

Telefon: 233-21151
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 233-24462
Telefax: 233-21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HA I

**Veränderung der Straßenbahn-Gleisanlagen am Romanplatz
Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05678

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 20.07.2016

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Anlässlich einer anstehenden Gleissanierung Veränderung der bestehenden Gleisanlagen durch Verlängerung der Haltestellen und Ergänzung eines zusätzlichen Haltestellengleises in Platzmitte, Aufwärtskompatibilität mit den Planungen zur Tram-Westtangente
Inhalt	Projektbeschreibung, Trassierungsbeschluss, Auftrag zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens
Entscheidungsvorschlag	<p>Der im Vortrag dargestellten Veränderung der Gleisanlagen am Romanplatz mit Verlängerung der Haltestellen und Ergänzung eines zusätzlichen Haltestellengleises in Platzmitte wird zugestimmt.</p> <p>Mit den ergänzenden Maßnahmen des Baureferats im Randbereich zur funktionalen Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität besteht Einverständnis.</p> <p>Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, den von der Jury empfohlenen Entwurf im Realisierungsteil der weiteren Planung für das Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen. Vom Ergebnis des Realisierungswettbewerbs mit Ideenteil Gestaltung Romanplatz wird Kenntnis genommen. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf Basis des Ergebnisses des Realisierungswettbewerbes die Gesamtplanung (Ideen- und Realisierungsteil) zu erstellen und dem Stadtrat zur Genehmigung vorzulegen. Das Baureferat wird beauftragt, die Stadtwerke München GmbH hierbei zu unterstützen.</p> <p>Das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Baureferat werden beauftragt und die Stadtkämmerei sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, Regelungen zur Kostenteilung und -tragung zu treffen.</p> <p>Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, die Beauftragung der Stadtwerke München GmbH mit der Realisierung</p>

	<p>der Projektteile als Zusatzaufgabe Infrastruktur vorzunehmen. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, einen Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern einzureichen und die Gleisbaumaßnahmen umzusetzen. Die Stadtwerke München GmbH und das Kommunalreferat werden gebeten, Verhandlungen über Nachnutzung und Übergang des ehemaligen Stationshauses Romanplatz 7 aufzunehmen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Tram, Stadtwerke München GmbH, Radweg, Realisierungswettbewerb Romanplatz

Telefon: 233-21151
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 233-24462
Telefax: 233-21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HA I

**Veränderung der Straßenbahn-Gleisanlagen am Romanplatz
Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05678

Vorblatt zur Beschlussvorlage der Vollversammlung des Stadtrates am 20.07.2016
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag der Referentin und des Referenten.....	1
1. Anlass.....	1
2. Romanplatz (Stadtbezirk 9 Neuhausen-Nymphenburg).....	4
3. Weiteres Vorgehen zum ehem. Stationshaus Romanplatz 7.....	4
4. Anpassung der Planung an die aktuelle und erwartete Fahrgastentwicklung.....	5
5. Termine.....	6
6. Kosten, Kostenteilung und Förderung.....	7
7. Projektkostengenehmigung für das Baureferat.....	8
8. Abstimmung.....	9
II. Antrag der Referentin und des Referenten.....	9
III Beschluss.....	11

Telefon: 233-21151
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 233-24462
Telefax: 233-21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HA I

Veränderung der Straßenbahn-Gleisanlagen am Romanplatz Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05678

Öffentliche Sitzung

4 Anlagen

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 20.07.2016

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und des Referenten

1. Anlass

Für den Bereich Romanplatz stehen geplant für das Jahr 2019 umfangreiche, durch den Anlagenzustand bedingte Gleiserneuerungen an. Da in diesem Zuge genehmigungspflichtige Änderungen an den Straßenbahnbetriebsanlagen vorgenommen werden sollen, ist vorlaufend ein Planfeststellungsverfahren notwendig.

Diese Änderungen sind insbesondere notwendig, um auf Entwicklungen in der Fahrgastnachfrage durch eine Trennung der bisher verknüpften Linien 12 und 16 zu reagieren mit dem Ziel, auf beiden Linien nachfragegerecht unterschiedlich große Fahrzeuge einsetzen zu können.

Aufgrund des von einer möglichen Straßenbahn-Neubaustrecke Tram Westtangente unabhängigen Nutzens der Änderungen wurde mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10105) festgelegt, den Bereich Romanplatz aus der Neubaustrecke herauszulösen und kompatibel zu einer möglichen späteren Realisierung der Tram-Westtangente vorgezogen zu realisieren. Der genaue Umgriff des vorzuziehenden Bereichs war in der weiteren Planung in Abstimmung mit dem Baureferat festzulegen. Die Stadtwerke München GmbH wurde ferner gebeten, ein Plangutachten für die stadtgestalterische und freiraumplanerische Aufwertung des Romanplatzes durchzuführen. Das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurden beauftragt, das Plangutachten fachlich zu begleiten. Als Grundlage für das Plangutachten wurde festgelegt, dass nach erfolgter eingehender Überprüfung eine grundsätzlich andere Anordnung der Verkehrsflächen bei Aufrechterhaltung der Funktion als Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr und den Kfz-Verkehr nicht möglich ist. Der Umgriff des

Plangutachtens wurde auftragsgemäß in einen Realisierungs- und einen Ideenteil unterteilt.

Hinsichtlich des MIV hat der Stadtrat 2013 mehrheitlich Folgendes beschlossen:

- Entfall einer gesonderten Rechtsabbiegespur in der Fahrtbeziehung Romanplatz -Romanstraße
- Entfall einer Spur Arnulfstraße in Wotanstraße
- Entfall einer Dreiecksinsel an der Südwestecke des Romanplatzes

und

- Erhalt der 2 Fahrspuren Arnulfstraße nach Obermenzing (Haupttrichtung)
- Erhalt der 2 Fahrspuren auch in der Gegenrichtung aus Norden zur Arnulfstraße (Haupttrichtung)
- Erhalt von zwei Fahrspuren aus Wotanstraße nach Obermenzing (Haupttrichtung)

Beschlussgegenstand dieser Vorlage sind nun entsprechend des Beschlusses der Vollversammlung vom 24.07.2013

- die Umgestaltung der Verkehrsanlagen des ÖPNV,
- die notwendigen Anpassungen der Verkehrsanlagen

sowie

- das Ergebnis des anstelle des Plangutachtens durchgeführten Realisierungswettbewerbs Romanplatz mit Ideenteil.

Im Stadtratsbeschluss zur Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 10105 wurde u. a. folgendes zum Romanplatz beschlossen:

- *Das Projekt wird auf Basis des Ergebnisses des Plangutachtens unter Federführung der Stadtwerke München GmbH mit Unterstützung durch das Baureferat zu einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiterentwickelt und vor Einreichung zur Planfeststellung dem Stadtrat gesondert zur Genehmigung vorgelegt.*

Durch die Änderungen gegenüber der 2013 vorgestellten Verkehrsanlagenplanung konnte der Realisierungswettbewerb erst im Herbst 2015 gestartet werden. Das Wettbewerbsergebnis liegt jetzt vor (im Einzelnen siehe unten). Durch das Wettbewerbsergebnis steht nun fest, dass bis auf die Lösung des Zugangs bzw. die Erreichbarkeit/Erschließung der Nutzung im Stationshaus auf der Rondellfläche sich keine im erheblichen Maße genehmigungsrelevanten Sachverhalte für das anstehende Planfeststellungsverfahren ergeben. Daher ist nun ein gegenüber der bisherigen Beschlusslage leicht geändertes Vorgehen vorgesehen, um die geplante und technisch zu diesem Zeitpunkt notwendige Realisierung im Jahr 2019 nicht zu gefährden.

Dazu soll das Wettbewerbsergebnis für den Realisierungsteil (Umgriff siehe nachfolgende Grafik, grüner Bereich) zur Umsetzung beschlossen und damit zur Grundlage des Planfeststellungsantrags gemacht werden. Im Gegensatz dazu ist die Gestaltung der Flächen im Ideenteil, die in ihrer Funktion bereits festgelegt sind, für das Genehmigungsverfahren nicht entscheidungserheblich, so dass über die Umsetzung der Gestaltungsvorschläge im Ideenteil unabhängig vom Genehmigungsverfahren und zeitlich parallel dazu entschieden werden kann.

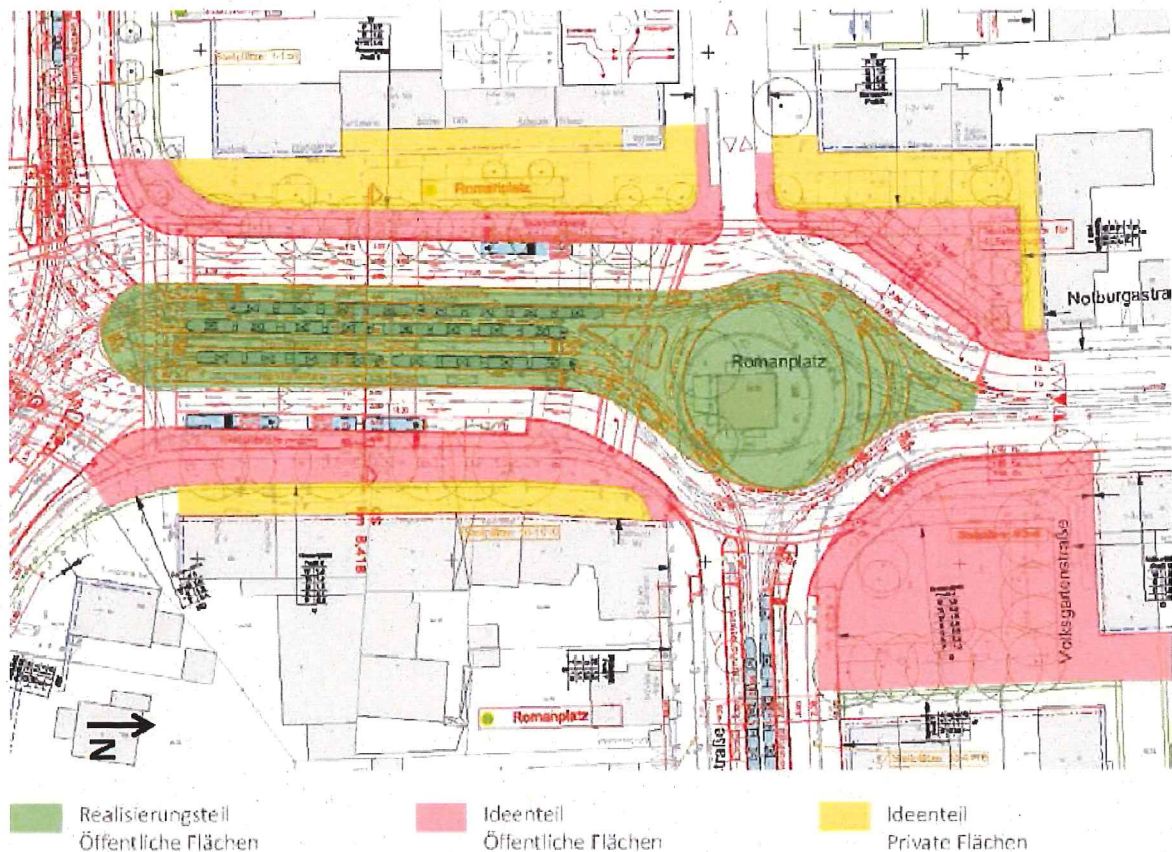


Abb. 1: Realisierungs- und Ideenteil mit zu gestaltenden Flächen (Grundlage: Verkehrsanlagenplan Stadtwerke München GmbH, Stand: 22.09.2015) – eine weitere Planskizze in **Anlage 3**

Diese Trennung in der Behandlung von Realisierungsteil und Ideenteil ist notwendig und möglich, da für den Realisierungsteil von der Ausloberin Stadtwerke München GmbH ein Wettbewerbsbudget zur Verfügung gestellt wurde, auf dessen Basis die Finanzierung für den Realisierungsteil erfolgen soll. Zugleich kann mit der Einleitung des Genehmigungsverfahrens nicht mehr länger gewartet werden, wenn die Bauausführung im Jahr 2019 gewährleistet werden soll.

Demgegenüber können zum jetzigen Zeitpunkt für den Ideenteil noch keine detaillierten Angaben zu den Mehrkosten gegenüber der Verkehrsanlagenplanung mit Standardmaterialien und der ansonsten nicht vorgesehenen Umgestaltung von Flächen im Ideenteil gemacht werden. Ferner liegen noch keine Erkenntnisse darüber vor, inwieweit die Eigentümer der privaten Flächen im Ideenteil zur Mitwirkung an der Umsetzung des Wettbewerbs ergebnisses bereit sind.

Daher soll im Rahmen dieser Beschlussvorlage das Wettbewerbsergebnis, den Ideenteil betreffend, vorerst nur zur Kenntnis gebracht werden. Begleitend zum Planfeststellungsverfahren soll dann das Wettbewerbsergebnis unter Federführung der Stadtwerke München GmbH mit Unterstützung des Baureferats in den bestehenden Entwurf der Verkehrsanlagenplanung eingearbeitet und die Entwurfsplanung damit abgeschlossen werden. Nach Klärung der Kosten und der Mitwirkungsbereitschaft der betroffenen Anlieger soll der Entwurf dann nochmals dem Stadtrat insbesondere zur Klärung der Frage vorgelegt werden, in welchem Umfang die im Ideenteil liegenden Flächen entsprechend dem Wettbewerbsergebnis umgestaltet werden sollen. Die hieraus entstehenden Projektkosten des Baureferates werden in einer eigenen Vorlage im Bauausschuss behandelt.

Zur Information über das Wettbewerbsergebnis liegt der Beschlussvorlage als **Anlage 2** die Wettbewerbsdokumentation bei, die alle relevanten Inhalte über die Wettbewerbsaufgabe, die eingereichten Arbeiten mit den Bewertungen der Jury und das Ergebnis zu entnehmen sind. Es wurde empfohlen, der weiteren Bearbeitung den Beitrag von ver.de landschaftsarchitektur, Freising mit straub architekten, München zugrunde zu legen.

2. Romanplatz (Stadtbezirk 9 Neuhausen-Nymphenburg)

Der o.g. Beschluss von 2013 traf zum Romanplatz die in **Anlage 1** ersichtlichen Aussagen und Aufträge. Zu deren Erledigung ist Folgendes festzustellen:

- Ein Vorschlag zur gestalterischen Aufwertung und zur genauen Gestaltung des zentralen Bereichs des Romanplatzes mit Tramhaltestelle/Wendeschleife wurde im Rahmen des Realisierungswettbewerbs Romanplatz mit Ideenteil erarbeitet (Ergebnis siehe **Anlage 2** (Wettbewerbsdokumentation)).
- Für die Aufwertung des Romanplatzes wurden die privaten, aber öffentlich genutzten Gebäudevonzonen einbezogen. Sie wurden dem Ideenteil zugeordnet, da es von den jeweiligen Gestaltungsvorschlägen der Wettbewerbsbeiträge abhängen kann, ob die Eigentümerinnen und Eigentümer einer Umsetzung der Umgestaltung zustimmen.
- Im Rahmen des Wettbewerbs sollten auch Vorschläge für die Gestaltung des Rondells in der Trambahn-Wendeschleife mit oder ohne Erhalt des Gebäudes gemacht werden.

3. Weiteres Vorgehen zum ehem. Stationshaus Romanplatz 7

Im Realisierungswettbewerb Romanplatz mit Ideenteil hat sich die Jury einstimmig dafür ausgesprochen, das ehemalige Stationshaus Romanplatz 7 im Rondell zu erhalten und dem Wunsch des Bezirksausschusses folgend der Landeshauptstadt München für bürgerschaftliche, kulturelle oder ähnliche Nutzungen zu überlassen.

Da die Zeit zwischen dem Abschluss des Wettbewerbs und der vorliegenden Befassung des Stadtrats nicht ausreichend war, um eine Klärung zum künftigen Betreiber, zum Nutzungskonzept und damit auch zum Sanierungsaufwand entscheidungsreif aufzubereiten, sollen die Stadtwerke München GmbH als bisheriger Betreiber und das Kommunalreferat als möglicher künftiger Betreiber gebeten werden, über Nachnutzung und Übergang des Gebäudes Verhandlungen im Sinne der Juryempfehlung aufzunehmen. Nach Abschluss der notwendigen Klärungen soll dem Stadtrat ein noch auszuarbeitendes Nutzungs- und Sanierungskonzept und die künftige Betreiberfrage zur Entscheidung vorgelegt werden.

Die Entscheidung über das ehemalige Stationshaus soll daher derzeit offen gehalten werden, muss jedoch bis spätestens Ende 2017 getroffen sein, damit die entsprechenden Baumaßnahmen vorbereitet, zusammen mit den Gleis- und Straßenbauarbeiten ausgeführt und das Wettbewerbsergebnis, die Rondellfläche betreffend, umgesetzt werden können.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat zu den Nutzungsmöglichkeiten für das Gebäude mitgeteilt, dass für eine im Bezirksausschuss und der Bürgerschaft intensiv diskutierte Nachnutzung des ehem. Stationshauses verschiedene Nutzungen baurechtlich denkbar sind, die mit dem verkehrlichen Charakter des Platzes in Einklang zu bringen sind. Für grundsätzlich möglich werden derzeit alle Nutzungen angesehen, die im Zusammenhang mit der Straßenbahn betrieben werden und keinen zusätzlichen, durch die Nutzung bedingten, eigenen Kundenverkehr auslösen (Ticketverkauf, Personalnutzungen, Café für Kunden). Mit dem Wegfall der betrieblichen Nutzung durch die Stadtwerke München GmbH ist die Landeshauptstadt München grundsätzlich frei in der Entscheidung über die Vorhaltung des Gebäudes, die beabsichtigten Nutzungen, die Vergabe an interessierte Nutzer und die Herstellung der dafür ggf. notwendigen baulichen Anpassungen, vorbehaltlich der Klärung bzw. Schaffung der planungs- und bauordnungsrechtlichen Voraussetzungen.

4. Anpassung der Planung an die aktuelle und erwartete Fahrgastentwicklung

Seit 2013 haben sich die Erkenntnisse zur weiteren Fahrgastentwicklung, unter anderem ausgelöst durch das allgemeine Wachstum der Stadt, die allgemein deutlich höhere Nachfrage nach Mobilität und speziell auch die rege Nachfrage entlang der Linie 16 insbesondere im Einzugsbereich der Tram St. Emmeram, weiterentwickelt. Entsprechend musste die Planung angepasst werden. Sowohl die Linien 16 und 17 als auch – bei einer

möglichen Realisierung der Tram Westtangente – die Linie 12 müssen kurz- bzw. mittelfristig mit sog. Großraumfahrzeugen mit gut 210 Plätzen je Fahrzeug (GFZ) ausgestattet werden. Da die Züge künftig aus vier verschiedenen Richtungen den Romanplatz erreichen werden, kann es nicht ausgeschlossen werden, dass zwei Fahrzeuge nahezu zeitgleich ihren Fahrgastwechsel am selben Bahnsteig durchführen müssen. Aus diesem Grund müssen die Haltestellen für einen zukunftsfähigen Betrieb auf eine Nutzlänge von 75 m verlängert werden. Dazu wird das Gleisrondell Richtung Norden verschoben und Fahrbahnen, Rad- und Gehwege entsprechend angepasst.

Entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung vom 24.07.2013 ist eine weitere Maßnahme zur Verbesserung des Angebots der Bau eines dritten Gleises zwischen den bereits bestehenden Gleisen. Durch diese Maßnahme wird auch die Nutzung des Romanplatzes als Endhaltestelle für in der Arnulfstraße verkehrende Züge ermöglicht, ohne dort beim Abwarten von Wendezeiten den übrigen Verkehr zu behindern. Dieses Gleis ist notwendig, um die bisherige Verknüpfung der Linien 12 und 16 aufgrund künftig notwendiger, unterschiedlicher Fahrzeuggrößen auflösen und unabhängige Endhaltestellen einrichten zu können.

Die Bushaltestelle am westlichen Fahrbahnrand wird künftig entfallen. Bei einer möglichen Realisierung der Tram Westtangente ist vorgesehen, dass die von Norden kommenden und dann am Romanplatz endenden Buslinien am südlichen Romanplatz wenden und direkt ihre Endhaltestelle auf der Ostseite anfahren. Bis dahin werden die Busse in Richtung S-Bahnhof Laim die stadteinwärtige Haltestelle der Straßenbahn mitnutzen.

Die Planung wurde zwischenzeitlich intensiv mit dem Baureferat sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt. Die Belange der Referate insbesondere zu funktionalen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr wurden dabei eingearbeitet.

Die Durchführung der Planungs- und Abstimmungsverfahren wurde und wird von der Stadtwerke München GmbH im Sinne des Beschlusses der Vollversammlung vom 24.07.2013, Beschlussziffer 5 wahrgenommen.

5. Termine

Leider hat sich der Anlagenzustand in den letzten Jahren anders entwickelt als noch 2013 erwartet. Daher wurden bzw. werden in den Jahren 2015 und 2016 Notmaßnahmen an Teilen des Rondells notwendig, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Damit entsteht für die im Jahr 2019 vorgesehene Erneuerung der Gleisanlagen am gesamten Romanplatz zwar unvermeidlicher verlorener Aufwand, dennoch ist die Erneuerung im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Nutzbarkeit aufgrund der steigenden betrieblichen Anforderungen (siehe oben) im Jahr 2019

weiterhin dringend erforderlich und zur zeitnahen Realisierung der gestalterischen Aufwertungspotenziale sinnvoll.

Erfahrungsgemäß muss für ein Planfeststellungsverfahren dieser Größenordnung mit einer Verfahrensdauer von etwa 15 bis 18 Monaten gerechnet werden. Für die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, insbesondere der Gleiskonstruktionen, die erst nach Erhalt des Baurechts möglich sind, sowie für die Bauvorbereitung muss ebenfalls mit Vorlaufzeiten von 12 – 15 Monaten kalkuliert werden. Daher ist eine zeitnahe Einleitung des Verfahrens dringend geboten, um den Umbau wie geplant und aufgrund des Anlagenzustands notwendig im Jahr 2019 durchführen zu können.

Da sich die oben genannten Fristen aufgrund jüngster Erfahrungen weiter verlängert haben, musste die Realisierung aktuell gegenüber der bisherigen Kommunikation vom Jahr 2018 auf das Jahr 2019 verschoben werden.

Die Bauzeit, die sich in mehrere Phasen gliedern wird, ist einschließlich nachlaufenden Straßenbaus von Frühjahr bis Ende 2019, vsl. mit Restarbeiten in 2020 vorgesehen.

Verzögerungen in der Beschlussfassung und im weiteren Verfahren sind daher unbedingt zu vermeiden.

6. Kosten, Kostenteilung und Förderung

Die Gesamtkosten der durch die Gleiserneuerung verursachten und veranlassten Maßnahmen belaufen sich auf ca. 15- 18 Mio. € (netto). Bestandteil dieses Betrages ist das Budget für die Gestaltung der Verkehrsanlagen entsprechend dem Wettbewerbsergebnis für den Realisierungsteil. Da die Gesamtkosten letztendlich davon abhängen, inwieweit das Wettbewerbsergebnis im Bereich der öffentlichen Flächen des Ideenteils von der LHM umgesetzt werden sollen, können noch keine abschließenden Kosten genannt werden. In der Anlage 3 wird die federführend von der Stadtwerke München GmbH zu planende sowie gegebenenfalls zu realisierende Gesamtmaßnahme mit entsprechender Kostenverteilung dargestellt.

Die Finanzierung der anteiligen Kosten, die zu einer Verbesserung des Fahrgastbetriebes bei der Straßenbahn führen, erfolgt im Rahmen der geltenden Regelungen zur Betrauung für „Zusatzaufgaben Infrastruktur“ zwischen der Landeshauptstadt München und der Stadtwerke München GmbH, wobei der Finanzierungsbetrag dem Stadtrat zu gegebener Zeit noch zur Genehmigung vorgelegt wird.

Vom Baureferat sind die anlässlich des Tram-Projektes geplanten funktionalen Verbesserungen an den Radverkehrsanlagen zu tragen. Dies betrifft im Wesentlichen den regelkonformen Ausbau des Radweges entlang der Arnulfstraße (Nordseite) zwischen Nibelungenstraße und Romanplatz und die Errichtung eines Zwei-Richtungs-Radweges entlang

der Wotanstraße (Nordseite) zwischen Romanplatz und Gassnerstraße. Nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz ist der Straßenbaulastträger auch für Bushaltestellen am Fahrbahnrand zuständig, so dass auch die neu auf der Ostseite des Romanplatzes anzuordnende Bushaltestelle einschließlich deren barrierefreien Ausbaus vom Baureferat zu tragen ist.

Ferner sind aus Straßenunterhaltsgründen grundlegende Fahrbahnsanierungen in Teilbereichen vorgesehen, die ebenfalls anlässlich des Tram-Projektes durchgeführt werden, um Synergieeffekte zu nutzen. Der genaue Umgriff und die Zuordnung einzelner Teilflächen zum jeweiligen Kostenträger kann sich im Rahmen der Ausführungsplanung insbesondere infolge der Entwässerungsplanung noch im Detail ändern.

Des Weiteren ist das Baureferat Kostenträger, soweit es die Umsetzung von Gestaltungsvorschlägen aus dem Ideenteil des Gestaltungswettbewerbes auf öffentlichen Flächen geht. Welches Kostenvolumen hier in Rede steht, kann erst nach der Einarbeitung des Wettbewerbsergebnisses in die Entwurfsplanung näher beziffert werden. Zu dem zur Umsetzung empfohlenen Wettbewerbsbeitrag wird auf die beiliegende Wettbewerbsdokumentation verwiesen, die Nennung von genauen Kosten für den Ideenteil wird jedoch erst nach Abschluss der Entwurfsplanung möglich sein.

Ein Entwurf für einen Kostenteilungsplan, der die Flächen dem Grunde nach den jeweiligen Kostenträgern zuordnet, liegt der Beschlussvorlage als **Anlage 3** nachrichtlich bei. Auf dieser Basis soll das Baureferat in diesem Beschluss beauftragt und die Stadtwerke München GmbH gebeten werden, eine entsprechende Kostenteilungsvereinbarung abzuschließen. Die Stadtwerke München GmbH schätzen, nach aktuellem Stand der Kostenermittlung und unter Berücksichtigung der Unwägbarkeiten des Wettbewerbsergebnisses, den Kostenrahmen für die vom Baureferat zu finanzierenden Projektanteile derzeit auf eine Größenordnung zwischen 1 und 3 Mio. € (netto).

Grundsätzlich sind nur der barrierefreie Ausbau und die Teile der Maßnahme förderfähig, die zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse führen, die reine Bestandserneuerung von Gleisanlagen jedoch nicht. Über die Höhe der Förderung können keine verlässlichen Prognosen abgegeben werden, ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht.

7. Projektkostengenehmigung für das Baureferat

Die Stadtwerke München GmbH wird das Wettbewerbsergebnis in die Planung einarbeiten. Nach der Genehmigung dieser Planung durch den Stadtrat und Abschluss der Kostenteilungsvereinbarung wird das Baureferat eine Genehmigung seines Projektkostenanteils unter dem Vorbehalt der Planfeststellung herbeiführen.

8. Abstimmung

Die Beschlussvorlage ist mit der Stadtkämmerei, dem Baureferat, dem Kommunalreferat und dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt. Der Bezirksausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg wurde angehört und hat der Vorlage zugestimmt (siehe **Anlage 4**).

Eine vorherige Befassung eines gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Stadtplanung und Bauordnung war nicht möglich, da das Wettbewerbsergebnis erst im Mai 2016 vorlag und im Anschluss die erforderlichen Abstimmungen vorzunehmen waren.

Die Behandlung in der heutigen Sitzung ist zwingend notwendig, damit die entsprechenden Baumaßnahmen zusammen mit den Gleis- und Straßenbauarbeiten ausgeführt und das Wettbewerbsergebnis, die Rondellfläche betreffend, umgesetzt werden kann.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, der Korreferent des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Herr Stadtrat Christian Amlong, und der Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Paul Bickelbacher, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

1. Der Änderung der bestehenden Straßenbahngleisanlagen mit Schaffung eines zusätzlichen Haltestellengleises in Platzmitte, der Verlängerung der Haltestellen auf eine Nutzlänge von 75 m und der dafür notwendigen Verschiebung des Gleisrondells wird zugestimmt. Mit den ergänzenden Maßnahmen des Baureferats im Randbereich zur funktionalen Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität besteht Einverständnis.
2. Vom Ergebnis des Realisierungswettbewerbs Romanplatz mit Ideenteil wird Kenntnis genommen. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf Basis des Ergebnisses des Realisierungswettbewerbs die Gesamtplanung (Ideen- und Realisierungsteil) federführend weiter zu entwickeln, abzuschließen und dem Stadtrat die Entwurfsplanung zur Genehmigung vorzulegen. Das Baureferat wird beauftragt, die Stadtwerke München GmbH hierbei zu unterstützen.
3. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, den von der Jury zur weiteren Bearbeitung empfohlenen Entwurf von ver.de landschaftsarchitektur Freising mit straub architekten.München im Realisierungsteil der weiteren Planung für das Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen.

4. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Baureferat werden beauftragt und die Stadtkämmerei sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, gemäß Kapitel 6 „Kosten, Kostenteilung und Förderung“ Regelungen zur Kostenteilung und -tragung zu treffen.
5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, die Betrauung der Stadtwerke München GmbH mit der Realisierung der Projektteile, die zu einer Verbesserung des Fahrgastbetriebes bei der Straßenbahn führen, als Zusatzaufgabe Infrastruktur vorzunehmen.
6. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf der Basis der im Vortrag dargestellten Planung bei der Regierung von Oberbayern unverzüglich und ohne Abwarten der Entscheidungen über den nicht planfeststellungsrelevanten Ideenteil einen Antrag auf Planfeststellung einzureichen und die Gleisbaumaßnahme im Rahmen der anstehenden Sanierungsmaßnahmen umzusetzen.
7. Die Stadtwerke München GmbH und das Kommunalreferat werden gebeten, Verhandlungen im Sinne des Wettbewerbsergebnisses über Nachnutzung und Übergang des ehemaligen Stationshauses Romanplatz 7 aufzunehmen.
8. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Die Referentin

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

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Prof. Dr.(l) Merk
Stadtbaurätin

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/Romanplatz/Beschlussvorlage_final.odt

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Baureferat
An das Planungsreferat HA I
An das Kommunalreferat
An die Stadtwerke München GmbH – VB – BGF 1 (3-fach)
z.K.

Am

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

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

A. Rege 1 (NRWG)
**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**

PLAN-HAI-32-1

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**

RAW-FB5-SG1

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

Kreisverwaltungsreferat

KVR-III/1

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

Änderungen des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2012-2016

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

Sitzungsvorlagen Nr. **08-14 / V 10105**

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des
Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, des Bauausschusses und des
Kreisverwaltungs Ausschusses vom 03.07.2013**
Öffentliche Sitzung (VB)

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

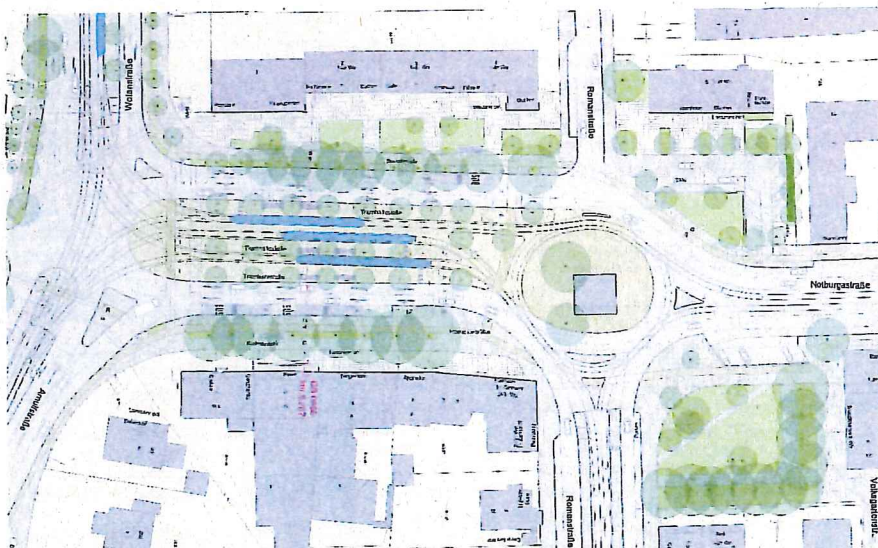
Anlass	Grundsatzbeschluss zur Tram Westtangente sowie diverse Anträge und Empfehlungen. Die Tram Westtangente ist Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans – VEP 2005. Gem. Grundsatzbeschluss waren Informationsveranstaltungen und Planungswerkstätten zur Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen. Verkehrsprognosen, verkehrstechnische Untersuchung, verkehrskonzeptionelle Vorgaben sowie eine erste Vorplanung der Tramstrecke waren entsprechend dem Grundsatzbeschluss zu erstellen.
Inhalte	Die Ergebnisse aus o.g. Öffentlichkeitsarbeit/Untersuchungen/Planungen werden erläutert. Der Sachstand der Planung und das weitere Vorgehen werden dargestellt.

9.5 Romanplatz (Stadtbezirk 9 Neuhausen-Nymphenburg)

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

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

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



Lageplanausschnitt Vorplanung Romanplatz. Gestaltungsbeispiel.

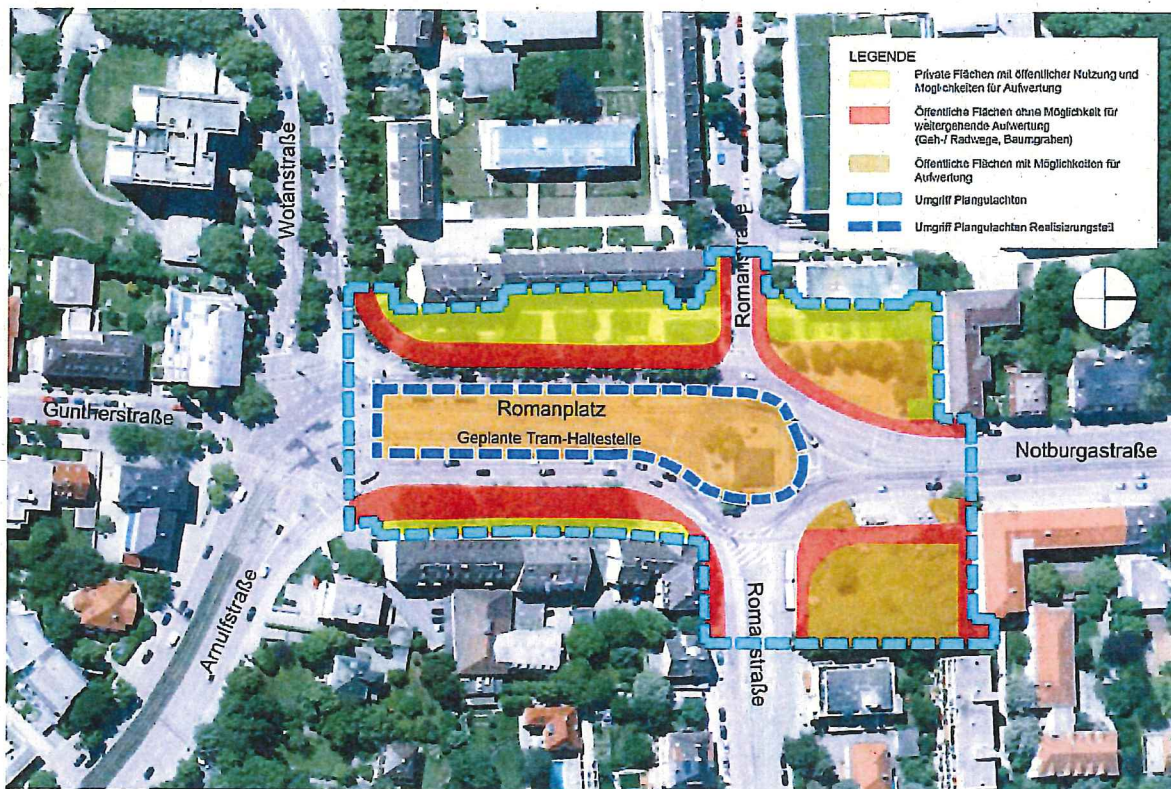
Mit der dargestellten Anzahl an Fahrspuren ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr gewährleistet. Die Flächen des Kfz-Verkehrs werden zugunsten der Rad- und Fußwege optimiert, soweit dies zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit und unter Einhaltung der gültigen Regemaße der Fahrspuren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

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

- Plangutachten zur gestalterischen Aufwertung des Romanplatzes

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

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



Übersichtsplan Flächenpotenziale für Aufwertung und Umgriff Plangutachten Romanplatz

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

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

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

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

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

Information über den Realisierungswettbewerb mit Ideenteil

Gestaltung Romanplatz in München

1. Anlass und Ziel des Wettbewerbs

Durch steigende Fahrgastzahlen im gesamten ÖPNV-Netz der MVG ergibt sich der Bedarf, die Tramhaltestellen am Romanplatz zu verlängern sowie die Bushaltestellen aus dem Tramplanum zu verlagern. Dabei müssen auch die Fahrbahnen mit angrenzenden Parkbuchten und Taxisstellplätzen, Radwegen und Gehbahnen angepasst werden. Mit der möglichen Realisierung der Tram Westtangente könnte das ÖPNV-Angebot am Romanplatz zusätzlich erweitert werden.

Mit diesem Projekt entstehen im Bereich der zentralen Tramhaltestelle, innerhalb der Tram-Wendeschleife sowie im Seitenraum Bereiche, die sich für eine gestalterische Aufwertung anbieten.

Am 30. Juni 2015 fand ein Beteiligungsworkshop mit Anrainern des Romanplatzes, Vertretern des örtlichen Bezirksausschusses, der Landeshauptstadt München (LHM) sowie der Stadtwerke München GmbH (SWM) statt. Dabei wurden Ideen und Anregungen zur Gestaltung des Romanplatzes erarbeitet, gesammelt, anschließend verwaltungsintern abgewogen und in die Formulierung der Wettbewerbsaufgabe übernommen.

Wettbewerbsziel war es, Gestaltungsvorschläge für den Romanplatz unter Berücksichtigung von öffentlichen und privaten Flächen zu erhalten. Das Wettbewerbsgebiet war entsprechend in einen Ideen- und einen Realisierungsteil unterteilt.



Geobasisdaten © Bay. Vermessungsverwaltung 2016

- Realisierungsteil Tramhaltestelle und Rondell
- Ideenteil öffentliche Seitenbereiche
- Ideenteil private Seitenbereiche

2. Planungsaufgabe

Aufgabe des Wettbewerbs war die Entwicklung eines ganzheitlichen Gestaltungskonzepts für den Haltestellenbereich, das Rondell, die öffentlichen Seitenbereiche sowie die privaten, öffentlich genutzten Vorbereiche am Romanplatz. Die Planung der Verkehrsflächen war vorgegeben und nicht veränderbar.

Die Ausloberin wünschte sich eine attraktive, zeitgemäße und funktionsfähige Gestaltung der Flächen im Wettbewerbsgebiet. Der Romanplatz soll zukünftig als Quartiersplatz wahrnehmbar und erlebbar werden und Identifikation bieten. Es war Aufgabe ein Gestaltungskonzept zu finden, welches die Anforderungen an eine funktionsfähige Ver-

kehrsanlage erfüllt und gleichzeitig Aufenthaltsqualität, insbesondere für die wartenden Fahrgäste und die Nutzer der anliegenden Geschäfte, bietet. Die Planung sollte die Grünausstattung des Platzes erhöhen. Zu berücksichtigen waren zudem die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Es war eine einheitliche und durchgängige Gestaltung der Haltestellenbereiche von Tram und Bus gewünscht.

Das Gesamtkonzept war so aufzustellen, dass die Umsetzung des Realisierungsteils ohne Umsetzung des Ideenteils möglich ist. Bzgl. des Ideenteils war zu berücksichtigen, dass sowohl öffentliche als auch private Flächen betroffen sind. Der Entwurf musste so aufgestellt sein, dass auch nur Teile des Ideenteils sowohl von öffentlicher als auch privater Seite umgesetzt werden können.

3. Empfehlung des Preisgerichts / Beratergremiums

Am 18.03.2016 fand die Preisgerichtssitzung statt. Das Preisgericht beschloss, da ihm keine eindeutige Empfehlung möglich war, zwei 2. Preise sowie einen 3. Preis zu vergeben und empfiehlt der Ausloberin einstimmig, die beiden mit dem 2. Preis ausgezeichneten Entwürfe überarbeiten zu lassen.

Die Beurteilung der überarbeiteten Arbeiten fand am 26.04.2016 durch ein Beratungsgremium statt, dem die Mitglieder des Preisgerichtes aus dem Wettbewerbsverfahren angehörten.

Das Beratungsgremium empfahl die Umsetzung des Entwurfs der Planungsgemeinschaft ver.de landschaftsarchitektur mit straub architekten.

4. Zur Umsetzung empfohlene Überarbeitung

ver.de Landschaftsarchitektur, Freising mit Straub Architekten, München



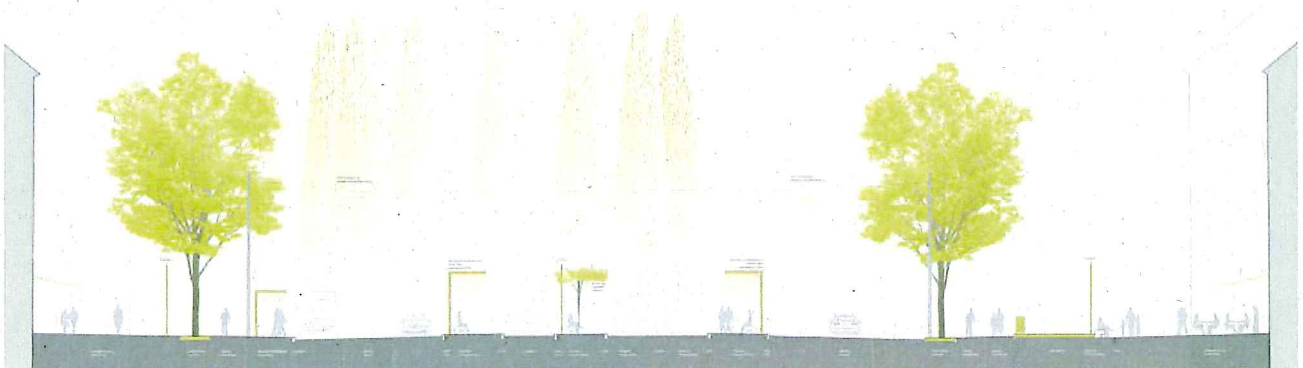
Gesamtkonzept - Variante mit Stationshaus (Empfehlung des Beratergremiums)



Gesamtkonzept - Variante ohne Stationshaus



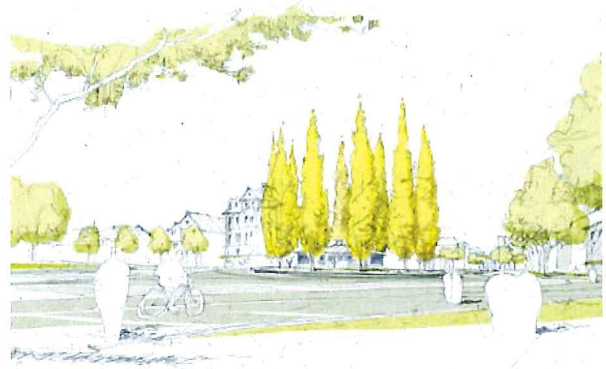
Detail



Schnitt-Ansicht



Perspektive Tramhaltestelle



Perspektive Rondell

Verfasser:

ver.de landschaftsarchitektur GbR, Freising

Dipl. Ing. Jochen Rümpelein

Prof. Dr. Ing. Birgit Kröniger

mit

straub architekten bda, München

Dipl. Ing. Thomas Straub

Mitarbeiter: Stephan

Gentz Gianluca Dello

Buono Jan Sihler



Perspektive öffentliche Grünfläche Nordostseite

Beurteilung durch das Beratungsgremium

Dem Entwurf gelingt es, mit seiner zeitlosen Eleganz den Verkehrsknotenpunkt als besonderen Ort im Münchner Streckennetz zu markieren. Das in der Farbe differenzierte Platzkonzept ist sehr schlüssig und hebt den Bereich aus seiner unprägnanten 50er Jahre Rahmung heraus. Die Säulenpappeln, die in der Überarbeitung den Ginko ersetzen, lassen das Rondell zum Präsentierteller mit spannungsreicher Räumlichkeit in der Mitte des Verkehrsplatzes werden. Die niedrige Bahnsteigüberdachung mit Platanendach und Wartehallen sind gleich hoch – sie erzeugen eine mittlere räumliche Ebene. Die zusätzliche Baumpflanzung an dieser Stelle kommt dem Wunsch nach stärkerer Begrünung entgegen. Seitlich wird der Platz von Bestandsbäumen gerahmt. Die Gestaltung wirkt als Gesamtskulptur mit hoher Wiedererkennbarkeit unter den sonst standardisierten Haltestellen Münchens.

Die freundlich elegante Gestaltung der Wartehäuser erzeugt zusammen mit dem Lichtkonzept eine freundliche warme Atmosphäre. Nicht realisierbar erscheinen und abgelehnt werden jedoch die Klimakühlung und der Regenwasserspeicher. Bodenstrahler sind im Rondellbereich nicht zugelassen. Das Fugenmuster im Gleisbereich muss auf die Anforderungen aus dem Gleisbau überprüft werden. Ebenfalls nachgearbeitet werden muss der Entwurf hinsichtlich Barrierefreiheit. Das Preisgericht empfiehlt, die Arbeit zu realisieren. Dabei ist der vorgegebenen Kostenrahmen für die Überdachung und die Gestaltung einzuhalten.

Das Preisgericht spricht sich einstimmig für den Erhalt des Stationshäuschens aus.

5. Nicht zur Umsetzung empfohlene Überarbeitung
 realgrün Landschaftsarchitekten, München



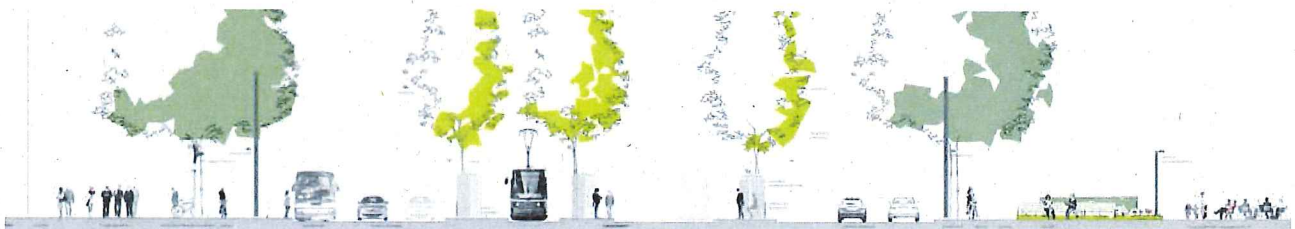
Gesamtkonzept - Variante mit Stationshaus



Gesamtkonzept - Variante ohne Stationshaus



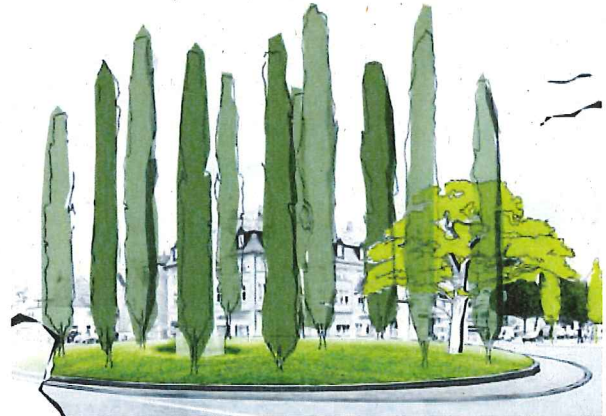
Detail



Schnitt-Ansicht



Perspektive Tramhaltestelle



Perspektive Rondell

Verfasser:

realgrün Landschaftsarchitekten, München

Dipl. Ing. Klaus D. Neumann

Dipl. Ing. Wolf D. Auch

Mitarbeiter:

Dipl. Ing. Lukas Rückauer

M.A. Lynn Hennies

M.Sc. Patrizia Scheid



Perspektive öffentliche Grünfläche Nordostseite

Beurteilung durch das Beratungsgremium

Der Entwurf wird weiterhin als sehr pragmatisches Konzept gewürdigt, das sich zurückhaltend in seine Umgebung einfügt. Kern des Entwurfs sind die großen zusätzlichen Bäume auf dem ÖPNV-Knoten. Die Gestaltung der Oberflächen hat sich im Hinblick auf Wertigkeit und Wiedererkennbarkeit verbessert. Der Ort wird nun eher als Einheit erlebbar. Keine deutliche Verbesserung wird in der Entscheidung gesehen, die Wartehäuschen anthrazitfarben zu streichen. Auch die Zugänglichkeit zum Rondell ist weiterhin ungeklärt. Die starke Durchgrünung, die in Bezug auf die Randbebauung nachvollziehbar ist, wird ausdrücklich begrüßt, erscheint aber im Vergleich zur Arbeit 1001 als nicht identitätsstiftend genug. Eine Nutzung des Außenbereichs des ehemaligen Stationshauses als Café dürfte in der dargestellten Form nicht mit den umliegenden Verkehrsflächen kompatibel sein. Eine dafür erforderliche Abgrenzung zum Gleisbereich fehlt.

Bei aller positiv zu wertenden Realisierbarkeit und geleisteten Verbesserungen, wird nach wie vor die Chance nicht vollständig genutzt, den Ort gestalterisch so zu überformen, dass eine neue Adresse entsteht.

6. Wettbewerbsbeiträge

6.1 ver.de Landschaftsarchitektur, Freising mit Straub Architekten, München 2. Platz, zur Überarbeitung empfohlen



Gesamtkonzept - Variante mit Stationshaus

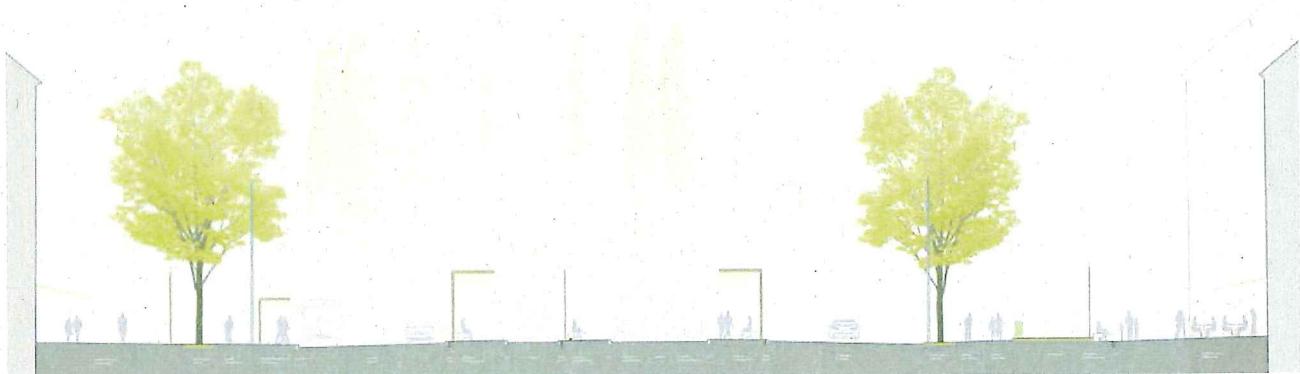


Gesamtkonzept - Variante ohne Stationshaus

Verfasser:
ver.de landschaftsarchitektur GbR, Freising
Dipl. Ing. Jochen Rümpelein
Prof. Dr. Ing. Birgit Kröniger

mit
straub architekten bda, München
Dipl. Ing. Thomas Straub

Mitarbeiter: Stephan
Gentz Gianluca Dello
Buono Jan Sihler



Schnitt-Ansicht

Preisgerichtsbeurteilung

Der Entwurf überzeugt durch die klare städtebauliche Haltung und die konsequente Ausformulierung seiner Idee. Die gesamte Belegung des Platzraumes mit einem einheitlichen Belagskonzept wird positiv gesehen, allerdings kann die Umsetzung in den privaten Randbereichen nicht gewährleistet werden. Hier müsste überprüft werden, inwieweit eine Umsetzung ohne die Berücksichtigung der privaten Bereiche trotzdem tragfähig und umsetzbar bleibt. Durch die zurückhaltende Gestaltung der Belagsflächen und der dreidimensionalen Elemente, wie Haltestellen und Lichtstehlen erhält der Platz eine elegante zeitlose Anmutung. Eine ausreichende Markierung der Radwegführung ist durch die Ähnlichkeit im Belag nicht gegeben. Ein stärkerer Kontrast wäre wünschenswert.

Die identitätsstiftende Kraft des Rondells wird kontrovers diskutiert. Zumal die streng kreisförmige Stellung der Bäume aufgrund der Sparten und Oberleitungen schwierig umzusetzen und ein zwingender Zusammenhang mit der Gestaltung der Haltestellen nicht erkennbar ist. Auch die Vorgaben der Verkehrsplanung wurden nicht in Gänze beachtet. Dies wird äußerst kritisch gesehen. Dies betrifft neben der Verortung des Rondells auch einzelne Bestandsbäume. Die Verfasser bieten aufgrund ihrer vorgeschlagenen Nutzung keine Querungsmöglichkeit zum Rondell an, was in Bezug zur noch offenen Diskussion zur Nutzung des Stationsgebäudes kritisiert wird. Die indirekte Beleuchtung der Kanten bei Nacht gefällt.

Aus Sicht der Fachplanung ist die gewählte Baumart nicht ideal. Es wird hinterfragt, ob die dargestellte Größe und das Volumen erreicht werden können. Insgesamt könnte der Wunsch der Bürger nach mehr Grün noch besser umgesetzt werden. Die Idee einer Espresso-Bar wird positiv bewertet, die Positionierung im Kontext der anrainenden Café-Nutzung allerdings kritisch gesehen. Die MVG-Radstation ist richtig angeordnet, allerdings mit zu wenigen Abstellplätzen. Allgemeine Fahrradabstellplätze auf der Ostseite fehlen ganz. Die Toilette für die Fahrer ist nicht nachgewiesen.

6.2 realgrün Landschaftsarchitekten, München

2. Platz, zur Überarbeitung empfohlen



Gesamtkonzept - Variante mit Stationshaus



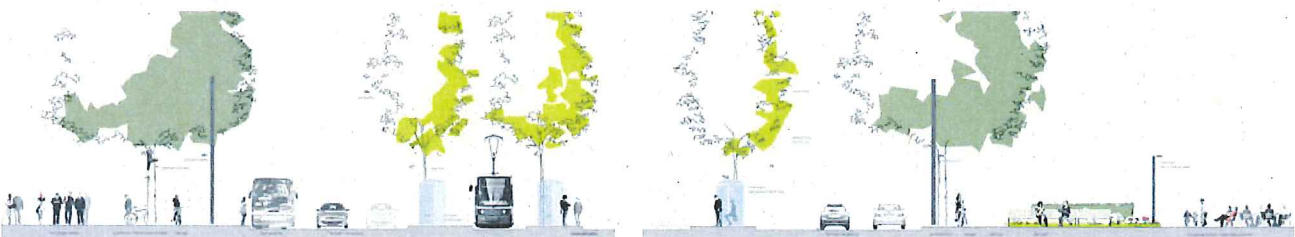
Verfasser:

realgrün Landschaftsarchitekten, München
Dipl. Ing. Klaus D. Neumann
Dipl. Ing. Wolf D. Auch

Mitarbeitgeber:

Dipl. Ing. Lukas Rückauer
M.A. Lynn Hennies
M.Sc. Patrizia Scheid

Gesamtkonzept - Variante ohne Stationshaus



Schnitt-Ansicht

Preisgerichtsbeurteilung

Die Arbeit besteht durch eine konsequente Gestaltung mit Vegetationselementen. Sie trägt damit dem

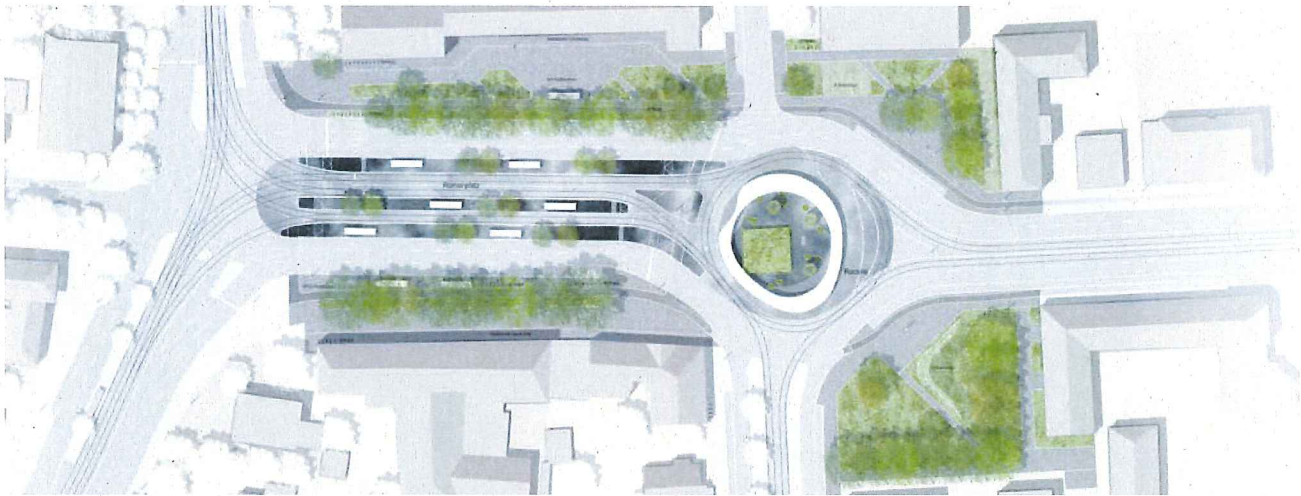
Wunsch Rechnung, die stadtklimatischen Bedingungen zu verbessern und den Anteil an Grün zu erhöhen. Dabei gelingt es, eine aufwertende Dreidimensionalität mit deutlich verbesserter Aufenthaltsqualität zu erreichen, die eine neue, „grüne“ Identität des Romanplatzes verspricht. Insbesondere auch die stadträumliche Aufwertung des derzeit rein verkehrlich geprägten Haltestellenbereichs mit Bäumen wird positiv bewertet. Teilweise entstehen hier Konflikte mit der Fahrleitung der Trambahn.

Beide Varianten, mit und ohne Erhaltung des ehemaligen Stationshäuschens im Baumhain aus Säulenpappeln, erscheinen schlüssig. Die Dichte der sehr schmal dargestellten Bäume muss jedoch überprüft werden. Die Lichtinszenierung wird grundsätzlich als gute Idee gewertet. Konkrete Nutzungsansätze für das Rondell ergeben sich daraus nicht, bleiben aber vielfältig möglich. Die Zugänglichkeit zum Rondell erscheint ungeklärt bzw. nicht ablesbar. Die Robustheit und Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Lösung wird begrüßt. Die durch Bäume angestrebte Interpretation des Platzes als Einheit ist nach Meinung des Preisgerichts aber auch im Stadtboden zu wenig erkennbar. Eine besondere Wertigkeit fehlt.

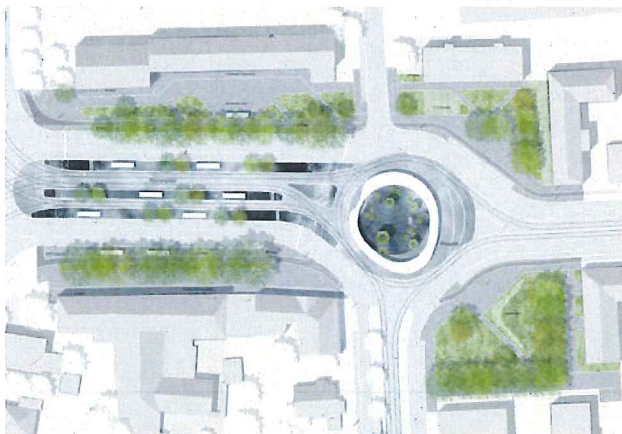
Das Potenzial, hier identitätsstiftendes Stadtmobiliar zu entwickeln, bleibt ungenutzt. Anzahl und Situierung der Fahrradstellplätze vor allem im südlichen Bereich scheinen zu wenig. Bei sehr guter Realisierbarkeit und Funktionalität wird insgesamt doch das Herausarbeiten einer besonderen gestalterischen Note vermisst.

**6.3 Grabner Huber Lipp Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, Freising
mit BLAUWERK Architekten, München**

3. Platz



Gesamtkonzept - Variante mit Stationshaus



Gesamtkonzept - Variante ohne Stationshaus

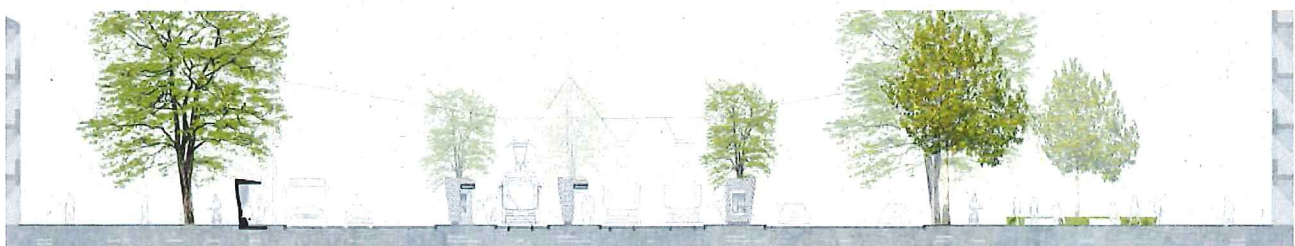
Verfasser:

grabner huber lipp landschaftsarchitekten und
stadtplaner partnerschaft mbh, Freising
Dipl. Ing. Jürgen Huber
Dipl. Ing. Doris Grabner

mit
BLAUWERK architekten gmbh, München
Prof. Dipl. Ing. Christian Kern

Mitarbeiter:

M.A. Felix Ziegler



Schnitt-Ansicht

Preisgerichtsbeurteilung

Die Arbeit bietet auf den ersten Blick eine überraschende und ungewöhnliche Antwort auf die Aufgabenstellung. Abgeleitet aus der verkehrlich hoch frequentierten Ausgangssituation wird für das Platzzentrum eine besondere Ausformung des Rondells mittels einer sogenannten „Rocaille“ vorgeschlagen.

Sie ist einerseits introvertierter Rückzugsraum, andererseits ein besonderes Merkzeichen für die neue Platzgestaltung. Mittels der sehr eigenständigen Architektursprache in Form und Materialität bietet der Entwurf ein hohes Maß an Wiedererkennung. Konsequenterweise folgen die Wartehallen in der Ausgestaltung der Rocaille und führen das architektonische Grundthema auch im weiteren Platzbereich fort. Dort locker mit Bäumen überstanden wird die Haltestellensituation gut aufgewertet. Kritisiert wird jedoch die sehr massiv wirkende Erscheinung der Architekturelemente, die insbesondere die Blickbeziehungen über den Platz zum Teil stark einschränkt. Für die Randbereiche im Übergang zur Bestandsbebauung wird keine starke entwerfliche Antwort gegeben. Diese bleiben eher beliebig und bieten nur eine geringfügige Aufwertung im Gegensatz zum Bestand. Demnach wird auch die Belagsfläche mit dem Standardmaterial Münchner Gehwegplatte

belegt und somit formal auch kein Bezug zur Platzmitte gesucht. Dort wird im Wechsel zwischen hellem Gussasphalt und Asphalt sanddunkel für die Gleisbereiche eine wenig differenzierte Gestaltung gewählt. Kann die grundsätzliche Idee der Rocaille als Alleinstellungsmerkmal für den Romanplatz begeistern, so kann die angeführte Ausgestaltung und Nutzungsbelegung nicht überzeugen. Die Überinstrumentalisierung des Binnenbereiches mit sehr aufwändigen und im Unterhalt kaum dauerhaft zu erhaltenden Ranktürmen scheint überzogen und konterkariert die Idee der liegenden Porzellanmuschel. Auch scheint eine Belegung mit WC-Anlagen und nicht kommerziellen, kulturellen Nutzungen langfristig nicht tragfähig. Aussagen zur alltäglichen Funktionalität (Zugänglichkeit, Sicherheit, Zuständigkeit etc.) werden vermisst. Der anfänglichen Faszination über die mutige Entwurfshaltung mit der einhergehenden Stärkung der Platzmitte steht der grundsätzliche Zweifel über eine tatsächliche Belegung der Platzmitte durch die doch sehr introvertierte Form und der geringen Offenheit nach außen entgegen. Auch scheinen die in der Auslobung genannten Kostenziele weit überschritten. Dennoch ein sehr spannender Beitrag zur gestellten Aufgabe, der zu grundlegenden Diskussionen führte.

6.4 BUND K Landschaftsarchitekten, München
ohne Platzierung



Gesamtkonzept - Variante mit Stationshaus



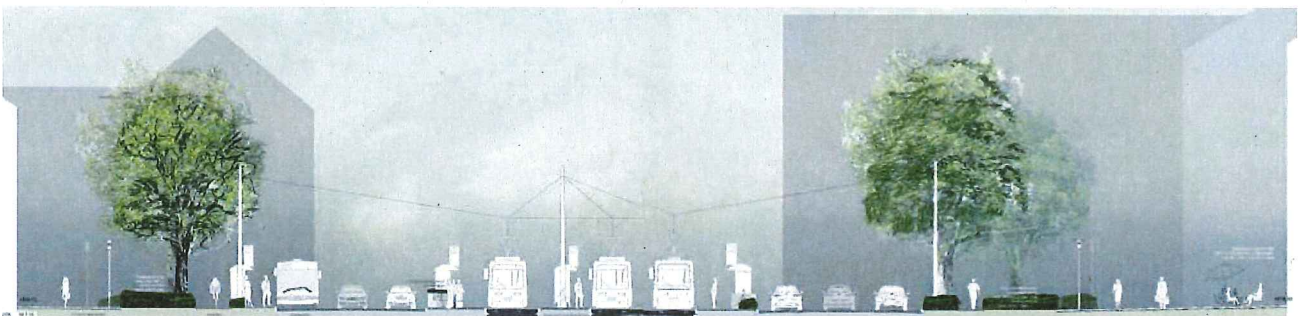
Gesamtkonzept - Variante ohne Stationshaus

Verfasser:

BUND K Landschaftsarchitekten, München
Susanne Burger und Peter Kühn Partnerschaft
Dipl. Ing. Peter Kühn

Mitarbeiter:

Michael Wenzel
Philipp Hoß
Alexandra Bauer
Claudia Heindel
Shalaka Pawar

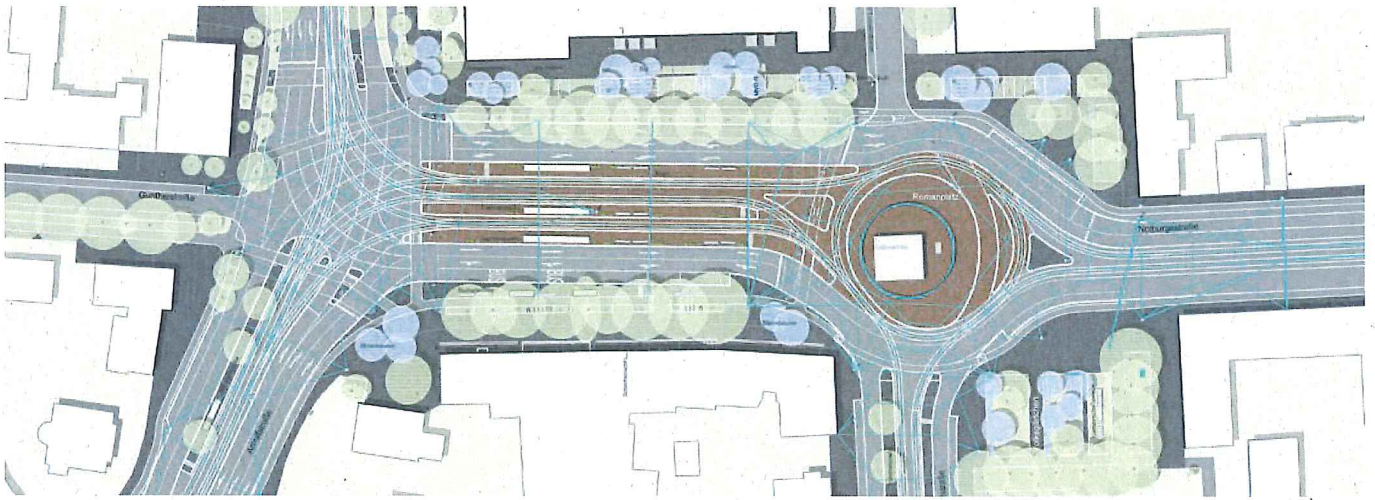


Schnitt-Ansicht

Preisgerichtsbeurteilung

Der Grundgedanke der konsequenten Durchgrünung des Romanplatzes wird positiv gesehen, jedoch in seiner Umsetzung als problematisch bewertet. Das Element der Formhecken wird für den urban geprägten Raum als nicht angemessen erachtet. Auch wird der Unterhalts- und Pflegeaufwand als hoch eingeschätzt. Die Gestaltung des Rondells in beiden Varianten wirkt beliebig.

**6.5 Lohrer.Hochrein Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, München
ohne Platzierung**



Gesamtkonzept - Variante mit Stationshaus



Gesamtkonzept - Variante ohne Stationshaus

Verfasser:

lohrer.hochrein landschaftsarchitekten und
stadtplaner gmbh, München
Dipl. Ing. Axel Lohrer
Dipl. Ing. Ursula Hochrein

Hilfskräfte:

Dipl. Ing. Till Kwiotek
MVISU, Visualisierungen



Schnitt-Ansicht

Preisgerichtsbeurteilung

Die Entscheidung, den Haltestellenbereich und das Rondell, entgegen der Auslobung, ohne weitere Begrünung zu gestalten, wird kritisch gesehen. Die angedachten Baumpflanzungen in den Seitenbereichen können, da sie sich überwiegend auf Privatgrund befinden, in der Umsetzung nicht gesichert werden. Die homogene Belagswahl erscheint insbesondere im Bereich der Querungsstellen sowie der Fuß- und Radwegführung nicht praktikabel. Der Vorschlag von einer Treppenanlage in Variante 2 ist unverständlich. Positiv zu nennen ist die Gestaltung des nord-östlichen Seitenbereiches als Bürgerpark mit identitätsstiftenden Sitzelementen.

LEGENDE

INNERHALB LIEGENDER
FLÄCHE KOSTENTRAGUNG
SWM



PRIVAT



STRAßENBAU (BAUREFERAT)



HALTESTELLE (INSEL-, KAP-
EINSCHL. BORDSTEINE



STRAßENBAU (SWM)



GLEISBAU EINSCHL. HIER
FÜR BEDINGTEN

STRAßENBAU (i. d. R. 0,5 m
neben Gleis) (SWM)

FLÄCHENNUMMER

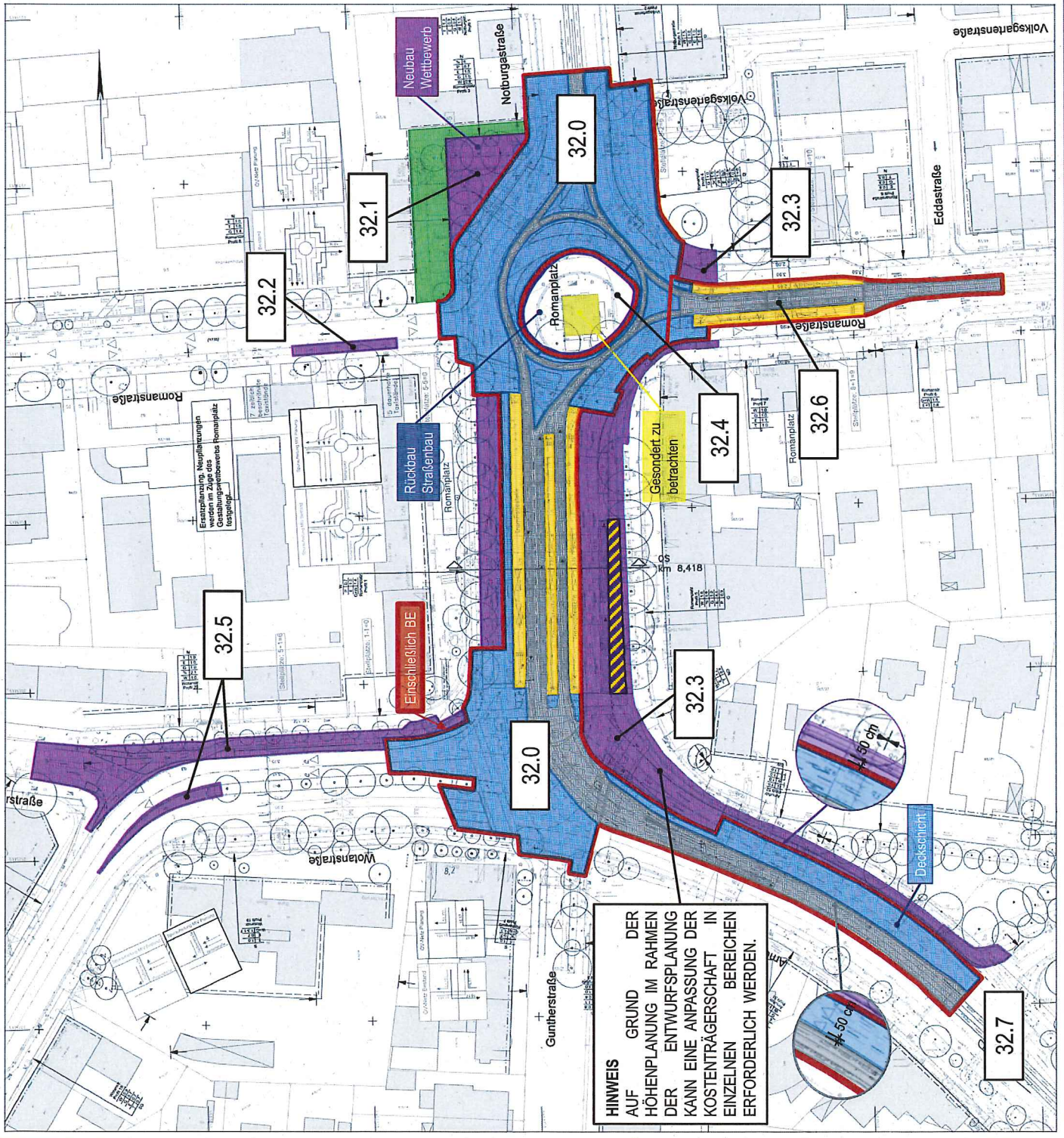
- 32.0 ROMANPLATZ (INNERHALB ROTER BEGRENZUNGSLINIE)
- 32.1 ROMANPLATZ UMGESTALTUNG BEREICH NORD-WEST
- 32.2 VERLEGUNG TAXISTELLPLÄTZE
- 32.3 UMGESTALTUNG BEREICH HST ROMANPLATZ MIT RADWEG ARNULFSTRASSE
- 32.4 BEREICH RONDELL
- 32.5 BEREICH WOTANSTR. RADWEG (BAU)
- 32.6 ROMANSTRASSE MIT HALTESTELLE
- 32.7 PROV. WENDESCHLEIFE

ENTWURF

KOSTENTEILUNG
SWM / LHM



01.12.2015
INDEX 1



HINWEIS
AUF GRUND DER
HÖHENPLANUNG IM RAHMEN
DER ENTWURFSPLANUNG
KANN EINE ANPASSUNG DER
KOSTENTRÄGERSCHAFT IN
EINZELNEN BEREICHEN
ERFORDERLICH WERDEN.

Anlage 4

Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes
Neuhausen - Nymphenburg



Landeshauptstadt
München

Vorsitzende

Privat:

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a, 80993 München

An das
Referat für Arbeit und Wirtschaft

BM	SID	RS	GL		Rspr.
Referat für Arbeit und Wirtschaft 28. Juni 2016					EA
					Vva
Ø					z.A.
					zwV
L	M	GHS	KOM	K ₁	zK
I	II	III	IV	V	Wv
					VI

Geschäftsstelle:
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a
80993 München
Telefon:
Telefax:
E-Mail: bag-nord.dir@muenchen.de

München, 23.06.2016

BA-Sitzung vom
21.06.2016

Unser Zeichen:
3.3.2/06/16

Ihr Schreiben vom:
18.04.2016

**Veränderung der Straßenbahn-Gleisanlagen am Romanplatz -
Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Sehr geehrter Herr

der Bezirksausschuss 9 hat sich in seiner Sitzung vom 21.06.2016 mit Ihrer Anhörung befasst und dieser zugestimmt. Miteinbezogen wurde die beiliegende Stellungnahme der Stadtwerke.

Mit freundlichen Grüßen

„ Vorsitzende

Anlage

Behandelt im UA Verkehr
UA-Vorsitzende

Stadtwerke München GmbH · 80287 München

Landeshauptstadt München
Referat für Arbeit und Wirtschaft
Beteiligungsmanagement

per Hauspost

**Veränderung der Straßenbahn-Gleisanlagen am Romanplatz
Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
Fragestellungen des Bezirksausschusses des 9. Stadtbezirks Neuhausen –
Nymphenburg vom 19.05.2016, eingegangen bei SWM per Email am
13.06.2016**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den Fragen des Bezirksausschusses des 9. Stadtbezirkes können wir folgen-
de Auskünfte geben:

**Frage 1: Sicherung der Anlieferung beider Supermärkte auch in Höhe der
Bushaltestelle und ohne Halt auf der Fahrbahn in 2. Reihe.**

Entsprechend der mit Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für
Stadtplanung und Bauordnung intensiv abgestimmten Planung ist nördlich der
geplanten Bushaltestelle auf der Ostseite des Romanplatzes - durch eine Grund-
stückszufahrt von der Bushaltestelle getrennt - eine Lade- und Lieferzone vorge-
sehen, von der aus die bestehenden Einzelhandelsgeschäfte angeliefert werden
können. Über verkehrsrechtliche Anordnungen soll diese Fläche bedarfsgerecht
dem Lieferverkehr vorbehalten bzw. als Kurzzeitparkplätze für Kunden zur Ver-
fügung gestellt werden. Die jeweiligen Zeitbeschränkungen können in Abstim-
mung zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem anord-
nenden Kreisverwaltungsreferat jederzeit bedarfsgerecht angepasst werden.

**Frage 2: Darstellung des mit den Taxiverbänden abgestimmten Konzeptes
für die Aufstellung der Taxis**

Der Taxistand auf der Nordwestseite des Romanplatzes kann aufgrund der Ver-
schiebung und Vergrößerung des Gleisrondells mit entsprechender Verschie-
bung der MIV-Fahrbahnen nicht in seiner bisherigen Ausprägung erhalten blei-
ben. Mit den Vertretern des Taxigewerbes wurden mehrere Lösungen diskutiert.
Unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte (u. a. Anfahrbarkeit des Stand-
platzes, Sichtbarkeit für die Kundschaft, Abfahrtsmöglichkeit in verschiedene
Richtungen, Auswirkungen auf Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand) ist nun-
mehr geplant, den Taxistandplatz in der westlichen Romanstraße am südlichen
Fahrbahnrand anzuordnen. Dabei sollen die vorderen/östlichen ca. 5 Standplätze



Unternehmensbereich Verkehr



Datum:
21. Juni 2016

Ansprechpartner:

Strategische Planungspro-
jekte
Projekte Tram

Telefon:
Telefax:

Stadtwerke München GmbH
Unternehmensbereich Verkehr

Postanschrift
80287 München

Hausanschrift
Emmy-Noether-Straße 2
80992 München

Telefon: +49 89 2191-0
www.mvg.de

Haltestellen
U-Bahn U1, U7
Westfriedhof
Bus 151
Westfriedhof
Bus 164, 165, 180
Borstei
Tram 20, 21, N20
Borstei

Geschäftsführung
Dr. Florian Bieberbach (Vorsitzender)
Herbert König
Stephan Schwarz
Erna-Maria Trixl
Werner Albrecht

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister Dieter Reiter

Handelsregister
Amtsgericht München,
HRB 121920

USt-IdNr.
DE812500229

Gläubiger-ID
DE261000000030250

Bankverbindung
Deutsche Bank AG
IBAN DE93 7007 0010 0220 1150 00
BIC DEUTDE33XXX
Postbank AG
IBAN DE40 7001 0080 0037 0008 01
BIC PBNKDE33XXX



Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a, 80993 München

An das
Referat für Arbeit und Wirtschaft
Herrn
Herrn

Vorsitzende

Privat:

Geschäftsstelle:

Telefon:
Telefax:
E-Mail: bag-nord.dir@muenchen.de
Ansprechpartner

München, 19.05.2016

Ihr Schreiben vom:
18.04.2016

BA-Sitzung vom
17.05.2016

Unser Zeichen:
3.3.1/05/16

Veränderung der Straßenbahn-Gleisanlagen am Romanplatz - Trassierungsbeschluss vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Sehr geehrter

der Bezirksausschuss 9 hat sich in seiner Sitzung vom 17.05.2016 mit Ihrer Anhörung befasst und bemängelt dass die Fragen des BA aus dem Termin mit den SWM vergangenes Jahr zwar aufgegriffen aber nicht schriftlich beantwortet wurden. Aufgrund dessen wurde eine endgültige Stellungnahme in die Sitzung des BA 9 vom 21.06.2016 vertagt.

Es geht um folgende Punkte:

1. Sicherung der Anlieferung beider Supermärkte auch in Höhe der Bushaltestelle und ohne Halt auf der Fahrbahn in 2. Reihe darstellen.
2. Darstellung des mit den Taxiverbänden abgestimmten Konzeptes für die Aufstellung der Taxis.
3. Wo sollen nach aktuellem Stand Kurzzeitparkplätze entstehen?
4. Es entfällt eine komplette Fahrspur auf der Seite des REWE-Marktes. Wir bitten um Darstellung der dazu durchgeführten Prüfung mit Verkehrszählung.
5. Wird durch den Entfall der Rechtsabbiege-Spur in die Romanstraße die Querung zum Bahnsteig Tram 12 eher sicherer? Hier wird Bedarf gesehen eine Verbesserung zu erwirken. (Siehe auch Antrag des Seniorenbeirats zum gleichen Thema)

Wir leiten das Schreiben zeitgleich auch an die SWM weiter und bitten um möglichst zügige Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Vorsitzende

Anlage