

Telefon: 233 – 2 75 14
Telefax: 233 – 2 11 36

Telefon 233 – 2 47 18
Telefax 233 – 2 15 59

Telefon 233 – 3 99 26
Telefax 233 – 3 99 20

Anlage

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr

Verlegung der bestehenden Straßenbahngleise in der Tegernseer Landstraße zwischen den Haltestellen Silberhornstraße und Tegernseer Landstraße zur Ermöglichung eines Radweges in südlicher Fahrtrichtung
Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Radeln ermöglichen – Trambahngleise südlich Telapost verlegen
Antrag Nr. 08-14 / A 03946 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 04.01.2013

Gestaltung des Gleis- und Fahrbahnbereichs der Tegernseer Landstraße zwischen Tegernseer Platz und Martin Luther-Straße für die Ermöglichung des Radfahrverkehrs
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01455 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten – am 05.07.2012

Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13816

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 09.04.2014
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Anlässlich einer anstehenden Gleissanierung mit Herstellung der Bustauglichkeit Veränderung der Gleistrassierung in der südlichen Tegernseer Landstraße zur Ermöglichung eines Radweges in südlicher Fahrtrichtung, barrierefreier Ausbau der Haltestelle Tegernseer Landstraße
Inhalt	Projektbeschreibung, Trassierungsbeschluss, Auftrag zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens
Entscheidungsvorschlag	Der Verlegung der bestehenden Straßenbahngleise in der Tegernseer Landstraße zwischen den Haltestellen Silberhornstraße und Tegernseer Landstraße zur Ermöglichung eines Radweges in südlicher Fahrtrichtung und Herstellung der Bustauglichkeit wird zugestimmt. Das Baureferat wird mit der Entwurfsplanung für die Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung

	<p>und zur funktionalen Verbesserung der Geh-/ Radwege, die über das reine Tram-Projekt hinausgehen, beauftragt.</p> <p>Das Baureferat und die Stadtwerke München GmbH werden beauftragt, eine Planungs- und Kostenteilungsvereinbarung abzuschließen, in deren Rahmen die dafür notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren an die Stadtwerke München GmbH übergeben werden. Die Projektgenehmigung des Stadtrats wird im Zusammenhang mit der Realisierungsgenehmigung des Baureferats erteilt.</p> <p>Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf der Basis der im Vortrag dargestellten Planung bei der Regierung von Oberbayern einen Antrag auf Planfeststellung einzureichen und die Gleisbaumaßnahme im Jahr 2015 umzusetzen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Tram, Stadtwerke München GmbH, Radweg

Telefon: 233 – 2 75 14
Telefax: 233 – 2 11 36

Telefon 233 – 2 47 18
Telefax 233 – 2 15 59

Telefon 233 – 3 99 26
Telefax 233 – 3 99 20

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr

Verlegung der bestehenden Straßenbahngleise in der Tegernseer Landstraße zwischen den Haltestellen Silberhornstraße und Tegernseer Landstraße zur Ermöglichung eines Radweges in südlicher Fahrtrichtung
Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Radeln ermöglichen – Trambahngleise südlich Telapost verlegen
Antrag Nr. 08-14 / A 03946 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 04.01.2013

Gestaltung des Gleis- und Fahrbahnbereichs der Tegernseer Landstraße zwischen Tegernseer Platz und Martin Luther-Straße für die Ermöglichung des Radfahrverkehrs
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01455 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten – am 05.07.2012

Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13816

Vorblatt zur Beschlussvorlage der Vollversammlung des Stadtrates am 09.04.2014
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag der Referentin und der Referenten	1
1. Anlass und Dringlichkeit	1
2. Sanierungsgebiet Tegernseer Landstraße/Chiemgaustraße	3
3. Gutachterlich empfohlenes Maßnahmenpaket	6
4. Projektbeschreibung	8
5. Termine	14
6. Kosten und Förderung	14
7. Ausgabemittel und Finanzierung	15
8. Projektgenehmigung für das Baureferat	15
9. Antrag Nr. 08-14 / A 03946 und Empfehlung Nr. 08-14 / E 01455	15
10. Abstimmung der Beschlussvorlage	16
II. Antrag der Referentin und der Referenten	18
III. Beschluss	19

Telefon: 233 – 2 75 14
Telefax: 233 – 2 11 36

Telefon 233 – 2 47 18
Telefax 233 – 2 15 59

Telefon 233 – 3 99 26
Telefax 233 – 3 99 20

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr

Verlegung der bestehenden Straßenbahngleise in der Tegernseer Landstraße zwischen den Haltestellen Silberhornstraße und Tegernseer Landstraße zur Ermöglichung eines Radweges in südlicher Fahrtrichtung
Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Radeln ermöglichen – Trambahngleise südlich Telapost verlegen
Antrag Nr. 08-14 / A 03946 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 04.01.2013

Gestaltung des Gleis- und Fahrbahnbereichs der Tegernseer Landstraße zwischen Tegernseer Platz und Martin Luther-Straße für die Ermöglichung des Radfahrverkehrs
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01455 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten – am 05.07.2012

Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13816

Anlagen:

- 1 Übersichtsplan
- 2 Antrag 3946
- 3 Empfehlung 1455
- 4 Pläne Bestand
- 5 Pläne Projekt
- 6 Stellungnahme Bezirksausschuss 17

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 09.04.2014
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und der Referenten

1. Anlass und Dringlichkeit

Auf Grund von Verzögerungen bei der Abstimmung der Beschlussvorlage war die ursprünglich geplante Vorberatung in einem gemeinsamen Ausschuss nicht mehr realisierbar. Wegen der im folgenden dargestellten Dringlichkeit erfolgt die Vorlage daher unmittelbar in der Vollversammlung.

Mit dem Antrag Nr. 08-14 / A 03946 vom 04.01.2013 (Anlage 2) hat die Fraktion DIE GRÜNEN/RL beantragt, in der südlichen Tegernseer Landstraße zwischen Silberhorn-/Deisenhofener Str. und der Einmündung Wirtstraße die Trambahngleise in Richtung Osten so zu verlegen, dass westlich des besonderen Bahnkörpers ein Radweg in südlicher Fahrtrichtung eingerichtet werden kann. Des Weiteren liegt die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01455 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten vom 05.07.2012 vor (Anlage 3), in der eine Gestaltung des Gleis- und Fahrbahnbereiches der Tegernseer Landstraße zwischen Tegernseer Platz und Martin-Luther-Straße für die Ermöglichung des Radfahrverkehrs gefordert wird.

Um dem von der Verwaltung im Rahmen der Diskussionen zum Sanierungsgebiet „Tegernseer Landstraße/Chiemgaustraße“ geäußerten Wunsch nach einer Veränderung der Gleislage zur Schaffung städtebaulicher Freiheitsgrade in der Gestaltung des Straßenraumes Rechnung zu tragen, wurde die zunächst für 2012 vorgesehene Gleiserneuerung von der Stadtwerke München GmbH mehrfach verschoben, um zwischenzeitlich die Anforderungen weiter konkretisieren zu können. Dadurch ergeben sich durch den ohnehin erforderlichen Instandhaltungsbedarf erhebliche Synergieeffekte für den seitens der Bevölkerung gewünschten Radwegelückenschluss. Mit einer Gleisverschiebung können als Nebeneffekt zugleich auch bestehende Behinderungspotenziale für den Straßenbahnverkehr durch verkehrswidrige Benutzung des Bahnkörpers durch Fahrradfahrer und kreuzenden Kfz-Verkehr entschärft werden. Die Gleisanlagen der Straßenbahn in der südlichen Tegernseer Landstraße zwischen Candidstraße und Silberhornstraße stehen nun im Frühsommer 2015 endgültig zur Erneuerung an. Eine weitere Verschiebung der Baumaßnahme über das Jahr 2015 hinaus ist nach Ansicht der SWM zur Wahrung der Betriebssicherheit der Anlagen nicht mehr vertretbar.

Für die nun geplante, im Vortrag näher beschriebene Veränderung der Gleislage, ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich, für das erfahrungsgemäß mit einem Zeitbedarf von etwa 12 Monaten gerechnet werden muss. Daher ist es dringlich geboten, das Planfeststellungsverfahren unverzüglich einzuleiten, um mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf von ca. 4-5 Monaten zu dem für Pfingsten 2015 geplanten Baubeginn u.a. für die Vergabe der Bauleistungen, Fertigung der Gleisbögen und die Genehmigung der Bauunterlagen durch die technische Aufsichtsbehörde Baurecht zu erlangen. Dieses Ziel ist inzwischen ohnehin nur noch bei einem Verfahrensverlauf ohne besondere Schwierigkeiten realistisch zu erreichen.

Wird in der Vollversammlung am 09.04.2014 keine Entscheidung getroffen, ist eine zeitgerechte Erlangung des Baurechts praktisch nicht mehr möglich. Konsequenz wäre, dass die Stadtwerke München GmbH gezwungen wäre, die Gleisanlagen in der Bestandslage zu erneuern. Die Chance zur wesentlichen Veränderung des Straßenquerschnitts wäre dann für einen Zeitraum von ca. 20-25 Jahren bis zur nächsten Gleiserneuerung vertan

bzw. mit unangemessen hohem, verlorenen Aufwand für die Verlegung einer dann wieder technisch einwandfreien Gleisanlage mit erheblicher Restlebensdauer verbunden.

Da der zur Erneuerung anstehende Streckenabschnitt im Sanierungsgebiet Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße liegt, ist zunächst ein Exkurs zur Einordnung der Maßnahme in den Gesamtkontext erforderlich.

2. Sanierungsgebiet Tegernseer Landstraße/Chiemgaustraße

Der gegenständliche Abschnitt der Trambahnlinien 15 und 25 liegt im Sanierungsgebiet „Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße“. Mit den Beschlüssen vom 06.07.2005 und 06.10.2005 hat der Stadtrat u.a. folgende Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet beschlossen: die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, des Lärmschutzes und der Nutzungsangebote für alle Altersgruppen, die Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes, die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten und Gemeinbedarfseinrichtungen sowie die Stärkung des Standortes „Tegernseer Landstraße/ Tegernseer Platz“.

Zwischen den Haltestellen Tegernseer Landstraße und Silberhornstraße verkehren die Tram-Linien 15 und 25 sowie der Expressbus X30. Tram und Bus verkehren überlagert in der Hauptverkehrszeit alle 2,5 Minuten je Richtung. Insgesamt verkehren aktuell ca. 20.000 Fahrgäste pro Tag mit diesen Linien, weitere Zunahmen werden erwartet. Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH verzeichnet seit mittlerweile 9 Jahren einen Fahrgastrekord nach dem anderen und ist das Verkehrsunternehmen mit den größten Fahrgastzuwächsen in ganz Deutschland. Bei der verkehrlichen Bewältigung sind die Stadtwerke München GmbH (SWM) und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) daher dringend im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur darauf angewiesen, in ihren verbrieften Bestandsrechten nicht beschnitten zu werden. Ferner wird und wurden die SWM und die MVG wie auch die Verwaltung regelmäßig vom Stadtrat beauftragt, Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV zu ergreifen, um eine stadtverträgliche Mobilität sicherzustellen.

Das im Bestand planfestgestellte Recht der exklusiven Nutzung dieses Straßenraumbereichs in der Tegernseer Landstraße stellt für die SWM einen hohen Wert zur Gewährleistung einer im allgemeinen Interesse stehenden hohen Fahrplanstabilität, Attraktivität, Beschleunigung und Leistungsfähigkeit der betroffenen Verkehrsmittel Tram und Bus dar.

In der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) wird der besondere oder unabhängige Bahnkörper, also der durch bauliche Maßnahmen vom übrigen Straßenraum abgegrenzte oder vom Straßenraum unabhängige Bahnkörper nicht umsonst vom Verordnungsgeber als Sollvorgabe gefordert. In der Tegernseer Landstraße ist diese Vorgabe im

Bestand erfüllt, die Stadtwerke München GmbH ist daher grundsätzlich nicht bereit, im Zusammenhang mit der Ermöglichung einer Radverkehrsanlage in Nord-Süd-Richtung den besonderen Bahnkörper zu Gunsten anderer Verkehrsträger aufzugeben und wieder hinter den vom Ordnungsgeber geforderten Sollzustand zurück zu treten.

Im Beschluss des Stadtrates vom 06.07.2005 wurde als erste Maßnahme für das Sanierungsgebiet „Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße“ im thematisch-räumlichen Schwerpunkt „Lokale Ökonomie“ u.a. die Aufwertung des Bereiches „Tegernseer Landstraße, Tegernseer Platz“ mit angrenzenden Nutzungen, Konzeptentwicklung und Umsetzung aufgeführt.

Im thematisch-räumlichen Schwerpunkt „Schule im Stadtteil“ wurde die Verbesserung des Bereichs Ichoschule hinsichtlich Verkehrs- und Schulwegsicherheit als erste Maßnahme dargestellt.

Im Jahr 2010 hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Neuordnung der Tegernseer Landstraße in Auftrag gegeben. Die Machbarkeitsstudie wurde mit Städtebauförderungsmitteln finanziert und befasst sich mit der Tegernseer Landstraße zwischen St.-Bonifatius-Straße und Candidstraße sowie mit dem Bereich Martin-Luther-Straße, Icho- und Silberhornstraße. Ziele der Machbarkeitsstudie sind u.a.

- die Sicherung von gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen (Lärminderung durch Verkehrsberuhigung),
- die Schaffung von Aufenthaltsqualität in Straßen- und Platzräumen,
- die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr),
- die Aufwertung des Stadtteilzentrums Giesing,
- die Verbesserung der Wegebeziehungen, insbesondere für Fußgänger, Fahrradfahrer, Anwohner, Schüler sowie Kunden des ansässigen Einzelhandels und
- die Verbesserung der Zugänglichkeit zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Der im Rahmen dieser Beschlussvorlage zu behandelnde südliche Abschnitt der Tegernseer Landstraße zwischen Tegernseer Platz und Martin-Luther-Straße stellt nur einen Teilabschnitt des gesamten Untersuchungsgebietes dar, dessen eingehende Betrachtung vorab der übrigen Maßnahmen und Bereiche aufgrund der zeitlich auf das Jahr 2015 fixierten Gleiserneuerungsmaßnahme zwingend erforderlich ist.

In der Problemanalyse der Gutachter für die Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Neuordnung der Tegernseer Landstraße zwischen St.-Bonifatius-Straße und Candidstraße wurden die Interessen lokaler Akteure berücksichtigt. Im Rahmen der Sitzung des Unterausschusses Verkehr des Bezirksausschusses des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasan-

garten am 04.11.2010 wurde den Ausschussmitgliedern, der AG Verkehr (Arbeitsgruppe von Bürgerinnen und Bürgern zu Verkehrsthemen), TeLa aktiv e.V. (Standortvereinigung von Gewerbetreibenden im Stadtteilzentrum Giesing) und interessierten Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht, ihr Wissen über die Situation vor Ort und ihre Anregungen für mögliche Veränderungen in die Problemanalyse der Gutachter einfließen zu lassen. Durch die Gutachter wurden verschiedene Planfälle zur verkehrlichen Neuordnung des o.g. Umgriffes ausgearbeitet. Die Problemanalyse hat ergeben, dass eine Radwegeverbindung vom Tegernseer Platz in Fahrtrichtung Süden, also in Richtung Candidstraße, Grünwalder Straße, Wettersteinplatz und weiter u.a. nach Harlaching dringend erforderlich ist. Diese Radwegeverbindung ist deshalb auch in allen untersuchten Varianten für den südlichen Abschnitt der Tegernseer Landstraße, der im Wesentlichen stets identisch behandelt wird, vorgesehen. Die Radfahrverbindung Richtung Norden bleibt bestehen und soll z. B. durch Schutzstreifen attraktiver ausgestaltet werden.

An der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zur „Verkehrlichen Neuordnung der Tegernseer Landstraße“ haben neben dem beauftragten externen Verkehrsgutachter alle betroffenen Dienststellen der Landeshauptstadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungsreferat und Baureferat), sowie von Seiten des ÖPNV die Stadtwerke München GmbH/MVG mitgewirkt. Die Studie soll mit dem vom Gutachter empfohlenen Maßnahmenpaket dem Stadtrat im Rahmen einer eigenen Beschlussvorlage vorgelegt werden. Die Machbarkeitsstudie wurde im IV. Quartal 2013 umfangreich in den betroffenen Quartieren diskutiert. Der Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes hat sich in seiner Sitzung am 08.10.2013 mit der Machbarkeitsstudie befasst und die Durchführung einer Einwohnerversammlung beschlossen. Der Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes Untergiesing-Harlaching hat sich in seiner Sitzung am 19.11.2013 ebenfalls mit der Machbarkeitsstudie befasst. Die Bezirksausschüsse des 5. und des 18. Stadtbezirkes haben beschlossen, gemeinsam mit dem Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes eine Einwohnerversammlung abzuhalten. Diese Einwohnerversammlung wurde am 12.12.2013 durchgeführt. In der Einwohnerversammlung haben die Gutachter die Machbarkeitsstudie erläutert sowie die Stadtwerke München GmbH ihre aktuellen Planungen vorgestellt. Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, Fragen zu stellen und diese unmittelbar beantworten zu lassen oder Anträge einzubringen. Im Vorfeld der Einwohnerversammlung wurde die vollständige Machbarkeitsstudie im Stadteilladen an der Tegernseer Landstraße zur Einsicht bereit gelegt und über die Internet-Seite des Stadteilladens zum Download zur Verfügung gestellt.

Bereits am 06.11.2013 wurde die Studie der Koordinierungsgruppe Giesing (KGG) - einem lokalen Gremium im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Soziale Stadt“ - durch die Gutachter vorgestellt und diskutiert. Am 18.11.2013 wurden die Gewerbetreibenden im Stadtteilzentrum Giesing im Rahmen eines „Gewerbe Stammtisches“ und auf Einladung des Gewerbevereins TeLa aktiv e.V. sowie der Sanierungsträgerin und der

Treuhänderin – der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (MGS) – über die Machbarkeitsstudie informiert und ihnen die Möglichkeit gegeben mit den Autoren der Studie und weiteren Fachleuten aus Verwaltung sowie von den Stadtwerken zu diskutieren.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird dem Stadtrat bis zum Jahresende 2014 eine Vorlage auf Basis der Machbarkeitsstudie „Verkehrliche Neuordnung der Tegernseer Landstraße“ unterbreiten. Dabei werden die Anträge aus der o.g. Einwohnerversammlung, aus den Bezirksausschüssen und des Stadtrates behandelt und eine abgestimmte Empfehlung zum weiteren Vorgehen bei der Umgestaltung des Tegernseer Platzes und der Tegernseer Landstraße vorgelegt.

3. Gutachterlich empfohlenes Maßnahmenpaket

Der Gutachter empfiehlt die Umsetzung der folgenden wesentlichen Maßnahmenbausteine (Übersichtslageplan siehe auch Anlagen 5.1 und 5.2):

Am Knoten Wirtstraße/südliche Tegernseer Landstraße wird eine intelligente Verkehrssteuerung eingeführt. Dadurch wird die Menge an Durchgangsverkehr in der südlichen Tegernseer Landstraße reduziert. Erst hierdurch werden bauliche Anpassungen im gesamten Sanierungsgebiet ermöglicht. Diese Maßnahme trägt entscheidend zur Aufwertung des Stadtviertels insbesondere im Sinne der Ziele des Sanierungsgebiets bei.

In der südlichen Tegernseer Landstraße wird das Tramplanum nach Osten verschoben, wodurch die notwendige Fläche für einen Radweg auf der Westseite in Fahrtrichtung Süden geschaffen wird. Hierdurch kann der dringend benötigte Lückenschluss im Radverkehrsnetz erfolgen. Die Radfahrverbindung kann im weiteren Fortgang über den Knoten Wirtstraße zur Hangkante bzw. Schrafnagelberg fortgeführt werden.

Von Norden kommend ist ein Anschluss dieser neuen Radfahrverbindung über den Tegernseer Platz erforderlich. Dazu wurden von der Verwaltung verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, geprüft und festgestellt, dass eine solche Verbindung grundsätzlich realisierbar ist. Diese Verbindung wirkt sich jedoch je nach Variante unterschiedlich auf die künftige Gestaltung des Tegernseer Platzes aus. Über das Planungskonzept zur Gestaltung des Tegernseer Platzes sowie über die Weiterführung der Radverkehrsverbindung von Norden kommend wird daher im Rahmen einer gesonderten Stadtratsvorlage entschieden; dies ist ausdrücklich nicht Gegenstand der vorliegenden Beschlussfassung. Zur Klärung wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass insbesondere die Gleislage der Tram im Bereich der Haltestelle Silberhornstraße am Tegernseer Platz durch die U-Bahnabgänge fixiert ist und daher für alle Überlegungen zur Umgestaltung des Tegernseer Platzes eine unveränderliche Randbedingung darstellt.

Nach den Untersuchungen durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mittels multimodalem Verkehrsmodell wird sich durch diese Maßnahmen der Verkehr, insbesondere durch die südliche Tegernseer Landstraße und über den Tegernseer Platz, aber auch in der nördlichen Tegernseer Landstraße, deutlich verringern.

Es wurden auch andere Führungen für die Radverkehrsanlagen in der Tegernseer Landstraße Süd diskutiert, die aber sämtlich aus den nachfolgenden Gründen ausgeschieden werden mussten:

Zweirichtungsrادweg auf der Ostseite

Ein Zweirichtungsrادweg auf der Ostseite hätte zur Folge gehabt, dass die Straßenbahngleise unter Beibehaltung der Nachteile in der Bestandslage hätten verbleiben müssen. Damit wäre eine Aufwertung des Straßenraums vor der westlichen Bebauung nicht möglich gewesen. Zudem wurde die Einfädelung des Radverkehrs in südlicher Richtung an der Deisenhofener Straße aus Sicherheitsgründen (Konflikte Radverkehr – Kfz-Verkehr in gegenläufiger Richtung bei diagonaler Querung des Knotens) als kritisch bewertet. Bei dieser Lösung müssen ferner sämtliche Parkstände zwischen der Perlacher und der Deisenhofener Straße entfallen. Die Lösung war deshalb auszuschneiden.

Einrichtungs- oder Zweirichtungsrادweg zwischen Tram-Gleisen im westlichen und der MIV-Fahrbahn im östlichen Straßenraum

Bei einer solchen Lösung wäre es zu Gefahren durch die sich im Linksverkehr begegnenden Straßenbahnen in Richtung Norden und Radfahrer Richtung Süden gekommen. Zur Bewältigung dieser Gefahren wären zusätzliche und gegenüber gleichgerichtetem Verkehr auch breitere Schutzstreifen zwischen Radweg und Gleiskörper erforderlich gewesen, die für die übrige Straßenraumgestaltung nicht mehr zur Verfügung gestanden hätten. Auch die Erreichbarkeit einer Radverkehrsanlage zwischen Gleiskörper und MIV-Fahrbahn von den seitlich einmündenden Straßen ist insbesondere für die Zweirichtungsvariante negativ zu beurteilen. Zusammen mit den für diese Variante prinzipiell gültigen Aussagen, die bereits oben für den Zweirichtungsrادweg auf der Ostseite gemacht wurden, war diese Variante ebenfalls als ungeeignet auszuschneiden.

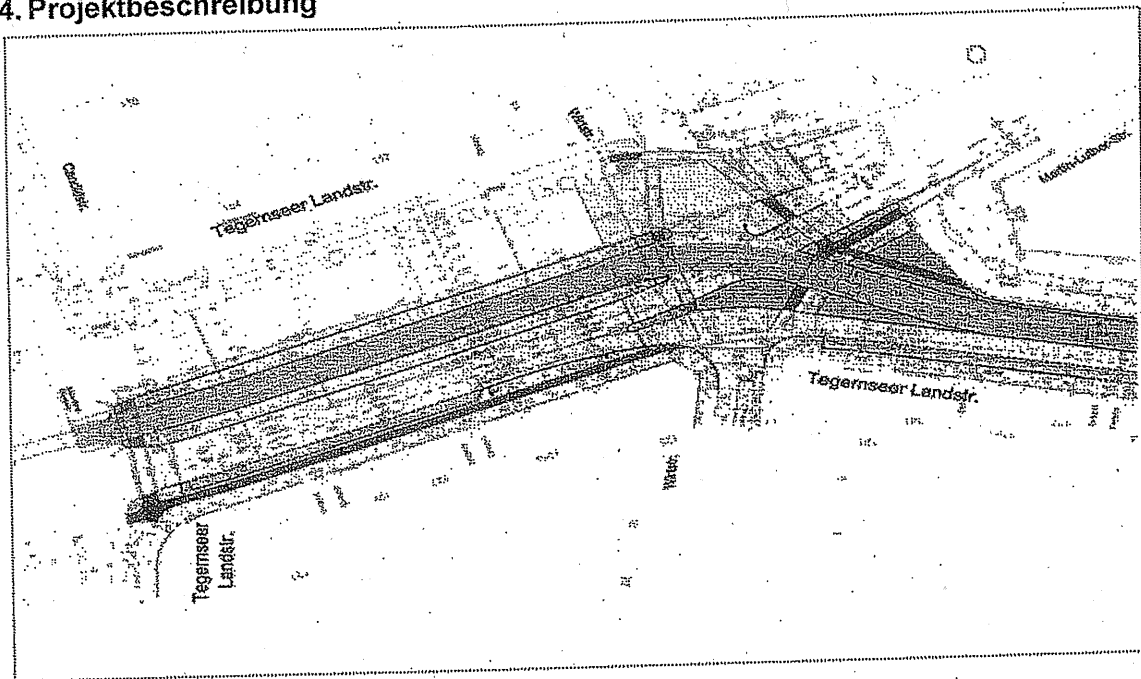
Das vorliegende Gutachten bildet die Grundlage für die konkreten Ausführungsplanungen im Zuge der Gleiserneuerungsmaßnahmen der SWM in der Tegernseer Landstraße Süd. Es ist dabei darauf zu achten, die wichtigsten Handlungsempfehlungen des Gutachtens umzusetzen bzw. kompatibel mit einer späteren Ausgestaltung und Weiterführung der Planungen in der nördlichen Tegernseer Landstraße und insbesondere am Tegernseer Platz offen zu halten.

Die Maßnahmevorschläge des Gutachters für den Tegernseer Platz, die Tegernseer Landstraße Nord sowie für den Bereich Silberhorn- und Ichostraße haben keinerlei Aus-

wirkungen auf die Empfehlungen des Gutachters für die Tegernseer Landstraße Süd und müssen daher an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden. Die Gestaltung der Tegernseer Landstraße Süd stellt einen in sich geschlossenen Baustein dar, zu dem der Gutachter auch in Bezug auf Varianten für die anderen Bereiche keine grundsätzlichen Alternativen sieht. Dieser Baustein ist mit allen Varianten zu den anderen Bereichen, die vom Gutachter diskutiert wurden, kompatibel und schafft vielmehr die Voraussetzung, Maßnahmen in anderen Bereichen umsetzen zu können. Eine isolierte Beschlussfassung zur südlichen Tegernseer Landstraße stellt daher weder verlorenen Aufwand dar, noch schafft er den Zwang, auch Maßnahmen für andere Bereiche des Untersuchungsgebiets umzusetzen.

Die Maßnahmen in der südlichen Tegernseer Landstraße werden daher nun im Einzelnen näher beschrieben.

4. Projektbeschreibung



4.1 Haltestelle Tegernseer Landstraße, Verlegung der Bushaltestelle und Barrierefreier Ausbau der Tramhaltestelle

(siehe auch Projektlageplan Anlage 5.1)

Die vom Gutachter vorgesehene intelligente Verkehrssteuerung am Knoten Tegernseer Landstraße/Wirtstraße ist für die Verringerung der Verkehrsmenge in der Tegernseer Landstraße insgesamt von zentraler Bedeutung. Sie wird unterstützt durch eine Verlegung der Bushaltestelle der Expressbuslinie X30 und der MetroBuslinie 54 in Richtung Ostbahnhof unmittelbar vor die Einmündung der Wirtstraße und begleitende bauliche

Maßnahmen an diesem Knoten zur Abgrenzung des Verkehrs in die weitere Tegernseer Landstraße vom Verkehr in die Martin-Luther-Straße.

Die Zusammenfassung der Bushaltestellen mit den Tramhaltestellen an den Bahnsteigen in der Fahrbahnmitte wäre wünschenswert. Hier liegt jedoch eine sehr hohe ÖV-Taktdichte vor: Tram 15/25, MetroBus Linie 54 und Expressbus X30 verkehren in der Hauptverkehrszeit jeweils im 5-Minuten-Takt, je Fahrtrichtung hält also insgesamt durchschnittlich alle 100 Sekunden ein ÖV-Fahrzeug an der Haltestelle Tegernseer Landstraße. Ein Signalumlauf beträgt üblicherweise 70 – 90 Sekunden, damit ergeben sich in der Summe aller Fahrten in so gut wie jedem Signalumlauf ÖV-Anmeldungen, die durch die jeweils unterschiedlichen Fahrtrichtungen im weiteren Streckenverlauf gegeneinander konkurrieren und daher zu hohen Verlustzeiten führen. Auch für die Abwicklung des Individualverkehrs ergeben sich ungünstige Bedingungen. Daher ist der Erhalt der Bushaltestellen am Straßenrand in der Candidstraße (Fahrtrichtung Harras) und vor dem Anwesen Tegernseer Landstraße 125 (Fahrtrichtung Ostbahnhof/Tegernseer Platz) aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde nachvollziehbar und vernünftig. Die Fahrgastumsteigebeziehung verbessert sich dennoch geringfügig durch die Verkürzung des Umsteigeweges nach der Verlegung der Bushaltestelle an die Signalanlage Tegernseer Landstraße/Martin-Luther-/Wirtstraße.

Der Expressbus X30 wird nach Abfahrt von der Haltestelle zwischen den Einmündungen Wirtstraße und Perlacher Straße von der Fahrspur des Motorisierten Individualverkehrs auf das gemeinsame Tram-Bus-Planum geführt.

Nachrichtlich wird mitgeteilt, dass im Zuge der Gleiserneuerungsmaßnahmen die grundsätzlich ebenfalls genehmigungspflichtige Chance ergriffen werden soll, die Haltestelle Tegernseer Landstraße mit erforderlicher Veränderung des Gleisachsabstands zu einer im Falle von Schienenersatzverkehr auch bustauglichen Haltestelle mit ausreichend breiten, dem heutigen Standard für Barrierefreiheit entsprechenden Bahnsteigen auszubauen. Da die Tegernseer Landstraße zwischen dem Knoten Tegernseer-Landstraße/Martin-Luther-/Wirtstraße und Tegernseer Landstraße/Silberhorn-/Deisenhofener Straße seit Ende 2012 nur noch einspurig ist, kann die Verbreiterung der Haltestelle zu Lasten einer der beiden Spuren erfolgen, die bisher auf Höhe der Haltestelle neben den beiden geradeaus in die Martin-Luther-Straße führenden Spuren halbrechts dem Verlauf der Tegernseer Landstraße nach Norden folgen. Der Anschluss an den Bestand an der Candidstraße erfolgt noch nördlich des dortigen Tunnelbauwerks, so dass dieses insbesondere hinsichtlich der empfindlichen Bauwerksabdichtung von der Maßnahme nicht betroffen sein wird.

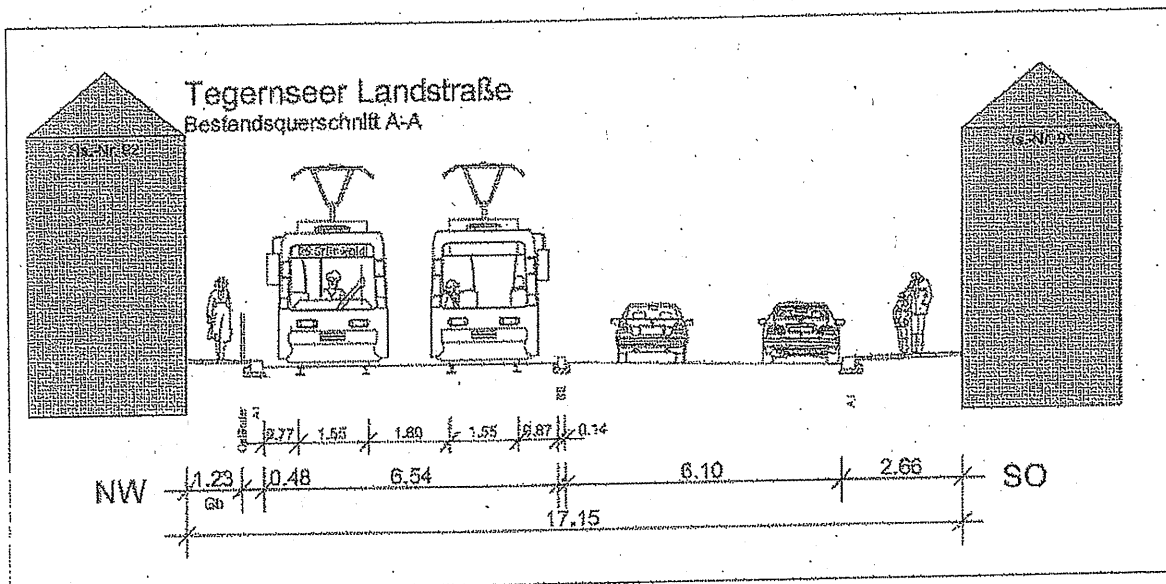
Die Umgestaltung des Knotens Wirtstraße einschließlich der Verlegung der Bushaltestelle vor die Einmündung ist funktionell unabhängig vom barrierefreien Haltestellenausbau

und wird daher nicht Gegenstand des Planfeststellungsumgriffs sein, sondern kann nach den Vorstellungen des Straßenbulasträgers im Benehmen mit den weiteren betroffenen Stellen gestaltet und durchgeführt werden.

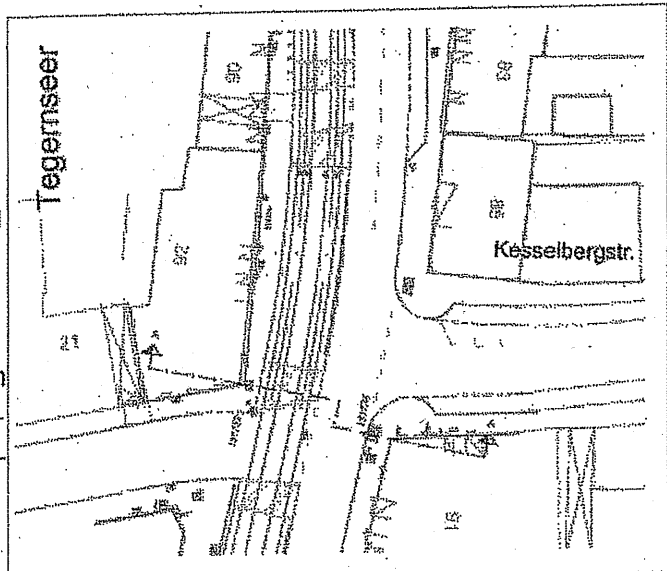
4.2 Abschnitt Silberhorn- bis Perlacher Straße; Bestand

(siehe auch Bestandslagepläne Anlage 4.1 – 4.2)

Der Querschnitt der Tegernseer Landstraße ist im Bereich zwischen der Silberhorn-/Deisenhofener Straße im Norden und der Einmündung der Perlacher Straße im Süden dadurch gekennzeichnet, dass die Gleise auf einem baulich durch einen Bordstein abgegrenzten, in der Sprache der Straßenbahnbau- und Betriebsordnung (BOStrab) sog. „besonderen“ Bahnkörper in westlicher Seitenlage geführt werden und von der Bebauung nur durch eine zum Teil mit nur 1,23 m sehr schmale Gehbahn und abschnittsweise Geländer getrennt sind. Der Kfz-Verkehr ist hier nur in Richtung Norden zugelassen; am Fahrbahnrand befinden sich über eine Parkzonenregelung bewirtschaftete Parkstände neben einer Gehbahn vor den östlichen Hausfassaden.

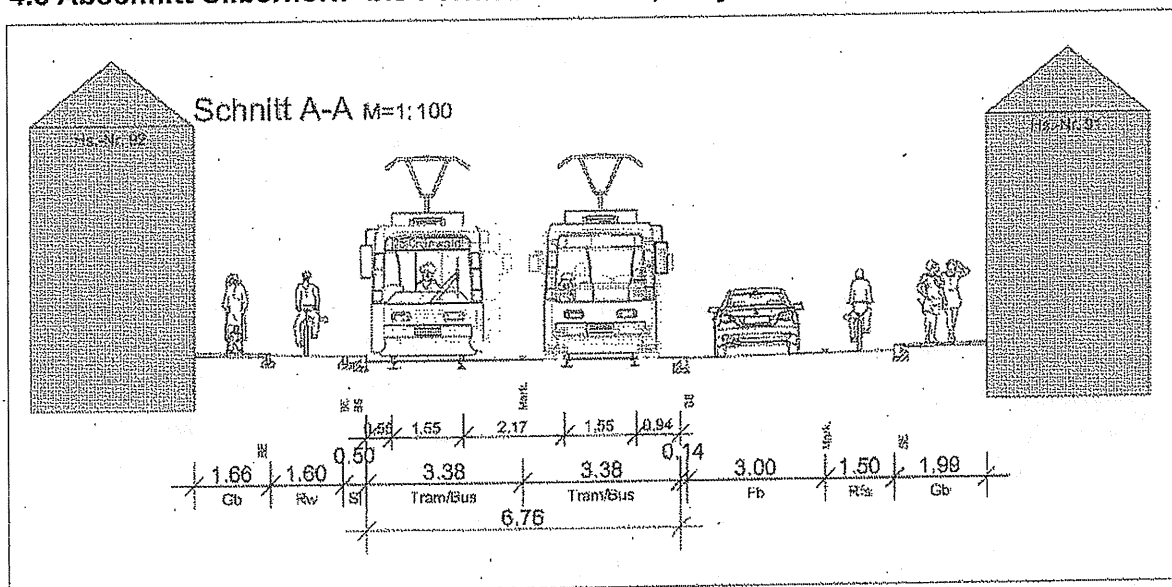


Da die Tegernseer Landstraße in diesem Abschnitt in nördlicher Fahrtrichtung als Einbahnstraße ausgewiesen ist, müssen Radfahrer in Fahrtrichtung Süden derzeit einen erheblichen, durch die topografischen Verhältnisse beschwerlichen Umweg über die Icho- und Martin-Luther-Straße machen. Um sich diesen zu ersparen, benutzen viele Radfahrer widerrechtlich den beson-



deren Bahnkörper, was regelmäßig zu Betriebsbehinderungen für die Trambahnlinien 15 und 25 führt, die dann gezwungen sind, langsam hinterher zu fahren. Außerdem besteht Unfallgefahr für die sich regelwidrig verhaltenden Radfahrer. Sowohl dadurch als auch durch Fahrzeuge, die aus der Zehentbauernstraße nach Norden in die Tegernseer Landstraße abbiegen und dabei den besonderen Bahnkörper mit geringer Übersicht auf die Strecke kreuzen müssen, kommt es immer wieder zu betriebsbehindernden, teils auch gefährlichen Situationen bis hin zu Unfällen.

4.3 Abschnitt Silberhorn- bis Perlacher Straße; Projekt



Durch eine Gleisverschiebung wird Platz für einen eigenen baulichen Radweg in Fahrtrichtung Süden geschaffen. Dadurch vergrößert sich der Abstand der Gleise von der Bebauung an der Ecke Zehentbauer-/Tegernseer Landstraße, die Übersicht auf die Strecke wird verbessert und die Unfallgefahr so verringert.

Die Trambahnlinien 15 und 25 und der Expressbus X30 bewältigen mit ca. 20.000 Fahrgästen/Tag eine Hauptlast des Verkehrsaufkommens in diesem Straßenabschnitt; der motorisierte Individualverkehr (MIV) machte bisher ca. 11.000 Kfz/Tag aus (Stand 2008, Basis für die oben genannte verkehrliche Machbarkeitsstudie). Verkehrsbeobachtungen aus dem Herbst 2013 lassen erkennen, dass im Nachgang zur Gleissanierung in der nördlichen Tegernseer Landstraße im Jahr 2012 bereits eine Abnahme der Verkehrsmenge in der südlichen Tegernseer Landstraße in einer Größenordnung von etwa 15 – 20 % zu verzeichnen ist. Durch die gutachterlich vorgeschlagenen Maßnahmen am Knoten Tegernseer Landstraße/Wirtstraße soll die Verkehrsmenge im MIV noch weiter reduziert werden. Seit Ende 2013 verkehrt nun die neue Expressbuslinie X30 auf diesem Streckenabschnitt, so dass die Bedeutung dieses Streckenabschnitts für den Öffentlichen Personennahverkehr bei einer Verdoppelung der Fahrten noch weiter angestiegen ist.

Daher ist die Beibehaltung und leichte Verbreiterung des besonderen Bahnkörpers für die Stadtwerke München GmbH besonders wichtig, um den Bussen die Mitbenutzung der Straßenbahntrasse zu ermöglichen und Verspätungen durch Verkehrsbehinderungen in größtmöglichem Umfang zu vermeiden. Dies trägt maßgeblich zur Gewährleistung eines attraktiven und stabilen Tram- und Busverkehrs bei. Vor dem Hintergrund der auch noch weiter wachsenden Bedeutung des ÖPNV kommt dem Erhalt und der Verbesserung der Betriebsstabilität von Bus und Tram eine hohe Bedeutung bei. Einschränkungen im Bereich des ruhenden Verkehrs in Höhe von ca. 12 (Kurz-)Parkmöglichkeiten sind die notwendige Folge. Dies entspricht ca. 10 % der in der näheren Umgebung der südlichen Tegernseer Landstraße vorhandenen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Für den Lieferverkehr können Lieferzonen in den unmittelbar angrenzenden Bereichen der Tegernseer Landstraße vorgesehen werden. In der Abwägung der Belange wird dies bei den gleichzeitig hohen Verbesserungen für die Sicherheit der Radfahrer als angemessen angesehen.

Damit wird mit der Radverkehrsanlage in Nord-Süd-Richtung das wesentliche Element des Gutachternvorschlags für diesen Bereich umgesetzt. Abweichend vom Gutachternvorschlag ist die Stadtwerke München GmbH aus den unter Ziffer 1 des Vortrags genannten Gründen nicht bereit, den besonderen Bahnkörper auch in der veränderten Gleislage aufzugeben. Er soll auf Grund der vorstehenden Überlegungen daher auf gesamter Länge als besonderer Bahnkörper erhalten bleiben und nicht vom Motorisierten Individualverkehr mitbenutzt werden.

Im Rahmen des unter Ziffer 3 beschriebenen Gutachtens zur Verkehrlichen Neuordnung der Tegernseer Landstraße wurde vorgeschlagen, den Bahnkörper im Abschnitt zwischen der Perlacher und der Kesselbergstraße zur Benutzung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) in nördlicher Richtung freizugeben, um dort das vorhandene Parkraumangebot von ca. 12 Stellplätzen (derzeit überwiegend Kurzparker und Lieferzonen) zu erhalten. Da genau diese Stellplätze weiterhin für eine Ausweisung als Ladezonen und Kurzzeitparkplätzen vorgesehen wären, würde es entsprechend häufig zu einem Wechsel in der Belegung kommen. Aus diesem Grund sind Verkehrsbehinderungen durch ein- und ausparkende Fahrzeuge zu erwarten, die aufgrund der Taktdichte der ÖV-Fahrzeuge schnell zu einem Auflaufen der Trambahnen und Busse mit entsprechenden Verlustzeiten führen können. Der für die Genehmigungsfähigkeit dieser Maßnahme erforderliche Nachweis, dass die Verkehrsmittel des ÖV durch diese Maßnahme nicht in verkehrswirksamen Maße beeinträchtigt werden, kann für diese Variante nach Ansicht der SWM daher keinesfalls die Qualität des Bestandes erreichen. Dieses im Bestand planfestgestellte Recht der exklusiven Nutzung dieses Straßenraumbereichs stellt für die Stadtwerke München GmbH einen hohen Wert zur Gewährleistung einer im allgemeinen Interesse stehenden hohen Fahrplanstabilität dar. Die Stadtwerke München GmbH sieht daher auch bei einer Änderung der Gleislage keinen Anlass, dies aufzugeben. Ferner unterliegt der

besondere Bahnkörper noch der Zweckbindung der GVFG-Fördermittel aus der ÖPNV-Beschleunigung. Würde der besondere Bahnkörper abschnittsweise aufgegeben, ist mit der Rückforderung von Fördermitteln zu rechnen.

Da die Verwaltung jedoch im Abschnitt zwischen der Perlacher und der Kesselbergstraße Verkehrsbehinderungen durch Lieferverkehr befürchtet, der nicht die dafür eigentlich vorgesehenen Lieferzonen unmittelbar nach der Einmündung in der Perlacher oder Kesselbergstraße nutzt, sondern beim Halten den Radschutzstreifen und Teile der Gehbahn blockiert, wird vorgeschlagen, im Rahmen der Gleissanierung zunächst den besonderen Bahnkörper zu erhalten, aber den Straßenzug einem 2-jährigen Monitoring durch die kommunale Verkehrsüberwachung und die Unfallkommission unter Beteiligung der Polizei zu unterziehen und danach zu beurteilen, ob sich diese Fahrbahnaufteilung unter Beachtung der häufigen ÖV-Fahrten bewährt. Sollte sich diese Fahrbahnaufteilung nicht bewähren, ist eine Umgestaltung im Sinne der von der Verwaltung favorisierten, von der Stadtwerke München GmbH jedoch nicht befürworteten Lösung ohne erheblichen verlorenen Aufwand (Entfernung des Bordsteins zwischen Gleis und Fahrbahn) durch Nachrüstung einer zusätzlichen Lichtsignalanlage auf Höhe der Perlacher Straße und Markierungsarbeiten bei Zustimmung der Genehmigungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern möglich.

Die Führung des Radverkehrs in Richtung Norden erfolgt bis zum Tegernseer Platz durchgehend auf einem Radschutzstreifen. In Richtung Süden wird durch die Verlegung der Gleise in Richtung Osten die Anlage eines Radwegs vom Tegernseer Platz bis zur Martin Luther Straße möglich.

Fazit:

Von der Beibehaltung des besonderen Bahnkörpers profitieren täglich ca. 20.000 Fahrgäste von Tram und Bus, die einen attraktiven, schnellen und zuverlässigen ÖPNV zur Verfügung gestellt bekommen, durch die Nutzung zu einer stadtverträglichen Mobilität in München beitragen und deutlich seltener als bisher von verkehrswidrig den Bahnkörper nutzenden Radfahrern oder unvorsichtig die Gleise kreuzenden Autofahrern behindert oder gefährdet werden.

Durch die Berücksichtigung des Radweges in südlicher Fahrtrichtung als ersten Umsetzungsbaustein der verschiedenen Maßnahmenbausteine des Verkehrskonzeptes kann aber auf alle Fälle ein wichtiges Ziel erreicht werden, nämlich die Schaffung einer durchgehenden Radfahrverbindung vom Ostfriedhof bis nach Harlaching. Mit dieser Maßnahme sind die Läden und Gemeinbedarfseinrichtungen für Radfahrer und Fußgänger besser erreichbar, sodass die Tegernseer Landstraße als Stadtteilzentrum deutlich an Attraktivität gewinnt.

Für die Realisierung all dieser Vorteile ist der dargestellte Entfall von 12 Parkständen erforderlich.

5. Termine

Erfahrungsgemäß muss für ein Planfeststellungsverfahren dieser Größenordnung mit einer Verfahrensdauer von etwa 12 (plus/minus drei) Monaten gerechnet werden. Da die Gleiserneuerung in der Tegernseer Landstraße zusammen mit der Erneuerung des Gleisknotens Ostfriedhof an der Kreuzung Tegernseer Landstraße / St.-Bonifatius-Straße voraussichtlich ab Pfingsten 2015 vorgesehen ist und wegen des Gleiszustands auch nicht mehr weiter verschoben werden kann, ist nun im April 2014 die unverzügliche Einleitung des Planfeststellungsverfahrens notwendig. Folglich ist eine Beschlussfassung nun zwingend erforderlich.

Demgegenüber ist für den nicht von der Planfeststellung umfassten östlichen Bereich des Straßenquerschnitts wie auch für die Gestaltung des Knotenpunktes Tegernseer Landstraße/Martin-Luther-/Wirtstraße die Möglichkeit gegeben, während des laufenden Planfeststellungsverfahrens an der Detaillierung, auch in Varianten, weiterzuarbeiten. Eine abschließende Festlegung wird im Rahmen der Projektgenehmigung des Baureferats getroffen. Kann das Planfeststellungsverfahren nicht rechtzeitig abgeschlossen werden, müssen die Gleise zwingend im Bestand saniert werden, die Chance auf eine Radverkehrsanlage in Nord-Süd-Richtung wäre damit auf Jahre hinaus vergeben. Weitere Verzögerungen in der Beschlussfassung und im weiteren Verfahren sind daher unbedingt zu vermeiden.

6. Kosten und Förderung

Durch die Gleiserneuerung ergeben sich für den Einbau des Radweges in südlicher Richtung, der zu Lasten der Landeshauptstadt München zu finanzieren ist, erhebliche Synergieeffekte, da insbesondere der Aufbruch und die Baustelleneinrichtung als „Sowieso-Kosten“ bei den SWM anfallen. Die Neuaufteilung des Straßenraumes östlich des Gleisbereiches ist einschließlich sich daraus eventuell ergebender Änderungen an der Entwässerungssituation grundsätzlich nicht erneuerungsbedingt, sondern durch die für den

Radwegeinbau erforderliche Verschiebung des Gleisbereiches erforderlich. Lediglich die Deckschicht fällt zur Vermeidung von Phantommarkierungen aufgrund der Anpassung des Planums für den Busverkehr bei den SWM an, falls dies aus Gründen der Verkehrssicherheit unumgänglich ist, was – wie das Beispiel des Umbaus der Kreuzung Wintrichring/Allacher Straße zeigt – nicht immer zwangsläufig der Fall ist. Ferner müssten seitens der LHM entsprechende Mittel für die Neuaufteilung des Straßenraumes für ruhenden Verkehr und Fußgänger zur Verfügung gestellt werden.

Die SWM gehen nach derzeitigem vorläufigem Stand davon aus, dass für die von der LHM zu finanzierenden Projektanteile für Straßenausbau voraussichtlich Kosten von ca.

1-2 Millionen Euro (inkl. MwSt.) zuzüglich der Kosten für eine ggf. erforderliche Erneuerung der Lichtsignalanlage an der Tegernseer Landstraße/Martin-Luther-Straße/Wirtstraße anfallen werden. Für die eigentliche Gleiserneuerung fallen bei den SWM voraussichtlich Kosten in Höhe von ca. zwei Millionen Euro (netto) an. Eine belastbare Kostenbenennung kann jedoch erst nach der Kostenteilungsvereinbarung zwischen SWM und Baureferat erfolgen.

Der Einbau des Radweges ist als Verbesserung der Infrastruktur nach Auskunft des Baureferates grundsätzlich straßenausbaubeitragsfähig.

Dieses Projekt ist ggf. hinsichtlich des Radwegeeinbaus nach dem BayGVFG (Bayer. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) und FAG (Finanzausgleichsgesetz) zuwendungsfähig. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht grundsätzlich nicht. Die Höhe eines ev. Zuschusses für das aktuelle Projekt kann zum momentanen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.

Die Gleiserneuerungsmaßnahme selbst ist nicht förderfähig. Wie unter Punkt 4.3 erwähnt, unterliegt der besondere Bahnkörper in diesem Abschnitt noch der 25jährigen Zweckbindung aus der GVFG-Förderung der ÖPNV-Beschleunigung. Bei abschnittsweiser Aufgabe wäre hier mit der Rückforderung von Fördermitteln zu rechnen.

7. Ausgabemittel und Finanzierung

Baureferat	Anmeldung bzw. Einstellung entsprechender Kassenmittel und Sicherstellung der finanziellen Mittel für die Folgejahre für die Finanzierung des Radwegeinbaus und Refinanzierung der sonstigen, nicht erneuerungsbedingten Maßnahmen im nicht planfeststellungspflichtigen Straßenraum
SWM	Finanzierung der Gleiserneuerungsmaßnahmen

8. Projektgenehmigung für das Baureferat

Das Baureferat wird nach Abschluss der Kostenteilungsvereinbarung die Projektgenehmigung für die Finanzierungsanteile des Baureferats unter dem Vorbehalt der Planfeststellung herbeiführen.

9. Antrag Nr. 08-14 / A 03946 und Empfehlung Nr. 08-14 / E 01455

Zum Antrag Nr. 08-14 / A 03946 (Anlage 2) sowie zur Empfehlung Nr. 08-14 / E 01455 (Anlage 3) bezüglich der Umgestaltung der südlichen Tegernseer Landstraße wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Wie in der Projektbeschreibung im Vorangegangenen dargelegt, wird durch die geplante Gleisverschiebung im Zuge der Erneuerung der Trambahngleise die Unterbringung eines Radweges in Fahrtrichtung Süden ermöglicht. Darüber hinaus wurde in weiteren Abstim-

mungen mit der Verwaltung und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch für die Fahrtrichtung Nord die Unterbringung einer gesicherten Radfahrverbindung im Bereich des von der Planfeststellung nicht umfassten östlichen Straßenquerschnitts der südlichen Tegernseer Landstraße abgestimmt und ein Lösungsvorschlag erarbeitet. Dem Antrag sowie der Empfehlung kann somit nach Maßgabe des Vortrags entsprochen werden.

10. Abstimmung der Beschlussvorlage

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des betroffenen Bezirksausschusses vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die von der Maßnahme ebenfalls betroffenen Bezirksausschüsse 5 und 18 haben einen Abdruck der Beschlussvorlage zur Kenntnis erhalten. Der Bezirksausschuss 17 Obergiesing-Fasangarten hat bezüglich der Empfehlung Nr. 08-14/E 01455 die als Anlage 6 beiliegende Stellungnahme abgegeben. Dazu nehmen die Verwaltung und die Stadtwerke München GmbH wie folgt Stellung: Der Bezirksausschuss äußert sich in den grundlegenden verkehrskonzeptionellen Punkten zustimmend, insbesondere befürwortet er einstimmig die Schaffung eines eigenen, baulichen Radweges auf der Westseite der ÖPNV-Trasse von Norden nach Süden und die deshalb notwendige Gleisverlegung nach Osten.

Der Bezirksausschuss lehnt jedoch den Vorschlag ab, den besonderen Bahnkörper zu erhalten und die Situation einem zweijährigen Monitoring zu unterziehen. Er fordert vielmehr vehement den Erhalt der Kurzzeitparkplätze zwischen der Perlacher und Kesselbergstraße.

Damit können jedoch die notwendigen ÖV-Belange wie unter Ziff. 4.3 des Vortrags dargestellt nicht sicher gestellt werden. Die vom Bezirksausschuss kritisierte Gehbahnbreite an der Stelle des engsten Querschnitts auf Höhe des Anwesens Tegernseer Landstraße 92 (Ecke Weinbauernstraße) mit 1,66 m ist, wie auch vom BA selbst dargestellt, nur eine singuläre Engstelle. Bereits wenige Meter nördlich und südlich ist die Gehbahnbreite deutlich über den geforderten 2,0 m. In Zusammenarbeit mit der Verwaltung hat die Stadtwerke München GmbH hier versucht, einen angemessenen Ausgleich zwischen beiden Straßenseiten herzustellen. Eine Verschiebung des Straßenraums in Richtung Osten zu Gunsten der westlichen Gehbahn hätte auf der Ostseite nicht nur punktuelle Unterschreitungen der Gehbahnbreite von 2,0 m zur Folge gehabt.

Im Vergleich zum Bestand wird die Situation an der Engstelle darüber hinaus deutlich verbessert, da hier bisher nur 1,23 m Gehbahnbreite zur Verfügung stehen und die Gehbahn durch ein Gelände vom Gleiskörper abgetrennt ist. Künftig beträgt der Abstand zwischen Hauskante und Gleiskörper inkl. Radweg und Schutzstreifen 3,76 m und sorgt, auch wenn die Gehbahn an dieser Stelle konkret nur 1,66 m breit ist, damit für ein völlig anderes Raumempfinden als heute. Eine kleinräumliche Unterschreitung der empfohlenen Regelgehbahnbreiten, jedoch ohne Verletzung der in den einschlägigen Regelwerken angegebenen Mindestmaße, wird von der Straßenverkehrsbehörde an dieser Stelle ausdrücklich akzeptiert (Vgl. hierzu nochmals die Bestands- und Projektschnitte unter

Ziff. 4.2 und 4.3 des Vortrags bzw. die Bestands- und Projekt-Lagepläne in Anlage 4.2 bzw. 5.2).

Auf Grund der Ausführungen unter Ziff. 4.3 des Vortrags bleibt die Verwaltung jedoch im Interesse eines auch stadtbezirksübergreifend möglichst attraktiven, störungsfreien und zuverlässigen ÖPNV, bei ihrem Vorschlag. Die in den Stadtratsbeschlüssen vom 06.07.2005 und 06.10.2005 genannten Ziele werden für den gesamten Straßenraum der Tegernseer Landstraße zwischen Wirtstraße und St.-Bonifatius-Straße durch diese sehr lokale Maßnahme selbstverständlich nicht in Frage gestellt. Auch wird die Auffassung des Bezirksausschuss 17 nicht geteilt, dass es nach Vorliegen negativer Erkenntnisse im zweijährigen Monitoring nicht zu einer Rücknahme der nach Ansicht des BA untauglichen Baumaßnahmen kommen wird. Wie unter Ziff. 4.3 dargestellt, ist ein Umbau auf eine Lösung mit Mitbenutzung des Straßenbahngleiskörpers durch den MIV mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern möglich.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat und der Stadtkämmerei abgestimmt.

Eine fristgerechte Vorlage war nicht möglich, da die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Die Behandlung in der heutigen Sitzung ist zwingend notwendig, um zeitgerecht zur notwendigen Gleiserneuerung 2015 das Planfeststellungsverfahren unverzüglich einleiten zu können. Eine Zeitverzögerung würde bedeuten, dass die Gleiserneuerung 2015 in der Bestandsgleislage erfolgen müsste und die verkehrlichen und betrieblichen Verbesserungen für den Rad- und Straßenbahnverkehr auf lange Zeit nicht umgesetzt werden könnten.

Die Bezirksausschüsse 5 Au-Haidhausen, 17 Obergiesing-Fasangarten und 18 Untergiesing-Harlaching, der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Helmut Schmid, der Korreferent des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Herr Stadtrat Walter Zöller, der Korreferent des Kreisverwaltungsreferats, Herr Stadtrat Robert Brannekämper, der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Dr. Florian Vogel, der Verwaltungsbeirat für die HA I des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Herr Stadtrat Paul Bickelbacher, und die Verwaltungsbeirätin des Kreisverwaltungsreferats für die Hauptabteilung Straßenverkehr, Frau Stadträtin Sabine Nallinger, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin und der Referenten

1. Der Verlegung der bestehenden Straßenbahngleise in der Tegernseer Landstraße zwischen den Haltestellen Silberhornstraße und Tegernseer Landstraße zur Ermöglichung eines Radweges in südlicher Fahrtrichtung wird zugestimmt.
2. Das Baureferat wird mit der Entwurfsplanung des in Ziffer 1 genannten Abschnitts für die Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung und zur funktionalen Verbesserung der Geh- /Radwege, die über das reine Tram-Projekt hinausgehen, beauftragt.
Das Baureferat wird beauftragt und die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, eine Planungs- und Kostenteilungsvereinbarung abzuschließen, in deren Rahmen die dafür notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren an die Stadtwerke München GmbH übergeben werden. Das Baureferat wird für den straßenausbaubeitragsfähigen Straßenabschnitt eine Informationsveranstaltung für die betroffenen Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer durchführen.
3. Das Baureferat wird beauftragt, nach Abschluss der Kostenteilungsvereinbarung die Projektgenehmigung unter dem Vorbehalt der Planfeststellung herbeizuführen.
4. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf der Basis der im Vortrag dargestellten Planung bei der Regierung von Oberbayern einen Antrag auf Planfeststellung einzureichen und die Gleisbaumaßnahme im Jahr 2015 umzusetzen.
5. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03946 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 04.01.2013 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
6. Die Empfehlung der Bürgerversammlung Nr. 08-14 / E 01455 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten – am 05.07.2012 ist gemäß Art. 18 Abs. 4 GO erledigt.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

gg. CSU, Bürgerliche Mitte und FDP

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

~~Der/Die~~ Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Der Referent

gez. Strobl

gez.

gez. Kapp

gez.

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

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

Reiter
Berufsm. Stadtrat
i.V. des Referenten

Dr. Blume-Beyerle
Berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenografischen Sitzungsdienst
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

- V. **Wv. RAW - FB V** Netzlaufwerke/allgemein/FB_V/swm/5 Betrieb/1 Eigentliches Geschäft/08 Verkehr/03 Trambahn/TegernseerLandstrasse/140205Beschlau.odt
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an das Direktorium BAG Ost (3x)
an die Bezirksausschüsse 5, 17 und 18
an die Stadtkämmerei
an das Baureferat
an das Kreisverwaltungsreferat HA III
an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH

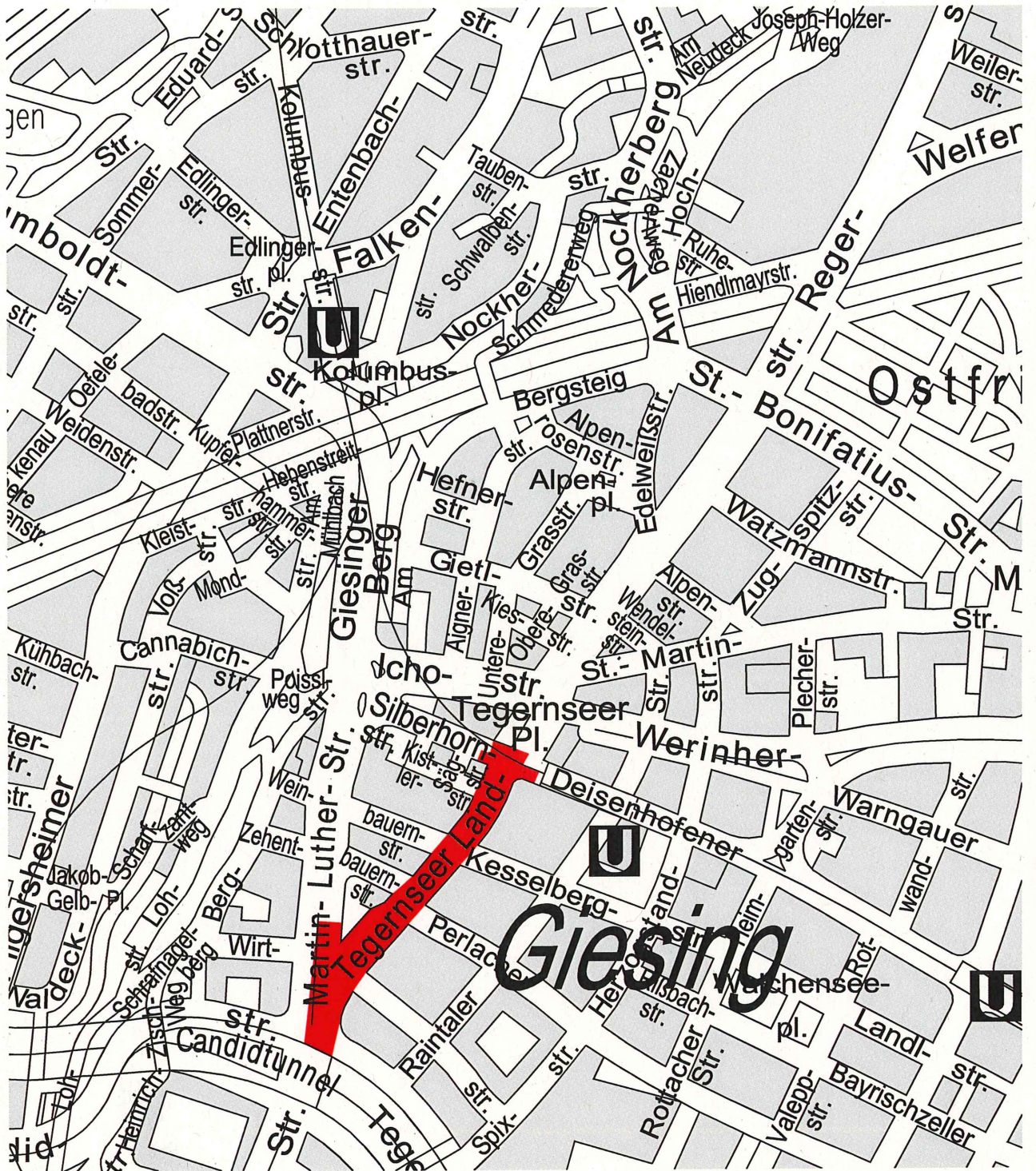
VB-SP

jeweils mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am 19.5.14

gez.

Anlage 1



München, den	 Stadtwerke München GmbH Unternehmensbereich Verkehr Strategische Planungsprojekte			
i.A.				
Projekt:	Tegernseer Landstraße zw. Grünwalder Str. und Tegernseer Platz			
Planbezeichnung:	Übersicht			
Bestand	Okt 13	SWM/IB Haas	Proj.-Nr.:	Plan-Nr.: ÜK
Entw.	Jan 14	IB Haas	 Maßstab: 1:7.500	St.Bez.: 17



Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München, den
04.01.2013

Antrag

Radeln ermöglichen – Trambahngleise südlich Telapost verlegen

Der Stadtrat möge beschließen:

- 1) Die Tegernseer Landstraße zwischen Silberhorn-/Deisenhofener Str. und der Einmündung Wirtstraße wird für den Radverkehr in Richtung Süden freigegeben.
- 2) Hierfür werden die Trambahngleise ca. 1-2 m in Richtung Osten verlegt und das dafür erforderliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet.
- 3) Sofern wegen des Zeitdrucks nötig, ist zu prüfen, ob die Verlegung der Trambahn-gleise von den übrigen Überlegungen der verkehrlichen Entlastung des Tegernseer Platzes abgekoppelt werden kann.

Begründung:

Im benannten Abschnitt der Tegernseer Landstraße ist Radverkehr in Richtung Süden bisher nicht gestattet. Dies führt zu erheblichen Umwegen, die mit dem Ziel der LH München, den Radverkehr deutlich zu fördern, nicht vereinbar sind.

Eine Möglichkeit den Radverkehr im benanntem Abschnitt in Richtung Süden zu ermöglichen, ist die Verschiebung der Trambahngleise in Richtung Osten, so dass neben den Gleisen eine Radspur in Richtung Süden Platz findet. Gleichzeitig können die für ein Stadtteilzentrum unverträglichen Geländer entfernt werden. In der Konsequenz muss sich die Trambahn in Richtung Norden vermutlich ihren Weg z.T. mit dem Kfz-Verkehr teilen.

Nachteile für den Tramverkehr durch teilweise Aufgabe des eigenen Gleiskörpers in Richtung Norden zum Tegernseer Platz (Platz vor der Telapost) könnten weitgehend dadurch vermieden werden, dass entweder der Tegernseer Platz (auch) in Richtung Norden für den privaten Kfz-Verkehr gesperrt wird oder mittels einer Gestaltung als shared space der Kfz-Verkehr sich deutlich verringert. Zu prüfen wäre hierbei z.B., ob die Icho-straße vom Giesinger Berg bis zur

Tegernseer Straße auch in Gegenrichtung für den Kfz-Verkehr befahren werden kann.

Der Tram könnte beim Einbiegen in den betroffenen Abschnitt die Pulkführerschaft gesichert werden. Das ist insofern unproblematisch, weil im Platzbereich davor genügend Raum ist, um den Kfz-Verkehr zurückzuhalten. Da eine Erneuerung der Tramgleise ansteht, und für die Verlegung der Gleise ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, muss jetzt gehandelt werden, weil die Gleise sonst an der gleichen Stelle erneuert werden und die Chance für den Radverkehr die nächsten 20-25 Jahre verloren ist.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Mitglieder im Stadtrat

(14)

Bürgerversammlung des ____ Stadtbezirkes am ____ . ____ . 200__

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten! Antrag (zur Abstimmung) Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

 ja nein

Name: Schützendorf	Vorname: Judith	Staatsangehörigkeit: deutsch
Straße, Nr.: Va Leppstr. 6	PLZ, Ort: 81539 München	Telefon: (Angabe freiwillig) 089-80912004

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

 ja nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

 ja nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

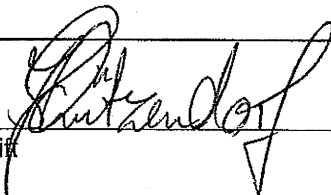
 ja nein

Diskussionsthemen in Stichworten: 1. Freigabe des Abschnitts TeLa Platz / Martin-Luther-Str. 2. für Radfahresinnnen → Stadion 3.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegen: Im Abschnitt Tegernsee Kanalstr Platz bis Martin-Luther-Str. sollen der Schienenweg und die Straße städtebaulich und verkehrlich so gestaltet werden, dass es den Fahrradverkehr richtung Stadion ermöglicht.

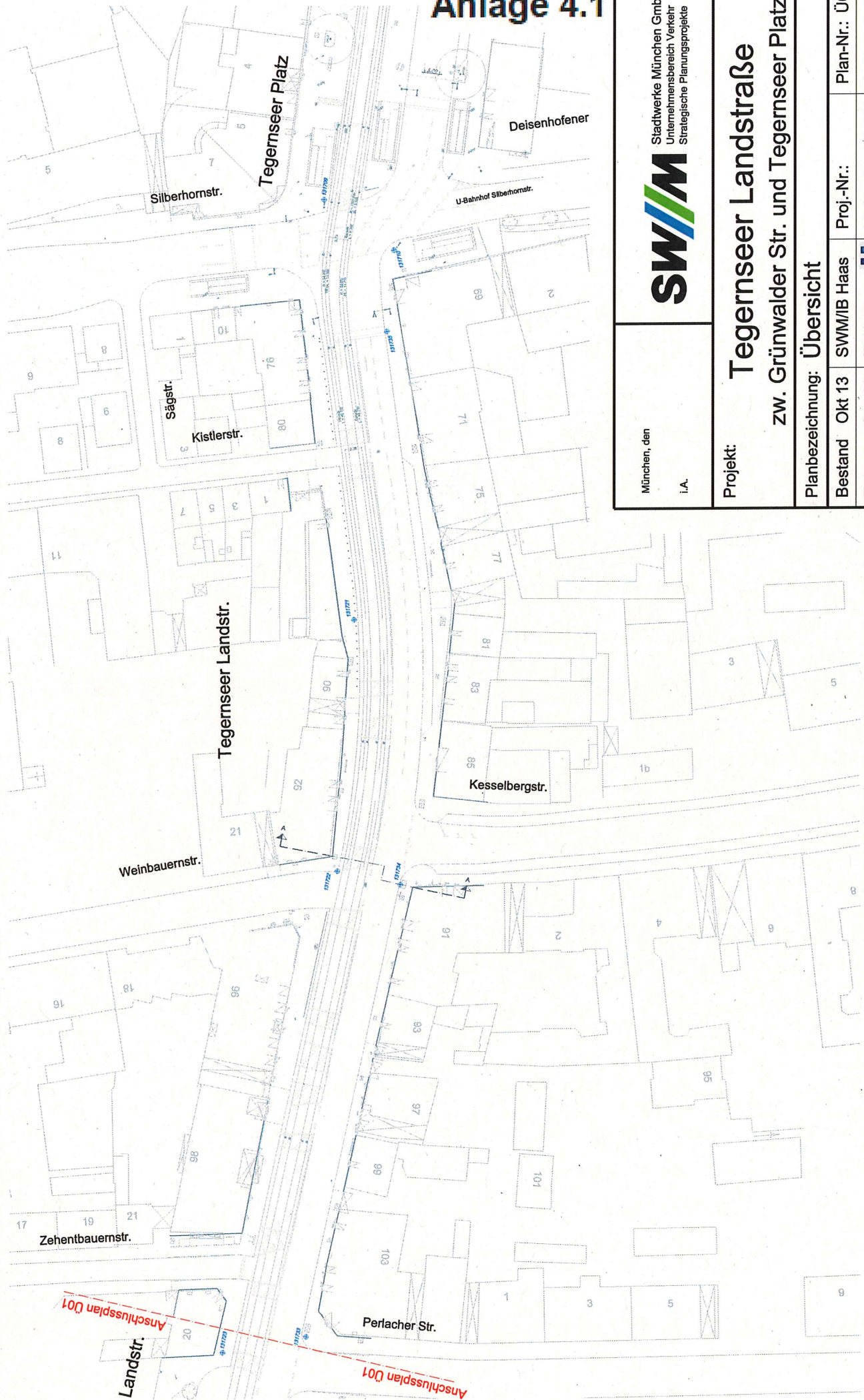
Begründung: 2012 stehen hier noch Gleisarbeiten an. In diesem Zuge sollte der Antrag gleich mitgemacht werden, damit die Straße nicht doppelt aufgerissen werden muss.
--

Unterschrift


Raum für Vermerke des Direktoriums – **Bitte nicht beschriften**

- ohne Gegenstimme angenommen
 mit Mehrheit angenommen
 ohne Gegenstimme abgelehnt
 mit Mehrheit abgelehnt

Anlage 4.1

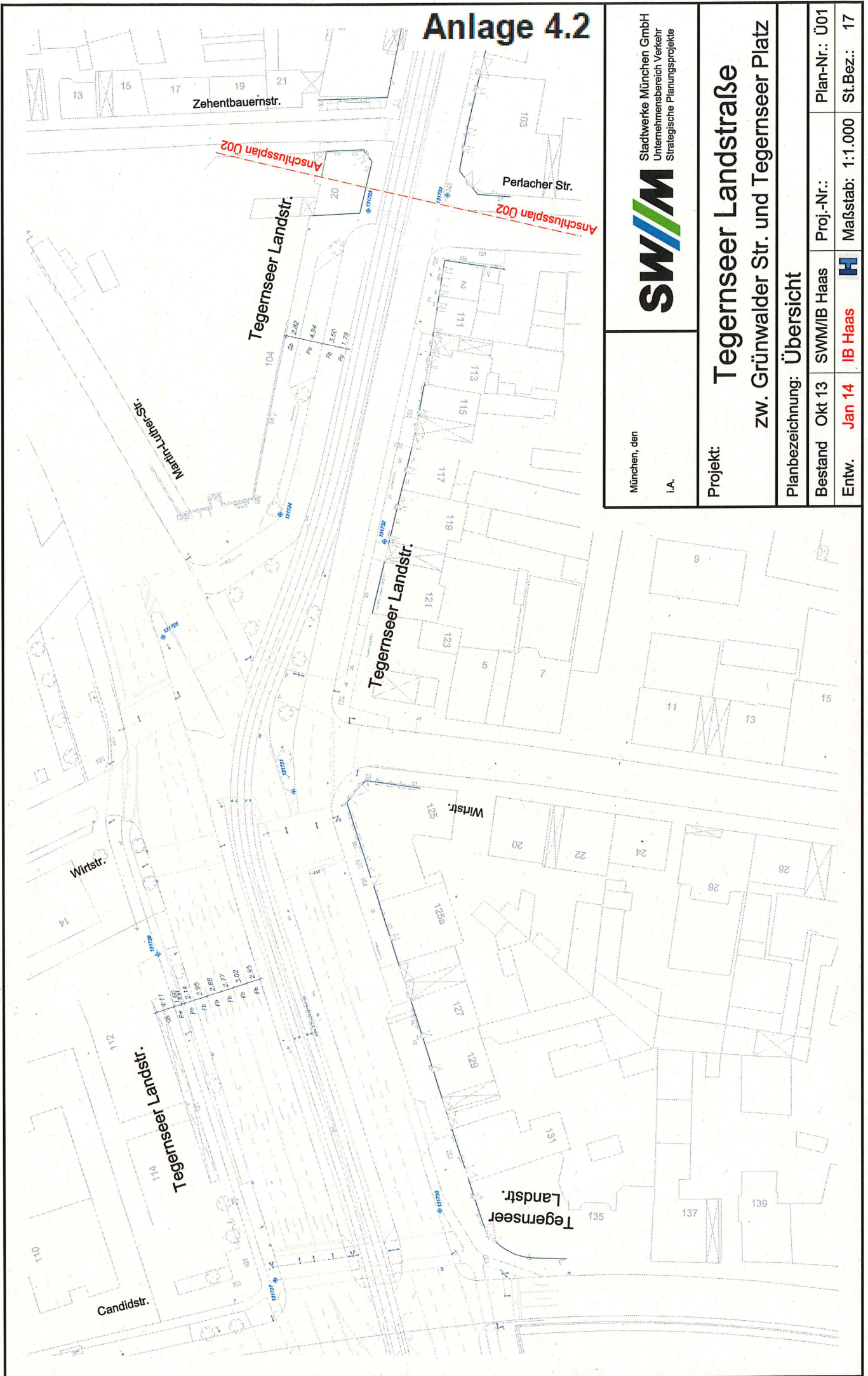


Stadtwerke München GmbH
Unternehmensbereich Verkehr
Strategische Planungsprojekte

München, den
i.A.

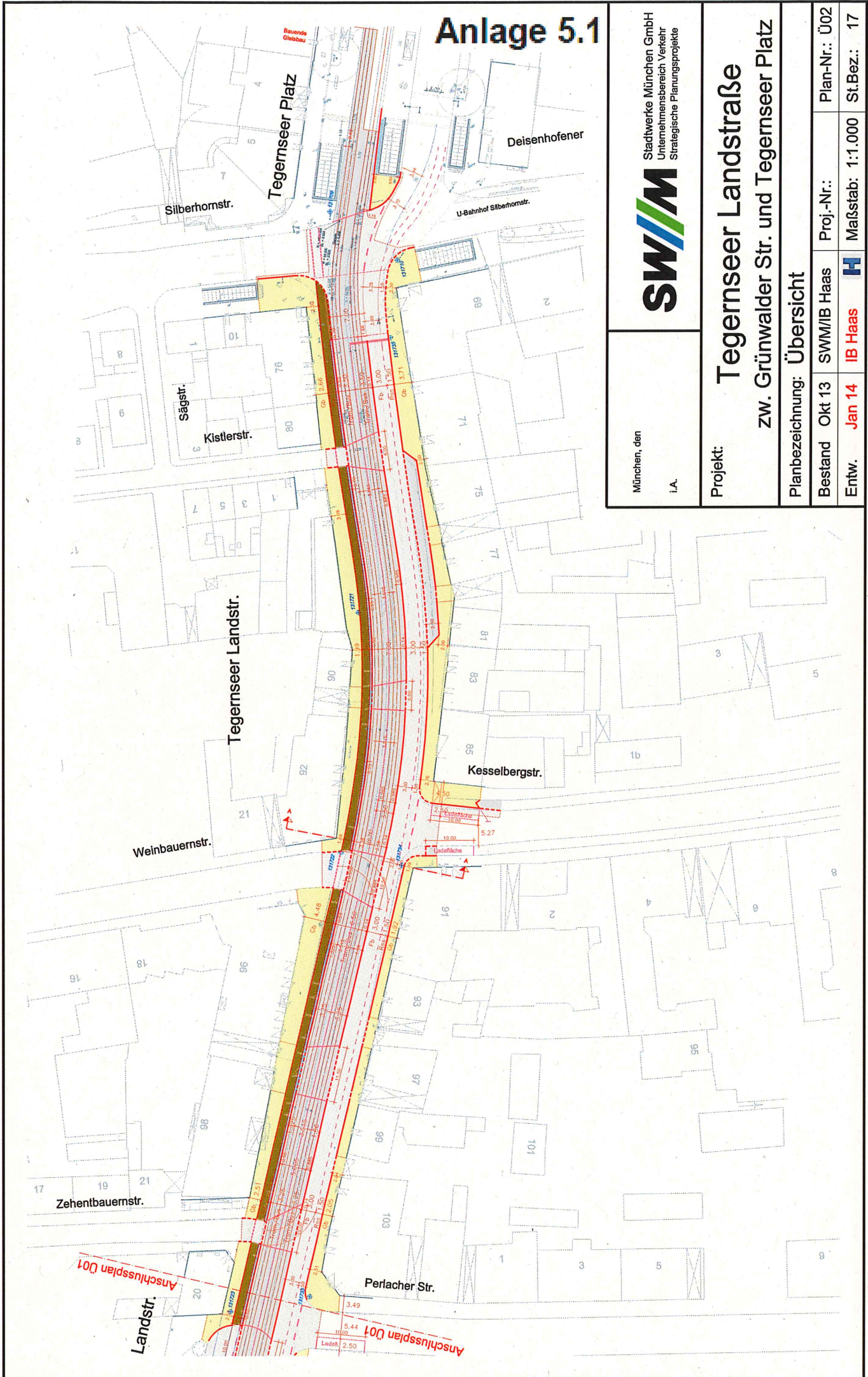
Projekt: Tegernseer Landstraße	
zw. Grünwalder Str. und Tegernseer Platz	
Planbezeichnung: Übersicht	
Bestand Okt 13	SWM/IB Haas
Proj.-Nr.:	
Entw. Jan 14	IB Haas
Plan-Nr.: Ü02	
Maßstab: 1:1.000	
St.Bez.: 17	

Anlage 4.2



München, den
i.A.

Projekt: Tegernseer Landstraße zw. Grünwalder Str. und Tegernseer Platz			
Planbezeichnung: Übersicht			
Bestand	Okt 13	SWM/IB Haas	Proj.-Nr.:
Entw.	Jan 14	IB Haas	Maßstab: 1:1.000
			Plan-Nr.: Ü01
			St.Bez.: 17



Anlage 5.1



Stadtwerke München GmbH
 Unternehmensbereich Verkehr
 Strategische Planungsprojekte

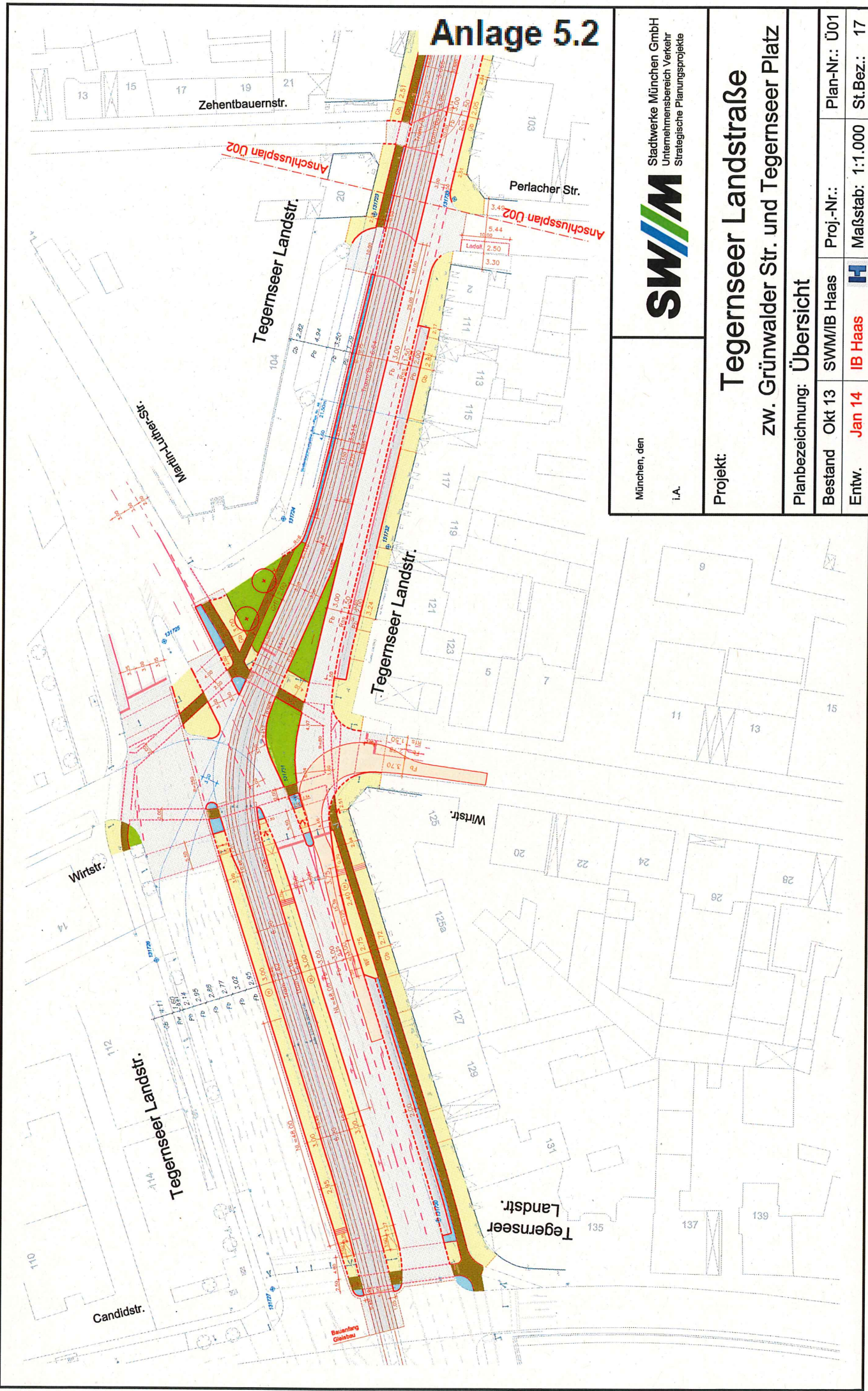
München, den
 i.A.

Projekt: Tegernseer Landstraße
 zw. Grünwalder Str. und Tegernseer Platz

Planbezeichnung: Übersicht

Bestand	Okt 13	SWM/IB Haas	Proj.-Nr.:		Plan-Nr.:	Ü02
Entw.	Jan 14	IB Haas	Maßstab:	1:1.000	St.Bez.:	17

Anlage 5.2



München, den
I.A.



Stadtwerke München GmbH
Unternehmensbereich Verkehr
Strategische Planungsprojekte

Projekt: Tegernseer Landstraße
zw. Grünwalder Str. und Tegernseer Platz

Planbezeichnung: Übersicht

Bestand	Okt 13	SWM/IB Haas	Proj.-Nr.:	Plan-Nr.: U01
Entw.	Jan 14	IB Haas	Maßstab:	1:1.000
				St.Bez.: 17

Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes
Obergiesing-Fasangarten



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstr. 40, 81660 München

Referat für Arbeit und Wirtschaft
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Vorsitzender
Horst Walter

Privat:
Bacherstraße 2, 81539 München
Telefon: 690 09 77
Telefax: 690 65 09
E-Mail:
ba17-horstwalter@mnet-mail.de

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: 233 – 6 14 90
Telefax: 233 – 6 14 85
e-mail: bag-ost.dir@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
31.01.2014

Verlegung der bestehenden Straßenbahngleise in der Tegernseer Landstraße zwischen den Haltestellen Silberhornstraße und Tegernseer Landstraße zur Ermöglichung eines Radweges in südlicher Fahrtrichtung

Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Radeln ermöglichen – Trambahngleise südlich Telapost verlegen

Antrag Nr. 08-14 / A 03946 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 04.01.2013

Gestaltung des Gleis- und Fahrbahnbereichs der Tegernseer Landstraße zwischen Tegernseer Platz und Martin-Luther-Straße für die Ermöglichung des Radfahrverkehrs

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01455 der BÜV des 17. Stadtbezirkes vom 05.07.2012

Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13816

Stellungnahme des BA 17 aus der Sondersitzung vom 28.01.2014 zur o. g. Beschlussvorlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der im Betreff genannten Anhörung teile ich mit, dass sich der Bezirksausschuss 17 – Obergiesing-Fasangarten – nach Vorberatung in seinem Unterausschuss Verkehr in seiner Sondersitzung zur Rahmenplanung Tegernseer Landstraße am 28.01.2014 mit der Angelegenheit befasst und dabei folgende Stellungnahme beschlossen hat:

2. Sanierungsgebiet Tegernseer Landstraße/Chiemgaustraße
und

3. Gutachterlich empfohlenes Maßnahmenpaket

Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind zügig umzusetzen.

4.1 Haltestellen Tegernseer Landstraße, Verlegung der Bushaltestelle und barrierefreier Ausbau der Tramhaltestelle

Der Planung wird einstimmig so zugestimmt.

4.2 Abschnitt Silberhorn- bis Perlacher Straße; Bestand

Der Notwendigkeit und dem Plan, einen eigenen baulichen Radweg auf der Westseite der ÖPNV-Trasse von Norden nach Süden zu schaffen und deshalb eine Gleisverschiebung nach Osten durchzuführen, wird einstimmig zugestimmt.

4.3 Abschnitt Silberhorn- bis Perlacher Straße; Projekt

Der Projektvorschlag der MVG wird mit großer Mehrheit abgelehnt. Die unter 4.2 erwähnten Stellplätze sind unbedingt zu erhalten, insbesondere im Interesse des lokalen Einzelhandels.

Der in Abb. 3 dargestellte Engpass in Höhe des Gebäudes Tegernseer Landstraße 92 mit einer Straßenbreite von 17,15 m ist absolut singulär und für die Forderung eines Projektquerschnittes gemäß Abb. 4 untauglich. Bereits wenige Meter nördlich bzw. südlich der Engstelle weitet sich der Straßenraum bereits auf 18 m und mehr. Die in Abb. 4 dargestellte Gehbahnbreite von 1,66 m ist nicht akzeptabel und muss wegen der Leichtigkeit und Sicherheit des Fußgängerverkehrs durchgehend mit mindestens 2,0 m Breite hergestellt werden.

Der gesamte ÖPNV wird im Straßenabschnitt durch eine intelligente Ampelsteuerung die „Pulkführerschaft“ übernehmen. Ein geteiltes (gemeinsam von ÖPNV und MIV genutztes) Planum für den Verkehr von Süd nach Nord ist möglich und schränkt bei einer Fahrbahnbreite von mindestens 7 m den ÖPNV nicht ein, wobei die westliche Fahrspur dem ÖPNV (Nord nach Süd) vorbehalten bleibt.

Sollte der Projektvorschlag der MVG realisiert werden, sind die in den Stadtratsbeschlüssen vom 06.07.2005 und 06.10.2005 genannten Ziele grundsätzlich erheblich in Frage gestellt bzw. deren Realisierung nicht mehr möglich. Der Bezirksausschuss 17 fordert daher, die Planungen, analog wie in der Machbarkeitsstudie vorgestellt, konsequent umzusetzen. Ein 2-jähriges Monitoring ist ein Vorschlag, der nach Vorliegen negativer Erkenntnisse nicht zu einer Rücknahme der untauglichen Baumaßnahmen führen wird.

Wir bitten Sie, diese Stellungnahme im weiteren Verfahren entsprechend zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Horst Walter
Vorsitzender im BA 17
- Obergiesing-Fasangarten -