

Telefon: 233 – 23715
Telefon: 233 – 24629
Telefon: 233 – 26176
Telefax: 233 – 24610

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
HA I/4-HLP
HA I/32-3

**Fuß- und Radwegebrücken zur besseren
Erschließung des Neubaugebietes an der
Paul-Gerhardt-Allee**

Anbindung der U5 an das Wohngebiet Paul-Gerhardt-Allee
Antrag Nr. 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin
Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR
Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014

- 21. Stadtbezirk Pasing – Obermenzing
- 9. Stadtbezirk Neuhausen – Nymphenburg

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 01428

Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Wettbewerbsergebnis zum Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee
3. Lage der Fuß- und Radwegebrücken mit Fuß- und Radwegekonzept
4. Entwurf für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a
5. Auszug aus dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 879a
6. Variante 4a für eine Fuß- und Radwegebrücke über die Bahnachse nach Süden gemäß der Machbarkeitsstudie vom 01.08.2003
7. Anbindung der U5 an das Wohngebiet Paul-Gerhardt-Allee
Antrag Nr. 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze
Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin
Ulrike Boesser vom 09.07.2014
8. Modellhafte Erschließung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee im Sinne der
Nahmobilität
Antrag des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirks Pasing – Obermenzing vom
04.02.2014 (BA-Antrag Nr. 08-14/B 05618)

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 05.11.2014 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	3
1. Anlass	3
2. Fuß- und Radwege bzw. -brücken im Umfeld des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee	4
2.1 Bisherige Ziele und Beschlüsse für eine bessere Anbindung des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee durch Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes	4
2.2 Stadtgestalterische und landschaftsplanerische Einordnung	5
3. Verkehrlicher Nutzen von Fuß- und Radwegebrücken im Umfeld des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee	6
3.1 Brückenbauwerke als Maßnahmen zur erforderlichen Netzergänzung des Fuß- und Radwegenetzes im Umfeld des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee	6
3.2 Attraktive Querungen von Straßen und Gleisanlagen	6
3.3 Sicherer Linienverlauf abseits des motorisierten Individualverkehrs	8
3.4 Prioritäten für die Fuß- und Radwegebrücken	9
4. Weiteres Vorgehen	10
5. Antrag Nr. 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014	11
II. Antrag der Referentin	12
III. Beschluss	13

I. Vortrag der Referentin

Die Stadträtinnen Frau Dr. Constanze Söllner-Schaar und Frau Ulrike Boesser sowie die Stadträte Herr Christian Müller, Herr Christian Amlong und Herr Dr. Ingo Mittermaier haben am 09.07.2014 den anliegenden Antrag Nr. 14-20/A 00091 (siehe Anlage 7) gestellt. Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Anlass

In der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.07.2011 „Projekt Hauptbahnhof-Laim-Pasing – Entwicklung Teilbereich Paul-Gerhardt-Allee“ (Vorlagen-Nr. 08-14/V 07208) wurden die grundsätzlichen Planungs- und Entwicklungsziele für den letzten zu realisierenden Teilabschnitt (siehe Lageplan in Anlage 1) der Zentralen Bahnflächen München vom Hauptbahnhof bis nach Pasing dahingehend beschlossen, die überwiegend industriell und gewerblich genutzten Flächen in Wohnbauflächen umzuwandeln und hierfür von den Planungsbegünstigten einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb durchführen zu lassen. Dieser wurde im Jahre 2012 entschieden und im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 26.09.2012 (Vorlagen-Nr.: 08-14/V 10048) bekannt gegeben (Plan Wettbewerbsergebnis siehe Anlage 2).

Für das rund 38 ha umfassende Planungsgebiet wird angestrebt, dass ca. 2.400 Wohnungen und bis zu 700 Arbeitsplätze, ein Nahbereichszentrum mit Geschäften, eine Grundschule, Sporteinrichtungen, Kindertageseinrichtungen, Spielflächen für Kinder und Jugendliche sowie Grün- und Erholungsflächen entstehen.

Durch die im Osten und Süden des Quartiers verlaufenden und als Barriere wirkenden Bahntrassen ergibt sich eine gewisse Randlage, die besondere Anforderungen an die verkehrliche Erschließung sowie die Erreichbarkeit des Planungsgebietes stellt. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist das Verkehrssystem des neuen Siedlungsgebietes verträglich in das umliegende, vorhandene Straßen- und Wegenetz zu integrieren. Innerhalb des Planungsgebietes erfolgt die Erschließung für den motorisierten (MIV) und nicht-motorisierten Individualverkehr (Radfahrende und Zufußgehende) vorrangig über die Peter-Anders-, die Berdux- und eine neue südlich parallel verlaufende Straße (Bezeichnung U 1721 im Bebauungsplanentwurf) sowie über weitere, neu zu errichtende, gebietsinterne Straßen (Plan zum Fuß- und Radwegekonzept siehe Anlage 3).

Für eine stadtverträgliche, großräumige Verkehrsabwicklung steht das vorhandene, angrenzende Straßennetz zur Verfügung, das künftig durch den zum Teil bereits erfolgten, weitgehenden Entfall des Gewerbeverkehrs spürbar entlastet werden wird. Darüber hinaus sind eine Reihe von Maßnahmen für den nichtmotorisierten Individualverkehr (Zufußgehende und Radfahrende) vorgesehen, um die Anzahl der Fahrten des MIV spürbar zu verringern. Dazu zählen neben der Verbesserung und dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor allem für Zufußgehende und Radfahrende eine attraktive und schnelle Erreichbarkeit der Nordseite des Bahnhofs Pasing (Entfernung: ca. 1,6 km) im Westen, des Schlossparks bzw. des Schlossviertels Nymphenburg, des westlichen Siedlungsbereichs des 25. Stadtbezirkes Laim im Osten sowie des östlichen Sied-

lungsbereichs des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing südlich der Bahnanlagen um den Platz Am Knie.

Gegenwärtig wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung für das Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee als Grundlage zur Umsetzung des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a (siehe Anlage 4) erarbeitet. Bereits die im Jahr 2011 geführte öffentliche Debatte um das Strukturkonzept für den Bereich östlich der Paul-Gerhardt-Allee als Grundlage für den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb ließ erkennen, dass für eine stadtverträgliche Entwicklung des Viertels verbesserte Erschließungsvoraussetzungen geschaffen werden müssen. Dieses Anliegen der Bürgerinnen und Bürger wurde auch durch den Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirks Pasing – Obermenzing aufgegriffen und durch seinen Antrag vom 04.02.2014 für eine verbesserte, nicht motorisierte, „Modellhafte Erschließung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee im Sinne der Nahmobilität“ (siehe Anlage 8, BA-Antrag Nr. 08-14/B 05618) bekräftigt. Dabei war auch die rechtzeitige Bereitstellung einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur ein besonderes Anliegen. Insbesondere wird in diesem o. a. Antrag unter anderem „jetzt die Erstellung eines Konzeptes für den Fußgänger- und Radverkehr in genügender Genauigkeit gefordert“. Um dem in einem angemessenen Maß Rechnung zu tragen, ist dann auch die Erstellung von Fuß- und Radwegebrücken erforderlich, die sich gänzlich bzw. zum Teil außerhalb des Umgriffs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058a befinden.

Der o. a. BA-Antrag vom 04.02.2014 wurde im Rahmen der Stadtratsvorlage zur Billigung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058a im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung behandelt, steht aber im engen inhaltlichen Zusammenhang mit dieser Beschlussvorlage.

2. Fuß- und Radwege bzw. -brücken im Umfeld des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee

2.1 Bisherige Ziele und Beschlüsse für eine bessere Anbindung des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee durch Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes

Einen wesentlichen Baustein des Verkehrskonzeptes für die Zentralen Bahnflächen München stellt die Umsetzung eines attraktiven Konzeptes für Fuß- und Radwege dar, das langfristig beiderseits der Bahntrasse zwischen dem Hauptbahnhof und Pasing möglichst lückenlos umgesetzt werden soll (siehe hierzu auch Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 09.05.2007 i. S. „Projekt Hauptbahnhof – Laim – Pasing“, a) Fuß- und Radwegekonzept; Vorlagen-Nr.: 02-08/V 09878).

Über die bestehende Fuß- und Radwegunterführung der Bahntrasse Ingolstadt/Landshut auf Höhe der Bärmannstraße soll das Neubaugebiet mit attraktiveren Fuß- und Radwegeverbindungen sowohl nach Osten zum südlichen Schlossviertel sowie dem neuen Sportpark Nymphenburg (u. a. ESV München) als auch nach Westen an die Nordseite des Bahnhofs Pasing den erforderlichen Lückenschluss im umliegenden, großräumigen Wegenetz bilden. Der westlichste Teilabschnitt wird im Zuge der Neubebauung des ehemaligen Weyl-Geländes nordöstlich des Bahnhofs Pasing derzeit bereits hergestellt.

Im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP), der von der Vollversammlung des Stadtrates am 15.03.2006 (Vorlagen-Nr.: 02-08/V 07218) als Leitprojekt der PERSPEKTIVE MÜNCHEN und als Grundlage für die weiteren städtebaulichen und verkehrlichen Planungen der Landeshauptstadt München beschlossen wurde, ist im Plan 6, Radverkehr Netzkonzeption 2015, die Verbindung zwischen der Bärmanstraße und Pasing als Teilabschnitt einer Hauptroute im Stadtgebiet (gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 03.07.2002 „Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr“; Vorlagen-Nr.: 96-02/V 03082) dargestellt. Im o. a. Beschluss vom 15.03.2006 wurde u. a. das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Planungsgrundlagen in geeigneten Projekten zu konkretisieren und auf eine Umsetzung hinzuwirken. Ferner wurde beschlossen, dass für eine Senkung der Umweltbelastungen in der Landeshauptstadt München entsprechend den gesetzlichen Vorgaben vorrangig die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs, auszubauen und durch Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements zu unterstützen sind.

Nachdem die Fuß- und Radwege der 1. Priorität gemäß dem o. a. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 09.05.2007 für die fertig gestellten bzw. derzeit noch im Bau befindlichen Planungsbereiche der Zentralen Bahnflächen bis auf wenige Ausnahmen verwirklicht sind, stehen nunmehr Maßnahmen des vorliegenden Fuß- und Radwegekonzepts der 2. Priorität für das Umfeld des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee an, die einen weiteren Planungsschritt zur Konkretisierung und Umsetzung dieser generellen Zielsetzung auf lokaler Ebene bilden.

2.2 Stadtgestalterische und landschaftsplanerische Einordnung

Zur Erhöhung der Akzeptanz und Attraktivität verläuft im Zuge der Hauptroute gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan der kombinierte Fuß- und Radweg, eingebettet in die öffentlichen Grünflächen entlang der Gleistrassen der Deutschen Bahn AG, im erforderlichen Abstand südlich und östlich von den künftigen Baukörpern des Neubaugebietes parallel zu den Gleisanlagen.

Mit einem ergänzenden, gebietsinternen Wegenetz innerhalb des Umgriffs des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2058a, dessen Herstellung voraussichtlich von den Planungsbegünstigten finanziert wird, sowie durch zwei Fuß- und Radwegebrücken nach Süden und Osten, soll das Neubaugebiet für Zufußgehende und Radfahrende mit den bestehenden und geplanten Fuß- und Radwegen verknüpft und somit für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner bzw. Beschäftigten durch eine verbesserte Erreichbarkeit zusätzlich aufgewertet werden (siehe auch Ausführungen unter Ziffer 3 ff.).

Im Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee können so auf sicherem Wege sowohl die vorgesehene Jugendspieleinrichtung im Südosten des Planungsumgriffs, der Kinder-, Familien- und Nachbarschaftstreff südlich des Nahbereichszentrums, als auch Flächen für Trendsport und eine offene Einrichtung für Teenies und Jugendliche im Bereich der Eggenfabrik im Rahmen der noch zu konkretisierenden Ausgestaltung der im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung dargestellten übergeordneten Grünverbindung für öffentliche Grün- und Freiflächen in kurzer Entfernung erreicht werden und zu deren Belebung führen. In etwas größerer Entfernung befinden sich die Naherholungsgebiete, z. B. Nymphenburger Schlosspark, inkl. des sogenannten „Durchblicks“, und weitere Frei- und Erholungsräume, z. B. Würmgrünzug, einschließlich des Pasinger Stadtparks

oder die Heiden im Westen Pasings, die durch die Fortführung des übergeordneten kombinierten Fuß- und Radweges nach Westen über die Hildach- und Nimmerfallstraße und entlang des Südrandes des ehemaligen Weyl-Geländes erreichbar sind.

3. Verkehrlicher Nutzen von Fuß- und Radwegebrücken im Umfeld des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee

Mit der Realisierung von wohnungs- bzw. arbeitsplatznahen Fuß- und Radwegen, die mit möglichst wenig Hindernissen und Umwegen in das übergreifende und schlüssige Wegenetz der Haupttrouten gemäß dem Plan 6, Radverkehr Netzkonzeption 2015, des beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans (VEP) eingebunden sind, kann ein attraktives Angebot für die Bevölkerung bereit gestellt werden. Dieses Wegenetz ergänzt nachhaltig die aus einer vergleichenden Untersuchung unterschiedlicher Erschließungsmöglichkeiten des Neubaugebietes als einzig wirtschaftlich tragfähig erwiesene Variante der ÖPNV-Erschließung, eine Busshuttle-Verbindung zwischen dem Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee und dem Nordausgang des Bahnhofs Pasing. Somit kann ein wesentlicher Beitrag zur umweltfreundlichen Verbesserung der Erschließungsqualität sowohl des Neubaugebietes als auch der umliegenden Zentren, insbesondere Pasing, zur Verminderung von Fahrten des MIV und des damit verbundenen, reduzierten Schadstoffausstoßes sowie verringerten Lärmemissionen geleistet werden. Durch die schnelle Erreichbarkeit der mit ausreichend Fahrradstellplätzen auszustattenden Haltestellen des ÖPNV kann zudem eine höhere Auslastung des ÖPNV-Angebotes bewirkt werden.

Daher werden begleitend zum künftigen ÖPNV-Angebot die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen für die geplanten Fuß- und Radwegebrücken zur sinnvollen Netzergänzung des umliegenden sowie großräumigen Fuß- und Radwegenetzes für notwendig erachtet.

3.1 Brückenbauwerke als Maßnahmen zur erforderlichen Netzergänzung des Fuß- und Radwegenetzes im Umfeld des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee

Für die Vervollständigung des Fuß- und Radwegenetzes, eine kurze und funktionale Anbindung an die umgebenden Siedlungsbereiche sowie die Verknüpfung mit den Haupttrouten gemäß dem beschlossenen VEP sind neben dem Bau und der Einbindung der Fuß- und Radwege in die öffentlichen Grün- und Freiflächen der Neubau von Fuß- und Radwegebrücken und die Herstellung ausreichender Fahrradabstellanlagen - insbesondere an Haltestellen des ÖPNV - erforderlich. Sowohl am Süd- als auch am Ostrand des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee sind zum jeweiligen Bahngelände hin Anschlüsse für die beiden geplanten Fuß- und Radwegebrücken nach Süden und Osten im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a vorgesehen.

3.2 Attraktive Querungen von Straßen und Gleisanlagen

Fuß- und Radwegebrücke nach Westen

Um den heutigen und künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie den Beschäftigten östlich der Offenbachstraße eine attraktive Verbindung von der Hildachstraße über den Georg-Deschler-Platz und die Nimmerfallstraße zum nächstgelegenen Zentrum in Pasing mit einer Vielzahl von örtlichen und überörtlichen Verkehrsverbindungen des ÖPNV und Fernverkehrs zu ermöglichen, ist vorrangig der Bau einer separaten Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße nördlich der Bahnanlagen (siehe Anlage 3) notwendig. Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 879a (siehe Anlage 5) ist be-

reits eine Teilfläche östlich der Offenbachstraße als öffentliche Grünfläche (Flurnummer 750/4, Gemarkung Pasing) festgesetzt. Diese Fläche ist sowohl für das Brückenlager als auch für einen kurzen Fuß- und Radweg geeignet, der von der Nimmerfallstraße abseits der Nusselstraße direkt auf die Fuß- und Radwegebrücke führt. Im Zuge von Vorklärun- gen zum Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee hat die Grundeigentümerin bei einer gemein- samen Ortsbegehung die grundsätzliche Bereitschaft zum Verkauf der für die Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße (nördlich der Bahnachse) notwendigen Flä- chen auf der Ostseite der Offenbachstraße bekundet, die gegenwärtig vorwiegend als Garten genutzt werden. Hierfür sind die Erwerbsverhandlungen durch die Landeshaupt- stadt München zu konkretisieren und zu intensivieren.

Darüber hinaus sind in einem nächsten Schritt zur angestrebten, direkten Fortführung des o. g. Fuß- und Radweges zwischen dem Georg-Deschler-Platz im Osten und der Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße im Westen weitere vertiefende Grunder- werbsverhandlungen durch die Landeshauptstadt München mit der Grundeigentümerin er- forderlich. Hierbei ist mit entsprechenden Grunderwerbskosten für die Landeshauptstadt München zu rechnen.

Fuß- und Radwegebrücke nach Süden

Im Hinblick auf eine stärkere Vernetzung der Siedlungsbereiche nördlich und südlich der als Barriere empfundenen Fern- und S-Bahntrasse sowie auf eine schnelle Anbindung an das städtische ÖPNV-Netz ist außerdem eine Fuß- und Radwegebrücke über die Bahn- gleise in Richtung der Straße Am Knie geplant. Damit können die heutigen und künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Beschäftigten aus dem Bereich nördlich der Bahnanlagen unmittelbar die Haltestellen der Trambahnlinie 19 Am Knie und der tangen- tialen Buslinie 130 zum Harras sowie die optional geplante U-Bahnlinie U5 (ggf. möglicher U-Bahnhof Am Knie) und das Westbad erreichen. In umgekehrter Richtung sind für die Bewohnerschaft und die Beschäftigten südlich der Bahntrasse zwischen der Agnes-Ber- nauer- und Landsberger Straße die Erholungsflächen im und um den Nymphenburger Schosspark umweltfreundlich und in kurzer Entfernung nutzbar, zu denen sie sonst nur umwegig über die Laimer Fuß- und Radwegunterführung kommen können.

Grundlage für die weiteren Planungen dieser Fuß- und Radwegebrücke vom Planungsge- biet Paul-Gerhardt-Allee bildet die Machbarkeitsstudie zur „Errichtung einer Fuß- und Radwegebrücke über die Bahnachse im Teilbereich Pasing“ des Planungsbüros Schultz- Brauns & Reinhard Architekten GbR vom 01.08.2003, die auch heute noch Gültigkeit hat . Der darin für eine denkbare Realisierung vorgeschlagenen Variante 4a (siehe Anlage 6) wird nach wie vor seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung der Vorzug ge- geben. Die für die Fuß- und Radwegebrücke notwendigen Flächen nördlich der Gleisanla- gen im Bereich zwischen der Rosegger- und Baumbachstraße sind derzeit Eigentum des maßgeblichsten Entwicklers für das Planungsgebiet Paul-Gerhardt-Allee und werden im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2058a an die Landes- hauptstadt München übertragen. Die Situierung der Fuß- und Radwegebrücke vermeidet eine Überquerung der Josef-Felder-Straße (früher: Nordumgehung Pasing „NUP“) und be- einflusst die Bebauung entlang der Südseite der Josef-Felder-Straße gemäß dem Bebau- ungsplan mit Grünordnung Nr. 1922a nicht. Vielmehr befindet sich der südliche Brücken- kopf auf der Nordseite der Landsberger Straße östlich der Josef-Felder-Straße auf städti- schen Grundeigentum.

So wird im Antrag Nr. 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Con- stanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier und

Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014 (siehe Anlage 7) gefordert, im Zuge der Planung der U-Bahnlinie U5 nach Pasing zu untersuchen, wie der U-Bahnhof Am Knie optimal aus dem neuen Wohngebiet an der Paul-Gerhardt-Allee erreicht werden kann. Die Lage dieses optionalen U-Bahnhofes einschließlich der Sperrengeschosse wird jedoch aufgrund eines bestehenden, großen Abwasserkanals im Verlauf der Landsberger Straße wohl südlich der Landsberger Straße zu situieren sein.

Das hat zur Folge, dass von der Fuß- und Radwegebrücke ein Sperrengeschoss des U-Bahnhofes entweder nur mittelbar mit einer Querung des Kreuzungsbereiches über Lichtsignalanlagen an der Oberfläche erreichbar oder die Fuß- und Radwegebrücke direkt nach Süden bzw. diagonal nach Südwesten über die Landsberger Straße unter Berücksichtigung gestalterischer Aspekte zu verlängern wäre.

Darüber hinaus kam auch die „Untersuchung zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee“ durch die Fa. Intraplan im Auftrag der Landeshauptstadt München u. a. zum Ergebnis, dass eine Fuß- und Radwegebrücke bahnquerend nach Süden zur Straße Am Knie die Erschließung des Entwicklungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee deutlich verbessern würde.

Fuß- und Radwegeunterführung zwischen dem Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee und dem Kreuzungsbereich Am Knie/Landsberger Straße

Überlegungen für eine Fuß- und Radwegeunterführung zwischen dem Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee und dem Kreuzungsbereich Am Knie/Landsberger Straße mit einem optionalen U-Bahnhof Am Knie gemäß dem Vorschlag im Antrag Nr. 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier und Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014 (siehe Anlage 7) würden unabhängig von erheblichen finanziellen Aufwendungen für deren Erstellung und Unterhalt schon allein aufgrund einer Länge von mindestens ca. 200 m (vom westlichen Rand des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee) bzw. bis zu ca. 700 m (vom Zentrum des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee) zu Sicherheits- und Sauberkeitsproblemen sowie zu Angsträumen führen. Aufgrund des Verlaufs und der Niveaulage des bestehenden und ein gravierendes Hindernis darstellenden, großen Abwasserkanals in der Landsberger Straße ist dessen Unterquerung mit zusätzlichem Aufwand verbunden. Daher läge das südliche Tunnelportal einer Fuß- und Radwegeunterführung unter Beibehaltung einer moderaten Tieflage des optionalen U-Bahnhofes Am Knie im gleichen Bereich nordöstlich der Josef-Felder-Straße wie bei einer Brückenverbindung. Die Überlegungen für eine Fuß- und Radwegeunterführung erscheinen daher nicht sinnvoll. Die Lösung einer verbesserten Anbindung an einen optionalen U-Bahnhof Am Knie durch eine Fuß- und Radwegebrücke und einem Lift sollte im Rahmen einer ergänzenden Machbarkeitsstudie vertieft untersucht werden.

Fuß- und Radwegebrücke nach Osten

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Führung der übergeordneten Fuß- und Radwegeverbindungen in den einzelnen Quartieren der Zentralen Bahnflächen wurde zudem eine Fuß- und Radwegebrücke im Osten des Neubaugebietes über die Fern- und S-Bahntrasse nach Ingolstadt/Landshut/Freising zum Nymphenburger Schosspark, zum Schlossviertel und zu den Sporteinrichtungen des ESV München vorgeschlagen, die als Ergänzung der bestehenden, am Nordrand des Neubaugebietes liegenden Fuß- und Radwege-

unterführung im Zuge der Bärmannstraße dienen soll. Dadurch wird auch die Erreichbarkeit des S-Bahnhofes Laim und somit die ÖV-Erreichbarkeit der Innenstadt verbessert.

3.3 Sicherer Linienverlauf abseits des motorisierten Individualverkehrs

Mit der Durchgängigkeit der Wegeverbindungen erfolgt eine Steigerung der Attraktivität für den nichtmotorisierten Individualverkehr. Damit die größtmögliche Akzeptanz und Effektivität der Fuß- und Radwege erreicht wird, werden die guten Erfahrungen einer verkehrssicheren und ungestörten Trassenführung möglichst abseits der vom MIV genutzten Straßen bei den bisher fertig gestellten Fuß- und Radwegen in den bereits realisierten Neubaugebieten der Zentralen Bahnflächen auch für das Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee weiter verfolgt. Deshalb werden die Investitionen in zusätzliche Fuß- und Radwegebrücken zur umweltfreundlichen, optimierten Erreichbarkeit unterschiedlicher Ziele und für vielfältige Zwecke (Fahrradabstellanlagen, Umsteigen in den ÖPNV, Erholungs-, Frei- und Sportflächen, Erledigung von Einkäufen, Nutzung von Dienstleistungen etc.) für erforderlich erachtet. Wesentliche Bausteine hierfür sind vor allem die ausreichende Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen an den jeweiligen Zielen, wie z. B. an den vorhandenen Bike & Ride-Anlagen am Südrand des Bahnhofs Pasing. Weitere Ergänzungen müssen insbesondere am Nordausgang des Bahnhofs Pasing, an den ÖPNV-Haltestellen und von den Einkaufs- und Dienstleistungsanbietern zur Vermeidung von „wildem Fahrradparken“ erfolgen. Am Nordausgang des Bahnhofs Pasing wird derzeit u. a. geprüft, ob bzw. wo ein zusätzlicher Standort für ein Fahrradparkhaus situiert werden könnte.

3.4 Prioritäten für die Fuß- und Radwegebrücken

Aufgrund der o. g. Ausführungen wird zur Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes folgende Prioritätenreihung für die Maßnahmen im Zuge der Realisierung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee in den nächsten Jahren vorgeschlagen (siehe Anlage 3):

Priorität 1a:

Erstellung der Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs Pasing und zur Trennung der Verkehrsströme des MIV und des nichtmotorisierten Verkehrs und damit zur Erhöhung der Akzeptanz und Attraktivität für alle Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigten im näheren und weiteren Umfeld.

Priorität 1b:

Gemäß dem Antrag Nr. 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier und Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014 (siehe Anlage 7) Erstellung der Fuß- und Radwegebrücke vom Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee nach Süden in Fortführung der Baumbachstraße über die Fern- und S-Bahntrasse in Richtung der Straße Am Knie mit dem Ziel der verbesserten und barrierefreien Erreichbarkeit v. a. der Tram-bahnlinie 19 und ggf. eines optionalen U-Bahnhofes Am Knie der U-Bahnlinie U5 in Richtung Innenstadt/Pasing sowie der besseren Vernetzung mit dem Siedlungsbereich südlich der Bahnanlagen.

Priorität 2:

Erstellung der Fuß- und Radwegebrücke nach Osten in Richtung der Sportflächen des ESV München mit Anbindung an das ca. 1,4 km lange Teilstück des übergeordneten Fuß- und Radweges südwestlich der Nymphenburger Schlossmauer zwischen der Unterführung Bärmannstraße und dem Anschluss zur Margarete-Danzi-Straße, für dessen Bau der Bauausschuss am 14.01.2014 dem Baureferat die Ausführungsgenehmigung

erteilt hat. Diese Fuß- und Radwegebrücke kann langfristig realisiert werden, da mit der bestehenden Unterführung in Höhe der Bärmannstraße eine leistungsfähige Bahnquerung in West-Ost-Richtung vorhanden ist.

4. Weiteres Vorgehen

Das Fuß- und Radwegekonzept im Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee sowie in seinem Umfeld stellt die Grundlage für weitere Planungen im öffentlichen Raum und den angrenzenden Grünflächen dar. Vorrangiges Ziel im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a ist die Herstellung der Fuß- und Radwege innerhalb des Umgriffes des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee durch die Planungsbegünstigten; soweit sie überörtlich sind, auf Kosten der Landeshauptstadt. Netzergänzende Maßnahmen für die Fuß- und Radwege außerhalb des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee, einschließlich der Fuß- und Radwegebrücken, sollen von der Landeshauptstadt München erstellt werden.

Hierzu wird das Baureferat gebeten, nach der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2058a gemäß der unter Ziffer 2 des Antrages der Referentin genannten Prioritätenreihung in enger Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kommunalreferat eine technische Machbarkeitsstudie für die Fuß- und Radwegebrücke der Priorität 1a – Erstellung einer Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße – zu erarbeiten und den Stadtrat der Landeshauptstadt München mit dem Ergebnis und einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen zu befassen.

Es wird darauf hingewiesen, dass insbesondere im Verkehrsgutachten des Planungsbüros Gevas-Ingenieure, das zuletzt im Mai 2014 aktualisiert wurde, zwingend zwei Fuß- und Radwegebrücken über die Offenbachstraße nach Westen sowie über die Gleisanlagen nach Süden unterstellt werden. Ein attraktives und kurzläufiges Wegenetz kann somit nur mit der Umsetzung von entsprechenden Querungen der Offenbachstraße sowie der Gleisanlagen erreicht werden. Nur bei einer kurz- bis mittelfristigen Realisierung der beiden Brückenbauwerke kann der den Verkehrsbetrachtungen des Planungsbüros Gevas-Ingenieure unterstellte Modal-Split sowie die Anzahl der vom motorisierten auf den nicht motorisierten Verkehr zu verlagernden Kfz-Fahrten/Wegebeziehungen erreicht werden.

Das Baureferat wird insbesondere unter Bezug auf den Antrag Nr. 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier und Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014 (siehe Anlage 7) gebeten, die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des Planungsbüros Schultz-Brauns & Reinhard Architekten GbR vom 01.08.2003 (siehe Anlage 6) zu überprüfen und deren Ergänzung im Hinblick auf eine optimale, barrierefreie, gestalterisch ansprechende und funktionale Anbindung der Fuß- und Radwegebrücke zwischen der Baumbachstraße in unmittelbarer Nähe des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee und dem Kreuzungsbereich Landsberger Straße/Am Knie mit dem optionalen U-Bahnhof Am Knie der U-Bahnlinie U5 zu veranlassen.

Das Baureferat wird nach Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2058a die aus dem Bebauungsplan resultierenden öffentlichen Straßen-, Wege-, Grün- und Ausgleichsflächen inklusive der Lärmschutzmaßnahmen in Abstimmung mit

den Erschließungsträgerinnen und Erschließungsträgern gemäß den städtischen Projektierungsrichtlinien realisieren.

Dadurch sollen u. a. lang andauernde Bauzeiten und die daraus resultierenden Belastungen (Baustellenverkehr, Behinderungen, Schmutz, Lärm etc.) für die heutige und künftige Bevölkerung und die Beschäftigten nördlich der Bahnanlagen vermieden werden.

Die geplanten Fuß- und Radwegebrücken sollen entsprechend der unter Ziffer 3.4 aufgeführten Prioritätenreihung mittel- bis langfristig realisiert werden.

Zur Finanzierung der einzelnen Maßnahmen werden die zuständigen Dienststellen den Stadtrat der Landeshauptstadt München im Einzelfall befassen.

5. Antrag Nr. 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014 vom 09.07.2014

Im Antrag (siehe Anlage 7) wird gefordert, im Zuge der Planung der U5 nach Pasing zu untersuchen, wie der bereits geplante U-Bahn-Halt Am Knie optimal aus dem neuen Wohnbaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee erreicht werden kann. Dabei sollen ggf. Alternativen untersucht werden, so dass z. B. mittels einer Unterführung der Gleisanlagen der Bahnsteig möglichst bequem aus dem neuen Wohngebiet erreicht werden kann.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt im Benehmen mit dem Baureferat zum Antrag 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier und Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014 wie folgt Stellung:

Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 zur Fuß- und Radwegebrücke nach Süden und zu einer Fuß- und Radwegeunterführung zwischen dem Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee und dem Kreuzungsbereich Am Knie/Landsberger Straße sowie unter Ziffer 3.4 zu den Prioritäten für die Fuß- und Radwegebrücken wird hingewiesen. Wegen der baulichen Gegebenheiten, z. B. vorhandener, großer Abwasserkanal im Verlauf der Landsberger Straße, erscheinen Überlegungen für eine je nach Variante zwischen ca. 200 m und ca. 700 m lange Fuß- und Radwegeunterführung zur Querung der Gleisanlagen bis zu einem optionalen U-Bahnhof Am Knie nicht sinnvoll.

Im Rahmen einer vom Baureferat zu veranlassenden Ergänzung der vorliegenden Machbarkeitsstudie des Planungsbüros Schultz-Brauns & Reinhard Architekten GbR vom 01.08.2003 soll eine möglichst optimale Verbindung über eine Fuß- und Radwegebrücke zwischen dem Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee und dem Kreuzungsbereich Landsberger Straße/Am Knie mit dem optionalen U-Bahnhof Am Knie der U-Bahnlinie U5 vertieft untersucht werden.

Dem Antrag Nr. 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier und Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014 kann nur gemäß der Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat, das Kommunalreferat, das Kreisverwaltungsreferat und die Stadtkämmerei haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Das Baureferat, das Kommunalreferat, das Kreisverwaltungsreferat und die Stadtkämmerei haben Abdruck erhalten.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 21 Pasing–Obermenzing und 9 Neuhausen–Nymphenburg wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 18) Bezirksausschusssatzung mit Schreiben vom 17.09.2014 um Stellungnahme zum Entwurf der Beschlussvorlage bis zum 29.10.2014 gebeten. Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse werden als Hinweis-/Ergänzungsblatt nachgereicht.

Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 21 Pasing–Obermenzing und 9 Neuhausen–Nymphenburg haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung nimmt die Ausführungen zur Netzergänzung für den nichtmotorisierten Individualverkehr als Konkretisierung der im beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan als Ziel aufgeführten Netzergänzungsmaßnahmen für das Fuß- und Radwegekonzept und zur besseren Erschließung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee für den nichtmotorisierten Individualverkehr inklusive der hierfür notwendigen Baumaßnahmen zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung stimmt folgender Prioritätenreihung zur Erstellung der Fuß- und Radwegebrücken zu:
Priorität 1a:
Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße nördlich der Bahntrasse
Priorität 1b:
Fuß- und Radwegebrücke in Nord-Süd-Richtung zwischen der Baumbachstraße und der Straße Am Knie über die Fern- und S-Bahntrasse der Deutschen Bahn AG zur besseren Erreichbarkeit der Trambahnlinie 19 und optional eines Bahnhofes der U-Bahnlinie U5 in Richtung Innenstadt/Pasing
Priorität 2:
Fuß- und Radwegebrücke in West-Ost-Richtung zwischen dem Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee und dem Vorfeld des Nymphenburger Schlossparks über die Fern- und S-Bahntrasse der Deutschen Bahn AG nach Ingolstadt/Landshut/Freising
3. Das Baureferat wird gebeten, im Hinblick auf die Erstellung des östlichen Brückenlagers für die Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße auf dem derzeit als

Grünfläche genutzten Bereich dem Kommunalreferat entsprechende Erwerbsaufträge zu geben.

4. Das Baureferat wird gebeten, nach der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2058a gemäß der unter Ziffer 2 des Antrags der Referentin genannten Prioritätenreihung in enger Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kommunalreferat eine technische Machbarkeitsstudie für die Fuß- und Radwegebrücke der Priorität 1a – Erstellung einer Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße – zu erarbeiten und den Stadtrat der Landeshauptstadt München mit dem Ergebnis und einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen zu befassen.
5. Das Baureferat wird gebeten, sowohl die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für die Fuß- und Radwegebrücke der Priorität 1b zwischen der Baumbachstraße und der Nordostseite an der Kreuzung Am Knie/Landsberger Straße (siehe Anlage 6, Variante 4a) als auch deren optionale Verlängerung über den Kreuzungsbereich Josef-Felder-Straße/Landsberger Straße nach Süden zu überprüfen und zu aktualisieren, sowie die Verknüpfungen mit einem optionalen U-Bahnhof Am Knie der Verlängerung der U-Bahnlinie U5 nach Pasing vertieft zu untersuchen und dem Stadtrat hierüber zu berichten.
6. Die Stadtkämmerei wird gebeten, zu gegebener Zeit die entsprechenden Mittel zur Erstellung der Fuß- und Radwegebrücken bereit zu stellen.
7. Der Antrag 14-20/A 00091 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier und Frau StRin Ulrike Boesser vom 09.07.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(l) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - 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 Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An das Direktorium HA II/V 1
4. An die Bezirksausschüsse 9 und 21
5. An das Baureferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
11. An die Stadtkämmerei
12. An die Stadtwerke München GmbH
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/01-BVK
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/2
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/3
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/4
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

22. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/4-HLP
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3