

Planung zusätzlicher Betriebshof SWM/MVG

Trambahnbetriebshof: Zukunftsoffene Anbindung über die Ständlerstraße sicherstellen

Antrag Nr. 14-20 / B 03928 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 27.07.2017

SWM/MVG Trambahnbetriebshof, überarbeitete Planungen

Antrag Nr. 14-20 / B 06237 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 09.05.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 08.12.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>Für die Landeshauptstadt München (LHM) wird ein erhebliches Wachstum der Bevölkerung prognostiziert. Hieraus wird sich ein Wachstum der Nachfrage im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und somit die Notwendigkeit einer Vergrößerung des Fuhrparks der SWM/MVG einstellen. Die SWM planen daher zusätzliche Betriebshöfe und Abstellanlagen für U-Bahn, Bus und Tram.</p> <p>Antrag Nr. 14-20 / B 03928 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 - Ramersdorf-Perlach vom 27.07.2017 und Antrag Nr. 14-20 / B 06237 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 - Ramersdorf-Perlach vom 20.05.2019</p>
Inhalt	<p>Vorstellung der planerischen Grundgedanken zur Erweiterung der bestehenden Hauptwerkstätte Tram in der Ständlerstraße zu einem Betriebshof mit Abstellanlage.</p>
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	<p>-/-</p>
Entscheidungsvorschlag	<p>Der Sachstandsbericht zur Entwicklung der Betriebshöfe Tram SWM/MVG wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, für den Tram-Betriebshof an der Ständlerstraße ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung einzuleiten.</p> <p>Die SWM werden gebeten, die Planungen dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vorzustellen.</p>

	len.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	MVG-Betriebshof Tram, MVG-Hauptwerkstätte Tram, Straßenbahnbetriebshof, Abstellanlage
Ortsangabe	Stadtbezirk 16 - Ramersdorf-Perlach

Planung zusätzlicher Betriebshof SWM/MVG

Trambahnbetriebshof: Zukunftsoffene Anbindung über die Ständlerstraße sicherstellen
Antrag Nr. 14-20 / B 03928 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 27.07.2017

SWM/MVG Trambahnbetriebshof, überarbeitete Planungen

Antrag Nr. 14-20 / B 06237 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 09.05.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816

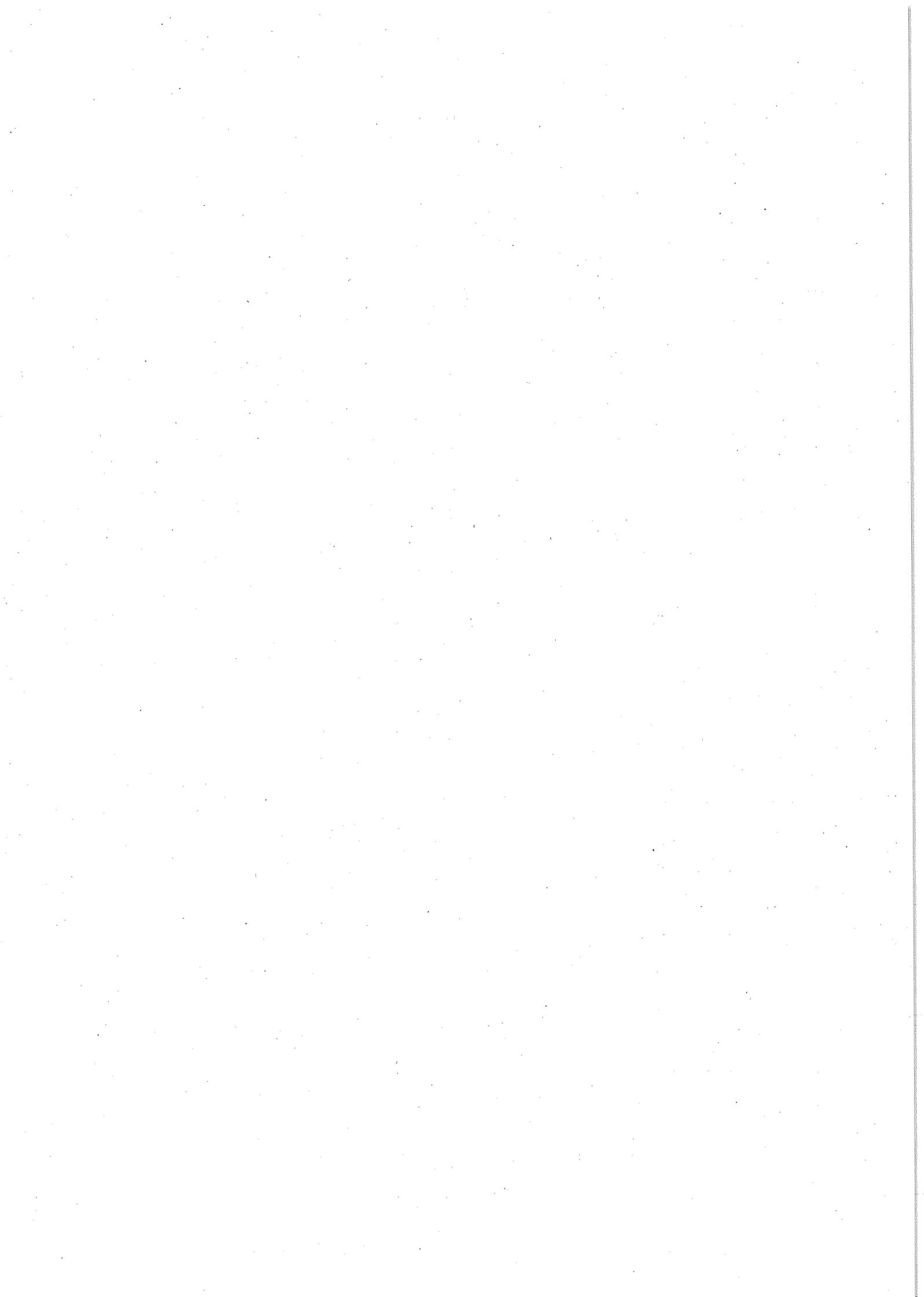
Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 08.12.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag des Referenten	1
1. Anlass	1
2. Kapazitäten	2
2.1 Abstellkapazitäten	2
2.2. Werkstattkapazitäten	3
2.3 Betriebshoferreichbarkeit und -verfügbarkeit Tram	3
3. Planung Trambetriebshof Ständlerstraße	3
3.1. Untersuchung von Standortalternativen	3
3.2. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung	4
3.3 Planfeststellungsverfahren und Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung	6
4. Konzept zur Errichtung eines Tram-Betriebshofs an der Ständlerstraße	7
5. Anträge	9
6. Zeitplan und weiteres Vorgehen	10
7. Beteiligung des Bezirksausschusses	10
II. Antrag des Referenten	11
III. Beschluss	11



Planung zusätzlicher Betriebshof SWM/MVG

Trambahnbetriebshof: Zukunftsoffene Anbindung über die Ständlerstraße sicherstellen
Antrag Nr. 14-20 / B 03928 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 27.07.2017

SWM/MVG Trambahnbetriebshof, überarbeitete Planungen

Antrag Nr. 14-20 / B 06237 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 09.05.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816

3 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 08.12.2020 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München und die vorgesehene Stärkung des Modal Split Anteils des ÖPNVs am Gesamtverkehr erfordern netzweit weitere Angebotsausweitungen bei den Verkehrsmitteln U-Bahn, Bus und Tram, um das steigende Fahrgastaufkommen abzudecken.

Der Beschluss zu TOP A 3 der Vollversammlung vom 13.02.2019, Mobilitätsplan für München Modellstadt München 2030 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V13893) und der Beschluss zu TOP A 7 vom 19.02.2019 Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München, Fortschreibung des Infrastrukturtails mit neuen Tram-Radialen und -Tangenten (Sitzungsvorlage Nr.14-20/V17876), verpflichten zum Ausbau des ÖPNV-Netzes und zur Erstellung eines Mobilitätsplans für München. Der Mobilitätsplan dient als Grundlage für aktuelle und zukünftige Planungsprozesse der Verkehrsplanung. Die Beschlüsse haben auch Auswirkungen auf die in der Hoheit der Landeshauptstadt München liegende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan und Bebauungspläne).

Die erforderlichen Angebotsausweitungen erfolgen - je nach Situation - durch Taktverdichtungen und Einrichtung von neuen Linien. Dafür ist jeweils ein Mehreinsatz von Fahrzeugen und damit zwingend auch eine Vergrößerung des Fahrzeugparks in den kommenden Jahren notwendig. Darüber hinaus wird zur Erhöhung der Fahrgastkapazität bei der Neu-

beschaffung von Tramfahrzeugen die Fahrzeug- bzw. Zuglänge teilweise erhöht. Die SWM/MVG beschafft bereits Fahrzeuge, die nach Abschluss des Zulassungsprozesses gekuppelt werden können und somit eine Gesamtlänge von rund 47 m erreichen.

Die Bedarfsentwicklung ist nicht nur durch die bisher geplanten Angebotsverdichtungen bestimmt, sondern darüber hinaus auch abhängig von Umfang und zeitlichem Verlauf der Streckennetausbauten im Tramnetz. Sowohl steigende Fahrzeugzahlen als auch größere Fahrzeuge erfordern den Ausbau bzw. die Erweiterung einerseits der Anzahl und Kapazität der Betriebshöfe mit ihren Werkstatteinrichtungen und andererseits den Ausbau der nutzbaren Abstellanlagen für U-Bahn und Tram.

Ausschlaggebend für die Standortwahl der zusätzlichen Betriebshöfe und Abstellanlagen für die Tram sind neben dem Kapazitäts- und dem hieraus resultierenden Flächenbedarf auch die Lage zum Streckennetz, damit verbundene Ausrückwege und -zeiten sowie die Sicherstellung der Erreichbarkeit aus dem Netz im Falle von betrieblichen Störungen auf einzelnen Strecken.

2. Kapazitäten

2.1. Abstellkapazitäten (s. Anlage 1)

Der Tram-Betriebshof an der Einsteinstraße weist aktuell inkl. Arbeitsfahrzeuge eine Abstellkapazität von ca. 117 Fahrzeugen (Trambahnflotte bestehend aus den Typen T1, TZ, S1, R3, R2 und P) auf. Schon heute müssen die letzten einrückenden Tramfahrzeuge im Einfahrtsbereich der Abstellhalle abgestellt werden. Die betrieblichen Rangiervorgänge der nächtlichen Fahrzeugwartung werden so massiv erschwert.

Mit den geplanten Angebotsausweitungen im Bestandsnetz, der Realisierung von Tram-Neubaustrecken gemäß Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (Tram Nordtangente, Tram Münchner Norden und Tram Westtangente) und der damit einhergehenden weiteren Vergrößerung des Fuhrparks erhöht sich der Gesamt-Fahrzeugbestand bis Ende 2029 auf ca. 209 Fahrzeuge und überschreitet dann die vorhandenen Abstellkapazitäten um ca. 92 Fahrzeuge (siehe Anlage 1). Bis zur Neuschaffung von Betriebshofkapazitäten sind daher für diese Fahrzeuge Provisorien (Netzabstellung) erforderlich. Die Provisorien liegen oftmals in nicht abgesperrten öffentlich zugänglichen Bereichen. Damit steigt das Vandalismusrisiko und die Wartung der dezentral abgestellten Fahrzeuge wird erheblich erschwert. In der Folge steigt das Risiko, den betroffenen Linienabschnitt nicht rechtzeitig frei machen zu können. Weitere Flächen werden benötigt, um für die Fahrer vor Ort zumindest im Minimalstandard Aufenthaltsräume, WCs und Fahrerterminals bereitstellen zu können.

Für weitere Angebotsausweitungen in Form von Taktverdichtungen oder Netzerweiterungen über die o.g. Tram-Neubaustrecken hinaus, müssen rechtzeitig Beschlüsse für den

Bau eines dritten Betriebshofs gefasst werden.

2.2. Werkstattkapazitäten

Die Werkstattkapazitäten im Betriebshof Tram Einsteinstraße und der heutigen Hauptwerkstätte Tram Ständlerstraße sind mit ihren unterschiedlichen Funktionen insgesamt auf einen Fuhrpark von max. 120 Linienfahrzeugen ausgelegt. Die bereits heute geplanten Erweiterungen des Tramangebots im bestehenden Netz und die damit einhergehende Vergrößerung des Fahrzeugbestandes bedürfen schon ohne die o.g. Neubaustrecken zusätzlicher Werkstattkapazitäten. Mit der Realisierung dieser Neubaustrecken ergibt sich zusätzlicher Bedarf, der sich zusammen mit geplanten und prognostizierten Angebotsausweitungen auf 80 bis 90 Fahrzeuge summiert.

2.3. Betriebshoferreichbarkeit und -verfügbarkeit

Im Tramnetz ist derzeit nur eine Zulaufstrecke zum vorhandenen Betriebshof an der Einsteinstraße vorhanden. Die Kapazität dieser Zulaufstrecke für die Zahl der morgens ausrückenden Züge ist durch die begrenzten Zeitfenster in den Umläufen der Lichtsignalanlagen bereits ausgeschöpft. Bei der anstehenden Ausweitung des Fahrzeugeinsatzes ist es dringend erforderlich, dass ein zweiter Betriebshof an anderer Stelle im Netz zur Verfügung steht, um durch eine räumliche Aufteilung eine Entlastung der Zulaufstrecke zum Betriebshof Einsteinstraße zu ermöglichen. Ferner wird durch einen zweiten Standort mit Werkstatteinrichtungen die notwendige Redundanz geschaffen.

3. Planung Trambetriebshof Ständlerstraße

3.1 Untersuchung von Standortalternativen

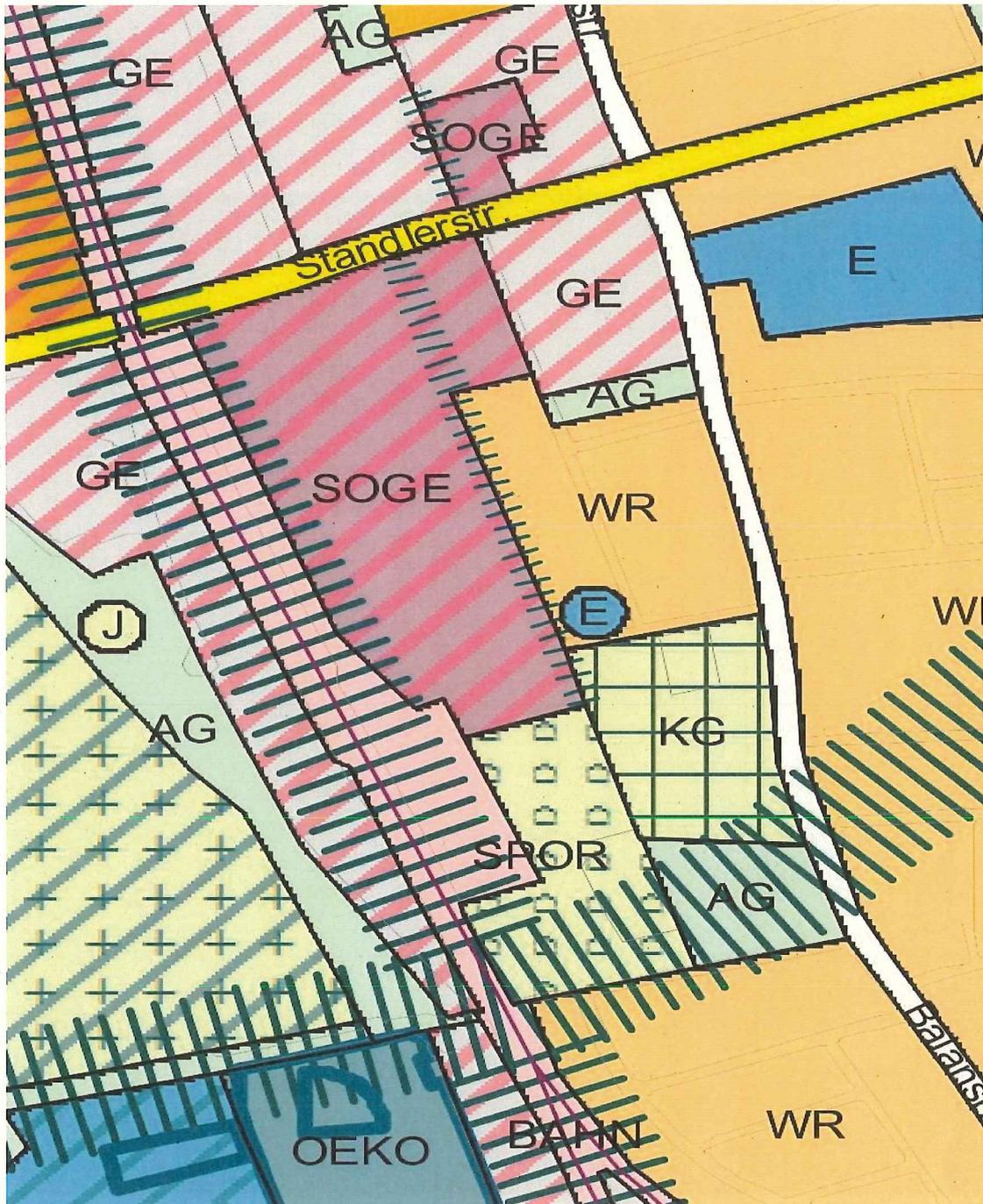
Ursprünglich wurden folgende mögliche Standorte im Stadtgebiet München zur Unterbringung eines neuen Trambetriebshofs betrachtet: Flächen im Bereich der Bayernkaserne, der ehemalige Bahnhof Hofmannstraße, Aidenbachstraße/ Boschetsrieder Straße und Freiham. Durch die an den oben genannten Standorten mittlerweile erfolgte städtebauliche Entwicklung hin zu Wohnstandorten, stehen diese für die Situierung eines Trambetriebshofs nicht zur mehr Verfügung.

Im Stadtgebiet von München kann jedoch der Standort der Hauptwerkstätte Ständlerstraße als bereits bestehende Betriebsanlage die betrieblichen Anforderungen für einen zweiten Tram-Betriebshof erfüllen. Diese Betriebsanlage ist über die Aschauer Straße an das vorhandene Tramnetz angeschlossen. An diesem Standort können länger andauernde Hauptuntersuchungen, größere Reparaturen, Instandsetzungen vorhandener und Inbetriebnahmen neuer Trambahnen durchgeführt werden. Im nordöstlichen Teil des Hauptgebäudes befindet sich das MVG-Museum. Der südliche Bereich des Grundstücks ist als Zwischennutzung für Materiallagerungen und ferner durch SWM eigene Sportflächen belegt.

3.2 Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Der Betriebshof (Grundstück Flur-Nr. 16218) ist im Flächennutzungsplan (FNP) der Landeshauptstadt München (siehe Abb. 1) für den nördlichen Bereich als „Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf“ dargestellt. Westlich des SWM-Grundstückes liegt die Bahnanlage der DB Netz AG, welche von den S-Bahn-Linien S3 sowie S7 genutzt wird. Weiter westlich liegt ein Gewerbegebiet. Gemäß FNP-Änderung VI/23 wurde der Bereich östlich der Bahnlinie München Ost - Deisenhofen seinerzeit für eine Eisenbahnwerkstatt als Bahnfläche dargestellt. Das Vorhaben wurde zwischenzeitlich mangels Bedarfs aufgegeben. Östlich der vorhandenen Hauptwerkstätte liegen ein Gewerbegebiet, ein reines Wohngebiet sowie eine Kleingartenanlage. Südlich davon befindet sich derzeit eine SWM-Sportanlage, die als grüne Sportfläche SPOR dargestellt ist. Entlang der Bahntrasse sowie der Lauensteinstraße verlaufen zwei sich kreuzende übergeordnete Grünbeziehungen, die sowohl der Freiraumvernetzung wie auch als Verbundkorridor entlang der Bahntrasse dienen.

Abbildung 1: Standort Ständlerstraße

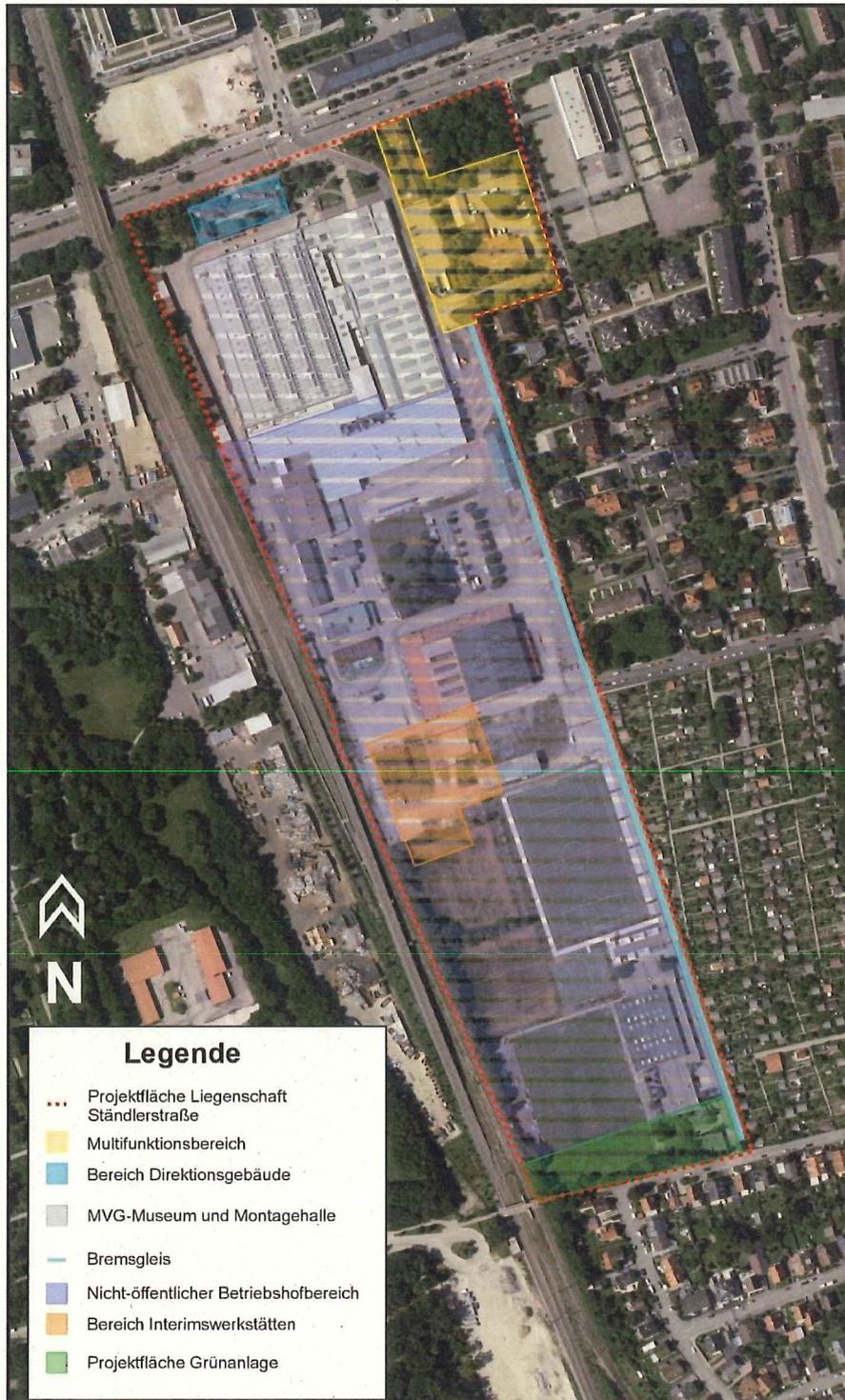


3.3 Planfeststellungsverfahren und Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung

Eine Genehmigung der geplanten Anlage erfolgt im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens. Voraussetzung hierfür ist eine Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung. Die Erweiterung des bestehenden MVG-Tram-Betriebsgeländes zu einem Betriebshof mit weiteren Funktionen wird einen größeren Flächenbedarf als das heutige Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf des Grundstücks haben (siehe Abb. 1). Dies bedingt den kompletten Rückbau der SWM eigenen Sportflächen. Es ist daher für diesen Bereich eine Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung erforderlich. Die Darstellung des Sondergebiets gewerblicher Gemeinbedarf wäre demnach nach Süden zu erweitern.

4. Konzept zur Errichtung eines Tram-Betriebshofs an der Ständlerstraße

Abbildung 2: geplante Gesamtanlage mit Neubau auf benötigter Fläche



Aus den Rahmenbedingungen der bestehenden Nachbarbebauungen, der denkmalgeschützten Gebäudeteile auf SWM-Grund und der geplanten Arbeitsabläufe in einer nach modernen Gesichtspunkten erstellten und betriebenen Werkstatt mit Abstellanlage, hat sich die vorläufige Anordnung der Betriebsanlagen (Werkstatt, Waschanlage, Abstellanlage etc.) auf der vorgesehenen Fläche ergeben (Abbildung 2: geplante Gesamtanlage mit Neubau auf benötigter Fläche).

Um die anliegenden Gebäude schallschutztechnisch bestmöglich zu schützen, sehen die Planungen der SWM/MVG für eine Anordnung notwendiger Funktionen weitgehende Einhausungen der Werkstatteinrichtungen und Abstellpositionen vor. Im Nordosten soll nach derzeitigem Planungsstand ein sog. Multifunktionsbereich entstehen, der es ermöglicht, Synergien für die notwendigen Nutzungen des gesamten Geländes zu erschließen: Warenanlieferung, PKW-Verkehre, Park- und Ladeflächen, allg. Gemeinschaftsnutzungen wie Besprechungsräume und Kantine. Im Norden bleibt das MVG Museum erhalten. Das Direktionsgebäude soll einer allgemeinen Nutzung als Gewerbebereich (z.B. Büros) zugeführt werden. Der innere Bereich des Grundstücks steht dem eigentlichen Betriebshof mit seinen Werkstätten und Abstellbereichen bzw. dem Logistikbereich zur Verfügung. Die Fläche der noch zu bauenden Interimswerkstatt wird im Nachgang zum Betriebshofbau als Logistikfläche dienen. Im südöstlichen Bereich, in unmittelbarer Nähe der vorhandenen Wohnnutzung entlang der Lauensteinstraße, ist im Sinne einer Umsetzung der hier im Flächennutzungsplan verlaufenden übergeordneten Grünbeziehung die Realisierung einer Grünanlage geplant.

Für die **entfallene Sportanlage** liegt mittlerweile ein in Kooperation mit dem Referat für Bildung und Sport entstandenes, zielführendes und umsetzungsfähiges Konzept vor. Dieses beinhaltet, die mitgliederstarke Fußballabteilung im direkten Umfeld der jetzigen Sportanlage zu belassen und in benachbarten Bezirks- oder Vereinssportanlagen anzusiedeln. Der Hallensport wird einerseits an die Emmy-Noether-Straße nahe der Stadtwerke-Zentrale verlagert, um so wieder an Attraktivität für aktive SWM-Mitarbeiter zu gewinnen, andererseits ergeben sich durch den Neubau von zwei übereinanderliegenden Einfachhallen Nutzungsmöglichkeiten am standortnahen Beruflichen Schulzentrum Balanstraße. Zudem sind ab 2022 ergänzende Anmietungen am Standort Sporthalle Siedlung Perlacher Forst denkbar. Hierzu wird der Bezirksausschuss in einem gemeinsamen Runden Tisch genauer informiert. Belegungspläne der Sportstätte Lauensteinstraße wurden bereits mit Verfügbarkeiten der Landeshauptstadt München abgeglichen.

5. Anträge

a) Trambahnbetriebshof: Zukunftsoffene Anbindung über die Ständlerstraße sicherstellen

Antrag Nr. 14-20 / B 03928 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 27.07.2017

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 - Ramersdorf-Perlach hat am 27.07.2017 den Antrag Nr. 14-20 / B 03928 beschlossen (s. Anlage 2). Darin wurde gefordert, für den neuen Trambahnbetriebshof eine zukunfts offene Anbindung über die Ständlerstraße sicherzustellen.

b) SWM/MVG Trambahnbetriebshof, überarbeitete Planungen

Antrag Nr. 14-20 / B 06237 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach vom 20.05.2019

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach hat am 09.05.2019 den Antrag Nr. 14-20 / B 06237 beschlossen (s. Anlage 3), in dem einige Fragen zu den überarbeiteten Planungen zum SWM/MVG Trambahnbetriebshof gestellt wurden.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft gem. § 7 Abs. 1 GeschO StR.

Mit Antwortschreiben vom 30.10.2019 hat das Referat für Arbeit und Wirtschaft zu beiden Anträgen wie folgt Stellung genommen:

„Die SWM/MVG haben zugesichert, dass sie das Grundstück derzeit komplett überplanen, um es möglichst optimal für die Errichtung eines erweiterten Betriebshofs nutzen zu können. Beim Projekt „Neubau Trambetriebshof“ haben SWM/MVG Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt und erarbeiten derzeit erste belastbare Pläne. Sobald diese vorliegen, informiert das Unternehmen die Öffentlichkeit.“

In einem weiteren Schreiben hat der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 folgende Fragen mit der Bitte um Klärung gestellt:

"1. Welche ÖPNV Planungen insbesondere Tram Planungen es für Ramersdorf-Perlach gibt und warum diese seit Jahren geäußerten Anregungen des BA 16 nicht aufgegriffen wurden?

2. Kann sichergestellt werden, dass das Ein- und Ausrücken außerhalb der Schulzeiten der neuen Realschule erfolgt?

3. Können die Sportler ortsnah weiter ihren Sport ausüben?
4. Verursacht die Führung der Tram durch die Chiemgaustraße bei der Erneuerung des Eisenbahnbrückenwerks der LHM nicht erhebliche Mehrkosten?“

Gemäß Referentenantrag Ziffer 3. wird die SWM/MVG gebeten, die Planungen für den Tram-Betriebshof an der Ständlerstraße dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 (Ramersdorf-Perlach) vorzustellen. Im Rahmen dieses Termins werden auch die oben gestellten Fragen behandelt.

6. Zeitplan und weiteres Vorgehen

Nach derzeitigem Stand ist für die Betriebsanlagen der Trambahn zunächst in 2020/2021 die Änderung des Flächennutzungsplans durch das Planungsreferat vorgesehen. Parallel erfolgen ab sofort durch SWM/MVG die weiteren Planungsschritte bis zur Genehmigungsplanung inklusive Einreichung der Planfeststellungsanträge. Nach heutigem Stand kann 2023 mit dem Bau begonnen werden.

Die zuständigen Referate der LHM sollen mit dem vorliegenden Beschluss vom Stadtrat beauftragt werden, die SWM/MVG bei den weiteren Planungen zu unterstützen und die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen (Umweltverträglichkeitsprüfung UVP, Umweltverträglichkeitsstudie UVS, FNP-Änderung, Verkehrsplanung, Bürgerbeteiligung).

Die Sitzungsvorlage ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Bildung und Sport abgestimmt.

7. Beteiligung des Bezirksausschusses

In dieser Angelegenheit ist die Unterrichtung des Bezirksausschusses vorgeschrieben (s. Anlage 1 der BA-Satzung). Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach hat die Beschlussvorlage vorab zur Kenntnis erhalten.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Sebastian Weisenburger, und der Bezirksausschuss 16 haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Der Sachstandsbericht zur Notwendigkeit für die Entwicklung neuer Betriebshöfe und Abstellanlagen für die Tram der SWM/MVG sowie zu den Standortüberlegungen wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, für den Tram-Betriebshof an der Ständlerstraße ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans einzuleiten.
3. Die SWM werden gebeten, die Planungen für den Tram-Betriebshof an der Ständlerstraße dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 (Ramersdorf-Perlach) vorzustellen.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / B 03928 des Stadtbezirkes 16 - Ramerdorf-Perlach vom 27.07.2017 und der Antrag Nr. 14-20 / B 06237 des Stadtbezirkes 16 – Ramerdorf-Perlach sind satzungsgemäß behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

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

Clemens Baumgärtner
Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. RAW - FB VS:\FB5\SWM\5 Betrieb\1 Eigentliches Geschäft\08 Verkehr\03 Trambahn\Ständlerstraße

BV_FNP_Aenderung_Betriebshof_Staendlerstraße\BV_Beschluss_Dez_2020.odt

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

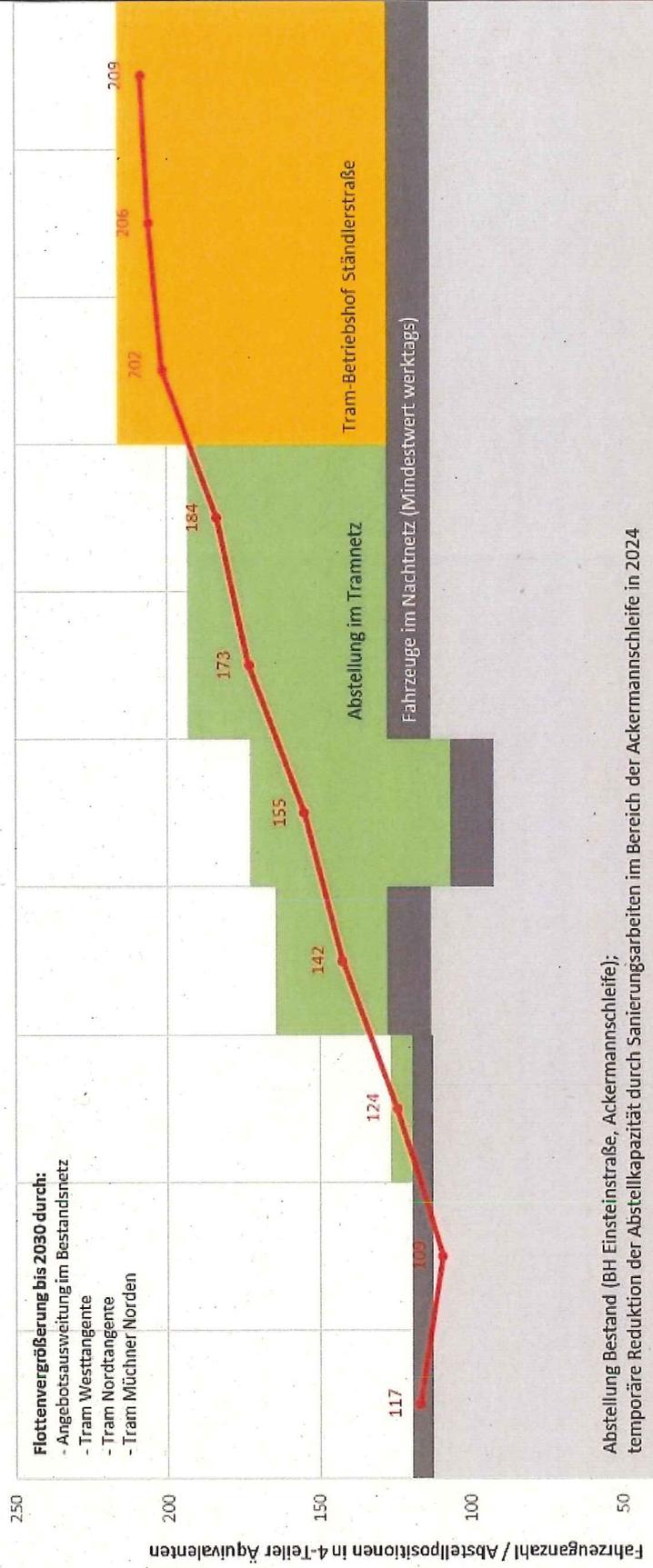
1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 16
An die BA-Geschäftsstelle Ost
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
Per Hauspost
an die Stadtwerke München GmbH/VB

z.K.

Am

Entwicklung Fahrzeuganzahl und Abstellpositionen bei der Tram

Unabhängig ab 2021
 Deckung des Defizits durch die Inbetriebnahme des Tram-Betriebshofes Ständlerstraße



Abstellung Bestand (BH Einsteinststraße, Ackermansschleife);
 temporäre Reduktion der Abstellkapazität durch Sanierungsarbeiten im Bereich der Ackermansschleife in 2024

Fahrplanjahr	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Abstellung Netz	7	7	7	14	14	14	14	14	14	14
BH Ständlerstraße	0	0	0	0	0	0	0	89	89	89
Fahrzeuge im Nachtbetrieb (Mindestwert werktags)	112	112	112	113	92	113	113	113	113	113
Abstellung Bestand	117	109	124	142	155	173	184	202	206	209

An den
Bezirksausschuss 16 • Ramersdorf-Perlach
der Landeshauptstadt München
Friedenstraße 40
81660 München

25. Juli 2017

Trambahnbetriebshof: Zukunftsoffene Anbindung über die Ständlerstraße sicherstellen

Der Bezirksausschuss Ramersdorf-Perlach möge beschließen:

Der Stadtrat wird aufgefordert,

1. die SWM/MVG zu beauftragen, die Hapterschließung des künftigen Trambahnbetriebshofs an der Ständlerstraße über eine neue Trasse von der heutigen Endstation Schwannseestraße entlang der Ständlerstraße zu planen und diese zum Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zu machen.
2. die SWM/MVG zu beauftragen, die aktuell geplante Anbindung über die Aschauer Straße/Chiemgaustraße weiterhin zu planen und rechtlich zu sichern, sie innerbetrieblich aber lediglich als Störfallalternative einzusetzen. Dabei ist im Rahmen der weiteren Abstimmung darauf zu achten, auch hier bestmöglichen Lärmschutz zu gewährleisten und insbesondere die weitere Entwicklung des Gebiets Aschauer Straße (Schulstandort) korrekt zu berücksichtigen.
3. die entsprechenden Mittel für die beiden vorgenannten Ziffern bereitzustellen.
4. auf Basis dieses neu geschaffenen Trambahnstücks Überlegungen zu sinnhaften, andere Projekte wie den Ortskern Ramersdorf nicht gefährdenden und für die Bevölkerung mit Erschließungsmehrwert versehenen, zusätzlichen Trambahnangeboten im 16. Stadtbezirk anzustellen. Diese sind mit dem Bezirksausschuss sodann zu sondieren.

Begründung:

Die öffentliche Informationsveranstaltung am 24. Juli 2017 machte deutlich, dass die Zu- und Abführung der Trambahnzüge zum geplanten neuen Trambahnbetriebshof an der Ständlerstraße derzeit ausschließlich über die Aschauer Straße geplant wird. Dies hat zur Folge, dass die Aschauer Straße während der Ausrück- und Einrückzeiten zur echten Trambahnhauptstrecke wird, jedoch ohne dass Fahrgäste davon profitieren. Jenseits dieses nicht vorhandenen Vorteils entsteht jedoch noch ein gravierender Nachteil, nämlich massive Kapazitätseinbußen zulasten des Fahrzeugverkehrs auf der Chiemgaustraße (Mittlerer Ring) durch zweimal querende Trambahnen (1x von der Schwannseestraße auf die Chiemgaustraße und 1x von der Chiemgaustraße in die Aschauer Straße bzw. umgekehrt). Das Argument, dass dies vornehmlich außerhalb der Hauptverkehrszeiten passieren soll, mag das Problem lindern, es wird jedoch nicht gelöst.

Schwer wiegt dabei auch, dass die Planungen der MVG/SWM bisher offenbar überhaupt nicht auf die Planungen der DB Netz AG zur Erneuerung der S-Bahnunterführung Chiemgaustraße abgestimmt sind. Im Rahmen der Informationsveranstaltung konnte hierzu auch auf Nachfrage keine plausible Antwort gegeben werden. Zu befürchten steht ebenso, dass die von vielen gewünschten Radwege in der Unterführung dann aufgrund der notwendigen Schienentrasse letztlich wieder nicht hergestellt werden können. Ebenso wenig abgestimmt scheint die Frage der Anbindung auf die Diskussion einer Untertunnelung des Mittleren Rings an der Tegernseer Landstraße/Chiemgaustraße.

Nicht nachvollziehbar ist bei der einseitigen Anbindung auch, warum die MVG/SWM keine Störfallalternative vorsehen. Im Hinblick auf den U-Bahnbetriebshof wurde dieses Argument einer Störfallalternative von den MVG/SWM selbst bemüht. Im Falle eines Unfalls an der Chiemgaustraße (z.B. Bus, der in der Unterführung stecken bleibt o.ä.) drohen lange Ausfallzeiten.

Auf Nachfrage zur Lärmbelästigung der Anwohner am Kreuzungspunkt Chiemgaustraße/Aschauer Straße wurde mitgeteilt, dass hier keine Maßnahmen vorgesehen seien. Gleiches gilt offenbar für die Anwohner der parallel zur Aschauer Straße verlaufenden Paulsdorffer Straße. Argumentiert wurde lediglich damit, dass es sich in der Aschauer Straße um ein Gewerbegebiet handle, in dem höhere Grenzwerte gälten. Dies ist jedoch auf absehbare Zeit schlicht falsch, denn die derzeit laufende Änderung des Bebauungsplans 1748 wird dort eine „Gemeinbedarfsfläche Schule“ festsetzen. Insofern ist hier eine Neubewertung erforderlich.

Abseits dieser planerisch-betrieblichen Belange böte eine Erschließung über die Ständlerstraße aber noch den ganz entscheidenden Vorteil, dass sie perspektivisch für weitere Trambahnlinien zur Erschließung des 16. Stadtbezirks und darüber hinaus dienen könnte. Im Gegensatz zur jüngst diskutierten Achse entlang der Rosenheimer Straße – diese ist heute mit drei bis vier Buslinien bestens versorgt – könnte in dieser Ecke des Stadtbezirks damit nämlich echter Mehrwert im Sinne einer direkten Innenstadtanbindung geschaffen werden.

Für die Fraktion der CSU

Initiative:

gez
Fraktionssprecher

B 90/Die Grünen • f

Bezirksausschuss 16
Landeshauptstadt München
Geschäftsstelle Ost für die
Bezirksausschüsse 5, 13, 14, 15, 16, 17, 18
Friedenstraße 40
81660 München

Fraktionssprecher

Fasanjägerstr. 38
81737 München

Telefon
Telefax
eMail
www.gruene-ba16.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht

Unser Zeichen, unsere Nachricht

Datum

10.04.2019

SWM/MVG Trambahnbetriebshof, überarbeitete Planungen

Der BA 16 stellt folgende Fragen zu den neuerlichen Planungen :

- 1.) Wurden aktuell weitere Flächen im Stadtgebiet mit guter Trambahnerschließung, z.B. Euro-industriepark oder im Münchner Westen, neuerlich geprüft?
- 2.) Die MVG/SWM wird aufgefordert, weiterhin flächensparende und Ressourcenschonende Konzepte auszuarbeiten und zu prüfen.
- 3.) Die MVG/SWM wird beauftragt zu prüfen, die Zufahrtsmöglichkeit über die Ständlerstraße, in Verbindung mit einer Planung Tram Ost/West (Neuperlach-Harlaching via Ständlerstraße), zu prüfen.
- 4.) Gibt es aktualisierte Zahlen zur Verkehrsbelastung, diese war bereits in der letzten Planung vom Baureferat angemahnt? Und weichen die Zahlen der einrückenden Fahrzeuge pro Stunde , von den damals anvisierten 8% ab? Was bedeutet das hernach in realen Zahlen?
- 5.) Werden die Flächen westlich der Gleise in die neuerliche Planung einbezogen? Würde sich mit einer solchen Planung der Sportplatz erhalten lassen?

Fraktionssprecher

Seite 1 von 1