorbehaltlich Prüfung Kreuzung Fürstenrieder Str. / Gotthardstr. (Laimer Platz)
Trambahn auf Rasengleis statt Autobahn-Leitplanken	Ja
Tram soll an den Straßenseiten fahren	Nein Konflikte mit Grundstückszufahrten, Rettungswegen führen zu schlechterer Betriebsqualität der Tram (siehe dazu Kapitel 8.1.4)
Flüssiger Verkehr auch für Autofahrerinnen und Autofahrer, sonst Verdrängung im Viertel	Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr gewährleistet (siehe Kapitel 8.2)
Umbau Laimer Kreisel zu einer kompakten Kreuzung ohne Mittelinsel	Nein Leistungsfähigkeit für Kfz-Verkehr nicht ausreichend
Anlieferzonen und Kurzzeitparkplätze vor Geschäften schaffen	Ja
Weitere Park-and-Ride-Plätze	Nein, siehe P+R-Konzept Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Vorhandene Fuß- und Rad-Querungen erhalten	Ja
Oberirdische Querung an Valpichlerstr. mit Ampel Fußgängerunterführung erhalten?	Ja (ohne Ampel) Ja, vorbehaltlich Prüfung Bauwerkszustand
Fuß- und Radwege baulich verbessern, breiter, geradlinig führen	Teilweise (z.B. Laimer Kreisel) Abwägung Erhalt Baumbestand Abwägung Kosten
Möglichst Grünstreifen zwischen Autoverkehr und Radweg	Nein Wo im Bestand kein Grünstreifen vorhanden ist, konnte ein zusätzlicher Grünstreifen aus Platzgründen nicht berücksichtigt werden, „Tausch" Radweg Baumstreifen nur bei Fällung/Neupflanzung der Alleebäume möglich
Fahrradabstellanlagen v.a. zwischen Landsberger Str. und Laimer Platz, Bike&Ride am S-Bahn-Haltepunkt	Ja, an Tramhaltestellen soweit neben den notwendigen Verkehrsflächen Platz vorhanden. Weitere Abstellplätze am S-Bahnhof Laim außerhalb des Tram-Projekts geplant.
Aufwertung Straßenraum, weniger Raum für MIV, Aufenthaltsqualität verbessern, mehr Grün	Ja (Entfall 1 Fahrspur/Richtung, Rasengleis, mehr Bäume, Rückbau freilaufende Rechtsabbieger am Laimer „Kreisel") Eingeschränkt an der Kreuzung Fürstenrieder Str. / Ammerseestr. Vorbehaltlich Prüfung Kreuzung Fürstenrieder Str. / Gotthardstr. (Laimer Platz)

9.4 Umweltverbundröhre Bahnhof Laim und Wotanstraße (Stadtbezirk 9 Neuhausen-Nymphenburg)

Die Tram Westtangente unterquert den Laimer Bahnhof in der geplanten Umweltverbundröhre (UVR). Die Tram-Haltestellen sind für kurze Umsteigewege in der Unterführung unmittelbar unter dem Bahnhof angeordnet.

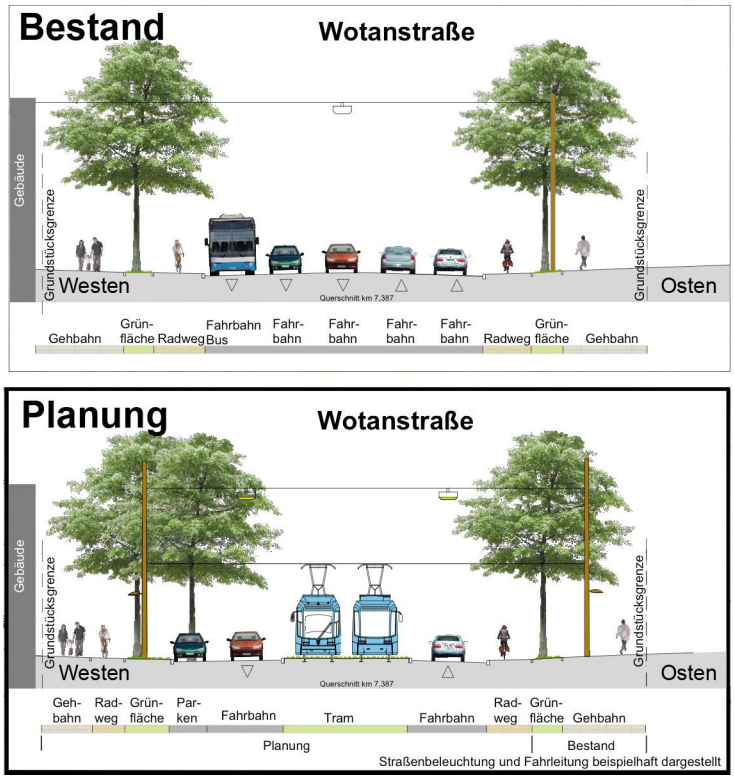
Die Wotanstraße kann aufgrund der bestehenden räumlichen Bebauungs- und Grünstruktur und der unterschiedlichen Breiten des Straßenraums in Abschnitte unterteilt werden:

Der öffentliche Straßenraum ist im südlichen Abschnitt zwischen Laim Bahnhof und der Kemnatenstraße mit im Schnitt 35 m deutlich breiter als mit ca. 20 m im nördlichen Teil bis zur Gaßnerstraße. Der bestehende Grünanteil ist dort auch deutlich höher als nördlich der Kemnatenstraße, wo die befestigten Kfz-Verkehrsflächen sehr viel Raum einnehmen, die Versiegelung damit sehr hoch ist und große Flächendefizite für den Fuß- und Radverkehr bestehen, was besonders für den Abschnitt zwischen der Kemnatenstraße und der Hirschgartenallee gilt. Südlich der Kemnatenstraße dominiert die Wohnnutzung, ergänzt um die Bebauung der ehemaligen Bahnflächen, nördlich sind in den Erdgeschossen vermehrt Läden vorhanden.

Daher wurden für die Abschnitte jeweils eigene Konzepte zur Führung der Tram und zur Aufteilung des Straßenraums entwickelt.

In der gesamten Wotanstraße wird die Anzahl von zwei Kfz-Fahrspuren auf eine überbreite Fahrbahn reduziert. Dies ist zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ausreichend.

- Wotanstraße zwischen Bahnhof Laim und Kemnatenstraße



Regelquerschnitt Vorplanung Wotanstr. zwischen Winfriedstr. und Kemnatenstr.

Lageplanausschnitt Vorplanung Winfriedstr. bis Herthastr.

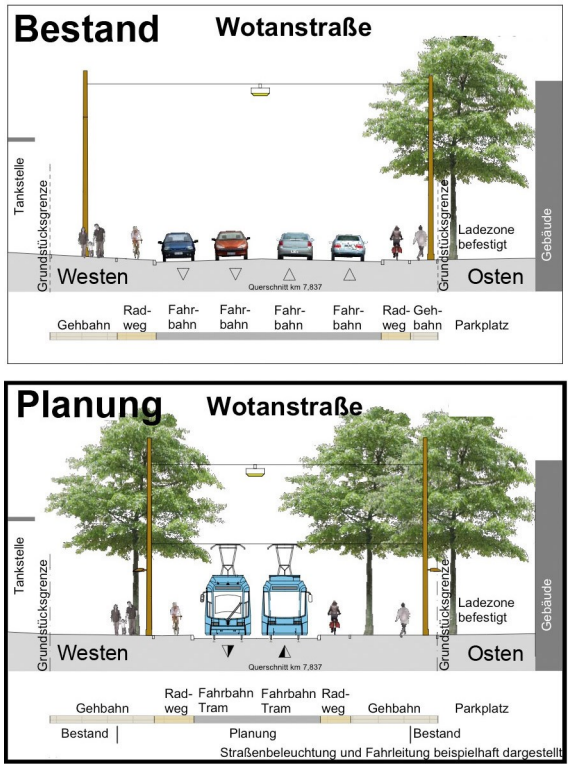
Zwischen UVR und Winfriedstraße / Margarethe-Danzi-Straße wird die Tram entsprechend der Lage der UVR auf der östlichen Seite des Straßenraums geführt. Die Trasse ist zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen und Bussen im Störungsfall befestigt ausgeführt.

An der Winfriedstraße schwenkt die Tramtrasse in Straßenmitte in ein Rasengleis, das in dieser Lage bis zur Kemnatenstraße geführt wird (siehe Lageplanausschnitt und Regelquerschnitt). Die Haltestelle Herthastraße soll als Haltestelle mit angehobener Fahrbahn (siehe dazu Kap. 8.1.4) ausgeführt werden. Ein Einsteigen von der Seite ist somit möglich.

Zwischen Herthastraße und Kemnatenstraße ist im Bestand auf der Busspur zu gewissen Tageszeiten das Abstellen von Kfz gestattet. Um diese Stellplätze ersetzen zu können, wird der Radweg auf der Westseite zwischen Kemnatenstraße und Herthastraße hinter den Baumstreifen verlegt, wie dies bereits in der Fortführung des Radwegs südlich der Herthastraße der Fall ist (siehe Querschnitte Bestand / Planung). Dabei bleibt ein den gültigen Regelmaßen entsprechender Gehweg erhalten. Die Verlegung des Radwegs und der Bau der Parkbuchten ist außerhalb des Tram-Projekts von der Landeshauptstadt München gesondert zu finanzieren. Ausführung und Umfang der Maßnahme im Detail sind Gegenstand der weiteren Planung. Sie werden zwischen der Stadtwerke München GmbH und dem Baureferat abgestimmt und in einer Kostenteilungsvereinbarung geregelt.

Darüber hinaus werden die Fahrbahnränder und Geh- und Radwege in diesem Bereich nicht verändert. Mit Ausnahme der Walhallastraße bleiben auch die bestehenden Querungen für den Fuß- und Radverkehr erhalten. Hier wird das Rasengleis für eine gute Betriebsqualität der Tram nicht geöffnet. Im Gegenzug wird an der Herthastraße eine zusätzliche ampelgesicherte Querung eingerichtet, so dass in kurzer Entfernung zur Walhallastraße gute Querungsangebote für den Fuß- und Radverkehr bestehen.

- Wotanstraße zwischen Kemnatenstraße und Gaßnerstraße



Regelquerschnitt Vorplanung Wotanstr.zwischen Kemnatenstr. und Hirschgartenallee

Lageplanausschnitt Vorplanung Kemnatenstr. bis Hirschgartenallee

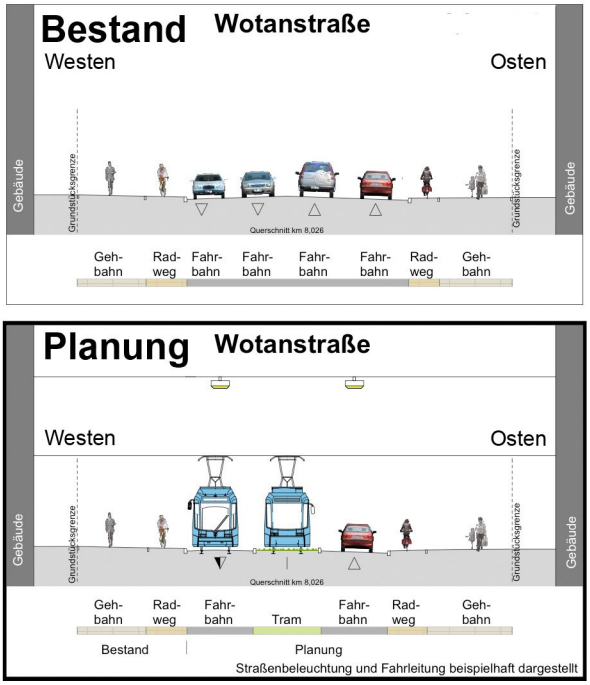
Die bisherigen Bushaltestellen Kemnatenstraße und Hirschgartenallee werden zu einer neuen Haltestelle Richildenstraße zusammengefasst, um eine gute Erschließung und gleichmäßige Haltestellenverteilung entlang der Wotanstraße zu erreichen. Die Haltestelle wird als Kap ausgeführt mit Einstieg vom Gehweg.

Der ausgearbeitete Planungsvorschlag verbessert den Straßenraum sowohl funktional als auch gestalterisch deutlich: Die heute zu schmalen Geh- und Radwege werden verbreitert und es können zahlreiche neue Bäume gepflanzt werden. Damit wird in diesem Straßenabschnitt

der von Bäumen gesäumte Charakter der südlichen Wotanstraße in aufgelockerter Weise fortgesetzt. Um den dafür notwendigen Platz zu schaffen, wird die Tram auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr geführt. Mit dem Mischverkehr Tram / Kfz-Verkehr werden bei der Tram betriebliche Nachteile in Kauf genommen, zudem ist dieser Abschnitt dann im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes nicht förderfähig.

Zwischen Hirschgartenallee und Gaßnerstraße wird die Tram in nördlicher Richtung auf einer eigenen Trasse geführt. Auch hier ist eine Verbreiterung der Radwege geplant. An der Lierstraße wird das Rasengleis aus Gründen der Verkehrssicherheit und um weitere Einschränkungen bei der Betriebsqualität der Tram zu vermeiden nicht geöffnet.

Aus Platzgründen und aufgrund der Lage bestehender Leitungen sind in diesem Straßenabschnitt keine Baumpflanzungen möglich.



Regelquerschnitt Vorplanung Wotanstr.zwischen Hirschgartenallee und Gaßnerstr.

Lageplanausschnitt Vorplanung Hirschgartenallee bis Gaßnerstr.

Die beschriebenen Maßnahme zur stadträumlichen Aufwertung und zur funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege, die über die unmittelbaren Maßnahmen für die Realisierung der Tram hinausgehen, sind gesondert von der Landeshauptstadt München zu finanzieren. Ausführung und Umfang der Maßnahme im Detail sind Gegenstand der weiteren Planung. Sie werden zwischen der Stadtwerke München GmbH und dem Baureferat abgestimmt und in einer Kostenteilung geregelt.

- Zusammenfassung

Im betrachteten Abschnitt sind mit der Projektplanung Tram Westtangente gute Umsteigebeziehungen innerhalb des ÖV gegeben, die Haltestellen sind gut in den Siedlungskontext eingebunden und gut erreichbar.

Parallel zum Tram-Projekt kann der Straßenraum der Wotanstraße nördlich der Kemnatenstraße für den Fuß- und Radverkehr funktional als auch gestalterisch deutlich aufgewertet werden, womit sich die Aufenthaltsqualität in der für Nymphenburg stadtteilbedeutenden Wotanstraße nachdrücklich verbessert und eine zentrale Erschließungsstraße aufgewertet wird.

Die Baumbilanz ist über den gesamten Abschnitt hinweg positiv. Der Alleecharakter der Wotanstraße kann in räumlich abgrenzbaren Abschnitten deutlich gestärkt werden.

Damit werden die Planungsziele erreicht. Eine zusammenfassende Übersicht liefert nachfolgende Bewertungstabelle.

Planungsziel	Zielerfüllung
Verkehr	
Gute Erreichbarkeit und Benutzbarkeit der Anlage des ÖV (=gute Umsteigebeziehungen)	Ja, breite Wartebereiche, signalgesicherte Zuwegung
Berücksichtigung der Nutzungs- und Flächenansprüche möglichst vieler Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer	Ja, Nutzungs- u. Flächenansprüche untereinander abgewogen. Mindestmaße eingehalten
Zu erwartenden Mobilitätszuwachs Platz sparend abwickeln	Ja, keine Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen
Flächensparende Optimierung der Verkehrsflächen in den Knotenpunkten	Ja
Rad- und Gehwege möglichst attraktiver und entsprechend den anerkannten Regeln der Technik ausbilden	Ja
Verbesserung der Querungen für Fuß- und Radverkehr	Ja, Fahrbahnquerung verkürzt z.B. südlich Richildenstr. und Kemnatenstr./Laimer Str.
Städtebau und Freiraum	
Gestalterische Integration der Elemente der Tram in den Straßenraum	Ja
Steigerung der Aufenthaltsqualität zumindest in zentralen und stadtteilbedeutenden Bereichen	Ja
Stützung und Aufwertung von zentralen Orten	Ja
Ergänzung des Baumbestands entsprechend der jeweiligen stadträumlichen Struktur sowie Verbesserung der Standortbedingungen des Baumbestandes	Ja
Erhöhung des Grünanteils im Straßenraum (grünes Gleis, Bäume) unter Beachtung der stadträumlichen Struktur	Ja

Mit der vorliegenden Planung konnten zahlreiche Anregungen aus den öffentlichen Informationsveranstaltungen und den Werkstätten berücksichtigt werden, wie nachfolgende Aufstellung zeigt:

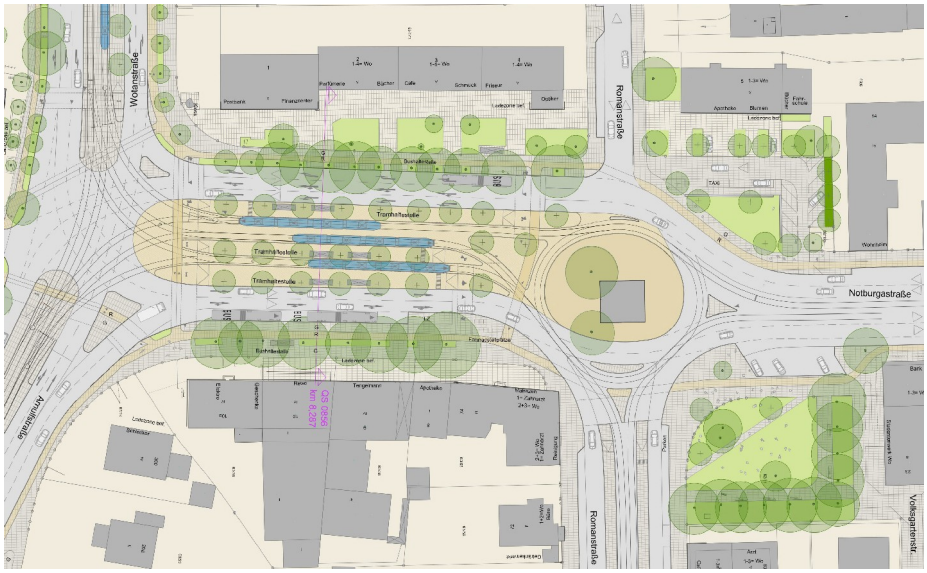
Anregung aus Öffentlichen Informationsveranstaltungen / Werkstätten	Berücksichtigung in der Planung
Führung der Tram durch die Waldfriedhofstr.	Nein (siehe Kapitel 8.1.2).
Keine Taktverschlechterung bei Linien 16 und 17	Taktverbesserung bereits seit Fahrplanwechsel 12/2011
Schülerverkehr möglichst umsteigefrei	In Prüfung in Zusammenhang mit Busanpassungsnetz
Barrierefreiheit, inkl. barrierefreier Ein- und Ausstieg	Ja
Mitnahme von Rollstühlen und Rollatoren soll möglich sein	Ja (im Rahmen der allgemeinen Beförderungsbedingungen)
Haltestelle Herthastr. mit Fahrbahnanhebung und seitlichem Einstieg ausführen	Ja
Ampeln bei Haltestellen mit Fahrbahnanhebung gut synchronisieren	Ja
Haltestelle Kemnatenstr. erhalten	Nein, die Haltestellen Kemnatenstr. und Hirschgartenstr. werden wegen gleichmäßiger Haltestellenverteilung zusammengefasst
Gleise durch Wotanstraße rechts und links verlegen statt mittig => mehr Platz für Kfz?	Nein. Konflikte mit Grundstückszufahren, Rettungswegen führen zu schlechterer Betriebsqualität der Tram (siehe dazu Kapitel 8.1.4) Die Leistungsfähigkeit ist mit der vorliegender Planung für den Kfz-Verkehr gewährleistet.
Befahrbarkeit Tramtrasse im Notfall	Abschnittsweise (z.B. zwischen Herthastr. und Bhf. Laim an der Einfahrt zur Umweltverbundröhre); Prüfung in der weiteren Planung, ob für Gewährleistung der Rettungswege notwendig in Abstimmung mit der Branddirektion. Grundsätzlich ist die Tramtrasse befahrbar herstellbar.
Tramtrasse nicht wie in der Leonrodstr. und Schwere-Reiter-Str. bauen (eigene Tramtrasse mit befahrbarem Asphaltbelag)	Nein, es ist ein Rasengleis vorgesehen (siehe vorhergehende Zeile)
Wotanstraße Mischverkehr Tram / Kfz	Teilweise, zwischen Hirschgartenallee – Kemnatenstraße
Rückbau der Wotanstr. auf 1 Fahrstreifen Kfz, überbreite Fahrbahnen	Ja
Laimer Unterführung weiter einspurig	Ja
Wie soll man zukünftig zu den Autobahnen kommen?	Wie bisher
Bestehende Parkplätze erhalten	Teilweise (siehe Kapitel 8.3 ruhender Verkehr)
Schaffung von permanenten Stellplätzen in Wotanstr.	Ja, abschnittsweise
Parkplätze an der geplanten Haltestelle Richildenstr. zugunsten von Rad-/Gehweg aufgeben	Ja, im direkten Haltestellenbereich sind keine Parkplätze vorgesehen. Rad-/Gehwege berücksichtigt
Parkhäuser an Tramhaltestellen einrichten (z.B. Verdistr., BAB Lindau)	Nein, siehe P+R-Konzept Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Zwei-Richtungsradweg zw. Gaßnerstr. und Romanpl.	Ja
Radwege geradliniger führen	Ja, soweit möglich
Querung (für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer) direkt nördlich des Tunnels am Laimer Bahnhof schaffen	Nein (Verkehrssicherheit)
Bleiben die Bäume erhalten?	Mehr Neupflanzungen als Fällungen, weitgehender Erhalt Baumbestand
Bäume im nördlichen Teil der Wotanstr.	Nördlich der Hirschgartenallee eingeschränkt wegen bestehender Leitungen und beengten Platzverhältnissen

9.5 Romanplatz (Stadtbezirk 9 Neuhausen-Nymphenburg)

Der Romanplatz ist ein für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wichtiger Knotenpunkt im Stadtbezirk Neuhausen-Nymphenburg. Der zentrale ÖV-Umsteigepunkt zwischen den Tramlinien sowie zum Bus wird mit der Tram Westtangente weiter gestärkt. Gleichzeitig hat der Platz eine wichtige Verteilerfunktion für den Kfz-Verkehr. Im Zuge der Planung der Tram Westtangente wurden die funktionalen Bedarfe der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überprüft und schrittweise optimiert. Dabei hat sich ergeben, dass eine grundsätzlich andere Anordnung der Verkehrsflächen bei Aufrechterhaltung der Funktion als Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr und den Kfz-Verkehr nicht möglich ist. Diese Verkehrsfunktionen (Bestandteil des Hauptstraßennetzes gem. VEP 2005) können nicht verlagert oder mittels einer anderen Verkehrsführung auf dem Romanplatz abgewickelt werden.

Daher sind die Tram-Haltestellen am Romanplatz wie im Bestand in Platzmitte angeordnet, die Bushaltestellen sind auf der West- und Ostseite des Platzes geplant.

Die Wartebereiche der Tram könnten als eine Möglichkeit zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit Bäumen bepflanzt werden. Mit den beiden bereits heute den Platz prägenden Baumreihen, die vollständig erhalten werden, bestünde die Möglichkeit, ein den Platz überspannendes Baumdach zu entwickeln. Ein Vorschlag für die genaue Gestaltung des zentralen Bereichs des Romanplatzes mit Tramhaltestellen / Wendeschleife wird im Rahmen eines Plangutachtens erarbeitet (siehe unten, Plangutachten zur gestalterischen Aufwertung).



Lageplanausschnitt Vorplanung Romanplatz. Gestaltungsbeispiel.

Mit der dargestellten Anzahl an Fahrspuren ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr gewährleistet. Die Flächen des Kfz-Verkehrs werden zugunsten der Rad- und Fußwege optimiert, soweit dies zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit und unter Einhaltung der gültigen Regelmaße der Fahrspuren möglich ist.

Notwendige Baumfällungen könnten bei Aufwertung der Flächen der Haltestellen-Wartebereiche durch eine deutlich höhere Anzahl von Neupflanzungen ausgeglichen werden.

- Plangutachten zur gestalterischen Aufwertung des Romanplatzes

Zur gestalterischen Aufwertung des Romanplatzes wird ergänzend ein Plangutachten durchgeführt. Dem Plangutachten wird aus den oben genannten Gründen die erarbeitete Verkehrsanlagenplanung zugrunde gelegt.

Im Rahmen des Projekts Tram Westtangente wurde geprüft, welche Flächenpotenziale vorhanden sind, um den Romanplatz als urbanen Verkehrsknotenpunkt besser zu gestalten und daraus der Umgriff für ein Plangutachten entwickelt (siehe dazu nachfolgender Lageplanausschnitt). Unter Berücksichtigung der zum Teil privaten Eigentumsverhältnisse und dem direkten Bezug zum Projekt Tram Westtangente soll das Plangutachten einen Realisierungsteil und einen Ideenteil beinhalten.

Übersichtsplan Flächenpotenziale für Aufwertung und Umgriff Plangutachten Romanplatz

Wie der Lageplan zeigt, sollten für eine Aufwertung des gesamten Romanplatzes die privaten, aber öffentlich genutzten Gebäudevorzonen einbezogen werden. Sie stellen ein großes Flächenpotenzial dar, das zudem als eine der wenigen Bereiche zum Großteil nicht durch verkehrliche Nutzungen belegt und als Aufenthaltsfläche nutzbar ist. Ein großes Potenzial für eine gestalterische und funktionale Verbesserung wäre im nordwestlichen Platzbereich vorhanden, sofern auch hier die privaten Gebäudevorzonen einbezogen werden. Nur eine gemeinsame Neuordnung der Taxistellplätze, der öffentlichen Fahrbahn und des auf Privatgrund angeordneten ruhenden Verkehrs eröffnet hier ein realistisches Gestaltungspotenzial. Die genannten Flächen sollten im Plangutachten dem Ideenteil zugeordnet werden, da es von den jeweiligen Gestaltungsvorschlägen der Beiträge im Plangutachten abhängen kann, ob die Eigentümerin-

nen und Eigentümer einer Umsetzung der Umgestaltungsvorschläge auch tatsächlich zustimmen. Die Grünfläche im nordöstlichen Platzbereich bedarf nicht zwingend einer Umgestaltung, sollte aber wegen vorhandener Potenziale und dem räumlichen Zusammenhang im Ideenteil mit betrachtet werden.

Der zentrale Platzbereich mit Tram-Haltestellen und Wendeschleife sollte dem Realisierungsteil zugeordnet werden, da diese Flächen der Landeshauptstadt München, bzw. der Stadtwerke München GmbH gehören und unmittelbar mit dem Projekt Tram Westtangente zusammenhängen. Im Rahmen des Plangutachtens sollten hier auch Vorschlage für die Gestaltung des Rondells in der Tram-Wendeschleife mit oder ohne Erhalt des Gebäudes gemacht werden.

- Herauslösung der Baumaßnahmen am Romanplatz aus dem Projekt Tram Westtangente

Für eine zeitnahe und möglichst kostengünstige Realisierung der Aufwertungsmaßnahmen wird vorgeschlagen, die Baumaßnahmen für den Romanplatz aus dem Projekt Tram Westtangente herauszulösen und bereits vorab, gemeinsam mit der anstehenden Sanierung von Gleisanlagen durchzuführen. Dabei sollten die Gleisanlagen und Wartebereiche für die Tram Westtangente auf dem Romanplatz bereits hergestellt werden. Diese bieten bereits im bestehenden Netz betriebliche Vorteile.

Nach Vorliegen des Ergebnisses des Plangutachtens wird für den Romanplatz eine Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchgeführt.

- Zusammenfassung

Die Planungsziele für die Tram Westtangente sowie die Anregungen aus den öffentlichen Infoveranstaltungen und den Werkstätten konnten in der vorliegenden Planung berücksichtigt werden bzw. werden in das Plangutachten zur Gestaltung des Romanplatzes und die Entwurfsplanung eingebracht. In der vorliegenden Planung konnten folgende Anregungen berücksichtigt werden:

Anregung aus Öffentlichen Informationsveranstaltungen / Werkstätten	Berücksichtigung in der Planung
Vollständige Umgestaltung Romanplatz mit städtebaulicher Aufwertung	Grundsätzlich andere Organisation der verkehrlichen Funktionen nicht möglich. Vorschläge für eine städtebaulich-freiraumplanerische Aufwertung im Plangutachen zum Romanplatz
Randlage der Tram am Romanplatz	Nein, grundsätzlich andere Organisation der verkehrlichen Funktionen nicht möglich
Maximal 2 Autospuren pro Richtung	Ja, in Fahrtrichtung Norden Nein, in Fahrtrichtung Süden (3 Autospuren, da sonst Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr nicht gewährleistet)
Reduzierung der Fahrspuren	Ja
Linksabbiegen von der Arnulfstr. in die Guntherstr.	Ja
Guntherstr. mit Zweirichtungsverkehr (keine Einbahnstr.)	Ja
Beschränkte Lieferzone vorsehen	Ist in Entwurfsplanung zu vertiefen
Romanplatz Optimierung Geh-/ Radwege	Ja, in Abwägung mit den Bedarfen des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs
„Tram-Häusl“ in der Wendeschleife erhalten / kann weg	Prüfung in Plangutachten

9.6 Zusammenfassung Planung Projekt Tram Westtangente

Die Haltestellen der Tram sind gut in den Siedlungskontext eingebunden und gut erreichbar. Es sind gute Umsteigebeziehungen innerhalb des ÖV gegeben. Das Umsteigen zu den Tram-Linien 19 und 18 wird durch die Umgestaltung der bestehenden Tram-Haltestellen verbessert. Bei der vertieften verkehrlichen Untersuchung der Kreuzungsbereiche Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße (Haltestelle Laimer Platz U-Bahn und Tram) und Fürstenrieder Straße / Ehrwalderstraße (Haltestelle Holzapfelkreuth) wird das optimale Umsteigen zur U-Bahn ein wichtiges Planungsziel sein.

Alle Haltestellen der Tram entsprechen den vereinbarten Standards der Barrierefreiheit. Die meisten Inselhaltestellen können entsprechend der erwarteten hohen Fahrgastfrequenz mit einer guten Breite hergestellt und für ein angenehmes Warten mit Bäumen bepflanzt werden.

Die Nutzungs- und Flächenansprüche möglichst aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wurden gegeneinander abgewogen und möglichst gleichberechtigt berücksichtigt. Dabei können an einigen Stellen die Rad- und Gehwege attraktiver und entsprechend den anerkannten Regeln der Technik ausgebildet werden – hier ist v.a. der nördliche Bereich der Wotanstraße zu nennen und die geradlinige Führung der Radwege über die Mehrzahl der Kreu-

zungen. In diesem Zusammenhang werden auch die Querungen für den Rad- und Fußverkehr verbessert, v.a. bei Realisierung des Rückbaus der freilaufenden Rechtsabbiegespuren am Laimer Kreisel und teilweise an der Boschetsrieder Straße / Drygalski-Allee. Neue attraktive barrierefreie Querungen können an der Boschetsrieder Straße im Zuge der Halskestraße, am Haupteingang Waldfriedhof und im Laimer Stadtteilzentrum an der Valpichler Straße eingerichtet werden.

Die Kfz-Spuren werden unter Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs außerhalb der Knotenpunkte um eine Spur je Fahrtrichtung reduziert. Die Anzahl der Kfz-Fahrspuren an den Knotenpunkten richtet sich jeweils nach der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs. Vor diesem Hintergrund werden die großen Verkehrskreuzungen entsprechend ihrer Verkehrsfunktion stark versiegelte Bereiche bleiben. Insgesamt kann der erwartete Mobilitätszuwachs durch die Realisierung der Tram Westtangente jedoch weitgehend Platz sparend abgewickelt werden.

Auch die gesetzten städtebaulichen und freiraumplanerischen Ziele werden erreicht:

Die Anlagen der Trambahn können gestalterisch gut in den Straßenraum integriert werden. Die im Jahr 2011 eröffnete Tram-Linie nach St. Emmeram liefert dazu ein gutes Beispiel.

Mit der Realisierung der geplanten stadtgestalterischen und freiraumplanerischen Aufwertungsmaßnahmen an der Boschetsrieder Straße, an der Grünfläche am Haupteingang Waldfriedhof, der Anlage einer Platzfläche im Kreuzungsbereich Fürstenrieder Straße / Waldfriedhofstraße, der Reduzierung und Neuordnung der Kfz-Verkehrsflächen an der Drygalski-Allee und am Laimer Kreisel, der Neuaufteilung des Straßenraums in der Wotanstraße und der möglichen Umgestaltung des Romanplatzes können die Aufenthaltsqualität an zentralen und stadtteilbedeutenden Bereichen gesteigert und zentrale Orte aufgewertet werden. Eine zentrale Bedeutung haben bei der Erreichung dieses Planungsziels auch die Reduzierung der Kfz-Spuren außerhalb der Kreuzungen und die Anlage eines Rasengleises. Zudem steigt dadurch der Grünanteil deutlich, die Versiegelung und Aufheizung des Straßenraums wird reduziert. Vor allem sorgen die vielen neu geplanten Bäume für eine stärkere Begrünung des Straßenbildes. Insgesamt könnten deutlich mehr Bäume gepflanzt werden als gefällt werden müssen. Der genaue Umfang und die Lage der Baumpflanzungen sind im nächsten Planungsschritt mit dem Baureferat abzustimmen.

Der Straßenquerschnitt wird durch die Reduzierung der Kfz-Fahrspuren in der Summe als weniger breit wahr genommen werden. Die Trennwirkung wird reduziert, was sich vor allem positiv auf die Stadtteil- und Quartierszentren auswirkt. Ohne Tram Westtangente würde in Zukunft eine Verschlechterung eintreten, da der Kfz-Verkehr ohne Tram stärker zunehmen würde, somit noch stärker trennend wirken würde als heute und darüber hinaus auch noch die Belastung durch Abgase und Staub ansteigen würde.

10. Ingenieurbauwerke

Die Trasse der Tram Westtangente wird in ihrem Verlauf (ohne das Fußwegunterführungsbauwerk Ratzinger Platz) 12 Bauwerke kreuzen, die teilweise über-, teilweise unterfahren werden. Bei den Bauwerken handelt es sich mit Ausnahme der geplanten Umweltverbundröhre (UVR) um Bestandsbauwerke, die sich im Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt München, der Stadtwerke München GmbH sowie der Autobahndirektion Südbayern (ABDSB) befinden. Zu den Kreuzungsbauwerken gehören neben vorgenannter UVR

- die P+R Anlage Aidenbachstraße (SWM, Unterfahrung)
- die U-Bahn-Station Aidenbachstraße (SWM, Überfahrung)
- die Bauwerke im Bereich der BAB A95 (LHM; 3x Unterfahrung, 1x Überfahrung)
- die zum Rückbau vorgesehene Fuß- und Radwegeunterführung Waldfriedhof (LHM)
- die U-Bahn-Station Holzapfelkreuth (SWM, Überfahrung)
- die Brücke über die BAB A96 (ABDSB, Überfahrung)
- die U-Bahn-Station Laimer Platz (SWM, Überfahrung) sowie
- die Fußwegunterführung Hogenbergstraße (LHM, Überfahrung).

Für die Bauwerke wurden begleitend zur Vorplanung der Verkehrsanlagenplanung auf Basis der verfügbaren Bauwerksunterlagen (Pläne, Berechnungen, Zustandsberichte der Bauwerksprüfungen) statisch-konstruktive Voruntersuchungen durchgeführt.
In den nächsten Schritten müssen die Zustände der Bauwerke mittels vertiefter Bauwerksuntersuchungen erfasst, erforderliche detailliertere statische Nachrechnungen durchgeführt, erforderliche Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen festgelegt und geplant sowie die Sanierungsmaßnahmen gutachterlich verifiziert und die durchgeführten statischen Untersuchungen geprüft werden. Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen die sich ggf. aus diesen Untersuchungen ergeben, sind in den unter 11. genannten Kosten nicht berücksichtigt.

Der derzeit noch vorhandene, stillgelegte Straßenbahntunnel Boschetsrieder Straße / Drygalski-Allee wird zurückgebaut bzw. verfüllt.

Der Rückbau des Fußwegunterführungsbauwerks Ratzinger Platz ist nicht Teil des Projekts Tram Westtangente.

11. Bau- und Planungskosten

Die im Folgenden genannten Kosten wurden auf Basis der Vorplanung maßgeblich durch die von den Stadtwerke München GmbH beauftragten Ingenieurbüros zum Preisstand 2011 geschätzt.

Die Spartenlagen wurden mit der bisherigen Planung dem Grunde nach geprüft und daraus absehbare Anpassungsmaßnahmen in die Kostenschätzung aufgenommen, bzw. wurde die Planung an Spartenlagen angepasst. Eine vertiefte Spartenprüfung erfolgt im Rahmen der nun folgenden Entwurfsplanung.

Für die im folgenden genannten Baukosten gilt, dass eine genaue Abgrenzung zwischen dem Tram-Projekt, das von der Stadtwerke München GmbH finanziell abgewickelt wird und Maßnahmen, die vom Baureferat zu finanzieren sind, im Rahmen der Entwurfsplanung gefunden wird. Die Kostenteilung wird in einer auf dieser Grundlage noch abzuschließenden Kostenteilungsvereinbarung zwischen der Stadtwerke München GmbH und der Landeshauptstadt München geregelt.

11.1 Baukosten Tram-Projekt

Die durch die Realisierung der Straßenbahn voraussichtlichen Erstellungskosten der einzelnen Gewerke können auf Basis des noch sehr frühen Planungsstadiums mit einer Bandbreite zwischen 65 – 75 Mio. Euro angegeben werden. Bei weiter voranschreitender Planungsreife können zu diesen genannten noch weitere Kosten hinzu kommen.

11.2 Baukosten für Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung zur funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege sowie zur Anpassung der Straßenbeleuchtung und der Lichtzeichenanlagen

Zur Gewinnung von zeitlichen und finanziellen Synergieeffekten und zur Gewährleistung einer einheitlichen Gestaltung werden wie im Kapitel 9 „Planung Projekt Tram Westtangente “ beschrieben, Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung und funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege zeitgleich mit dem Tram-Projekt geplant und hergestellt. Eine zeitlich getrennte Herstellung wäre mit nachträglichem Umbauaufwand verbunden, bzw. könnte der gewünschte Straßenquerschnitt, z.B. in der Wotanstraße, nicht in der geplanten Weise mit Verbesserung der Geh- und Radwege hergestellt werden.

Auf Grundlage der bisherigen Planungsüberlegungen können sich hierfür Kosten in Höhe von ca. rund 7-9 Mio. Euro zuzüglich Umsatzsteuer ergeben. Darin sind anteilige Kosten für die Anpassung der Straßenbeleuchtung und der Lichtzeichenanlagen enthalten.

Eine genaue Abgrenzung zwischen dem Tram-Projekt, das von der Stadtwerke München GmbH finanziell abgewickelt wird und Maßnahmen, die von der Landeshauptstadt München zu finanzieren sind, wird im Rahmen der Entwurfsplanung gefunden und die Kostenteilung in einer auf dieser Grundlage noch abzuschließenden Kostenteilungsvereinbarung geregelt.

11.3 Baukosten für die Sanierung und Ertüchtigung von Bauwerken

Die von der Tram zu querenden Bauwerke wurden auf Basis der verfügbaren Bauwerksunter-

lagen in statisch-konstruktiver Hinsicht voruntersucht. Die Prüfung des tatsächlichen Bauwerkszustands erfolgt im nächsten Planungsschritt (siehe dazu Kapitel 10. „Ingenieurbauwerke“). Sich daraus ggf. ergebende Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen werden im Rahmen der Entwurfsplanung ermittelt und sind in der Kostenschätzung nicht enthalten.

11.4 Planungskosten Tram-Projekt

Die Planungskosten für das Tram-Projekt betragen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zu ca. 1,7 Mio. Euro (siehe dazu 12. Finanzierung).

11.5 Planungskosten zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung, zur Verbesserung der Geh- und Radwege sowie zur Anpassung der Straßenbeleuchtung

Die Planungskosten für Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung und zur funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege sowie anteilige Planungskosten zur Anpassung der Straßenbeleuchtung trägt das Baureferat. Diese betragen einschließlich der Entwurfsplanung bis zu ca. 400.000 Euro inkl. Umsatzsteuer (siehe dazu 12. Finanzierung).

12. Finanzierung

Die Finanzierung der Planungskosten für das Tram-Projekt erfolgt im Rahmen der geltenden Regelungen zur Betrauung für "Zusatzaufgaben Infrastruktur" zwischen der Landeshauptstadt München und der Stadtwerke München GmbH.

Die Planungskosten für Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung und zur funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege trägt das Baureferat. Diese betragen einschließlich der Entwurfsplanung bis zu ca. 400.000 Euro inkl. Umsatzsteuer (siehe dazu Kapitel 11.5).

Für die Finanzierung der Planungskosten für Maßnahmen nach Kapitel 11.5 sind weder im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2012 - 2016 noch im Finanzhaushalt 2013 „Investitionstätigkeit“ für das Projekt Mittel veranschlagt. Im Finanzhaushalt 2013 „Investitionstätigkeit“ sind Planungskosten in Höhe von 240.000 € außerplanmäßig bereitzustellen. Darüber hinaus ist eine Verpflichtungsermächtigung 2014 in Höhe von 160.000 € bei der Finanzposition 6300.950.1160.6 „Gemeindestraßen, Neubaustrecke Tram Westtangente“ bereitzustellen.

Die Anordnungsbefugnis wird dem Baureferat (AD 6021) übertragen. Der Ausgleich der Kassenmittel 2013 erfolgt durch Entnahme aus dem Finanzmittelbestand. Zum Ausgleich für die Aufnahme der Verpflichtungsermächtigung 2014 kann die bei der Finanzposition 6600.950.1400.8 „Mittlerer Ring Süd/West, Baukosten“ des Baureferates veranschlagte Verpflichtungsermächtigung 2014 um 160.000 € gekürzt werden.

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Finanzierungsmoratorium. Das Baureferat hat an der Vorplanung nicht aktiv mitgewirkt. Die Mitwirkung des Baureferats an der weiteren Planung im Rahmen seiner Zuständigkeit als Straßenbaulastträger ist als Grundlage für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen jedoch zwingend erforderlich und muss für einen zügigen Projektfortschritt unmittelbar nach Beschlussfassung beginnen.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2012 - 2016 ist, wie im Antrag aufgezeigt, zu ändern.

Die im Kapitel 9 beschriebenen Maßnahmen zur stadtgestalterisch-freiraumplanerischen Aufwertung und zur funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege können straßenausbaubeitragspflichtig sein. Genauere Aussagen werden dazu im Trassierungsbeschluss getroffen.

13. Anträge und Empfehlungen

- Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern hat am 28.09.2010 mit der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00663 (Anlage 1) keinen weiteren Ausbau der Straßenbahnlinie vom Romanplatz zum Ratzingerplatz gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung:
Auf die obigen Ausführungen darf verwiesen werden, der Empfehlung kann daher nicht entsprochen werden.

- Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 - Sendling-Westpark hat am 20.10.2010 mit der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00719 (Anlage 2) gefordert, nach Abschluss einer Probephase Busse mit umweltfreundlichem Antrieb einzusetzen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Empfehlung wurde bereits mit Beschluss des Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirks – Sendling-Westpark vom 12.06.2012 behandelt. Da die Empfehlung als Hauptintention dazu bewegen möchte, die Planungen zur Tram Westtangente einzustellen und eine alternative, ggf. taktverdichtete Busanbindung zu belassen, wird sie im Rahmen dieser Vorlage nochmals erwähnt.
Die SWM haben hierzu im Sinne der Empfehlung unterstellt, dass mit „im Probestadium befindlichen Bussen“ Busse mit Hybridantrieb gemeint sind. Grundsätzlich möchten die SWM feststellen, dass ihnen die Umweltfreundlichkeit aller eingesetzten Busse ein wichtiges Anliegen ist. Aktuell dürfen alle Busse, die für die MVG verkehren in die Umweltzone einfahren. Teilweise erfüllen die Busse die Norm Euro 5 oder die EEV-Norm, was einem sehr hohen europäischen Abgasstandard für Busse und LKW entspricht. Die von der MVG im Rahmen des Projekts Elektromobilität eingesetzten Fahrzeuge werden hinsichtlich ihrer unterschiedlichen Hybridsysteme untersucht und verglichen. Im Rahmen der Beschaffung von neuen Fahrzeugen werden in Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen und unter Betrachtung der Wirtschaftlichkeit möglichst umweltfreundliche Busse eingekauft und sukzessive in den Regelbetrieb übernommen.
Die Tram Westtangente dient v.a. der Erhöhung der Fahrgastkapazitäten. Ein noch dichterer Takt mit noch mehr Bussen wäre zwar bis zu einem gewissen Grad möglich, aber nicht wirtschaftlich. Hier darf auch auf die Kapitel 6 und 8 verwiesen werden.

- Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 - Sendling-Westpark hat am 20.10.2010 mit der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00720 (Anlage 3) ebenfalls gefordert, die Planung und Durchführung der Tram Westtangente zu unterlassen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Auf die obigen Ausführungen wird verwiesen, der Empfehlung kann daher nicht entsprochen werden.

- Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim hat am 16.11.2010 mit der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00740 (Anlage 4) gefordert, die Planung und den Bau der Tram Westtangente zu unterlassen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Auf die Kapitel 2, 3 und 6 dieser Vorlage darf verwiesen werden, insbesondere auf die Feststellung, dass das heutige ÖPNV-Angebot aufgrund des zu erwartenden Nachfragewachstums (auch ohne die Tram) nicht mehr ausreichend wäre. Es wären weitere Taktverdichtungen der Busse nötig, die verglichen mit der Tram unwirtschaftlich wären. Der Empfehlung kann daher nicht entsprochen werden.

- Mit den Empfehlungen Nr. 08-14 / E 00773 und 00774 am 25.11.2010 (Anlagen 5 und 6) hat die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 9 - Neuhausen-Nymphenburg die Planungen zur Tram Westtangente begrüßt bzw. gefordert, deren Bau voranzutreiben.

Stellungnahme der Verwaltung:

Den Empfehlungen wird nach Maßgabe der Ausführungen in dieser Vorlage entsprochen.

- Die Bürgerversammlung des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg hat mit der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00779 am 25.11.2010 (Anlage 7) eine bürgerfreundliche Gestaltung der Wotanstraße gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung:

Auf die Kapitel 8 und 9 dieser Vorlage wird verwiesen. Der Empfehlung wird nach Maßgabe der Ausführungen in dieser Vorlage entsprochen.

- Die Stadtratsfraktion der FDP hat am 02.03.2011 den Antrag Nr. 08-14 / A 02258 (Anlage 8) gestellt und um Darstellung der Kosten für die Buslinie 51 (derzeitig sowie mit einem unterstellten 5-Minuten-Takt) gebeten und eine Gegenüberstellung mit den Kosten für den Betrieb der Tram Westtangente gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit Zwischennachricht wurde den Antragstellern mitgeteilt, dass die geforderte Darstellung der Kosten für eine Bus-Taktverdichtung auf der Linie 51 so nicht möglich ist, weil die Linie 51 durch die streckenweise Überlagerung mit der Linie 151 bereits heute untertags im 5-Minuten-Takt verkehrt. Ferner wäre das heutige Angebot aufgrund des zu erwartenden Nachfragewachstums (auch ohne die Tram) nicht mehr ausreichend. Weitere Taktverdichtungen der Busse wären nötig, die verglichen mit der Tram unwirtschaftlich sind. Im Übrigen darf auf die Kapitel 7 und 9 dieser Vorlage verwiesen werden.
Dem Antrag kann daher nach Maßgabe der Ausführungen in dieser Vorlage entsprochen werden.

- Herr Stadtrat Otto Seidl hat am 30.12.2011 den Antrag Nr. 08-14 / A 03016 (Anlage 9) gestellt, die Planungen für die Westtangente sofort einzustellen, da alle betroffenen Stadtteile den Bau der Tram mehrheitlich ablehnen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Wie aus den beiliegenden Bürgerversammlungsempfehlungen ersichtlich, haben sich die betroffenen Bürgerinnen und Bürger in den Bürgerversammlungen sowohl für als auch gegen die Tram Westtangente ausgesprochen. Darüber hinaus wurde in der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes ein Antrag, der einen Verzicht auf die Tram Westtangente fordert, von der Mehrheit der Bürgerschaft abgelehnt.

Dem Antrag kann im Sinne der Begründung nicht entsprochen werden.

Das Projekt wurde am 31.05.2012 im Arbeitskreis „Barrierefreiheit bei U-Bahn, Bus und Tram“ der SWM/MVG den von der Landeshauptstadt München benannten Behindertenvertretern vorgestellt. Mit den Planungsprinzipien besteht Einverständnis, weitere Abstimmungen erfolgen in den folgenden Planungsphasen. Der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats der

Landeshauptstadt München hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Die Stadtkämmerei, das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Baureferat haben der Beschlussvorlage zugestimmt und Abdruck erhalten.Eine schriftliche Mitzeichnung des Baureferats liegt nicht vor. Es fand ein Abstimmungsgespräch am 04.04.13 statt.

14. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke Nr. 7 Sendling-Westpark, 9 Neuhausen-Nymphenburg, 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln, 20 Hadern und 25 Laim wurden gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung (Katalog des Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) unter Fristverkürzung angehört.

Die Bezirksausschüsse 19 und 25 konnten sich innerhalb der vorgegebenen Frist, der Bezirksausschuss 20 in seiner Sitzung am 10.06.2013 mit der Beschlussvorlage beschäftigen und haben der Vorlage mit Ergänzungen grundsätzlich zugestimmt.

Für die Bezirksausschüsse 7, 9 und 20 war es aufgrund der Sitzungstermine und des Umfangs der Beschlussvorlage nicht möglich, sich innerhalb der gesetzten Frist mit dem Thema zu befassen. Den beantragten Fristverlängerungen wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugestimmt.

Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse werden mittels Hinweis-/Ergänzungsblatt behandelt.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, um den diesem Projekt zu Grunde liegenden Zeitplan weiter verfolgen zu können.

Den Korreferenten des Referats für Arbeit und Wirtschaft Herrn Stadtrat H. Schmid, des Kreisverwaltungsreferats Herrn Stadtrat Brannekämper und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Zöller, der Verwaltungsbeirätin Frau Stadträtin Nallinger sowie den Verwaltungsbeiräten Herr Stadtrat Dr. Vogel und Herr Stadtrat Bickelbacher ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Die unter der Anlage 16 genannten Übersichtspläne werden zur Kostenreduzierung nicht jedem Beschlussexemplar beigefügt, sondern den einzelnen Fraktionen, Gruppierungen und Einzelstadträten nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung gestellt. Die Plansätze werden separat zur Beschlussvorlage übermittelt. Des Weiteren werden die Pläne vollständig im RIS veröffentlicht.

II. Antrag der Referentin und der Referenten

1. Der Sachstand zum „Projekt Tram Westtangente“ wird zur Kenntnis genommen, insbesondere die Inhalte und Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Bezirksausschüsse.
2. Das auf Basis der Verkehrsprognose erstellte Verkehrskonzept wird, wie in Kapitel 8 „Verkehrskonzept“ der Beschlussvorlage dargestellt, beschlossen und der weiteren Planung zugrunde gelegt. Wesentliche Punkte sind dabei:
    - der Verlauf der Neubaustrecke Tram Westtangente vom Romanplatz über die Wotanstraße, Fürstenrieder Straße und die Boschetsrieder Straße zum U-Bahnhof Aidenbachstraße mit knapp 9 km Länge und 16 Haltestellen
    - die Beibehaltung der Funktionen des Straßenzugs Romanplatz / Wotanstraße / Fürstenrieder Straße / Boschetsrieder Straße für den Kfz-Verkehr entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan
    - Errichtung / Beibehaltung von insgesamt ausreichenden Stellplätzen für den ruhenden Verkehr bzw. ergänzende Untersuchungen / Maßnahmen in einzelnen Abschnitten
    - Ausbildung möglichst attraktiver, verkehrssicherer Radverkehrsanlagen und Gehwege entsprechend den aktuellen Regeln der Technik
    - gestalterische Integration der Elemente der Tram und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den zentralen und stadtteilbedeutenden Bereichen.

3. Die Vorplanung zum „Projekt Tram Westtangente“ wird wie in Kapitel 9 der Beschlussvorlage dargestellt als Grundlage der weiteren Projektplanung beschlossen. Darin sind auch die dort erläuterten Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung und zur funktionalen Verbesserung der Geh- / Radwege, die über das reine Tram-Projekt hinausgehen, enthalten.
4. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, für das Tram-Projekt eine Entwurfsplanung und eine Genehmigungsplanung zu erstellen. In diesem Zusammenhang werden das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat beauftragt bzw. die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, folgende Kreuzungsbereiche verkehrstechnisch vertieft zu untersuchen:
    - Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße (U-Bahn-Haltestelle Laimer Platz)
    - Fürstenrieder Straße / Ehrwalder Str. / Guardinistr. (U-Bahn-Haltestelle Holzapfelkreuth).

    Das Baureferat wird beauftragt, die weitere Planung des Projekts Tram-Westtangente im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger unter Federführung der Stadtwerke München GmbH zu begleiten.

5. Das Baureferat wird mit der Entwurfsplanung für die Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung und zur funktionalen Verbesserung der Geh- / Radwege, die über das reine Tram-Projekt hinausgehen, beauftragt. Die Durchführung der dafür notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren wird an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen einer Planungs- und Kostenteilungsvereinbarung übergeben. Die Projektgenehmigung des Stadtrats wird im Zusammenhang mit dem Trassierungsbeschluss für die Tram Westtangente herbeigeführt (siehe dazu Ziffer 6).
6. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, unter verwaltungsinterner Federführung des Referats für Arbeit und Wirtschaft mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat den Trassierungsbeschluss als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu erarbeiten und zu gegebener Zeit dem Stadtrat vorzulegen.

7. Der Bereich Romanplatz wird aus dem Projekt Tram Westtangente als vorgezogene, gesondert zu realisierende Maßnahme herausgelöst. Der genaue Umgriff des vorzuziehenden Bereichs ist in der weiteren Planung in Abstimmung mit dem Baureferat festzulegen.
    - Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten ein Plangutachten für die stadtgestalterische und freiraumplanerische Aufwertung des Romanplatzes durchzuführen. Das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden beauftragt, das Plangutachten fachlich zu begleiten. Grundlage des Plangutachtens ist, dass nach erfolgter eingehender Überprüfung eine grundsätzlich andere Anordnung der Verkehrsflächen bei Aufrechterhaltung der Funktion als Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr und den Kfz-Verkehr nicht möglich ist. Der Umgriff des Plangutachtens wird wie im Kapitel 9 „Planung Projekt Tram Westtangente“ dargestellt in einen Realisierungs- und einen Ideenteil unterteilt.
    - Das Projekt wird auf Basis des Ergebnisses des Plangutachtens unter Federführung der Stadtwerke München GmbH mit Unterstützung durch das Baureferat zu einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiterentwickelt und vor Einreichung zur Planfeststellung dem Stadtrat gesondert zur Genehmigung vorgelegt.

8. Das Baureferat wird beauftragt, auf Basis der von der Stadtwerke München GmbH durchgeführten Voruntersuchungen die statisch-konstruktiven Untersuchungen und die Untersuchungen der Bauwerkszustände der von der Tram Westtangente gequerten und in der Zuständigkeit des Baureferates liegenden Ingenieurbauwerke sowie sich daraus ggf. ergebende Objektplanungen für Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen durchzuführen, soweit nicht ein Rückbau der Bauwerke erfolgen soll. Dies betrifft folgende Bauwerke:
    - unterfahrene Brückenbauwerke im Zuge der Autobahn München-Garmisch (A 95) sowie
    - verschiedener Nebenfahrspuren über die Fürstenrieder- und Boschetsrieder Straße (Bauwerke 40/45, 40/46 und 40/47)

- überfahrenes Unterführungsbauwerk der Ausfahrtsspur von der Autobahn München-Garmisch (A 95) in stadtauswärtiger Richtung zur Boschetsrieder Straße unter dieser Straße (Bauwerk 41/118)
- Fußwegunterführung Hogenbergstraße (Bauwerk 41/133).

Das Baureferat wird ferner beauftragt, auf Grundlage der Angaben der Stadtwerke München GmbH die Objektplanungen für gemeinsam mit den Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen durchzuführende, für die Führung der Tramgleise über die Bauwerke erforderliche bauliche Anpassungen (z.B. Anordnung von Gleistragplatten) durchzuführen. Einzelheiten zur Durchführung dieser Maßnahmen einschließlich des zwischen den Beteiligten anzuwendenden Kostenverteilungsschlüssel sind in einer Vereinbarung festzulegen.

Die im Finanzhaushalt 2013 „Investitionstätigkeit“ für die Planungskosten der Maßnahmen nach Kapitel 11.5 benötigten Ausgabemittel in Höhe von 240.000 € sowie die Verpflichtungsermächtigung 2014 in Höhe von 160.000 € werden bei Finanzposition 6300.950.1160.6 „Gemeindestraßen, Neubaustrecke Tram Westtangente“ außerplanmäßig bereitgestellt. Der Ausgleich der Kassenmittel 2013 in Höhe von 240.000 € erfolgt durch Umschichtung aus dem Finanzmittelbestand. Zum Ausgleich für die Aufnahme der Verpflichtungsermächtigung 2014 wird die bei der Finanzposition 6600.950.1400.8 „Mittlerer Ring Süd/West, Baukosten“ veranschlagte Verpflichtungsermächtigung 2014 um 160.000 € gekürzt.

9. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2012 - 2016 wird wie folgt geändert:

alt:

Neubaustrecke Tram Westtangente

IL 1, Maßnahme-Nr . 6300.1160, Rangfolge-Nr. 83

	GRZ	Gesamt-kosten in 1.000 €	bisher finan-ziert	Programm-zeitraum 2012-2016	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Rest-finan-zierung 2018 ff
	950	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

neu:

Neubaustrecke Tram Westtangente

IL 1, Maßnahme-Nr . 6300.1160, Rangfolge-Nr. 83

	GRZ	Gesamt-kosten in 1.000 €	bisher finan-ziert	Programm-zeitraum 2012-2016	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Rest-finan-zierung 2018 ff
	950	400	0	400	0	240	160	0	0	0	0
B	Summe	400	0	400	0	240	160	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		**400**	**0**	**400**	**0**	**240**	**160**	**0**	**0**	**0**	**0**

10. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Baureferat werden beauftragt und die Stadtkämmerei sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, gemäß Kapitel 11 „Bau- und Planungskosten“ und Kapitel 12 „Finanzierung“ Regelungen zur Kostenteilung und -tragung zu treffen.
11. Bei den weiteren Planungen sollen die im Folgenden genannten Streckenführungen nicht mehr berücksichtigt werden:
    - Abzweig von der Würmtalstraße zum Lorettoplatz
    - Alternative Streckenführung über Waldfriedhofstraße und Luise-Kiesselbach-Platz zum U-Bahn-Halt Aidenbachstraße
    - Verlängerung der Tram Westtangente in Richtung Süden über die Endhaltestelle Aidenbachstraße hinaus. Die Entwicklung der Nachfrage wird jedoch weiter beobachtet werden und die Optionen für die Verlängerung baulich offen gehalten.
12. Der Antrag Nr. 08-14 / 03016 von Stadtrat Otto Seidl vom 30.12.2011 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
13. Der Antrag Nr. 08-14 / A 02258 der Stadtratsfraktion der FDP vom 02.03.2011 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
14. Die Empfehlungen Nr. 08-14 / E 00773, Nr. 08-14 / E 00774, Nr. 08-14 / E 00779 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 9 - Neuhausen-Nymphenburg am 25.11.2010, Nr. 08-14 / E 00740 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim am 16.11.2010, Nr. 08-14 / E 00720 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 - Sendling-Westpark am 20.10.2010 und Nr. 08-14 / E 00663 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern am 28.09.2010 sind gemäß Art. 18 Abs. 4 GO erledigt.
15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende	Die Referentin	Der Referent	Der Referent
Ober-/ Bürgermeister	Stadtbaurätin Prof. Dr.(I) Merk	Berufsm. Stadtrat Reiter	Berufsm. Stadtrat Dr. Blume-Beyerle

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II/V (2x)
3. An das Direktorium HA II/ BA (7x)
4. An die Bezirksausschüsse 7, 9, 19, 20 und 25
5. An den Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft FB V
9. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I, I/1, I/11-2, I/2, I/3, I/31, I/32, I/4
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/01 BVK
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
    mit der Bitte um Kenntnisnahme.

17. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

Anlage 11

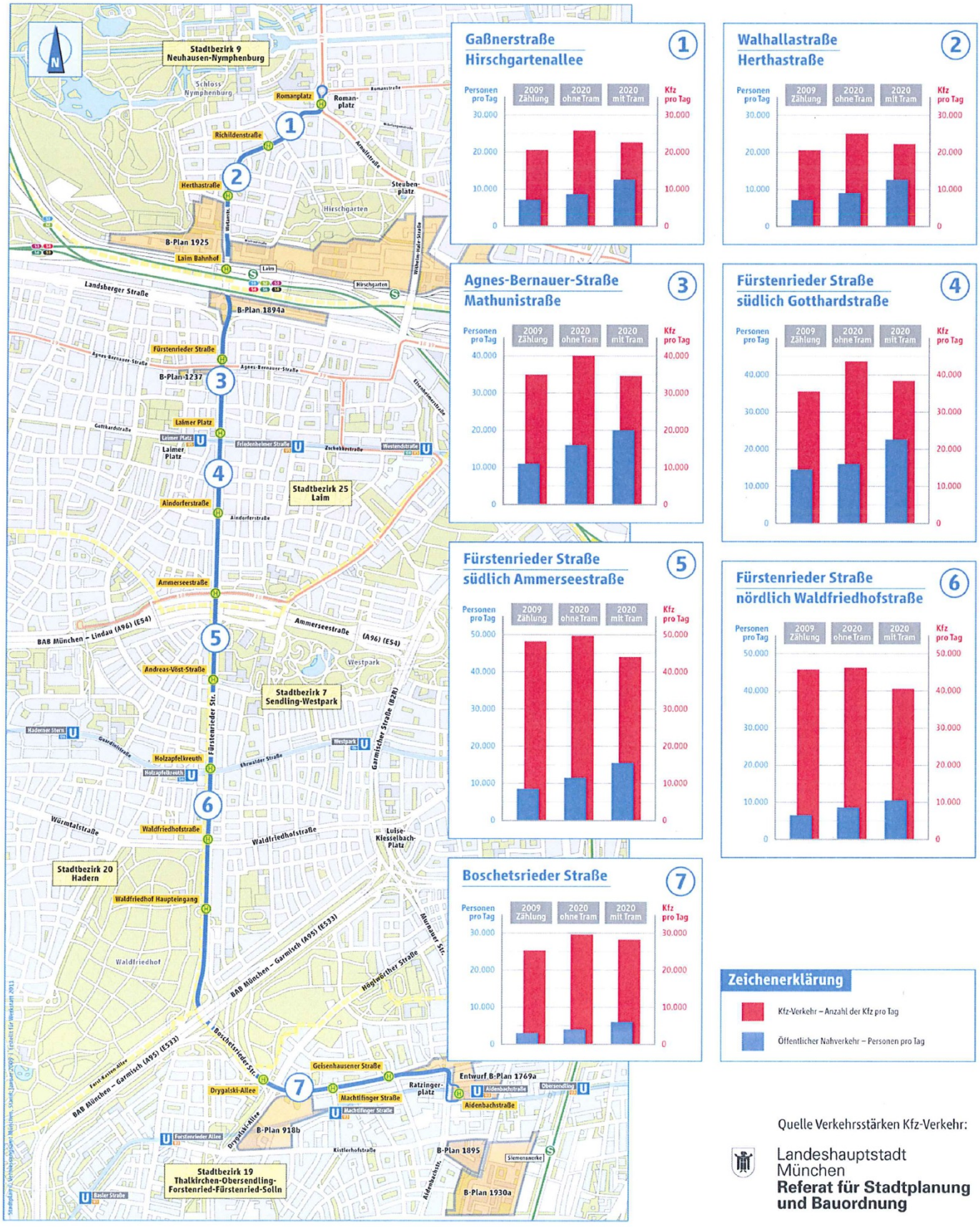
Tram Westtangente

SWM Unternehmensbereich Verkehr

Wir fahren für die MVG

Verkehrsstärken Öffentlicher Nahverkehr / Kfz-Verkehr

Zählung 2009 im Vergleich zu Prognosen für 2020 ohne / mit Tram



Gaßnerstraße / Hirschgartenallee (1)

Walhallastraße / Herthastraße (2)

Agnes-Bernauer-Straße / Mathunistraße (3)

Fürstenrieder Straße / südlich Gotthardstraße (4)

Fürstenrieder Straße / südlich Ammerseestraße (5)

Fürstenrieder Straße / nördlich Waldfriedhofstraße (6)

Boschetsrieder Straße (7)

Zeichenerklärung

- Kfz-Verkehr – Anzahl der Kfz pro Tag
- Öffentlicher Nahverkehr – Personen pro Tag

Quelle Verkehrsstärken Kfz-Verkehr:

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Anlage 12

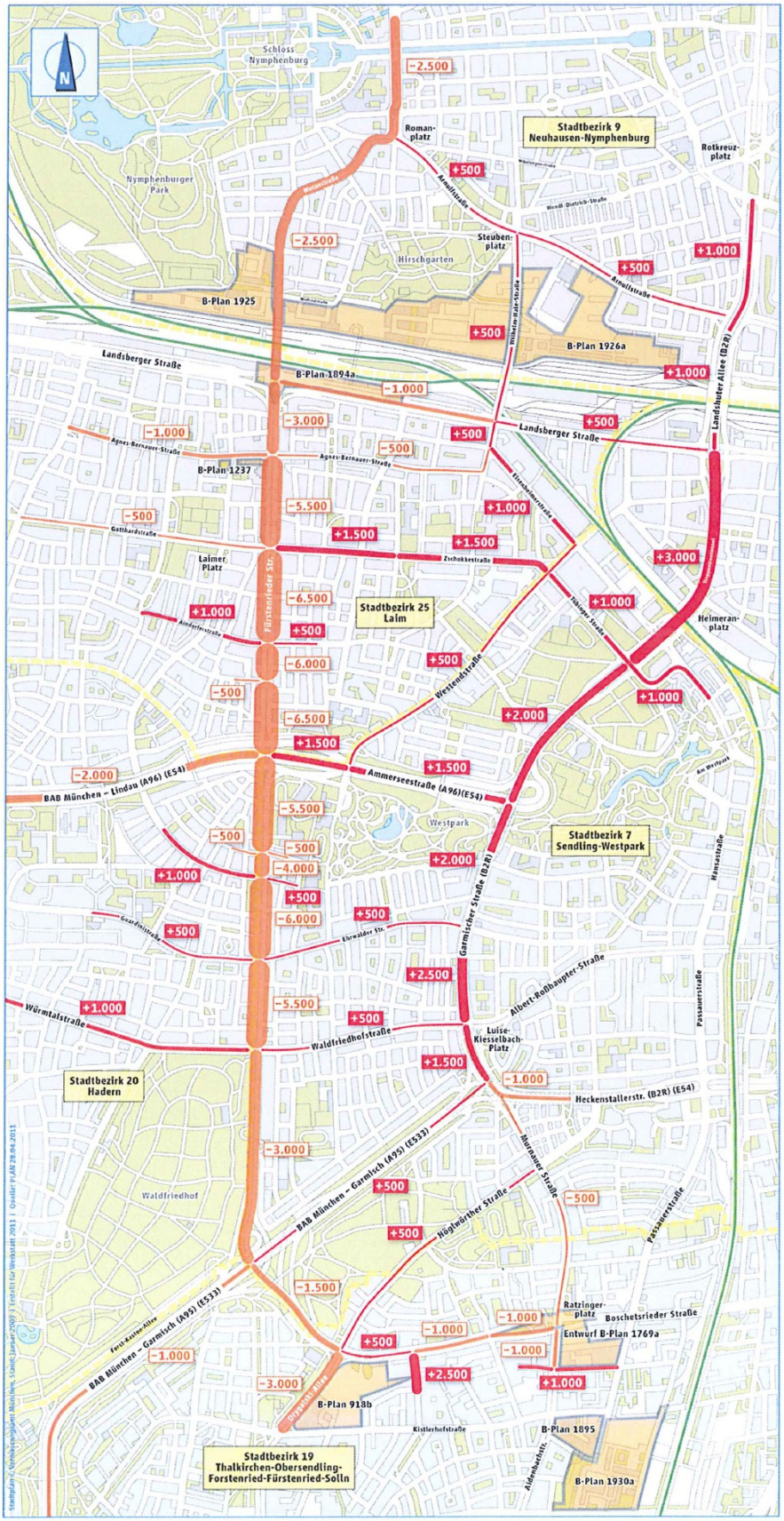
Tram Westtangente

SWM Unternehmensbereich Verkehr

Wir fahren für die MVG

Zu- bzw. Abnahme des motorisierten Individualverkehrs

Verkehrsmengenprognose Kfz 2020 (mit Tram im Vergleich zum Bus im Jahr 2020)



Zeichenerklärung

Zunahme Motorisierter Individualverkehr
Angabe Fahrzeuge/Tag (Werktag)
+1.500

Abnahme Motorisierter Individualverkehr
Angabe Fahrzeuge/Tag (Werktag)
-2.000

Anmerkung:
Änderungen der Kenngrößen bis zu 500 Fahrzeugen am Tag werden im Plan nicht dargestellt.

S-Bahnhof

S-Bahnlinie

Stadtbezirksgrenze

Planungsgebiet (B-Plan = Bebauungsplan)

Quelle:

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

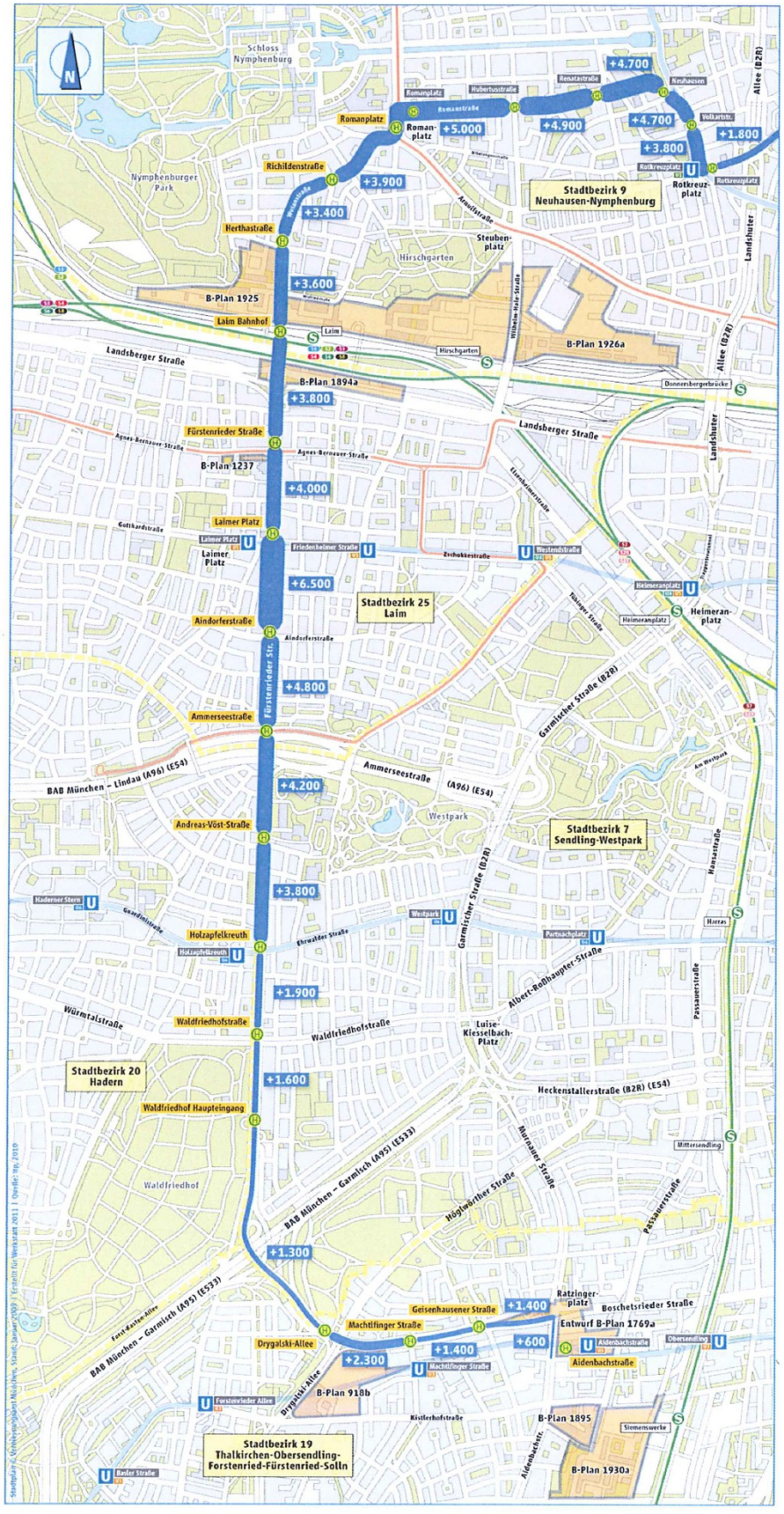
Anlage 13

Tram Westtangente

SW//M
Unternehmensbereich Verkehr
Wir fahren für die MVG

Zunahme der Fahrgastzahlen

Fahrgastprognose 2020 mit Tram (im Vergleich zum Bus im Jahr 2020)



Zeichenerklärung

- +1.900 — Zunahme mit Tram Öffentlicher Personennahverkehr, Angabe Personen/Tag (Werktag)
- Andreas-Vöst-Straße — Tramhaltestelle (geplant)
- Hubertusstraße — Tramhaltestelle (Bestand)
- Tram Bestand
- Holzapfelkreuth U — U-Bahnhof
- U-Bahnlinie
- S — S-Bahnhof
- S1 — S-Bahnlinie
- Stadtbezirksgrenze
- Planungsgebiet (B-Plan = Bebauungsplan)