

Telefon: 233 - 24462  
Telefax: 233 - 98924462

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
PLAN – HAI-32-1

## **Tram Westtangente**

### **Von Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) bis zum Romanplatz**

#### **Optimierung und Überarbeitung der bisherigen Planung**

- a) **Westtangente weiter verfolgen und zügig realisieren**  
Antrag Nr. 14-20 / A 00096 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL vom 10.07.2014
- b) **Planung der Westtangente sofort beginnen**  
Antrag Nr. A 14-20 / A 01700 der ALFA vom 11.01.2016
- c) **Nahverkehrsplan für die LH München I  
Dringend Westtangente bauen**  
Antrag Nr. 14-20 / A 01959 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL vom 24.03.2016

## **Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02990**

### **Anlagen:**

1. Antrag Nr. 14-20 / A 00096 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL vom 10.07.2014
2. Antrag Nr. 14-20 / A 01700 der ALFA vom 11.01.2016
3. Antrag Nr. 14-20 / A 01959 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL vom 24.04.2016
4. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
5. Mitzeichnung Referat für Arbeit und Wirtschaft

## **Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 14.12.2016**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gem. § 4 Ziffer 9 b) der Geschäftsordnung des Stadtrates. Eine Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung war aufgrund der kurzfristigen Vorbereitung der Vorlage unter Darlegung des aktuellen Sachstands nicht möglich.

#### **1. Anlass**

Aufbauend auf dem Beschluss des Stadtrates (Neubaustrecke Tram Westtangente, Vorbereitender Trassierungsbeschluss) am 24.07.2013 (Vorlagen Nr. 08-14 / V 10105) wurden die Planungen für die Tram Westtangente weiter vertieft.

In den Bürgerversammlungen des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark, des 9. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg, des 20. Stadtbezirkes Hadern und des 25. Stadtbezirkes Laim wurden Empfehlungen zur Tram Westtangente beschlossen. Darüber hinaus ist die Tram Westtangente Bestandteil von Anträgen des Bezirksausschusses 07, des Bezirksausschusses 25, der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL und der ALFA. Ziel der vertiefenden Planung war insbesondere die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr möglichst unangetastet zu erhalten.

Nach der Stadtratsentscheidung im „Vorbereitenden Trassierungsbeschluss“ vom 24.07.2013 und der Abklärung der verschiedenen, nachstehend näher ausgeführten Fragen, Anregungen und Prüfaufträge liegen die für das Projekt relevanten planerischen Lösungen in Varianten mit einem vorabgestimmten Entscheidungsvorschlag soweit vor, dass unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss noch ausgeführten Planungs- und Prüfaufträge eine grundsätzliche Zustimmung zum weiteren Vorgehen möglich ist. Der aktuelle Sachstand wird dem Stadtrat mit der heutigen Vorlage dargelegt. Aufbauend darauf sind die gemäß dieser Beschlussvorlage noch vorgesehenen Planungs- und Prüfaufträge zu bearbeiten und mit allen anderen bereits vorliegenden Ergebnissen in der Vorlage des künftigen Trassierungsbeschlusses zusammen zu fassen. Die betroffenen Bezirksausschüsse werden auf dieser Grundlage angehört. Die Ergebnisse der Anhörung der Bezirksausschüsse sind im Trassierungsbeschluss darzustellen und zu würdigen. Mit dem Trassierungsbeschluss, der dem Stadtrat vor der Sommerpause 2017 vorgelegt werden soll, können dann die Stadtwerke München GmbH (SWM) gebeten werden, den Antrag auf Planfeststellung einzureichen. Erst nach Festlegung des Stadtrates im Trassierungsbeschluss auf die zur Planfeststellung einzureichende Variante kann die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für das Genehmigungsverfahren in Abstimmung mit der Verwaltung endgültig abgeschlossen und das Genehmigungsverfahren eingeleitet werden.

### **Ausgangs- und Beschlusslage**

Die Neubaustrecke der Tram Westtangente verläuft vom Romanplatz über die Wotanstraße, die Fürstenrieder Straße und die Boschetsrieder Straße zum U-Bahnhof Aidenbachstraße. Die Streckenlänge beträgt ca. 8,7 km. Sie ist im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München in der Kategorie „In Planung / in Bau“ enthalten. Die Linienführung bietet neue tangentielle Direktverbindungen aus Schwabing und Neuhausen in Richtung Laim, Hadern und Sendling-Westpark. Gleichzeitig ermöglicht sie den Umstieg zu drei U-Bahn-Linien, vier Tramlinien sowie zu sieben S-Bahn-Linien am Haltepunkt Laim, die nahezu alle in Ost-West-Richtung verlaufen. Dem gravierenden Mangel des Münchner Schienennetzes mit fehlenden, leistungsfähigen Tangential- und Nord-Süd-Achsen wird hiermit für diesen Bereich des Stadtgebiets Abhilfe geschaffen. Das ÖPNV-Schienennetz der Landeshauptstadt München, mit ihrem monozentrischen Charakter, ist stark radial auf das Zentrum ausgerichtet. Die ÖPNV-Knotenpunkte im Zentrum der Stadt sind bereits heute zu vielen Zeiten an ihren Leistungsgrenzen angelangt. Im ÖPNV sind tangentielle Schienennetzergänzungen an geeigneten Stellen zu schaffen, um den Kernbereich der Stadt im ÖPNV-Netz zu entlasten, die äußeren Stadtteile besser miteinander zu verknüpfen und die prognostizierte Bevölkerungszunahme klima-, umweltfreundlich und stadtverträglich abzuwickeln.

Für die Tram Westtangente werden rund 22.000 Fahrgäste pro Tag auf dem am stärksten genutzten Abschnitt erwartet. Das ÖPNV-Netz im Zentrum wird durch die neue Tram sinnvoll entlastet. Das ÖPNV-Netz wird leistungsfähiger, fahrzeitstabiler und attraktiver.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 24.07.2013 wurden zur weiteren Planung der Tram Westtangente folgende wesentliche

verkehrsplanerische Punkte beschlossen:

1. Der Vorplanung zum „Projekt Tram Westtangente“ wird zugestimmt und die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Bezirksausschüsse werden zur Kenntnis genommen.
2. Das integrierte Verkehrskonzept für den ÖPNV, MIV sowie den Fuß-/Radverkehr für den Umgriff der Tram Westtangente wird der weiteren Planung zugrunde gelegt.
3. Die Vorplanung stellt die Grundlage der weiteren Projektplanung dar.
4. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, eine Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erstellen.

Dabei sind folgende Kreuzungsbereiche verkehrstechnisch vertieft zu untersuchen:

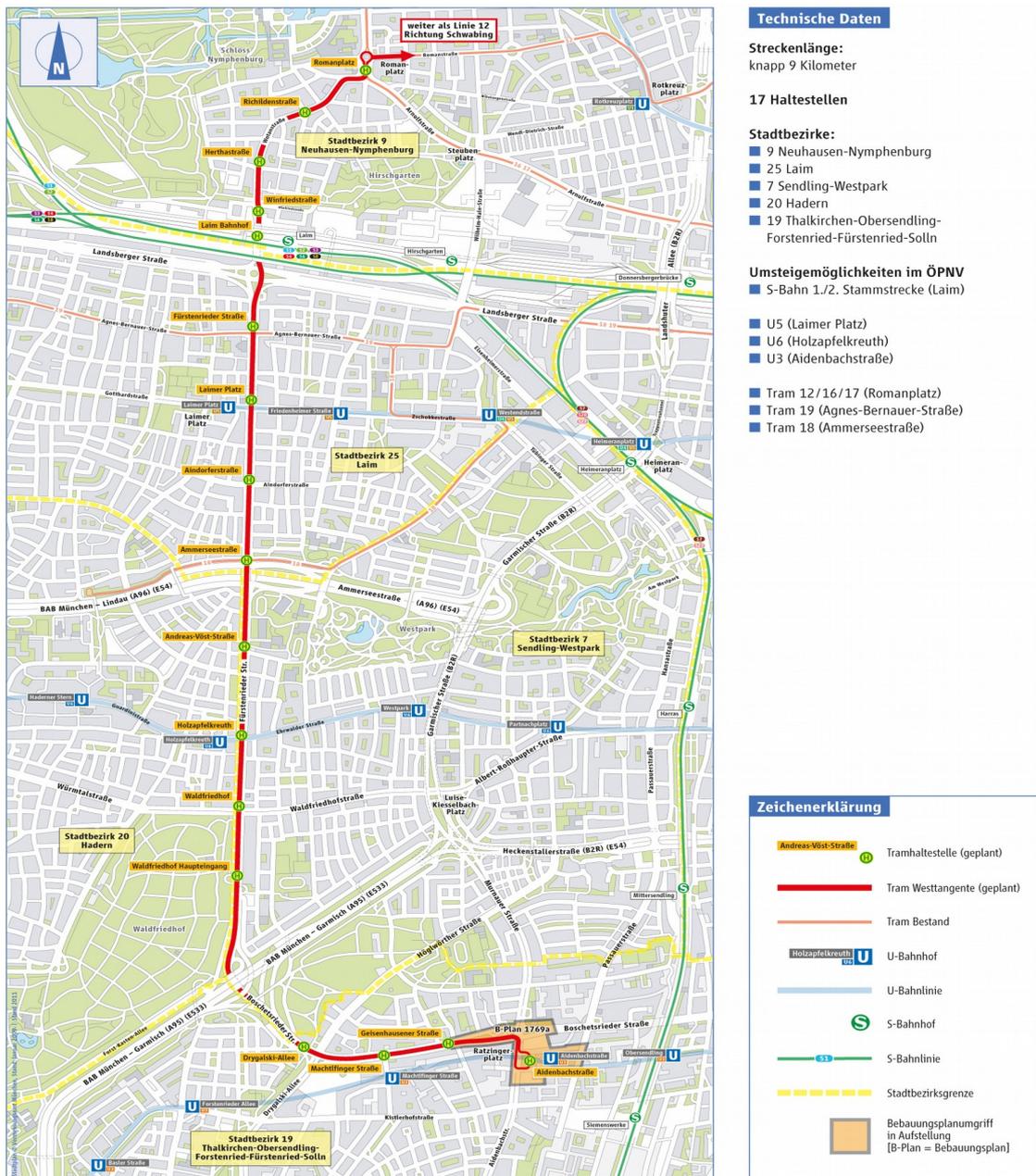
- Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße (U-Bahn-Haltestelle Laimer Platz)
  - Fürstenrieder Straße / Ehrwalder Straße / Gardinistraße (U-Bahn-Haltestelle Holzapfelkreuth).
5. Die Verwaltung wird gemeinsam mit den Stadtwerken München gebeten, den Trassierungsbeschluss als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu erarbeiten und zu gegebener Zeit dem Stadtrat vorzulegen.

Zur Bearbeitung der im Beschlusstext beschriebenen Varianten wurden von der Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) zahlreiche und umfangreiche Aufträge an Ingenieurbüros und Gutachter vergeben. Alle getätigten Aussagen wurden in angemessener Tiefe bearbeitet.

Der oben unter Ziffer 4 genannte Überarbeitungsbedarf wurde in mehreren Abstimmungsrunden mit der Verwaltung und der Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) um weitere Punkte ergänzt. Die Ergebnisse liegen nun weitestgehend vor, so dass sie hier vorgestellt und erörtert werden können.

## 2. Überarbeitete Planung / Änderungen gegenüber der Vorplanung

### 2.1 Übersichtsplan Neubaustrecke



#### Technische Daten

**Streckenlänge:**  
knapp 9 Kilometer

**17 Haltestellen**

#### Stadtbezirke:

- 9 Neuhausen-Nymphenburg
- 25 Laim
- 7 Sendling-Westpark
- 20 Hadern
- 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln

#### Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV

- S-Bahn 1./2. Stammstrecke (Laim)
- U5 (Laimer Platz)
- U6 (Holzapfelkreuth)
- U3 (Aidenbachstraße)
- Tram 12/16/17 (Romanplatz)
- Tram 19 (Agnes-Bernauer-Straße)
- Tram 18 (Ammerseestraße)

#### Zeichenerklärung

- Andreas-Vösl-Strasse (U) Tramhaltestelle (geplant)
- Tram Westtangente (geplant)
- Tram Bestand
- Holzapfelkreuth (U) U-Bahnhof
- U-Bahnlinie
- S-Bahnhof
- S-Bahnlinie
- Stadtbezirksgrenze
- Bebauungsplanumgriff in Aufstellung [B-Plan = Bebauungsplan]

Abb. 1, Übersichtsplan Neubaustrecke Tram Westtangente

## 2.2 Übersicht

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Prüf- bzw. Planungsaufträge des Stadtrates, Anregungen der beteiligten Bezirksausschüsse und der Öffentlichkeit wurden seit dem „Vorbereitenden Trassierungsbeschluss“ 2013 bearbeitet bzw. sollen ausgehend von diesem Beschluss noch bearbeitet werden. Zu zahlreichen dieser Themen konnten dabei Optimierungen vorwiegend für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) erzielt werden. Die Tabelle gibt in der Spalte B den Entscheidungsvorschlag wieder, der der weiteren Planung zugrunde gelegt werden soll. In einzelnen Fällen erfolgt erst mit dieser Beschlussvorlage die Erteilung eines Planungsauftrags (der in der weiteren Planung zugrunde zu legen ist, außer es sprechen objektive technische / eigentumsrechtliche / sicherheitstechnische Gründe dagegen) bzw. eines Prüfauftrags (Varianten sind darzustellen untereinander abzuwägen und ggf. in der weiteren Planung aufzunehmen). Die Ergebnisse dieser Aufträge sind im Trassierungsbeschluss darzustellen.

	A	B
	<b>Prüf- bzw. Planungsaufträge seit Stadtratsbeschluss 2013;</b>  (Sortierung von Süd nach Nord)	Als Planungsgrundlage für Entwurf zu berücksichtigen = ✓ bzw. abgelehnt = ✗
1	<b>Boschetsrieder Str. / Drygalski-Allee/ Höglwörther Str.</b> direktes Linksabbiegen aus der Boschetsrieder Str. in die Höglwörther Str.	✓
2	<b>Fürstenrieder / Boschetsrieder Straße im Bereich der Unterführung der A 95 München – Garmisch</b> Zwei Fahrstreifen je Richtung	Planungsauftrag
3	<b>Waldfriedhof Haupteingang Unterführung Wendeschleife</b> Erhalt der Unterführung bei Reduzierung der Kapazität Parkplatz Waldfriedhof,	✓
4	<b>Fürstenrieder Str. – Längsparker entlang des Waldfriedhofs</b> Erhalt möglichst vieler Längsparkplätze inkl. Kurzparken entlang des Waldfriedhofs in der Fürstenrieder Straße	✓
5	<b>U-Bahnhof Holzapfelkreuth</b> Zwei zusätzliche Linksabbiegespuren an der Kreuzung Fürstenrieder/ Guardini-/ Ehrwalder Straße (mit Verlegung von 2 U-Bahnabgängen)	✓
6	<b>Fürstenrieder/ Meier-Helmbrecht-Straße/ Ossingerstr.</b> Berücksichtigung von Linksabbiegespuren	✓
7	<b>Haltestelle Andreas-Vöst-Straße (2 Gymnasien)</b> Bessere Übersichtlichkeit / größere Wartebereiche mit Auftrag der Öffnung der Tram-Trasse, um das Linksabbiegen in die Andreas-Vöst-Straße zu ermöglichen, soweit realisierbar.	Planungs-auftrag
8	<b>Tramplanum zwischen Aindorferstraße und Umweltverbundröhre (UVR)</b> Tram auf Rasengleis, Busführung im MIV	✓

	A	B
	<b>Prüf- bzw. Planungsaufträge seit Stadtratsbeschluss 2013;</b>  (Sortierung von Süd nach Nord)	Als Planungsgrundlage für Entwurf zu berücksichtigen = ✓ bzw. abgelehnt = ✗
9	<b>Bushaltestellen Linie 168 zwischen Aindorferstraße und Landsberger Straße:</b> Anordnung von Haltestellen in Busbuchten anstelle der regulären Anordnung als Buskap am Fahrbahnrand	Prüfauftrag
10	<b>Fürstenrieder/ Gotthardstraße; U-Bahnhof Laimer Platz</b> Verlegung U-Bahnabgang Nordwest Direktes Linksabbiegen von Nord nach Ost Erhöhung Leistungsfähigkeit durch zweispurigen Abfluss der Gotthardstraße nach Westen	✓
11	<b>Fürstenrieder/ Gotthardstraße; U-Bahnhof Laimer Platz</b> Direktes Linksabbiegen auch von Süd nach West durch Verlegung und/oder Anpassung von U-Bahnaufgängen inkl. Aufzug	Planungsauftrag
12	<b>Erhalt Fußgängerunterführung Fürstenrieder Straße auf Höhe Hausnummer 52</b>	✓
13	<b>Fürstenrieder/ Agnes-Bernauer-Straße</b> Direktes Linksabbiegen von Süd nach West	Planungsauftrag
14	<b>„Laimer Kreisel“ – Spuren</b>	
a	<b>„Laimer Kreisel“ – Spuren Ostseite</b> „Freilaufende“ Rechtsabbiegespur von Süd nach Ost östlich des Tramplanums	Prüfauftrag
b	<b>„Laimer Kreisel“ – Spuren Westseite</b> Erhalt „freilaufende“ Rechtsabbiegespuren auf Westseite	✓
15	<b>Wotanstr. / Winfriedstr.</b> Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Winfriedstraße	✓
16	<b>Wotanstr. zwischen Kemnaten- und Gaßnerstraße</b> Neuaufteilung Straßenraum in Wotanstraße	✗

Tab. 1, Prüf- und Planungsaufträge sowie Anregungen mit Entscheidungsvorschlag

Die genannten Optimierungen werden nachfolgend erläutert und die Vor- und Nachteile dargestellt und bewertet, die neuen Planungs- bzw. Prüfaufträge näher ausgeführt.

Die Darstellung aller zusätzlichen Bezirksausschuss-Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren erfolgte bereits im Beschluss von 2013. Auf diesen wird verwiesen.

## **2.3 Erläuterung der weiterentwickelten Planungen**

### **2.3.1 Boschetsrieder Straße / Höglwörther Straße / Drygalski-Allee**

Zu der vom Stadtrat am 24.07.2013 beschlossenen Vorplanung wurden mehrere für den Motorisierten Individualverkehr optimierte Lösungen erarbeitet. Diese sehen das Linksabbiegen aus der Boschetsrieder Straße (von Nordwesten kommend) in die Höglwörther Straße als direktes (Vorzugsvariante) bzw. indirektes (verworfenen Alternative) Linksabbiegen vor. Ferner bleibt zwischen der Einmündung der Possenhofener Straße und dem Beginn des freilaufenden Rechtsabbiegers in die Drygalski-Allee gegenüber der Vorplanung ein weiterer Fahrstreifen in der nordwestlichen Zufahrt der Boschetsrieder Straße wie im Bestand erhalten, was einen Eingriff in das Schulgrundstück des Thomas-Mann-Gymnasiums zur Folge hat.

Um die Querungslängen für den Fuß- und Radverkehr in diesem sehr großen Knotenpunkt zu verkürzen und den Gehweg vor dem südöstlich an den Knoten angrenzenden, zur Bebauung mit Wohnungen anstehenden Grundstück (Bebauungsplan Nr. 2072; ehemals e.on-Gelände) zu verbreitern, wird – wie vom Stadtrat bereits beschlossen – auch bei der optimierten Planung der freilaufende Rechtsabbieger südöstlich der Kreuzung zurück gebaut und der Kreuzungsbereich mit der Höglwörther Straße enger gefasst. Die südwestliche freilaufende Rechts-Abbiegespur von der Boschetsrieder Straße in die Drygalski-Allee bleibt, wie in der Vorplanung, zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs bestehen.

#### Vorzugsvariante

Direktes Linksabbiegen von der Boschetsrieder Straße (Nordwest) in die Höglwörther Straße über eine zusätzliche Abbiegespur:

Der Linksabbieger erhält eine eigene, zusätzliche Fahrspur direkt von der Boschetsrieder Straße (Nordwest) in die Höglwörther Straße. Die beiden Geradeauspuren und die in den freilaufenden Rechtsabbieger Richtung Drygalski-Allee mündende Spur bleiben erhalten. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird der Linksabbieger gemeinsam mit dem Gegenverkehr freigegeben. Um die Sichtbarkeit und damit die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wird wie im Bestand eine Aufspreizung zwischen Geradeaus- und Linksabbiegeverkehr in der westlichen Zufahrt mittels Sperrflächenmarkierung vorgenommen. In der Vorzugsvariante ist der Eingriff in das Schulgelände des Thomas-Mann-Gymnasiums zwar gegenüber der verworfenen Alternative etwas größer, mit der Folge einer geringfügig höheren Schallbelastung, die Orientierung für Ortsunkundige und die Fahrzeit für Linksabbieger werden allerdings zu Lasten einer geringfügigen Einschränkung der Leistungsfähigkeit gegenüber dem indirekten Linksabbiegen verbessert.

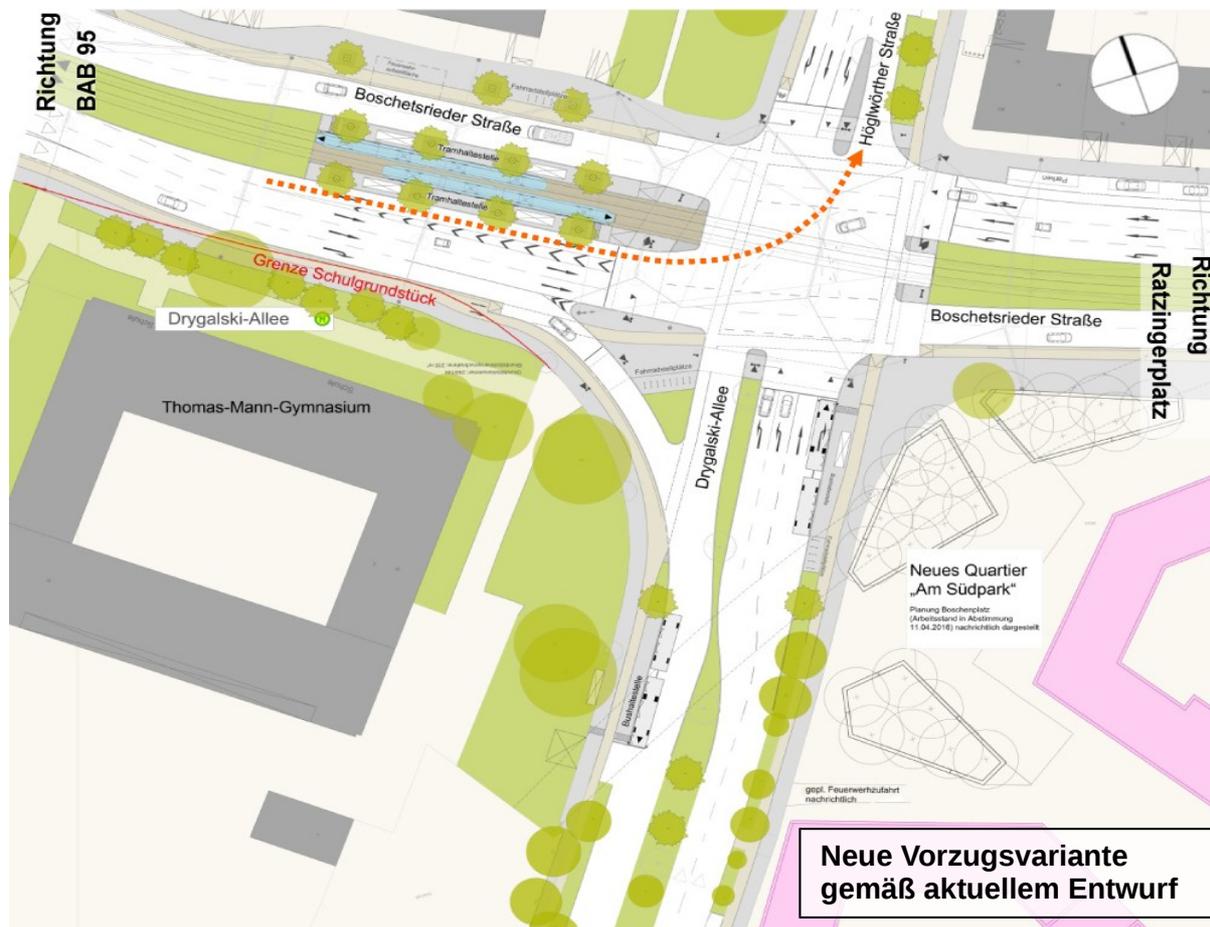


Abb. 2, Boschetsrieder Straße / Höglwörther Straße, direkter Linksabbieger (neue Vorzugsvariante)

**Verworfen Alternative**

Indirektes Linksabbiegen über eine Wendemöglichkeit (U-Turn) in der Drygalski-Allee:

Der Linksabbieger wird von der nordwestlichen Boschetsrieder Straße über den freilaufenden Rechtsabbieger und einen U-Turn in der Drygalski-Allee in die Höglwörther Straße geführt (indirektes Abbiegen). In der verworfenen Alternative fällt der Eingriff in das Schulgelände des Thomas-Mann-Gymnasiums etwas geringer aus als in Vorzugsvariante. Die Verkehrssicherheit ist wegen der Vermeidung der gleichzeitigen Bedienung des Linksabbiegers mit der Hauptrichtung entlang der Boschetsrieder Straße inkl. Tram leicht erhöht. Nachteile ergeben sich in der Orientierung für Ortsunkundige und der Fahrzeit für Linksabbieger.

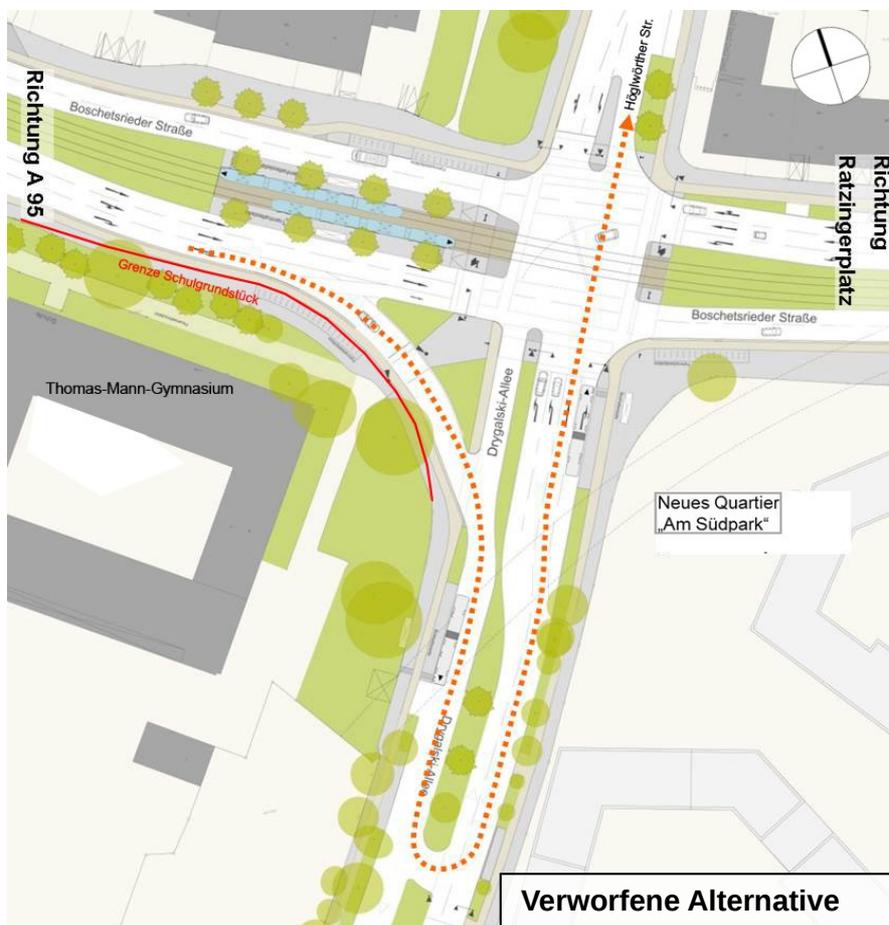


Abb. 3, **Boschetsrieder Straße / Höglwörther Straße:** indirekter Linksabbieger(verworfenne Alternative)

Aufgrund der Fahrzeitgewinne für die Linksabbieger und der besseren Orientierbarkeit soll die Vorzugsvariante mit direktem Linksabbiegen weiterverfolgt werden.

### 2.3.2 Fürstenrieder / Boschetsrieder Straße im Bereich der Unterführung der A 95 München – Garmisch (neuer Planungsauftrag)

Die bisherige Planung sieht im Bereich der Autobahnanschlussstelle Kreuzhof zur A95 München – Garmisch eine Subtraktion und Addition von Fahrstreifen des Straßenzuges Fürstenrieder / Boschetsrieder Straße mit den Fahrstreifen von und zur Autobahn vor. Dadurch können die Verkehrsströme leistungsgerecht und zielorientiert auf jeweils eigenen Fahrstreifen geführt werden. Insbesondere bei der Fahrstreifenaddition der von der Autobahn kommenden Fahrstreifen mit dem genannten Straßenzug werden Verkehrsbehinderungen durch die Verflechtung von Verkehrsströmen auf diese Weise wirkungsvoll vermieden.

Um eine Reduktion auf einen Fahrstreifen (Richtung Südosten) zu vermeiden, soll mit diesem Beschluss der Auftrag für eine zweispurige (zwei Fahrspuren pro Richtung) Planung erteilt werden.

Der Verkehr soll somit längs der Fürstenrieder und Boschetsrieder Straße je Richtung zweistreifig unter der A95 durchgeführt werden.

Das Ergebnis des Planungsauftrags ist im Trassierungsbeschluss darzustellen.

### 2.3.3 Fürstenrieder Straße, Haupteingang Waldfriedhof

#### 2.3.3 a) Erhalt der Fußgängerunterführung und Parkplätze am Waldfriedhof

Es wird vorgeschlagen, die Fußgänger- und Radwegunterführung am Haupteingang Waldfriedhof zu erhalten.

Ein Erhalt der Unterführung ist technisch möglich und ebenso mit Kosten verbunden wie ein Teilabbruch der Unterführung. Da der Bereich der Unterführungsrampe jedoch nicht für die Anlage der Wendeschleife genutzt werden kann, entfallen ca. 30 von ca. 240 Stellplätzen des angrenzenden Parkplatzes. Dies erscheint ebenso akzeptabel wie die sich ergebenden Kreuzungsverkehre zwischen Kfz, Tram und Fußgänger/-innen auf dem Parkplatz. Die fehlende Barrierefreiheit der Unterführung wird ausgeglichen durch die für die Tram-Haltestelle ohnehin notwendigen zwei ebenerdigen, ampelgesicherten Querungsstellen über die Fürstenrieder Straße.



Abb. 4, Fürstenrieder Straße, Haupteingang Waldfriedhof: Beibehaltung der Fuß-/Radunterführung

Verworfen Alternative aus Vorplanung mit Entfall der Unterführung:

Die in der Vorplanung enthaltene Alternative sah vor, die bestehende Unterführung aufzugeben und die geplante Wendeschleife im Bereich der Unterführungsrampe anzulegen. Die zwei vorgenannten, ebenerdigen Fuß-/Rad-Querungen, die zur Bedienung der Haltestelle ohnehin notwendig sind, könnten den Entfall der Unterführung barrierefrei kompensieren. Durch die Nutzung der bisherigen Unterführungsrampe entfielen für die Wendeschleife in dieser Variante nur ca. 10 von ca. 240 Stellplätzen.

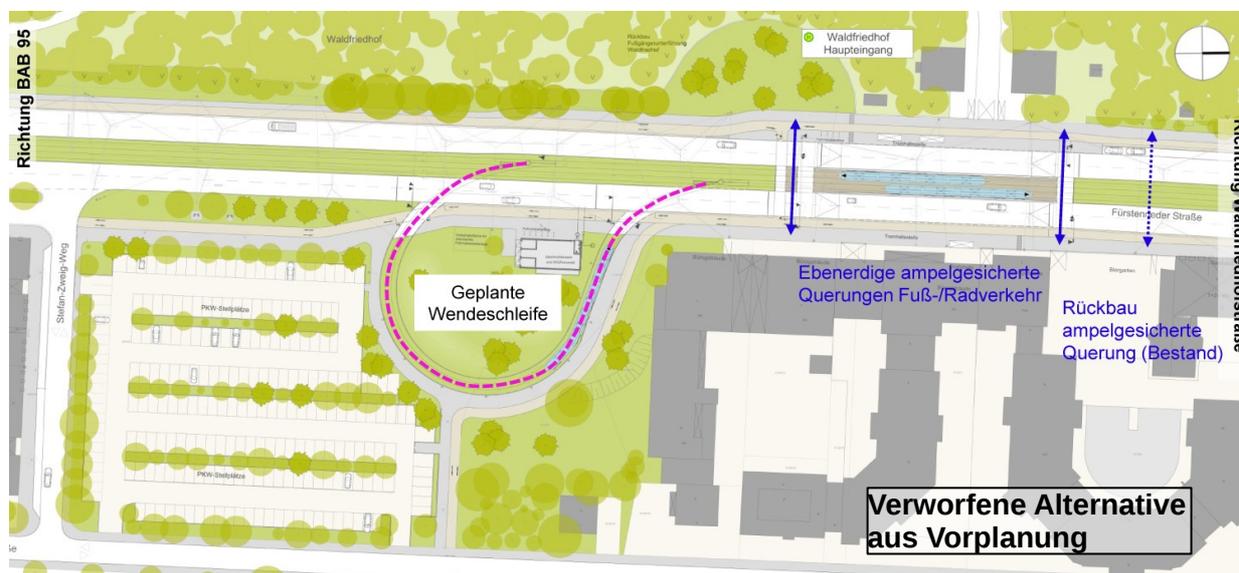


Abb. 5, Fürstenrieder Straße, Haupteingang Waldfriedhof: Entfall der Fuß-/Radunterführung

### 2.3.3 b) Fürstenrieder Straße (Westseite), zwischen Haupteingang Waldfriedhof und Würmtalstraße

Erhalt der Längsparkplätze entlang der Friedhofsmauer

Die Längsparkplätze entlang der Friedhofsmauer südlich der Würmtalstraße können nach einer umfassenden Überplanung des Streckenquerschnitts weitestgehend erhalten werden. Durch eine Anpassung der Gleistrassierung und Berücksichtigung der Standardfahrbahnbreiten in Richtung Norden können zahlreiche Bäume entlang der Friedhofsmauer erhalten werden. Eine Standard-Gehwegbreite von 2,50 m bleibt erhalten. Diese Optimierung soll der weiteren Planung zugrunde gelegt werden. Der ursprüngliche Entfall von ca. 38 Längsparkplätzen am Fahrbahnrand zu Gunsten eines 4 m breiten Gehweges kann dadurch vermieden werden. Der begleitende Radweg bleibt in seiner Funktion unverändert.



Abb. 6, Fürstenrieder Straße, südlich Würmtalstraße: weitgehender Erhalt der Längsparkplätze (Vorzugsvariante)

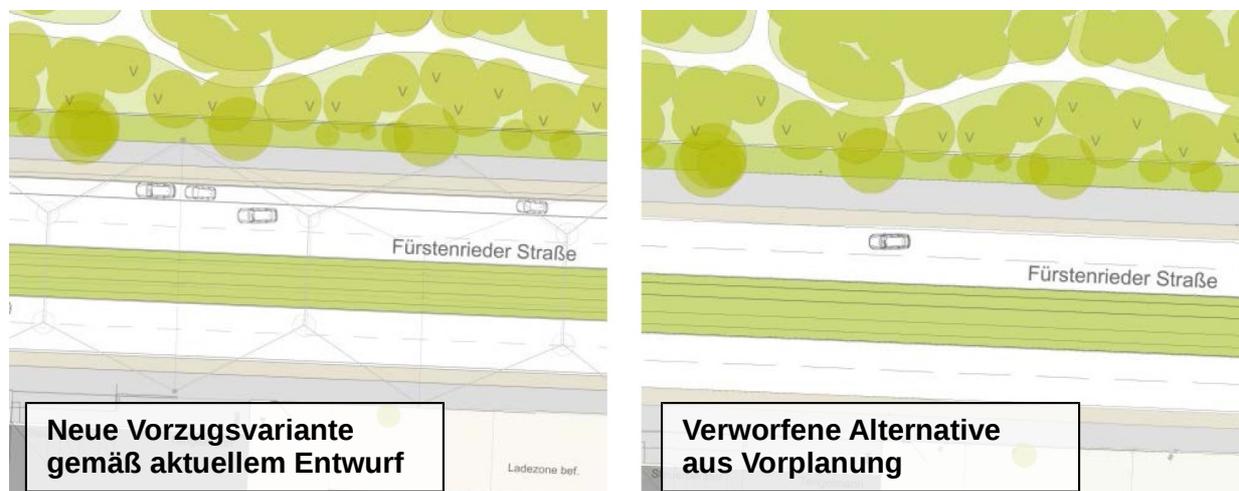


Abb. 6 a/b, **Fürstenrieder Straße, südlich Würmtalstraße**: links Ausschnittvergrößerung Abb. 6, aktueller Planstand mit weitgehendem Erhalt der Längsparkplätze; rechts der gleiche Ausschnitt aus der Vorplanung mit breiterer Gehbahn, aber ohne Parkplätze entlang der Friedhofsmauer (in der Grafik oben)

### 2.3.4 Fürstenrieder Straße / Ehrwalder Straße / Gardinistraße (U-Bahnhof Holzapfelkreuth)

Gemäß Beschluss vom 24.07.2013 war die Kreuzung Fürstenrieder Straße / Ehrwalder Straße / Gardinistraße auf Basis vorliegender Lösungsansätze verkehrstechnisch weiter vertieft zu untersuchen, um eine möglichst zufrieden stellende Lösung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu entwickeln. Eine konkrete Variante wurde im Beschluss vom 24.07.2013 nicht vorgestellt.

Vorzugsvariante

Einrichtung von je einer Linksabbiegespur pro Fahrtrichtung

Die Planung der Vorzugsvariante (siehe Abb. 7) verbessert die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs gegenüber anderen Varianten der Vorplanung. Die zwei durchgehenden Fahrspuren der Hauptrichtung werden im Kreuzungsbereich jeweils um eine Linksabbiegespur ergänzt. Somit gibt es dort je Richtung drei Fahrspuren mit der Aufteilung Geradeaus-Rechts, Geradeaus und Links. Dafür müssen - verbunden mit deutlich höheren Kosten - der südöstliche U-Bahn-Zugang aus der Fürstenrieder Straße in die Ehrwalder Straße und der nordwestliche U-Bahn-Zugang in die Gardinistraße verlegt werden. Mit Verlegung der U-Bahn-Aufgänge im Kreuzungsbereich und der zur Einrichtung der Linksabbiegespuren notwendigen Neuordnung der Tramhaltestellen verschlechtert sich die Umsteigebeziehung zwischen Tram und U-Bahn leicht. Diese im Sinne der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs optimierte Variante soll in der weiteren Planung zugrunde gelegt werden.

Ein ebenfalls diskutierter ersatzloser Entfall eines der beiden Aufgänge ist unter anderem wegen der deutlichen Verschlechterung der Zugangswege zur U-Bahn aus dem angrenzenden Quartier nachteilig für Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Verkehrs sowie Einzelhandel und wird daher in der Planung nicht weiterverfolgt. Durch die

Ergänzung der Linksabbiegespuren mit Verlegung der U-Bahnaufgänge müssen im Vergleich zur nachfolgend beschriebenen verworfenen Alternative zusätzlich 12 Bäume gefällt werden (7 Fällungen für die Abbiegespur in die Guardinistraße, 5 Fällungen für die Abbiegespur in die Ehrwalder Straße).

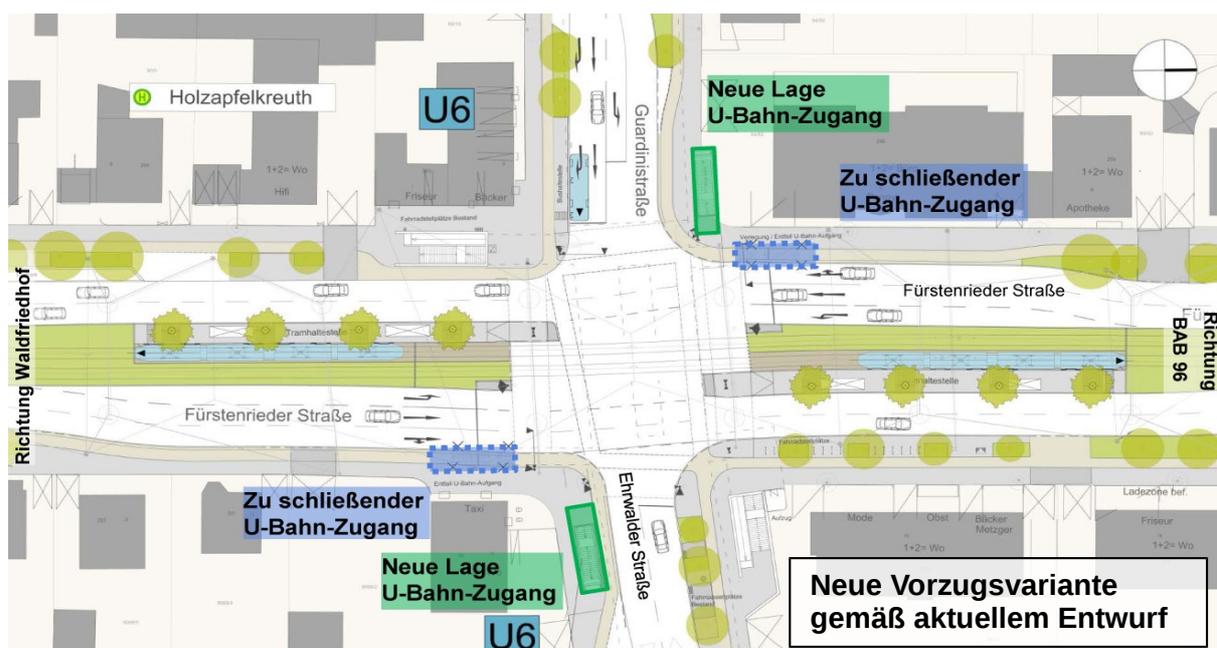


Abb. 7, Fürstenrieder Straße / Ehrwalder Straße:

Für den KFZ-Verkehr optimierte Planung (neue Vorzugsvariante) mit eigenen Linksabbieger-Fahrspuren

#### Verworfenen Alternative

Platz- und kostensparende Tram-Haltestelle mit Einsteigen vom Gehweg aus

Aus ÖV- und Kostensicht ist eine platzsparende Haltestelle mit angehobener Fahrbahn und den Gehwegen zugeordneten Wartebereichen (siehe Abb. 8) zu bevorzugen. Diese könnte jedoch nur in Betracht gezogen werden, wenn auf eigene Linksabbiegespuren verzichtet wird, da die beim Einsteigen zu querende Straßenbreite sonst zu groß würde. Vorzüge dieser Variante ohne zusätzliche Linksabbiegespuren wären, dass alle Bäume im Kreuzungsbereich erhalten und in Straßenmitte größere Fußgängeraufstellflächen in den Furten über die Fürstenrieder Straße vorgesehen werden könnten.

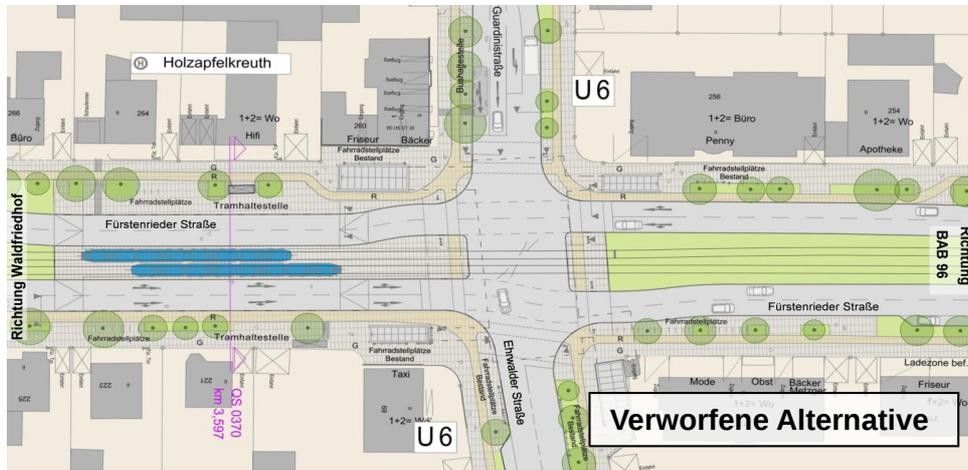


Abb. 8, Fürstenrieder Straße / Ehrwalder Straße: Verworfen Alternative mit platz- und kostensparender Tram-Haltestellen und Einsteigen vom Gehweg aus.

### 2.3.5 Fürstenrieder Straße / Meier-Helmbrecht-Straße / Ossingerstraße

Im Vergleich zur Vorplanung wurde auch hier eine weiter entwickelte Planung erarbeitet (siehe Abb. 9).

Diese sieht in der Fürstenrieder Straße in beiden Fahrtrichtungen zusätzliche Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr vor, um das Linksabbiegen in die Meier-Helmbrecht- und Ossingerstraße wie im Bestand zu erhalten. Eine mit dieser Variante vergleichbare, höhere Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wäre mit den in der Vorplanung vorgesehenen zwei Fahrspuren je Zufahrt nicht möglich.

Die Umsetzung dieser Planung ist aber mit einer abschnittswisen Verschmälerung der Gehwege und der Reduzierung von Baumstandorten verbunden. Im Vergleich zur Vorplanung müssen zusätzlich 3 Bäume gefällt werden (zwei Fällungen für die Abbiegespur in die Ossingerstraße, eine Fällung für die Abbiegespur in die Meier-Helmbrecht-Straße). Diese Nachteile werden jedoch zur Verflüssigung des motorisierter Individualverkehr (MIV) in Kauf genommen, so dass diese Variante weiterverfolgt werden soll.

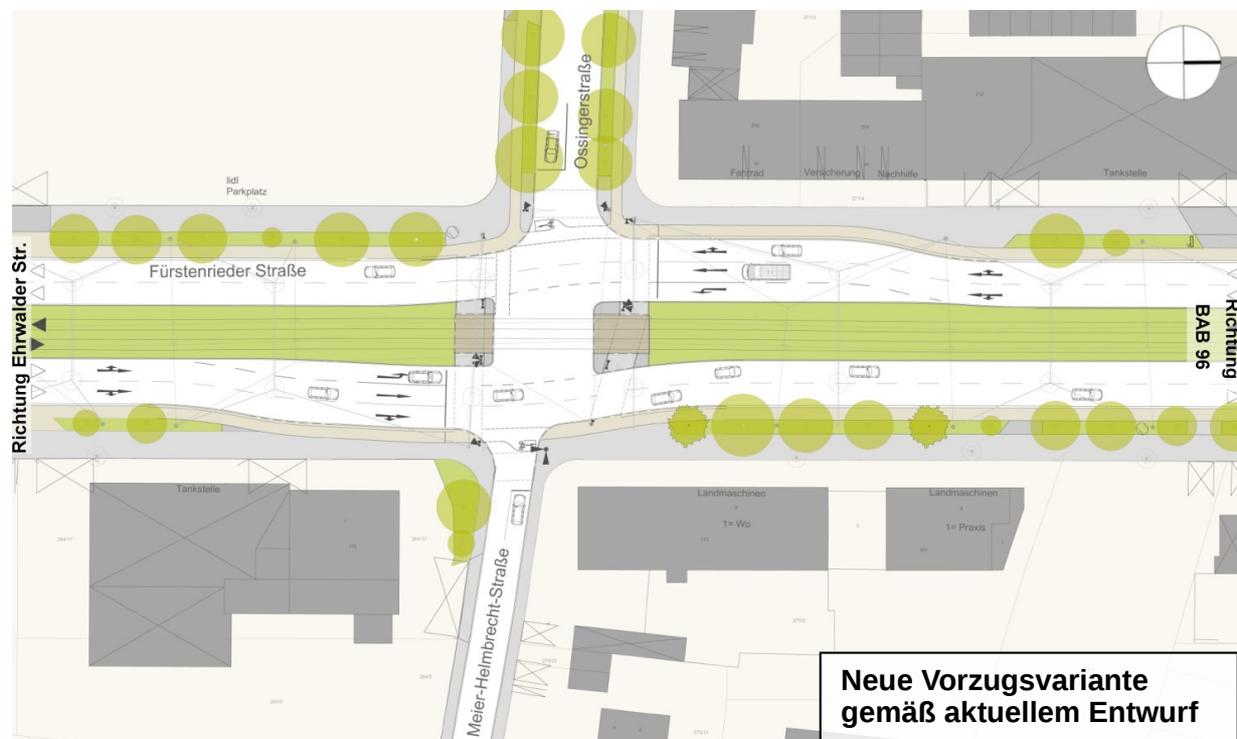


Abb. 9, **Fürstenrieder Straße / Meier-Helmbrecht-Straße / Ossingerstraße**: Für den Kfz-Verkehr optimierte Planung mit Linksabbiegen in die Meier-Helmbrecht-Straße und in die Ossingerstraße (zusätzliche Abbiegespuren gegenüber der Vorplanung)

### 2.3.6 Tram-Haltestelle Andreas-Vöst-Straße (Gymnasien) / Kreuzung Fürstenrieder Straße / Andreas-Vöst-Straße

#### Haltestelle Andreas-Vöst-Straße

Aufgrund von Fragen und Anregungen aus den öffentlichen Infoveranstaltungen und den Bezirksausschüssen Nr. 7 Sendling-Westpark und Hadern und 20 der angrenzenden Stadtbezirke konnte die Übersichtlichkeit der Tram-Haltestelle weiter verbessert und die Wartebereiche vergrößert werden (s. Abb. 10). Diese Planung stieß in der Diskussion mit Vertreterinnen und Vertretern der Bezirksausschüsse und der dort ansässigen Schulen auf große Zustimmung. Als Ergebnis dieser Abstimmung wurde zudem auch noch der Gehweg auf der Westseite verbreitert.



Abb. 10, **Fürstenrieder Straße / Andreas-Vöst-Straße / Tram-Haltestelle Andreas-Vöst-Straße (Gymnasien):** Weiterentwickelte Planung mit Auftrag der Öffnung der Tram-Trasse, um das Linksabbiegen in die Andreas-Vöst-Straße zu ermöglichen, soweit realisierbar.

### **Kreuzung Fürstenrieder Straße / Andreas-Vöst-Straße**

Sehr viele Schülerinnen und Schüler queren die Fürstenrieder Straße zu Fuß und mit dem Rad zum/vom Schietweg. Auch nach erneuter Prüfung wird die Schließung des Mittelteilers als Verbesserung der Verkehrssicherheit angesehen, da die Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr einerseits und dem Fuß- und Radverkehr andererseits reduziert werden können. Die Schließung ist darüber hinaus vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Planung mit Wendemöglichkeit an der Kreuzung Fürstenrieder Straße / Meier-Helmbrecht-Straße / Ossingerstraße (siehe Abb. 10) vertretbar.

Für die von den Bezirksausschüssen der Stadtbezirke Sendling-Westpark und Hadern gewünschte Öffnung der Tram-Trasse, um dennoch das Linksabbiegen in die Andreas-Vöst-Straße wie im Bestand zu erhalten, wird mit diesem Beschluss ein Planungsauftrag erteilt. Die Verkehrssicherheit wird dabei nochmals geprüft.

### **2.3.7 Tramplanum zwischen Aindorferstraße und Umweltverbundröhre (UVR) auf Rasengleis, Busführung im MIV/Prüfauftrag zu Bushaltestellen Linie 168 zwischen Aindorferstraße und Landsberger Straße**

Es wurde geprüft, ob das Tramplanum zwischen der Aindorferstraße und der Umweltverbundröhre am S-Bahnhof Laim auch durch den parallel verkehrenden Bus der Linie 168 mitgenutzt werden kann. Dieser Vorschlag wird nicht weiterverfolgt, da

- der notwendige Entfall des Rasengleises ausschließlich für den Bus zu höheren Schallemissionen der Tram führt.
- durch zusätzliche zu versiegelnde Flächen in erheblichen Umfang ohnehin knappe Ausgleichsflächen für den Landschaftspflegerischen Begleitplan verloren gehen und

- der begrünte Charakter der Straße vollständig verschwinden würde und der Bus eine breitere Trasse benötigt als die Tram – dadurch Reduzierung der Fahrbahn bzw. Straßenbegleiteinrichtungen.

Es soll jedoch der Prüfauftrag erteilt werden, ob einzelne Haltestellen der Linie 168 in diesem Streckenabschnitt in Busbuchten anstatt wie bisher standardmäßig geplant als Kaphaltestellen angelegt werden können. Das Prüfungsergebnis soll dem Stadtrat mit dem Trassierungsbeschluss vorgestellt werden.

### **2.3.8 Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße - U-Bahnhof Laimer Platz (neuer Planungsauftrag)**

Gemäß Beschluss vom 24.07.2013 war auch die Kreuzung Fürstenrieder Straße/ Gotthardstraße auf Basis vorliegender Lösungsansätze verkehrstechnisch weiter vertieft zu untersuchen, um eine möglichst zufrieden stellende Lösung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu entwickeln. Eine konkrete Variante wurde im Beschluss vom 24.07.2013 nicht vorgestellt. Ausgangspunkt der Optimierung war hier eine Variante mit je zwei Fahrstreifen in der Fürstenrieder Straße. Mit einer zusätzlichen eigenen Linksabbiegespur aus der nördlichen Fürstenrieder Straße in die Gotthardstraße Richtung Osten (stadteinwärts) kann die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs verbessert werden. Dafür muss – verbunden mit höheren Kosten gegenüber der Ausgangsvariante – der nordwestliche U-Bahn-Zugang aus der Fürstenrieder Straße zu Lasten von Fahrradabstellplätzen in die Gotthardstraße verlegt werden. Diese Variante soll dennoch aufgrund ihrer Vorteile für den Kfz-Verkehr weiterverfolgt werden.

In der Gegenrichtung ist in der Planung bisher das indirekte Linksabbiegen über eine ausreichend dimensionierte Wendemöglichkeit (U-Turn) in der Gotthardstraße vorgesehen. Eine zusätzliche Ampelanlage wäre zum Wenden nicht erforderlich. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses soll der Verkehr in der Gotthardstraße von Ost nach West künftig mit zwei Fahrstreifen statt bisher nur einem über die Fürstenrieder Straße geführt werden.

Da Akzeptanzprobleme für das indirekte Linksabbiegen befürchtet werden, soll mit diesem Beschluss, trotz der Ablehnung des direkten Linksabbiegens durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde, ein Planungsauftrag für einen direkten Linksabbieger erteilt werden. Dabei soll untersucht werden, wie durch Veränderung und/oder Verlegung weiterer U-Bahn-Zugänge - inklusive Aufzug - Platz für eine eigene Linksabbiegespur von Süd nach West geschaffen und die Abwicklung dieses Fahrzeugstromes, unter den Belangen der Verkehrssicherheit und der Gesamtleistungsfähigkeit des Knotens, ermöglicht werden kann. Ein entsprechender Auftrag ist Gegenstand der Beschlussfassung. Das Ergebnis fließt in den Trassierungsbeschluss ein.

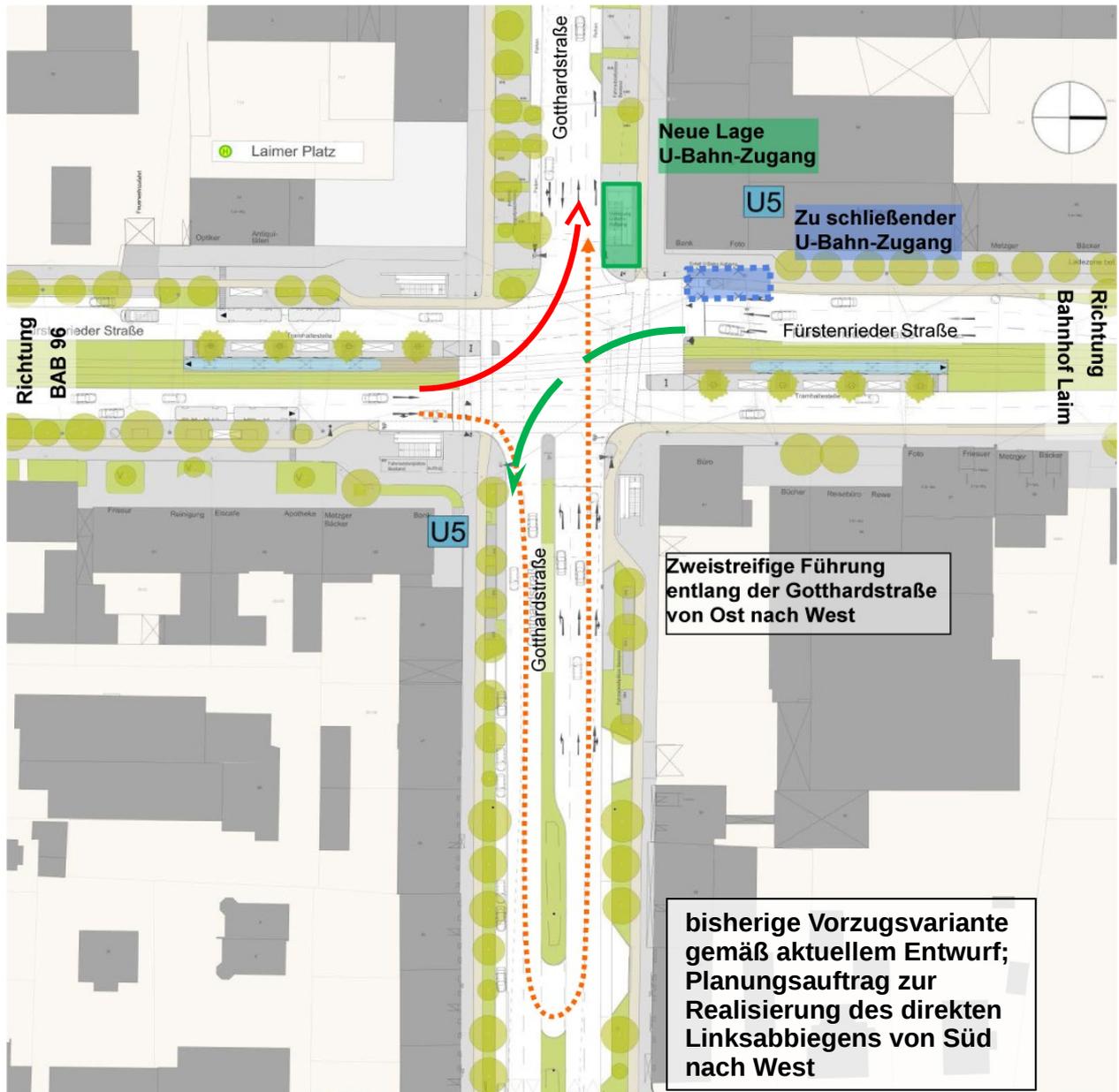


Abb. 11, Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße: Optimierte Planung mit einer zusätzlichen eigenen Linksabbiegespur von Nord nach Ost (grün); **Planungsauftrag** für Linksabbiegespur von Süd nach West (rot)

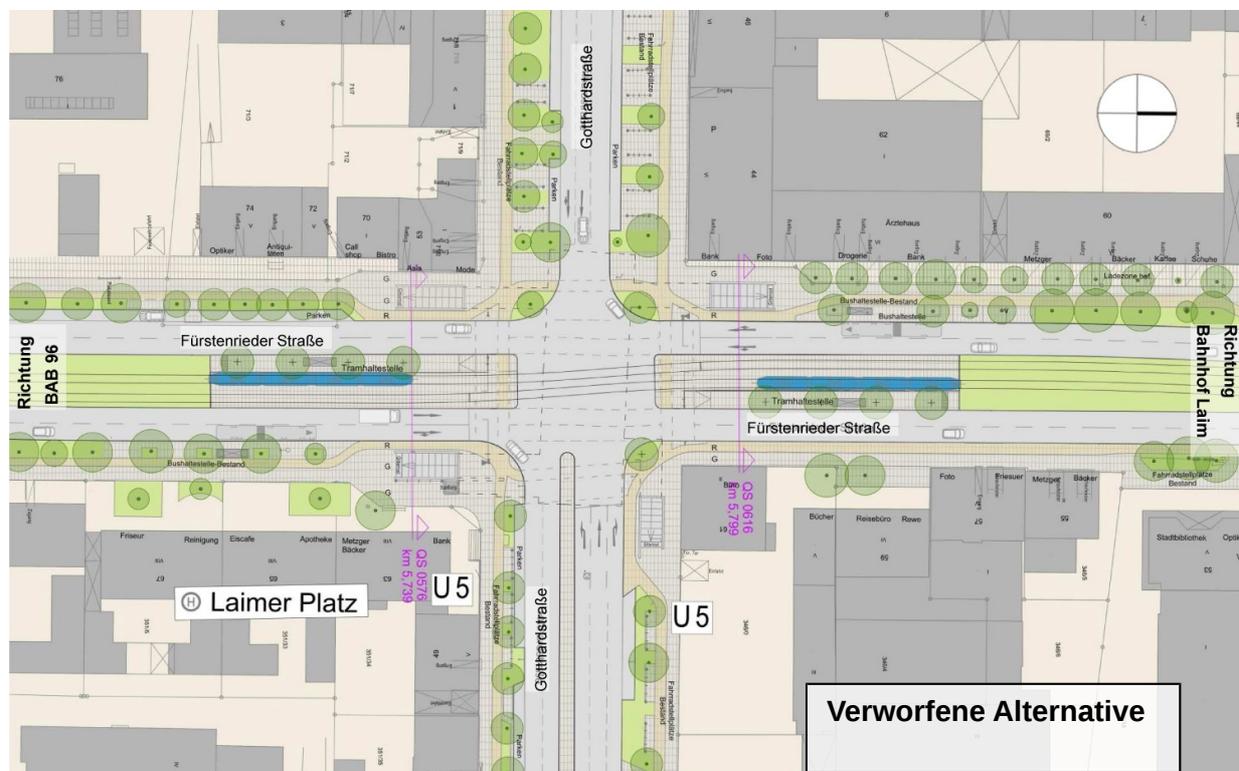


Abb. 12, **Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße**: Ausgangsvariante ohne eigene Linksabbiegespur von Süd nach West

### 2.3.9 Fürstenrieder Straße 52 – Erhalt der Fußgängerunterführung

Der Erhalt der Fußgängerunterführung auf Höhe des Gebäudes Fürstenrieder Straße 52 ist in der Planung vorgesehen.

### 2.3.10 Fürstenrieder Straße / Agnes-Bernauer-Straße (neuer Planungsauftrag)

Die Linksabbiegemöglichkeit von der südlichen Fürstenrieder Straße in die Agnes-Bernauer-Straße (nach Westen) kann voraussichtlich mit einer eigenen Linksabbiegespur direkt angelegt werden, allerdings nur dann, wenn auf der Südostseite in Privatgrund eingegriffen wird. Die an den öffentlichen Straßenraum angrenzenden, privaten Vorflächen werden heute schon als öffentliche Fußgängerverkehrsflächen genutzt. Eine Umsetzung einer solchen Lösung ist jedoch von der Zustimmung des Grundeigentümers abhängig und daher noch nicht gesichert. Da bisher dem Planungsgrundsatz gefolgt wurde, Eingriffe in Privatgrund wenn irgend möglich zu vermeiden, existiert für diese Variante noch keine ausgearbeitete Planung. Es wird daher vorgeschlagen, ausnahmsweise einen Eingriff in Privatgrund zu unterstellen. Es soll mit dieser Beschlussfassung ein entsprechender Planungsauftrag erteilt werden. Die Stadtwerke München und die Verwaltung werden gebeten bzw. beauftragt, gemeinsam auf die Eigentümer zuzugehen und über einen Grunderwerb bzw. eine „dingliche

Sicherung“ zu verhandeln.

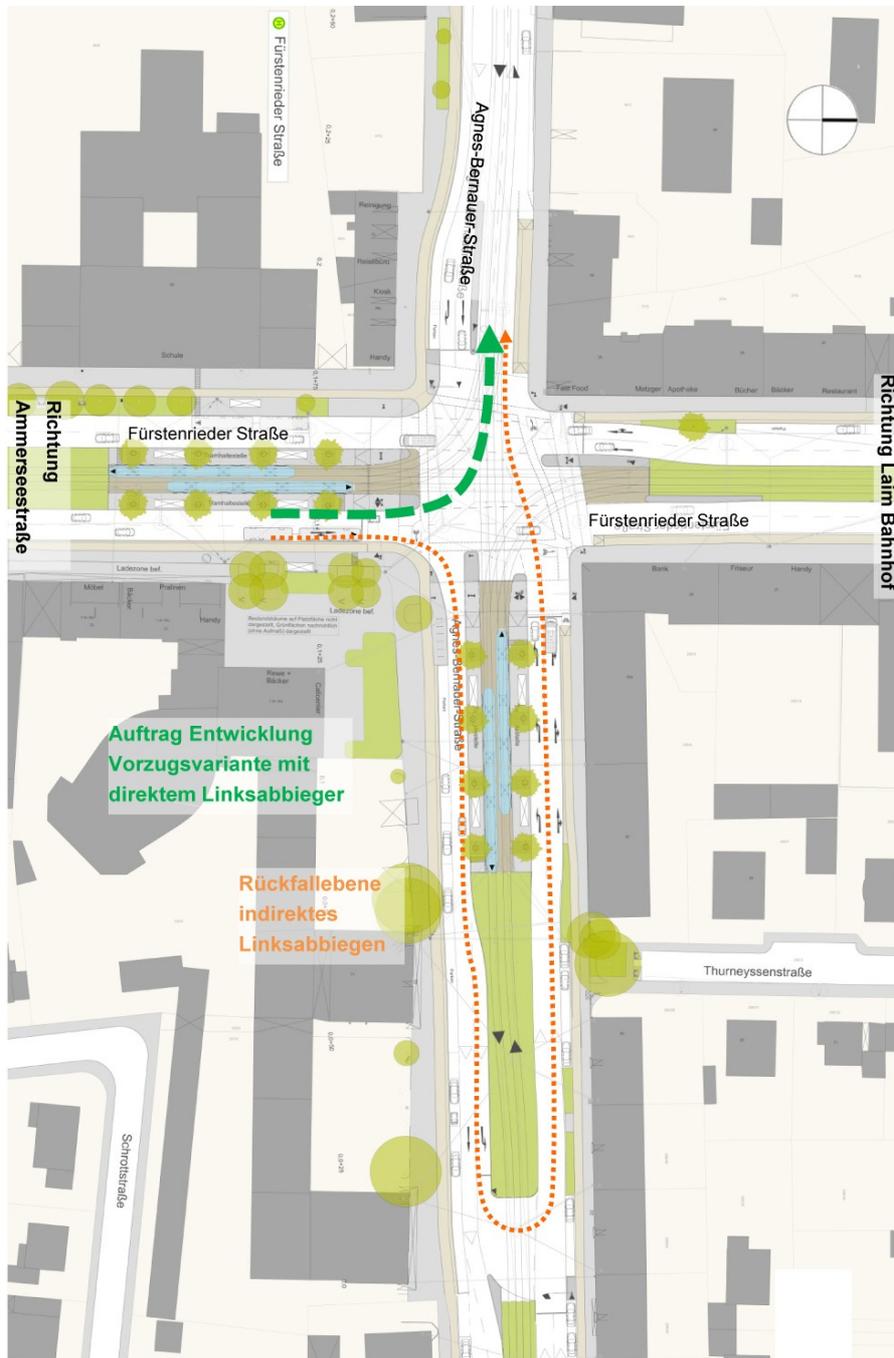


Abb. 13, **Fürstenrieder Straße / Agnes-Bernauer-Straße:** Auftrag zur Erstellung einer Planung mit direktem Linkabbiegen von Süd nach West (grün), Rückfallebene mit indirektem Linksabbiegen und Öffnung des Mittelteilers, östliche Agnes-Bernauer-Straße (orange)

### 2.3.11 Fürstenrieder Straße / Landsberger Straße / Wotanstraße (Laimer „Kreisel“) Prüfung des „freilaufenden Rechtsabbiegers“ auf der Süd-Ostseite der Fürstenrieder Straße/Wotanstraße

Die bisherige Planung sah vor, den Rechtsabbieger von der Fürstenrieder Straße nach Osten in die Landsberger Straße (Ost) als gebundenen Rechtsabbieger zu führen (vgl. Abb. 14).

Alternativ könnte der Rechtsabbieger gemeinsam mit dem Anliegerverkehr östlich der Gleistrasse geführt werden („freilaufender“ Rechtsabbieger). Ein zweimaliges Queren der Gleise würde damit für den Rechtsabbieger vermieden. Es wird vorgeschlagen, die Variante aufzuzeigen, zu prüfen und bei positiver Bewertung der weiteren Planung zugrunde zu legen. (Abb. 14, untere Bildhälfte, grüner Pfeil)

Eine abschließende Entscheidung ist dann nach Anhörung der Bezirksausschüsse im Rahmen des Trassierungsbeschlusses zu treffen.

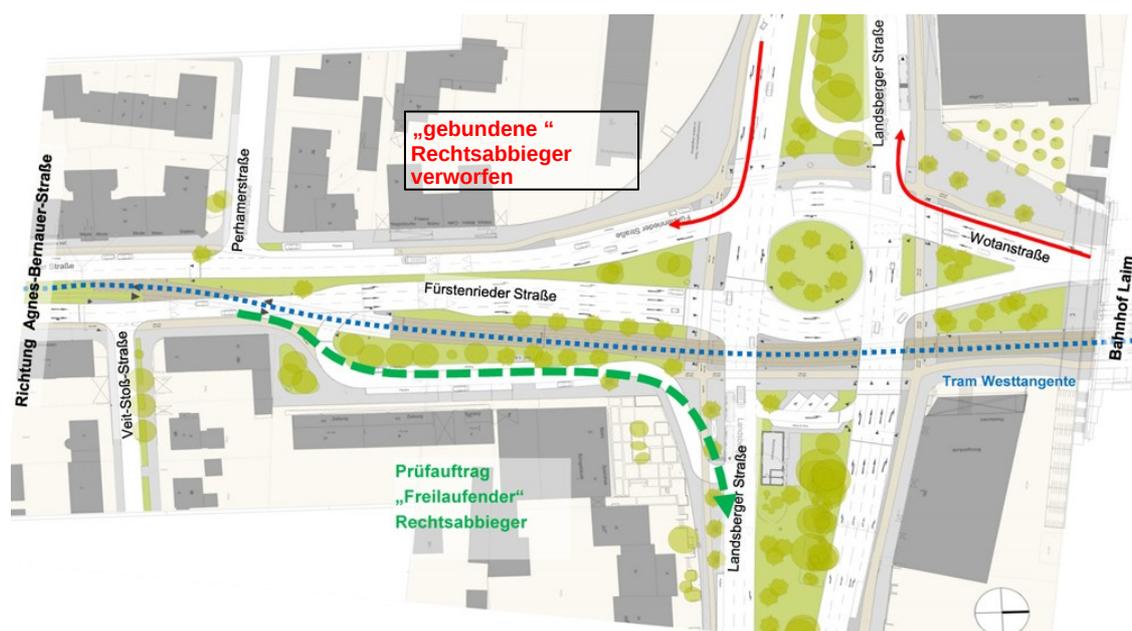


Abb. 14 Fürstenrieder Straße / Landsberger Straße / Wotanstraße:  
mit „freilaufender“ Rechtsabbiege-Fahrbahn (grüner Pfeil) stadteinwärts

### 2.3.12 Fürstenrieder Straße / Landsberger Straße / Wotanstraße (Laimer „Kreisel“) Prüfung der „freilaufenden“ Rechtsabbieger auf der Westseite der Fürstenrieder Straße/Wotanstraße

Erhalt signalisierte Rechtsabbiegefahrbahnen auf der Westseite des Laimer Kreisels (vgl. nächste Seite, Abb. 15 obere Bildhälfte, rote Pfeile)

Die Westseite der Fürstenrieder Straße und des Laimer Kreisels kann in diesem Bereich unabhängig von der Planung der Tram Westtangente betrachtet werden. Die bisher optional vorgeschlagene Umgestaltung des Straßenraumes mit Rückbau der „freilaufenden“ Rechtsabbiegespuren und Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr soll nicht weiter verfolgt werden.

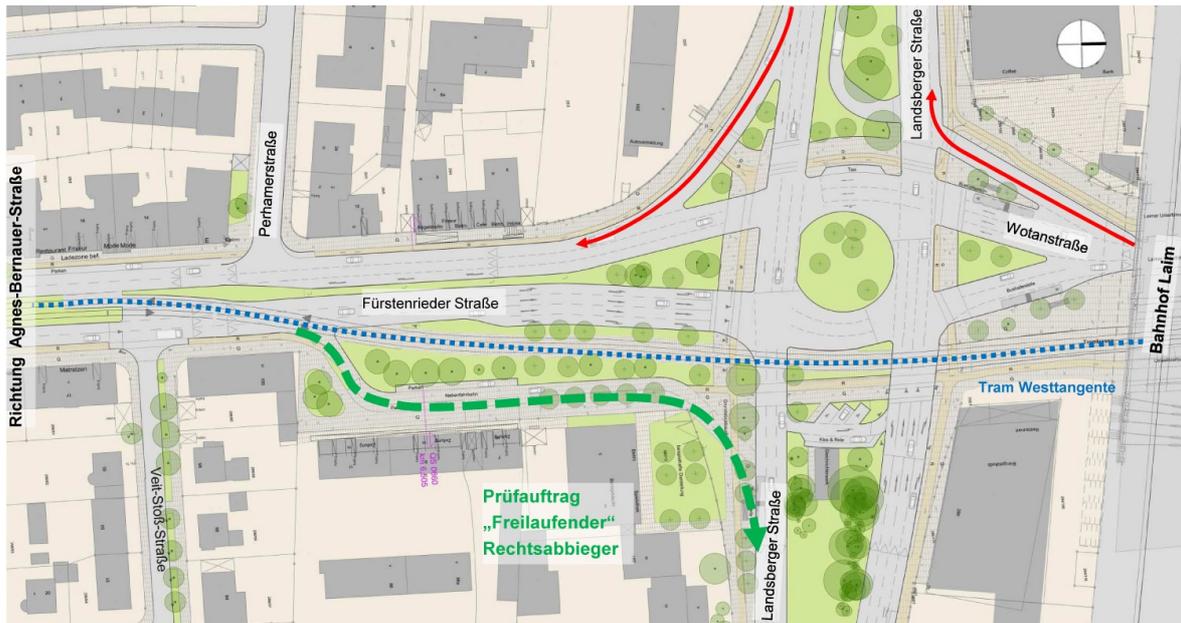


Abb. 15 Fürstenrieder Straße / Landsberger Straße / Wotanstraße: mit eigenen (signalisierten) Rechtsabbiegefahrbahnen

### 2.3.13 Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Winfriedstraße

Dem Wunsch aus dem Bezirksausschuss 9 nach Übernahme aller Haltestellen der heutigen Buslinie 51 für die Tram Westtangente im Bereich der Wotanstraße konnte aus verschiedenen Gründen planerisch nicht entsprochen werden. Stattdessen war es aber möglich, eine Haltestelle am Knoten Wotan-/Margarethe-Danzi-/Winfriedstraße ergänzend einzurichten. Zweckentsprechend wird dem Wunsch des Bezirksausschuss nach einer Verkürzung der Fußwege damit entsprochen.



Abb. 16, **Wotianstraße / Margarete-Danzi-Straße / Winfriedstraße**: Einrichtung zusätzliche Tram-Haltestelle

### 2.3.14 Neuaufteilung des Straßenraums in der Wotianstraße zwischen Kemnaten- und Gaßnerstraße

Es wurde geprüft, ob eine sinnvolle andere als die in der Vorplanung vorgesehene Aufteilung des Straßenraums in der Wotianstraße möglich ist. Gemäß Vorplanung werden die im Bestand zu schmalen Seitenbereiche für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet und der Fahrbahnquerschnitt auf eine Fahrspur je Richtung mit abschnittsweiser straßenbündiger Führung der Tram reduziert. Es wurden daher auch Varianten mit Tram auf besonderem Bahnkörper oder in Seitenlage in einem Fahrbahnquerschnitt mit zwei Fahrstreifen je Richtung geprüft. Diese mussten aber wegen erheblicher Eingriffe in Privatgrund, deutlicher Verschlechterung der Situation für den Fuß- und Radverkehr und ansonsten vermeidbarer Eingriffe in den Baumbestand verworfen werden. Für die Leistungsfähigkeit des Motorisierten Individualverkehrs und die Zuverlässigkeit der Tram sorgen die Kürze des Abschnitts der gemeinsamen Fahrbahnnutzung sowie abschnittsweise besondere Bahnkörper für eine Fahrtrichtung der Tram jeweils Richtung Laim bzw. Romanplatz.

## 3. Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr

Die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen für den MIV wurde auf Basis von Prognosewerten entsprechend dem Stand der Technik und Wissenschaft nachgewiesen. Dies ist sowohl im Hinblick auf die Rechtssicherheit im anstehenden Planfeststellungsverfahren als auch für die Beurteilung des Immissionsschutzes zwingend notwendig.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis basiert auf den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) und dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Dabei wurden an allen signalisierten 26 Kreuzungen der Neubaustrecke folgende

Bestands- bzw. Planfälle betrachtet:

- Analyse-Null-Fall: Bestand 2009 (vor Beginn Tunnelbauarbeiten Mittlerer Ring Südwest)
- Prognose-Null-Fall: Ohne Tram Westtangente
- Prognose-Mit-Fall: Mit Tram Westtangente und optimierter Planung

Den Prognosewerten der beiden Prognosefälle sind die zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten Strukturentwicklungen wie z.B. die Bevölkerungsentwicklung sowie Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Luise-Kiesselbach-Tunnel) zugrunde gelegt. Des Weiteren wurden alle bekannten Bebauungspläne mit den zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten Eckwerten berücksichtigt.

### **3.1 Betrachtete Verkehrssituationen**

#### **3.1.1 Bestand – Analyse-Null-Fall**

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit basiert im Analyse-Null-Fall (Bestand) auf Verkehrszählungen aus dem Jahr 2009. Diese dokumentieren die Verkehrssituation unmittelbar vor Beginn der Tunnelbauarbeiten Mittlerer Ring Südwest.

Die Verkehrsqualität im Analyse-Null-Fall ist mit wenigen Ausnahmen (z.B. Ammersee-/Fürstenrieder Straße) trotz hohem Verkehrsaufkommen in einem positiven Bereich.

#### **3.1.2 Ohne Tram Westtangente – Prognose-Null-Fall**

An nahezu allen Knotenpunkten würde sich die Verkehrsqualität aufgrund der zunehmenden Nachfrage nach Mobilität gegenüber dem Analyse-Null-Fall verschlechtern. Am Ratzingerplatz, an der Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee und an der Fürstenrieder-/ Agnes-Bernauer-Straße würde die Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunktzufahrten nicht mehr ausreichend sein. An der bereits kritischen Kreuzung Ammersee-/ Fürstenrieder Straße würde sich das bereits bestehende Leistungsdefizit nochmals erhöhen.

#### **3.1.3 Mit Tram Westtangente – Prognose-Mit-Fall**

Auch mit Tram Westtangente wird der Kfz-Verkehr gegenüber dem Analyse-Null-Fall aufgrund der unterstellten Siedlungsentwicklungen (Bevölkerungszunahme) um bis zu 2.000 Kfz/24 h zunehmen. Die Qualität des Kfz-Verkehrs liegt mit Ausnahme der Kreuzung Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee hier aber in einem positiven Bereich (Leistungsreserven vorhanden). Die Kreuzung Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee gleitet, wie im Prognose-Null-Fall in einen negativen Bereich. Dies betrifft allerdings nur die Zufahrt der Boschetsrieder Straße von Westen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Allerdings: Die Verkehrsqualität an dieser Kreuzung ist mit Tram Westtangente besser als ohne Tram Westtangente.

Der Großteil der betroffenen Knoten wird leistungsfähig sein. Bei den zehn in der Übersicht unter Punkt 3.2 aufgeführten wichtigsten Knoten kann es abhängig vom Verlauf des täglichen Verkehrsaufkommens an einigen Kreuzungen und an einzelnen Zufahrten zu temporären Stausituationen kommen, diese werden sich jedoch nicht wesentlich von der heutigen Verkehrssituation unterscheiden. Bei den im Vergleich zur Vorplanung optimierten Kreuzungen verringern sich die temporären Stausituationen nochmals.

### **3.2 Übersicht: Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr an wichtigen Kreuzungen**

In der nachfolgenden Tabelle ist die Qualität der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs in den maßgebenden Spitzenstunden (morgens oder abends) für folgende Fälle dargestellt:

- Analyse-Null-Fall: Bestand
- Prognose-Null-Fall: Ohne Tram Westtangente (TWT)
- Prognose-Mit-Fall: Mit Tram Westtangente für die beiden Varianten, die in Kapitel 2.3 erläutert wurden
  - Vorplanung (Lösungsvorschlag – Stand 2012)
  - Weiterentwickelte Planung (Lösungsvorschlag mit für den Kfz-Verkehr optimierter Planung).

Kreuzung	Bestand	Prognose ohne Tram	Prognose mit TWT Vorplanung	Prognose mit TWT optimierte Vorplanung
Boschetsrieder Str./ Aidenbachstr. (Ratzinger Platz)	Yellow	Red	Yellow	Yellow
Boschetsrieder Str./ Drygalski-Allee	Yellow	Red	Red	Mit TWT besser als ohne!
Fürstenrieder Str./ Waldfriedhofstr.	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Fürstenrieder Str./ Ehrwalder Str.	Green	Green	Yellow	Green
Fürstenrieder Str./ Ammerseestr.	Red	Red	Yellow	Yellow
Fürstenrieder Str./ Gotthardstraße	Yellow	Yellow	Red	Yellow
Fürstenrieder Str./ Agnes-Bernauer-Straße	Yellow	Red	Yellow	Yellow
Fürstenrieder Str./ Landsberger Str. (Laimer Kreisel)	Green	Yellow	Yellow	Yellow
Wotanstraße/ Hirschgartenallee	Green	Green	Green	Green

Tab. 2: Leistungsfähigkeit Motorisierter Individualverkehr an wichtigen Kreuzung



**Knoten voll leistungsfähig**

Keine Zufahrt weist Leistungsdefizit auf



**Knoten unproblematisch**

Einzelne Zufahrten können geringe Leistungsdefizite aufweisen

Geringe Wartezeiten in den Spitzenstunden möglich



**Einzelne Zufahrten stark defizitär**

Auswirkungen unterschiedlich

Längere Wartezeiten in den Spitzenstunden möglich

Bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung wurde sowohl die morgendliche als auch die abendliche Spitzenstunde betrachtet. Die Tabelle gibt die jeweils maßgebende Stunde (also den Wert mit höchster Belastung) wieder.

Bei Kreuzungen, die **voll leistungsfähig** (grün) dargestellt sind, treten sowohl in der morgendlichen als auch in der abendlichen Spitzenstunde in den Zufahrten keine Leistungsdefizite für den Kfz-Verkehr auf.

Bei Kreuzungen, die als **unproblematisch** (gelb) dargestellt sind, können sowohl in der morgendlichen als auch in der abendlichen Spitzenstunde für einzelne Zufahrten Leistungsdefizite für den Kfz-Verkehr auftreten. Auch wenn vorübergehend Staus auftreten, bilden sich diese schnell wieder zurück. Die Kreuzungen weisen insgesamt eine gute Qualität (Leistungsreserven sind vorhanden) auf. Die Kapazitätsgrenze der Kreuzung wird in bestimmten Zeitintervallen erreicht.

Bei Kreuzungen, für die einzelne Zufahrten als **stark defizitär** (rot) dargestellt sind, treten mindestens in den morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunden Leistungsdefizite an diesen Zufahrten für den Kfz-Verkehr auf. Die Anzahl der zufließenden Fahrzeuge ist über ein längeres Zeitintervall größer als die abfließende Menge. Der Knoten ist temporär überlastet.

### 3.3 Zusammenfassung Leistungsfähigkeitsnachweis

Mit der in diesem Beschluss vorgestellten, optimierten Planung aus Kapitel 2.2. wird sich die Qualität des Kfz-Verkehrs erhöhen. Mit der Tram Westtangente fällt der Anstieg des Kfz-Verkehrs aufgrund der höheren ÖV-Nutzung, bedingt durch die größere Leistungsfähigkeit und Attraktivität des künftigen ÖV-Angebotes mit Tram, geringer aus.

## 4. Kosten

Für die hier vorgestellten Änderungen der Planungen liegen noch keine Kosten vor, da die notwendigen Entscheidungen zu Varianten und damit zum Umgriff des Projekts noch nicht getroffen wurden. Die SWM werden deshalb gebeten, im Trassierungsbeschluss die Kosten gemäß Kostenberechnung (Stand 2017) auf Basis der nun weiter anstehenden Variantenbetrachtung einschließlich der mit den Referaten abgestimmten Kostenteilung

mit der Landeshauptstadt München darzustellen.

## **5. Weiteres Vorgehen, Zeitplan – Empfehlung der Verwaltung**

Soweit mit diesem Beschluss keine Änderung des „Vorbereitenden Trassierungsbeschluss“ erfolgt, bleibt die Beschlusslage von 2013 gültig. An der Entscheidung, die Projektplanung Tram Westtangente weiter zu betreiben, wird festgehalten.

Die Verwaltung empfiehlt, die in Kapitel 2.2, Tabelle 1, Spalte B mit einem Haken gekennzeichneten Optimierungsmaßnahmen in die Entwurfsplanung aufzunehmen, die unter Ziff. 2, 7, 9, 11, 13 und 14a der Tabelle 1 genannten Planungs- und Prüfaufträge zu bearbeiten und die Ergebnisse den betroffenen Bezirksausschüssen im Rahmen der Anhörung der Bezirksausschüsse zum nachfolgenden Trassierungsbeschlussentwurf zur Kenntnis zu bringen. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat zusammen mit den Ergebnissen der Anhörung der Bezirksausschüsse im Trassierungsbeschluss zur Entscheidung vorgelegt.

Das Planfeststellungsverfahren kann nach dem Trassierungsbeschluss durch den Stadtrat und der anschließenden Erstellung der Genehmigungsunterlagen eingeleitet werden. Aufgrund der Streckenlänge ist mit einer längeren Gesamtverfahrensdauer als sonst üblich zu rechnen. Die Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft gehen vorbehaltlich entsprechender Abstimmungen mit der Regierung von Oberbayern derzeit von einer Bearbeitungszeit von ca. 2 Jahren aus.

Die Bauzeit für das Tram-Projekt wird nach heutigem Kenntnisstand mit rund 3 Jahren geschätzt. Hinzu kommen Verfahrenslaufzeiten für ggf. weitere Stadtratsbefassungen, EU-weite Ausschreibungen etc.

Die Inbetriebnahme der Tram Westtangente ist dabei an die Realisierung der Umweltverbundröhre Laim (UVR) geknüpft.

### **Anträge und Empfehlungen**

Die Stadtratsfraktion des Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL hat mit Antrag Nr. 14-20 / A 00096 (Anlage 1) am 10.07.2014 beantragt, dass weiterhin auf eine für die Fahrgäste attraktive Tram Westtangente gesetzt wird und dies unverzüglich umgesetzt wird.

Die Alfa hat mit Antrag Nr. 14-20 / A 01700 (Anlage 2) vom 11.01.2016 beantragt, mit dem Neubau einer Straßenbahntrasse vom Laimer Bahnhof bis zur Aidenbachstraße zu planen und die fertige Planung dem Stadtrat vorzulegen.

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL hat mit Antrag Nr. 14-20 / A 01959 (Anlage 3) vom 24.03.2016 beantragt, die Planung und Realisierung der Tram Westtangente voranzutreiben, dem Stadtrat schnellstmöglich zum Beschluss vorzulegen und die Planfeststellung einzuleiten.

Zu den Anträgen wird wie folgt Stellung genommen:

In den o.g. Anträgen wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, die Planungen zur Tram Westtangente weiterzuführen.

Gemäß dem Auftrag der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München

zum „Vorbereitenden Trassierungsbeschluss“ vom 24.07.2013 wurden die Planungen zur Tram Westtangente im Sinne der o.g. Anträge Nr. 14-20 / A 00096, Nr. 14-20 / A 01700 und Nr. 14-20 / A 01959 weitergeführt.

Den Anträgen Nr. 14-20 / A 00096, Nr. 14-20 / A 01700, Nr. 14-20 / A 01959 wird entsprochen.

Darüber hinaus liegen der Stadtverwaltung weitere Empfehlungen aus diversen Bürgerversammlungen zur Tram Westtangente vor. Es ist beabsichtigt, diese im Rahmen des folgenden Trassierungsbeschlusses abzuhandeln.

Der Arbeitskreis „Barrierefreiheit bei U-Bahn, Bus und Tram“ der SWM/MVG und die von der Landeshauptstadt München benannten Behindertenvertretungen wurden im Rahmen der Vorplanung einbezogen. Die Grundsätze des Barrierefreien Bauens wurden bei der Planung stets beachtet.

Der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten und wird zusammen mit der Bezirksausschuss-Anhörung im Rahmen des folgenden Trassierungsbeschlusses um Stellungnahme gebeten.

Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft (Anlage 5) haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Das Direktorium, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Kämmerei, das Kommunalreferat und das Baureferat haben einen Abdruck erhalten.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der regulären Anmeldung die umfangreichen verwaltungsinternen Abstimmungen nicht termingerecht abgeschlossen werden konnten. Um jedoch zeitnah mit der Bearbeitung der Planungs- und Prüfaufträge beginnen und anschließend auf Basis des Entwurfs für den Trassierungsbeschluss in die Anhörung der Bezirksausschüsse gehen zu können, ist eine Behandlung in der heutigen Sitzung erforderlich.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Anhörung der Bezirksausschüsse ist nach der grundsätzlichen Zustimmung des Stadtrats zum weiteren Vorgehen im Rahmen der Vorlage des Trassierungsbeschlusses durchzuführen.

Mit dieser Beschlussvorlage wird der Stadtrat über die Optimierung und Überarbeitung der Vorplanung im Rahmen der Entwurfsplanung informiert, und die dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorliegenden Anträge werden behandelt. Darauf aufbauend werden die Stadtwerke München gemeinsam mit der Verwaltung beauftragt, die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke Nr. 7 Sendling-Westpark, 9 Neuhausen-Nymphenburg, 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln, 20 Hadern und 25 Laim gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung zum Beschlussentwurf des Trassierungsbeschlusses anzuhören, in dem sämtliche Untersuchungsergebnisse zusammengefasst dargestellt werden.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Optimierung und Überarbeitung des bisherigen Planung für die Tram Westtangente wird unter Berücksichtigung der in den nachfolgenden Beschlussziffern genannten Planungs- und Prüfaufträge zugestimmt.
2. Die überarbeitete Planung, gemäß dem Kapitel 2, wird dem Stadtrat – mit dem Ergebnis der Anhörung der Bezirksausschüsse - vor der Sommerpause 2017 im Rahmen des Trassierungsbeschluss dargelegt.
3. Die nachfolgend genannten Planungsalternativen
  - Kreuzung Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee/Höglwörther Straße: Direktes Linksabbiegen aus der Boschetsrieder Str. in die Höglwörther Str., siehe Abb. 2.
  - Waldfriedhof Haupteingang: Erhalt der Fuß- und Radwegunterführung, siehe Abb. 4  
Waldfriedhof Haupteingang: Schaffung von Kurzparkmöglichkeiten direkt am Haupteingang und weitgehender Erhalt der Längsparkplätze zwischen Haupteingang und Würmtalstraße entlang der Fürstenrieder Straße (Westseite), siehe Abb. 6.
  - Kreuzung Fürstenrieder-/Guardini-/Ehrwalder Straße (U-Bahnhof Holzapfelkreuth): Verlegung von zwei U-Bahnabgängen und Berücksichtigung von Linksabbiegespuren in die Ehrwalder- und Guardinistraße, siehe Abb. 7.
  - Kreuzung Fürstenrieder-/Meier-Helmbrecht-/Ossingerstraße: Berücksichtigung von Linksabbiegespuren, siehe Abb. 9.
  - Haltestelle Andreas-Vöst-Straße: Bessere Übersichtlichkeit und größere Wartebereiche gemäß optimierter Haltestellenplanung, siehe Abb. 10.
  - Kreuzung Fürstenrieder-/Gotthardstraße (U-Bahnhof Laimer Platz): Verlegung eines U-Bahnabgangs und Berücksichtigung einer Linksabbiegespur in die östliche Gotthardstraße, siehe Abb. 11.
  - Erhalt der Fußgängerunterführung in Höhe des Gebäudes Fürstenrieder Straße 52.
  - Laimer Kreisel: Erhalt der baulich abgesetzten Rechtsabbiegespuren auf der Westseite des Laimer Kreisels, siehe Abb. 15.
  - Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Winfriedstraße, siehe Abb. 16.

werden in die Entwurfsplanung übernommen und der Anhörung der Bezirksausschüsse im Rahmen der Vorlage des Trassierungsbeschlusses zugrunde gelegt.

4. Die Stadtwerke München werden gebeten sowie die Verwaltung beauftragt, für folgende Punkte Planungsaufträge zu bearbeiten (d.h. in der weiteren Planung zugrunde zu legen, außer es sprechen objektive technische / eigentumsrechtliche / sicherheitstechnische Gründe dagegen):
  - Unterführung der Fürstenrieder Straße / Boschetsrieder Straße unter der Autobahn A95: durchgehend zweispurige Führung je Richtung entlang der Fürstenrieder Straße / Boschetsrieder Straße

- Kreuzung Fürstenrieder Straße/Andreas-Vöst-Straße:  
Berücksichtigung eines Linksabbiegers von Nord nach Ost.
  - Kreuzung Fürstenrieder/Gotthardstraße:  
Veränderung und/oder Verlegung von weiteren U-Bahn-Zugängen - inklusive Aufzug - zur Berücksichtigung einer Linksabbiegespur von Süd nach West
  - Kreuzung Fürstenrieder/Agnes-Bernauer-Straße:  
Berücksichtigung einer Linksabbiegespur von Süd nach West
5. Die Stadtwerke München werden gebeten sowie die Verwaltung beauftragt, folgende Punkte alternativ planerisch zu prüfen und über die Ergebnisse im Rahmen der Vorlage des Trassierungsbeschlusses zu berichten:
- Fürstenrieder Straße im Streckenabschnitt Aindorferstraße bis Landsberger Straße: Prüfung der Anordnung von Bushaltestellen der Linie 168 in Busbuchten
  - Laimer Kreisel: Einrichtung einer baulich abgesetzten „freilaufenden“ Rechtsabbiegespur von Süd nach Ost östlich der Trambahngleise auf der Ostseite des Laimer Kreisels
6. Die Stadtwerke München werden gebeten sowie die Verwaltung , sofern für die oben genannten Planungs- bzw. Prüfaufträge erforderlich, beauftragt, mit den von einer notwendigen Privatgrundinanspruchnahme betroffenen Grundeigentümern Verhandlungen zum Grunderwerb bzw. zu einer dinglichen Sicherung aufzunehmen.
7. Die SWM werden gebeten, im Trassierungsbeschluss die Kosten gemäß Kostenberechnung (Stand 2017) auf Basis der Variantenbetrachtung einschließlich der mit den Referaten abgestimmten Kostenteilung mit der Landeshauptstadt München darzustellen.
8. Die Stadtwerke München werden gebeten sowie die Verwaltung beauftragt, auf der Grundlage der aktualisierten Entwurfsplanung den Trassierungsbeschluss zu erstellen, dazu die Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse durchzuführen und auf dieser Grundlage dem Stadtrat den Trassierungsbeschluss als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorzulegen.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00096 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL vom 10.07.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01700 der ALFA vom 11.01.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01959 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL vom 24.03.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

### IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

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

18. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/3  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3