

**2. Hinweis / Ergänzung
vom 27.01.2021**

Zwischenbericht Nahverkehrsplan

- 1. Weitere Infrastrukturbedarfe für den ÖPNV**
- 2. Weiteres Vorgehen Themenfeld Infrastruktur**
- 3. Vergabe von Gutachterleistungen**

a) Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach mit Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen

Antrag Nr. 14-20 / A 05540 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilnhofer vom 27.06.2019

b) Attraktivität der U-Bahn erhöhen (3) U-Bahn-Ringschluss Nord-West - Verlängerung der UBahn

von Moosach nach Freiam über Allach und Langwied (Verbindung U 3 mit U5)

Antrag Nr. 14-20 / A 06339 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 05.12.2019

c) Tram-Offensive 2030: Die Lindwurm-Tram - Baustein zum Ausbau des Trambahnnetzes

Antrag Nr. 14-20 / A 06735 von der DIE LINKE vom 11.02.2020

d) Tram-Offensive 2030: Die Tram-Südtangente -Baustein 2 zum Ausbau des Trambahnnetzes

Antrag Nr. 14-20 / A 06736 von der DIE LINKE vom 11.02.2020

e) Verkehrswende für München: Tram-Ausbauoffensive

Antrag Nr. 20-26 / A 00757 von SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848

Anlage:

7. Änderungsantrag der ÖDP/FW

8. Stellungnahme des Facharbeitskreises Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München zum Stadtratsantrag „Verkehrswende für München: Tram-Ausbauoffensive“

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 10.02.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Der Mobilitätsausschusses vom 09.12.2020, einschließlich Hinweis/ Ergänzung vom 03.12.2020, hat die Beschlussfassung in die heutige Sitzung vertagt. Die Fraktion ÖDP / FW hat in der Sitzung vom 09.12.2020 einen Änderungsantrag zu den Punkten 2, 3, 8 und 17 Antrag des Referenten (Anlage 7) eingebracht. Zudem hat der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München eine Stellungnahme zum Stadtratsantrag „Verkehrswende für München: Tram-Ausbauoffensive“ abgegeben (Anlage 8).

Zum Änderungsantrag der Fraktion ÖDP / FW (Anlage 7) nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Der Antrag fordert, die Tramverbindung Am Hart – Goldschmidplatz im Rahmen des Themenfeldes Infrastruktur zu untersuchen und in die Kategorie „in Untersuchung / offen zu halten“ aufgenommen werden. Weiter sollen die Tram Heidemannstr – Fröttmaning und Amalienburgstraße – Blumenburg in die Kategorie Planung / im Bau aufgenommen werden. Zudem wird beantragt, dass „der derzeitige Betriebshof an der Westendstraße ... nicht nach Inbetriebnahme des neuen Busbetriebshof in Moosach 2021 ..., sondern erst ca. 2030 nach Neubau eines oder mehrerer weiterer Busbetriebshöfe, welche die erforderlichen Kapazitäten für den angestrebten Weiterbetrieb und Ausbau des Busnetzes haben“ aufgegeben wird.

Zu den einzelnen Punkten haben das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die SWM/MVG wie folgt Stellung genommen:

Tram Am Hart – Goldschmidplatz

Die SWM/MVG haben dazu wie folgt Stellung genommen:

„Wir sehen keinen Bedarf die Tram Y-Nord um einen weiteren Ast Richtung Norden zum Goldschmidplatz zu führen. Im Zuge der Erarbeitung zum Zielnetz wurden zu geringe Nachfragewerte ermittelt, primär durch das bestehende Angebot durch die U2. Eine generelle Offenhaltung für zukünftige Tramstrecken - ggf. bei sich ändernden Rahmenbedingungen - unterstützen wir jedoch.“

Das Mobilitätsreferat schließt sich den Ausführungen an.

Tram Heidemannstr – Fröttmaning und Amalienburgstraße – Blumenburg:

Die SWM/MVG haben dazu wie folgt Stellung genommen:

„Die Tram Heidemannstraße - Fröttmaning

Ein Linienbetrieb der Tram bis nach Fröttmaning ist nach derzeitigen Erkenntnissen volkswirtschaftlich nicht darstellbar und damit nicht förderfähig. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sinkt unter 1, wenn die Wendeschleife östlich der U6 liegt.

Die Siedlungsstruktur östlich der U6 ist vergleichsweise gering. Zudem ist das Gebiet bereits gut an die U6 am U-Bahnhof Kieferngarten angebunden. Das zu erwartende Fahrgastpotenzial und der verkehrliche Nutzen ist trotz der P+R Fröttmaning mit 1.276 Parkplätzen gering. Dem gegenüber stehen längere Fahrzeiten sowie zusätzliche Aufwendungen beim Fahrzeugeinsatz, Betrieb und Unterhalt. Die Wendeschleife Kieferngarten ist zudem unabhängig einer eventuell möglichen Weiterführung erforderlich.“

Das Mobilitätsreferat weist zudem darauf hin, dass bei einer Nutzung des Geländes an der Maria-Goeppert-Mayer-Straße als Tram-Betriebshof eine Haltestelle im Bereich der P&R-Anlage hergestellt werden könnte, die z. B. bei Fußballspielen in der Allianz-Arena – oder im Falle einer Ausweitung der P&R-Kapazitäten auf das Parkhaus der Allianz Arena durch zusätzliche Fahrten genutzt werden kann. Eine verkehrliche und betriebliche Durchführung wäre dann gesondert zu prüfen.

SWM/MVG: „Die Tram Amalienburgstraße - Blumenburgstraße weist derzeit noch zu geringe Nachfragepotenziale auf. Perspektivisch, wie die Überlegungen eines größeren Verkehrs-/Umsteigepunktes zwischen ÖV und MIV am Autobahnende der A8, können jedoch Potenziale und Synergieeffekte generiert werden. Hierzu sind jedoch auch systemvergleichende Untersuchungen erforderlich, etwa beim U-Bahnordring. Aufgrund zeitlicher Gesichtspunkte, sehen wir eine Einstufung in der Kategorie B bzw. C als richtig an. Die weiteren Entwicklungen und Planungen werden wir berücksichtigen.“

Das Mobilitätsreferat schließt sich den Ausführungen an.

Erhalt des Busbetriebshofs Westendstraße (Hans-Thonauer-Straße 5):

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat dazu wie folgt Stellung genommen:

„Der Erhalt des Busbetriebshofes (auch auf Teilflächen) wäre eine grundsätzliche Abwendung von den wohnungspolitischen Zielsetzungen für das neue Quartier und wird daher abgelehnt. Aufgrund der zu erwartenden Lärmemissionen (auch nachts) könnte keines der drei geplanten Wohnbaugebiete umgesetzt werden. Eine erneute Prüfung des Standorts zum jetzigen Zeitpunkt führt daher aus Sicht von PLAN nicht zum Ziel. Auch die befristete Nutzung einer Teilfläche (z.B. eines WAs) mit einem zu Tag- und Nachtzeiten emittierenden Gewerbebetrieb ist mit der geplanten Wohnnutzung der weiteren WAs nicht vereinbar. Anlass für die Überplanung des Areals an der Zschokke-/Westendstraße mit dem ehemaligen Trambahndepot im Norden und dem bestehenden Busbetriebshof im Süden war der geplante Neubau des Busbetriebshofes in Moosach. Nach Fertigstellung und Umzug an den neuen Standort soll das freiwerdende Gelände dem dringend erforderlichen Wohnungsbau zugeführt werden.

Dafür wurde der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2027 aufgestellt und ein Bebauungsplan basierend auf einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb erarbeitet, der am 30.01.2020 in Kraft trat. In den geplanten Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 3 sollen nun im Mietwohnungsbau unter anderem Werkswohnungen der SWM und

Baugenossenschaftswohnungen der Eisenbahner Baugenossenschaft München-Hauptbahnhof eG (ebm) entstehen, die hier bereits ein Wohngebäude auf dem Areal besitzt, weitere Baugenossenschaften beteiligt sowie geförderter Wohnungsbau umgesetzt werden. Aktuell läuft ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb für das Kerngebiet an der Ecke Zschokke-/ Westendstraße mit zwei Hochpunkten, in denen neben Einzelhandel und einem Alten- und Servicezentrum Referate der Landeshauptstadt München untergebracht werden sollen.

Der städtebauliche Vertrag, gefasst mit den drei Eigentümern LHM, SWM und ebm, legt eine Freimachung des Grundstücks bis 31.12.2023 sowie eine Bauverpflichtung bis Mitte 2030 fest. Im Falle einer Verzögerung müssten definitiv sämtliche städtebauliche Verträge neu verhandelt sowie alle laufenden Vorbereitungen gestoppt werden (Realisierungswettbewerb MK, Planungen zur Grundschule und zu den Wohnquartieren). Die bereits überaus weit fortgeschrittenen planerischen und rechtlichen sowie vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beschlossenen Maßnahmen zur Entwicklung dieses Standorts könnten nicht ohne weitreichende negative Folgen abgeändert werden. Daher kann dies nicht befürwortet werden.

Das im Antrag formulierte Anliegen der Bedeutung entsprechender Betriebshofkapazitäten in Zukunft ist gleichwohl durchaus nachvollziehbar. Die Standortsuche für die erforderlichen SWM Betriebshöfe gestaltet sich aus Mangel an entsprechend dimensionierten sowie an für technische Infrastruktur überhaupt geeigneten (stadteigenen) Flächen einerseits und aufgrund von konkreten Konflikten mit Umfeld und Anwohnerschaft (insb. Lärmthematik, z.B. Standort Arnold-Sommerfeld-Straße in Neuperlach Süd) andererseits schwierig.

In Zusammenarbeit des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) mit der Stadtwerke München GmbH (SWM) sind deshalb aktuell mehrere Standorte für temporäre Busabstellungen bzw. dauerhafte Busbetriebshöfe in der engeren Überprüfung (Gewerbegebiet Rupert-Bodner-Straße, Mitarbeiterparkplatz SWM Fröttmaning, städtisches Grundstück an der Maria-Goeppert-Mayer Straße, Messegelände Ost). Dabei sind diese Prüfungen derzeit noch nicht soweit fortgeschritten, dass ausreichend Planungssicherheit besteht. Eine tatsächliche Realisierbarkeit der Standorte kann zum jetzigen Zeitpunkt (noch nicht) zugesagt werden.

Daher sollten so zügig als möglich die erforderlichen Machbarkeitsstudien zu den oben genannten Standorten durch die SWM in Zusammenarbeit mit PLAN erstellt werden, um der erforderlichen Planungssicherheit näher zu kommen. Die Abstimmungen zwischen PLAN und SWM hierzu laufen, wobei anzumerken ist, dass aufgrund der coronabedingten schwierigen Haushaltslage eine Finanzierung der Machbarkeitsstudien derzeit nicht gesichert ist.

Im Ergebnis kann jedoch in Bezug auf den konkreten Standort, für den bereits weitreichende Entwicklungsschritte unternommen wurden, aus den genannten Gründen keine erneute Infragestellung dieser Planungen empfohlen werden, denn dadurch würde jedwede Entwicklung des Wohnungsbaus und der in dieser Form abgesicherten Quartiersentwicklung an dieser Stelle auf nicht absehbare Zeit verhindert.“

Die SWM/MVG haben dazu wie folgt Stellung genommen:

„Zur Neubebauung nach Aufgabe des Busbetriebshofs - mit im Wesentlichen neuen Wohngebäuden und Büroflächen für die LHM - ist der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2027 im Dezember 2019 in Kraft getreten. Zur Realisierung der Planung und der Festlegung der SoBoN-Beiträge wurde ein städtebaulicher Vertrag inklusive Eigentümervereinbarungen zwischen der Stadtwerke München GmbH, der Landeshauptstadt München und der ebm abgeschlossen. Dieser beinhaltet u. a. die Beräumung und Sanierung des Grundstücks durch die Stadtwerke München GmbH bis zum 31.12.2023. Die Beräumung ist Grundlage für die anschließende Bebauung der drei Wohnbauflächen WA1, WA2 und WA3 (siehe Bebauungsplan 2027). Der bisherige Busbetriebshof beinhaltet Flächenanteile für alle drei Wohnbauabschnitte, die zu deren Realisierung jeweils erforderlich sind.

Ein Weiterbetrieb des Busbetriebshofs würde eine Neuverhandlung der Verträge voraussetzen (Geltendmachung von Ersatzansprüchen nicht auszuschließen) und die Errichtung der Neubebauung inkl. der neuen Wohnungen in allen drei Wohnbaubereichen (WA 1-3) um den Zeitraum der Weiternutzung entsprechend verzögern.“

Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist ein Weiterbetrieb des Busbetriebshofes an der Westendstraße nach Inbetriebnahme des Busbetriebshofs in Moosach zwar wünschenswert, aber aufgrund der oben genannten Gründe nicht zielführend. Zudem würde sich die dort geplante Wohnbebauung voraussichtlich verzögern, was mit hoher Wahrscheinlichkeit zusätzliche Kosten auslösen würde.

Dem Änderungsantrag der Fraktion ÖDP / FW kann daher nicht entsprochen werden.

Der Facharbeitskreis im Behindertenbeirat der LHM teilt, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, zu dem Antrag mit, dass bei der Machbarkeitsstudie unbedingt der barrierefreie Ein- und Ausstieg einbezogen werden muss. Zu der Stellungnahme nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Es wird auf die Ausführungen in Kapitel 1.4 des Vortrags des Referenten verwiesen. Die derzeit sich in Entwicklung befindenden Ausbaustandards werden – vorbehaltlich der Genehmigung durch die technische Aufsichtsbehörde – auch bei den im Antrag genannten Neubaustrecken zur Anwendung kommen. Dem Anliegen des Facharbeitskreises im Behindertenbeirat der LHM kann somit entsprochen werden.

Aufgrund der vorstehenden Ausführung ändert sich der Antrag des Referenten **nicht**.