

Telefon: 233 – 39964
Telefax: 233 – 989 39964

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2-1.2

**Tram-Neubaustrecke „Tram Münchner Norden“
und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten)**

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084

Anlage: Ausgewählte Querschnitte

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 08.12.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Die „Tram Münchner Norden“ mit Verlängerung der bestehenden Tram 23 ist wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München (LHM) und des Verkehrskonzepts Münchner Norden. Die Tram-Neubaustrecke stellt die maßgebliche verkehrliche Erschließung des Bebauungsplan Nr. 1989 auf dem Gebiet der ehemaligen Bayernkaserne mit zukünftig rund 15.000 Einwohnern dar und ist eine wichtige Ergänzung des bestehenden Schienennetzes des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Münchner Norden.

Mit dem „1. ÖPNV-Bauprogramm Schienenbahnen 2021“ werden die Neuinvestitionen zwischen den Stadtwerke München GmbH (SWM) und der Landhauptstadt München neu geregelt. Die Tram Münchner Norden ist ein wichtiger Baustein des Bauprogramms. Die gleichzeitige Vorlage beider Beschlüsse, Trassierungsbeschluss Tram Münchner Norden und ÖPNV-Bauprogramm, ist erforderlich, um sowohl die finanziellen Grundlagen/Kosten als auch die technischen, fachlichen Erfordernisse darzulegen. Beide Beschlüsse ergänzen sich, bzw. bauen aufeinander auf. Sie sollten daher in einer gemeinsamen Sitzung beschlossen werden.

Mit dem vorliegenden Trassierungsbeschluss werden die Stadtwerke München GmbH gebeten, den Antrag auf Planfeststellung für die Tram-Neubaustrecke von Schwabing Nord bis zum Kieferngarten bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.

2. Ausgangs- und Beschlusslage

Die Verlängerung der Tram 23 zum U-Bahnhof Kieferngarten sowie der Tram 24 zwischen den U-Bahnhöfen Am Hart und Kieferngarten wurde mit Stadtratsbeschluss der Vollversammlung vom 16.03.2011 „Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05592) in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen und die Stadtwerke München GmbH (SWM) mit der Planung beauftragt.

Dieser Planungsauftrag wurde mit dem Stadtratsbeschluss vom 22.10.2014 zum „Verkehrskonzept Münchner Norden“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) zusammen mit einem neuen Prüfauftrag für eine eventuelle kreuzungsfreie Querung des Frankfurter Rings und der Heidemannstraße erneut erteilt. Zudem wurde beschlossen, eine mögliche Weiterführung der Tramtrasse von Am Hart in Richtung Westen durch das Gelände von BMW (FIZ) für zukünftige Netzerweiterungen offenzuhalten.

In der Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1989 „ehemalige Bayernkaserne und Bereich östlich der Bayernkaserne“ ist die Verlängerung der Tram 23 als verkehrliche Erschließung für das Gebiet beinhaltet. Den Bebauungsplan hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 19.12.2018 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13449) gesetzt. Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans sind bereits Flächen für die zukünftige Tramstrecke im Geltungsbereich des Bebauungsplans und insbesondere für Teile der Heidemannstraße berücksichtigt.

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 23.01.2019 "Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) hat die Vollversammlung des Stadtrates entschieden, dass eine Schnellbusverbindung im Vorlauf für die U26 anstelle der tangentialen Tram-Neubaustrecke zwischen den U-Bahnhöfen Am Hart und Kieferngarten geplant werden soll. Die Schnellbusverbindung sollte dabei mit eigenen Busspuren so dimensioniert werden, dass die Kapazität und Qualität der bislang vorgesehenen Tram 24 gewährleistet ist. Die Verlängerung der Tram 23 von Schwabing Nord bis zum Kieferngarten sollte dagegen weiter geplant werden. Die SWM wurden beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Verwaltung eine genehmigungsreife Planung zu erstellen und dem Stadtrat auf Grundlage der Entwurfsplanung einen Trassierungsbeschluss als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorzulegen.

Die Vollversammlung des Stadtrats hat am 03.03.2021 mit dem Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) beschlossen, dass die Tram-Neubaustrecken Bayernkaserne – Am Hart und der Tram Y-Nord (Hochschule München – Nordbad, Petuelring – Lerchenauer Feld/Am Hart) in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen werden. Die Planungen der Tram für den Abschnitt Bayernkaserne bis Am Hart der Tram Münchner Norden sollen bis zur Genehmigungsreife durchgeführt werden und dem Stadtrat auf Grundlage der Entwurfsplanung der Trassierungsbeschluss als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt werden.

Bezüglich der Querung der Tram-Neubaustrecke über den DB-Nordring hat sich der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung in der Sitzung am 04.03.2020 mit dem Beschluss „Verkehrskonzept Münchner Norden – Öffentlicher Personennahverkehr / Schienenpersonennahverkehr / DB-Nordring“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14363) befasst. Die SWM wurden gebeten, die Anpassung ihrer Planungen zu prüfen mit dem Ziel, eine Verknüpfung mit der S-Bahn und den Bau zusätzlicher S-Bahn-Gleise für eine langfristige Realisierung des Ausbaus des DB-Nordring offen zu halten.

Mit dem antragsgegenständlichen Trassierungsbeschluss wird den Entscheidungen und Aufträgen der zuvor genannten Stadtratsbeschlüsse entsprochen. Für die Tram im Abschnitt Bayernkaserne bis Am Hart erfolgt ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren mit einem separaten Trassierungsbeschluss.

3. Streckenübersicht

Die Tram-Neubaustrecke Tram Münchner Norden gliedert sich räumlich in drei Streckenabschnitte.

- Südlicher Streckenabschnitt: Schwabing Nord bis Bayernkaserne
- Westlicher Streckenabschnitt: Bayernkaserne bis Am Hart
- Östlicher Streckenabschnitt: Bayernkaserne bis Kieferngarten



Abbildung 1: Streckenverlauf Tram Münchner Norden (Quelle: SWM/MVG, Hoch 3)

Aufgrund der im Kapitel 2 beschriebenen zeitlich deutlich versetzten Stadtratsbeschlüsse für die Streckenabschnitte Schwabing Nord – Kieferngarten und Bayernkaserne – Am Hart ergeben sich unterschiedliche Planungstiefen. Für den südlichen und östlichen Streckenabschnitt der Tram Münchner Norden von Schwabing Nord bis Kieferngarten liegt auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 23.01.2019 "Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München" bereits eine genehmigungsreife Planung vor.

Um die frühzeitige verkehrliche Erschließung für das städtebauliche Entwicklungsgebiet der ehemaligen Bayernkaserne sicherzustellen, vor allem im Hinblick auf den erforderlichen Vorlauf (u.a. Genehmigung erforderlicher Gleissperrungen durch die DB) und der Bauzeit für das neue Brückenbauwerk über den DB-Nordring, wird das Gesamtprojekt Tram Münchner Norden in zwei Planfeststellungsabschnitte mit unterschiedlichen Realisierungszeiträumen geteilt.

- Planfeststellungsabschnitt 1: Schwabing Nord bis Kieferngarten
- Planfeststellungsabschnitt 2: Bayernkaserne bis Am Hart

Der hier vorliegende Trassierungsbeschluss bezieht sich auf den ersten Planfeststellungsabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten.

Die Länge der Tram-Neubaustrecke im Planfeststellungsabschnitt 1 von Schwabing Nord bis Kieferngarten beträgt etwa 3,5 km. Auf dieser Strecke werden sechs neue Haltestellen hergestellt, wobei die nachfolgend genannten Haltestellenbezeichnungen als Arbeitstitel zu verstehen sind, die ggf. im Laufe der Planung noch geändert werden können:

- Maria-Probst-Straße
- Bayernkaserne
- Werner-Egk-Bogen
- Paul-Hindemith-Allee
- Bernsteinweg
- Kieferngarten

Der westliche Ausgang des U-Bahnhofs Kieferngarten ist der verkehrlich sinnvolle Verknüpfungspunkt für den Tram-Linienbetrieb. Durch die Verknüpfung der Tram mit der U6 sowie dem dortigen Busbahnhof kann die Tram eine gute Netzwirkung und damit ein hohes Fahrgastpotenzial erreichen. Es werden neue ÖPNV-Verbindungen im Münchner Norden zwischen der Parkstadt Schwabing / Domagkpark und Fröttmaning / Garching möglich. Die bestehenden Buslinien werden an die neue Tramlinie angepasst und Parallelverkehr so weit möglich vermieden, bei gleichzeitigem Erhalt der kleinräumigen Erschließung der Wohngebiete.

Die Situierung der Wendeschleife an der Ostseite des U-Bahnhofs Kieferngarten wurde geprüft und verworfen. Höheren Kosten für Bau und Betrieb einer längeren Strecke steht ein geringerer verkehrlicher Nutzen gegenüber. Aufgrund der Bebauung unmittelbar am U-Bahnhof kann die Tram diesen nicht direkt erreichen, ein deutlich längerer Umsteigeweg zwischen Tram und U-Bahn wäre die Folge.

Ein ebenfalls vorgeschlagener Linienbetrieb der Tram bis Fröttmaning hätte neben den schon beschriebenen Nachteilen für den Umstieg zur U-Bahn Richtung Innenstadt deutlich geringere verkehrliche Wirkungen. Die Siedlungsstruktur östlich der U6 ist vergleichsweise gering und überwiegend bereits durch die U6 am U-Bahnhof Kieferngarten erschlossen. Gleiches gilt am U-Bahnhof Fröttmaning, wo die U6 für die 1.276 Plätze der P+R-Anlage Fröttmaning schnelle Verbindungen in die Innenstadt und darüber hinaus bietet. Die Tram würde nur eine geringe zusätzliche Nachfrage generieren. Dem gegenüber stehen längere Fahrzeiten sowie zusätzliche Aufwendungen beim Fahrzeugeinsatz, Betrieb und Unterhalt.

4. Betriebskonzept und Fahrgastprognose

Der Münchner Norden im Bereich der Stadtbezirke Schwabing-Freimann (Stadtbezirk 12) und Milbertshofen-Am Hart (Stadtbezirk 11) ist heute über die U-Bahnlinien U2 und U6 sowie der Tram 23 (Münchner Freiheit bis Schwabing Nord) an das Tram- und U-Bahnnetz angebunden. Das Gebiet zwischen der U2 und U6, in der auch das neue Stadtquartier auf dem Gelände der ehemaligen Bayernkaserne entsteht, wird derzeit durch Buslinien erschlossen (siehe Abbildung 2).

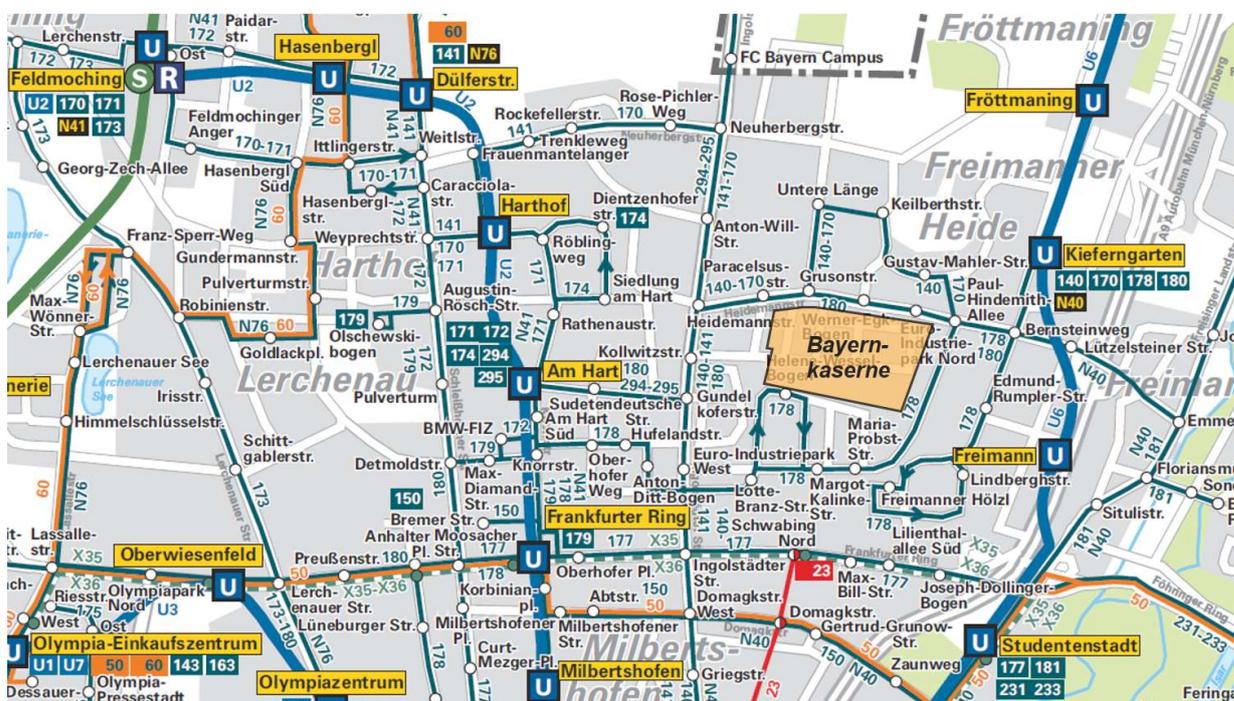


Abbildung 2: Bestehendes Liniennetz (Stand: Dezember 2020; Quelle: SWM/MVG)

Die vorgesehene Linienführung der Linie 23 wurde gegenüber den Annahmen von 2011 überprüft und weiterentwickelt. Verschiedene Voruntersuchungen zeigten, dass – bei gleichwertiger Bedienung – die prognostizierte Nachfrage auf dem westlichen Streckenast von der Bayernkaserne zum U-Bahnhof Am Hart (U2 Richtung Hauptbahnhof) nahezu doppelt so hoch ist, wie die auf dem östlichen Streckenast von der Bayernkaserne zum U-Bahnhof Kieferngarten (U6 Richtung Münchner Freiheit). Daher wurden bei weiteren vertieften Nachfrageuntersuchungen zur Linie 24 Kieferngarten – Am Hart im westlichen Streckenast zusätzlich die Führung der Linie 23 vom U-Bahnhof Münchner Freiheit zum U-Bahnhof Am Hart zugrunde gelegt.

Nach derzeitigem Planungsstand erfolgt die Bedienung der Tram-Neubaustrecke für die Linien 23 und 24 tagsüber jeweils im 10min-Takt (Spät- und Abendverkehr analog den Bedienstungsstandards im übrigen Münchner Tramnetz). Durch die Linienführung der Tram 23 von Schwabing Nord zum U-Bahnhof Am Hart und der tangentialen Tram 24 von Am Hart zum Kieferngarten ergibt sich im westlichen Streckenabschnitt zwischen

Bayernkaserne und Am Hart ein 5min-Takt (2 Linien jeweils 10min-Takt). Dies entspricht der zu erwartenden Nachfrage und führt zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Fahrzeuge.

Für den Prognosehorizont 2030 wurde auf dieser Basis eine Abschätzung des in einer Standardisierten Bewertung zu erwartenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses vorgenommen. Als vorläufiges Zwischenergebnis werden als verkehrlicher Nutzen eine Mehrung um ca. 4.400 Personenfahrten im ÖPNV ausgewiesen. Korrespondierend verringert sich die Verkehrsleistung im MIV um knapp 23.000 Personenkilometer.

Der Mehrverkehr zeigt sich auch auf den drei Linienästen:

- Im Südast der Neubaustrecke werden im Bereich der Bayernkaserne täglich ca. 7.000 Fahrgäste die neue Tramverbindung nutzen.
- Auf dem Ostast zum Kieferngarten werden knapp 6.000 Fahrgäste erwartet.
- Im Westabschnitt zum U-Bahnhof Am Hart schließlich verkehren ca. 10.000 - 12.000 Fahrgäste täglich. Dies ist ungefähr das Doppelte der Nachfrage auf dem Ostast und zeigt, dass hier die doppelte Bedienung durch zwei Tramlinien angemessen ist und auf beiden Ästen eine ähnliche Auslastung zu erwarten ist.

Die Gegenüberstellung dieser verkehrlichen und anderer Nutzenfaktoren mit den Investitionskosten ist für die Standardisierte Bewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 und damit der mögliche Nachweis der Förderfähigkeit zu erwarten.

Bis zur Fertigstellung des Planfeststellungsabschnitt 2 wird die Tram 23 zum Kieferngarten geführt. Hinsichtlich eines möglichen Realisierungszeitraums ist die mit dem Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021 beauftragte Bedarfs- und Konzeptgenehmigung zur Unterführung der Ingolstädter Straße am Knotenpunkt Ingolstädter Straße/Heidemannstraße zu berücksichtigen.

Wenn auch der Streckenabschnitt Bayernkaserne – Am Hart realisiert ist, wird die Linie 23 von Schwabing Nord über die Bayernkaserne bis Am Hart verlängert (vgl. Abbildung 3) Zusätzlich wird eine neue Linie 24 auf der Strecke Am Hart - Kieferngarten eingerichtet. Dies trägt den Ergebnissen der Untersuchungen zum Verkehrswert der Tram Münchner Norden Rechnung, die ergeben haben, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 und somit die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes gegeben ist.

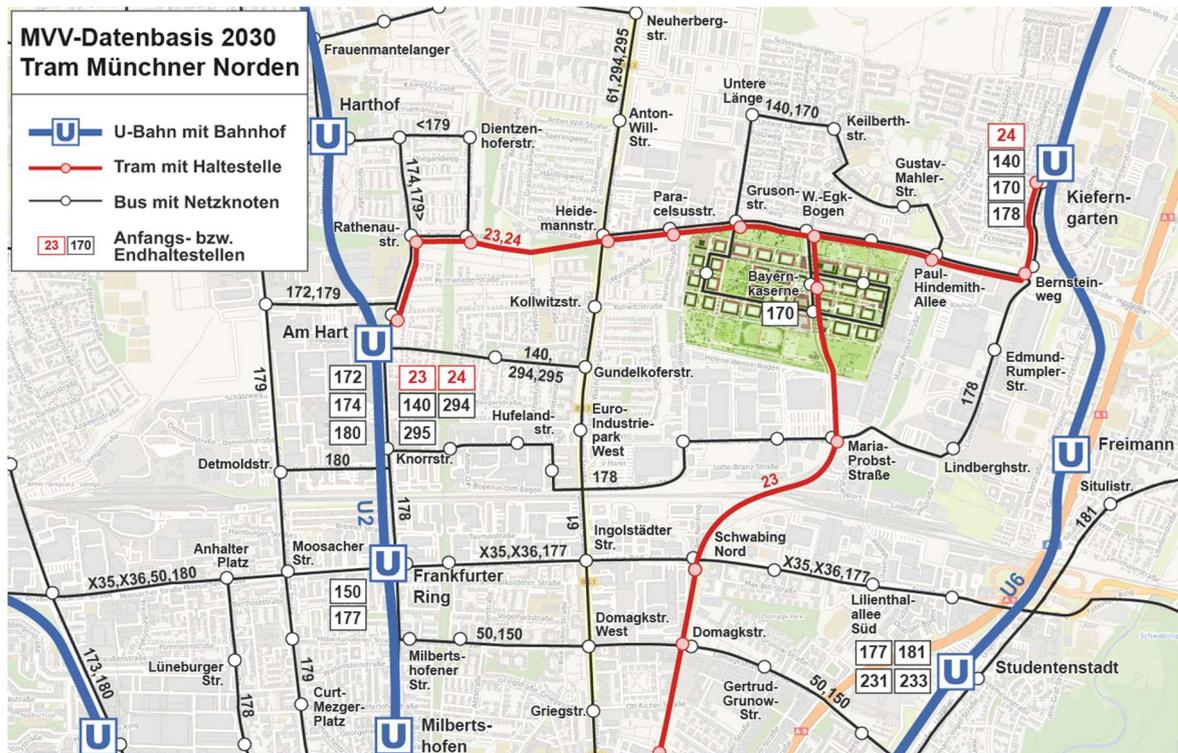


Abbildung 3: Unterstelltes Liniennetz für Verkehrsuntersuchung (Datenbasis 2030); Quelle ITP Consult

5. Projektbeschreibung

Nachfolgend wird der Planfeststellungsabschnitt 1 der Tram-Neubaustrecke von Schwabing Nord bis Kieferngarten beschrieben. Der Planfeststellungsabschnitt 2 wird in einem gesonderten Trassierungsbeschluss behandelt.

Die Tramtrasse wird mit Ausnahme eines kurzen straßenbündigen Abschnitts in der Kieferngartenstraße auf der gesamten Strecke auf einem eigenen Gleiskörper geführt. Für einen pünktlichen, schnellen, zuverlässigen und letztlich auch attraktiven Trambetrieb ist es erforderlich, dass der Gleiskörper getrennt vom übrigen motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt wird. Durch den eigenen Bahnkörper wird die Qualität des Trambetriebs gesichert bzw. kann diese durch mögliches Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer oder störende Umstände (z.B. wegen Nichtbeachtung der Straßenverkehrsordnung, Parken in zweiter Reihe, Lieferverkehre, Unfälle, unerlaubte Überholmanöver sowie Baustellen- und Umleitungsverkehre) weniger beeinträchtigt werden. Eine Förderung der Maßnahme nach GVFG kann nur bei einem überwiegend eigenen oder bevorrechtigten Gleiskörper erfolgen. Wo möglich, wird der Oberbau der Tramtrasse als Rasengleis ausgeführt.

Bei der seit 2009 eröffneten Tram 23 (Scheidplatz - Münchner Freiheit – Schwabing Nord) wurde bereits ein breiteres Lichtraumprofil einer damals offen zu haltenden Stadtumlandbahn mit einer Wagenbreite von 2,65 m für das Streckengleis und die Brücke über die Schenkendorfstraße umgesetzt. Für die Neubaustrecke der Tram Münchner Norden werden daher die bereits auf der Bestandsstrecke vorhandenen Gleisparameter fortgeführt. Bei der Planung ist ein möglicher Einsatz von bis zu 2,65m breiten und bis zu 6-teiligen Tramfahrzeugen (Haltestellenlänge 56 m) berücksichtigt.

Neben der Errichtung der Tram-Neubaustrecke werden auch Verbesserungen im anliegenden Straßenraum vorgenommen. Zur Integration der Tramtrasse und für die Verbesserungen der Fuß- und Radverkehrsführung, ist insbesondere im Helene-Wessel-Bogen und der östlichen Heidemannstraße eine Verbreiterung des vorhandenen Straßenraums mit Grunderwerb erforderlich (siehe Kapitel 6). Zudem ergibt sich durch die Brücke über den DB-Nordring ein Lückenschluss für den Fuß- und Radverkehr. Die Planungen zum Radverkehr sollen unter Beachtung des Radentscheids umgesetzt werden. Das neue Baugebiet der Bayernkaserne und die angrenzenden Bereiche im Münchner Norden werden damit in Richtung Innenstadt angebunden.

Die vorliegende Planung entspricht dem Stand der Technik und wurde anhand der einschlägigen Normen, Richtlinien und Verordnungen erstellt, insbesondere der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab). Eine detaillierte Beschreibung der Planung ist den folgenden Kapiteln zu entnehmen.

5.1. Gleisanlagen und öffentliche Verkehrsflächen

5.1.1. Wendeschleife Schwabing Nord und Querung Frankfurter Ring

Die Planung ist in Abbildung 4 dargestellt. Die beiden Richtungsgleise der Tram-Neubaustrecke verlaufen auf der Ostseite des Grundstücks der bestehenden Wendeschleife Schwabing Nord. Das neue stadteinwärtige Gleis schließt südlich der Wendeschleife an das bestehende Tramnetz an. Um einen zukünftigen Einsatz von längeren bis zu 6-teiligen Tramfahrzeugen zu ermöglichen und den Anforderungen der Barrierefreiheit mit höheren Bahnsteigen zu entsprechen, wird die Wendeschleife umfänglich umgebaut. Die grundsätzliche Ausbildung der Wendeschleife mit Haupt- und Nebengleis für zukünftig hier endende Tramlinien (z.B. Linie 12 und 13) bzw. als Wendemöglichkeit bei temporären Betriebsstörungen im weiter nördlich liegenden Streckenverlauf bleibt unverändert. Durch die Haltestellenverlängerung auf 56m für den Einsatz längerer Fahrzeuge verschiebt sich das Wendegleis im Vergleich zum Bestand weiter Richtung Frankfurter Ring.

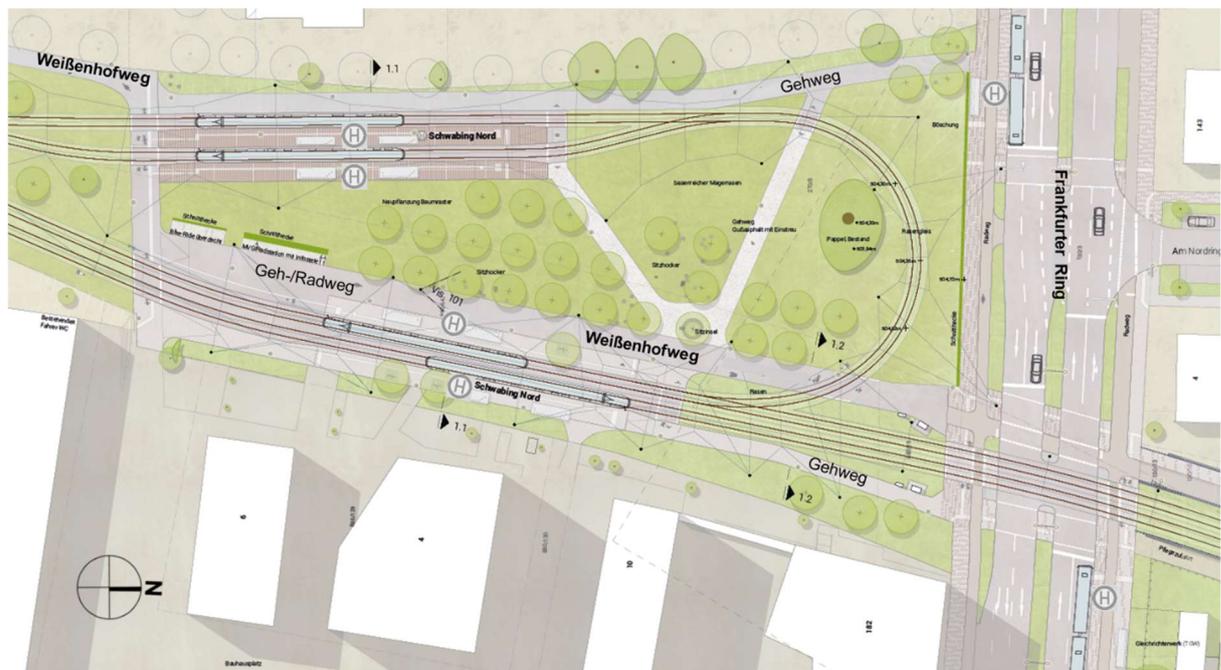


Abbildung 4: Lageplan der Wendeschleife Schwabing Nord; Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten

Die Tramhaltestellen der verlängerten Tram 23 befinden sich unmittelbar westlich des Bauhausplatzes und berücksichtigt die vorhandenen Wegebeziehungen aus dem Domagkpark und zu den Bushaltestellen am Frankfurter Ring. Die Bushaltestelle „Schwabing Nord“ in Fahrtrichtung Osten verschiebt sich aufgrund der Querung der Tramtrasse des Frankfurter Rings vor die Einmündung Am Nordring. In der Gegenrichtung wird die Lage der Bushaltestelle geringfügig nach Osten verschoben. Zur Querung des Frankfurter Rings wird eine Vollsignalisierung östlich der Einmündung der Straße Am Nordring realisiert. Die Anzahl der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bleibt am Frankfurter Ring gleich.

5.1.2. Frankfurter Ring – DB-Nordring – Maria-Probst-Straße

Nördlich des Frankfurter Rings, siehe Abbildung 5, verläuft die Tramtrasse bis zur Querung des DB-Nordrings westlich des Heizkraftwerkes Freimann und liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1893 "ehemaliges Shell - Tanklager". Im Bebauungsplan ist die Trassenführung inkl. parallelem Geh- und Radweg bereits nachrichtlich dargestellt. Die südliche Rampe zum Brückenbauwerk hat eine Längsneigung von 3 % und wird aufgrund der zu berücksichtigenden Grundstücksgrenzen und einer Fernwärmeleitung zunächst mit seitlichen Stützmauern ausgebildet. Außerhalb dieser Zwangspunkte ist die Rampe mit Dammschüttung unter Berücksichtigung der kartierten Biotopflächen vorgesehen.



Abbildung 5: Lageplan der südlichen Rampe; Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten

Zur Überquerung der Gleisanlagen des DB-Nordrings ist ein Brückenbauwerk geplant, welches auch eine neue Geh- und Radwegverbindung ermöglicht (siehe Abbildungen 6 - 8). Die Konstruktion ist eine Stahl-Beton-Verbundbrücke als Balkentragwerk.

Bei der Planung wurden die bestehenden Bahnstrecken sowie die seitens der DB neu errichteten Abstellgleise und eine mögliche Erweiterung zusätzlicher Abstellgleise im Bahnhof Milbertshofen – Freimann berücksichtigt. Für das Brückenbauwerk liegt eine unterschriebene Planungsvereinbarung zwischen der Stadtwerke München GmbH und der DB Netz AG vor.

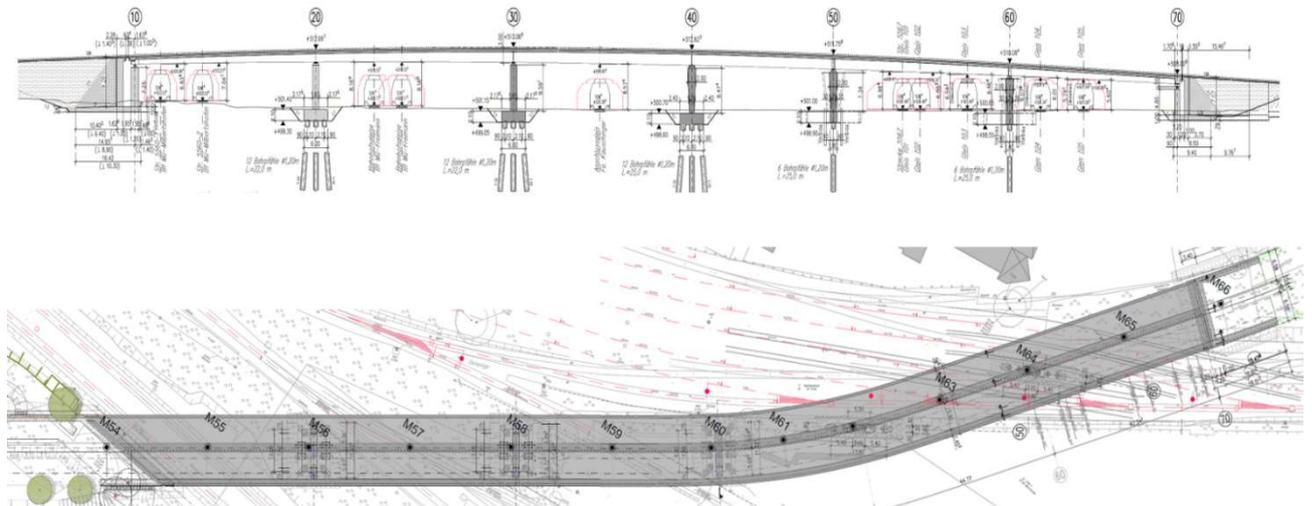


Abbildung 6: Längsschnitt und Lageplan der Brücke; Quelle: SWM/MVG, BPR Dr. Schäpertöns Consult

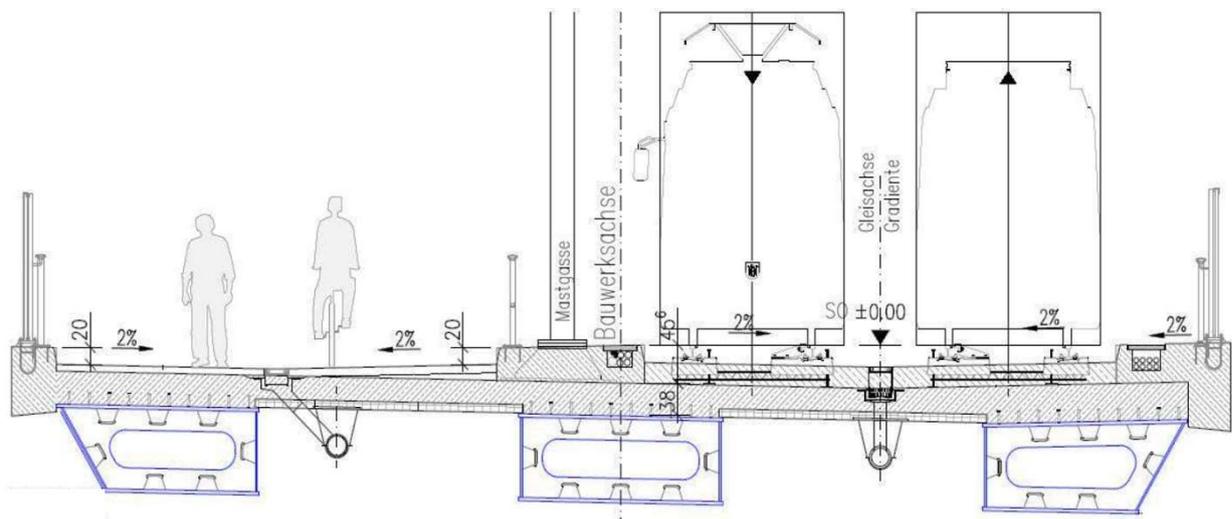


Abbildung 7: Querschnitt der Brücke; Quelle: SWM/MVG, BPR Dr. Schäpertöns Consult



Abbildung 8: Visualisierung auf der Brücke - Blickrichtung Süden; Quelle: SWM/MVG, BPR Dr. Schäpertöns Consult

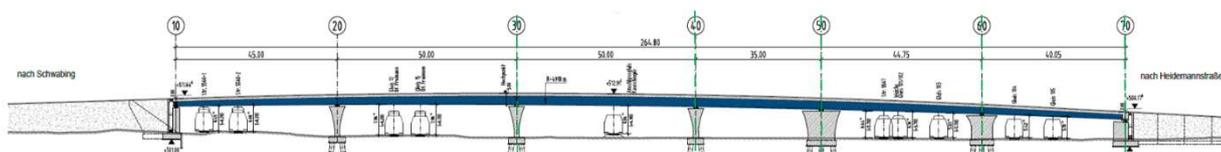
Da derzeit keine Erklärung für einen zukünftig möglichen Ausbau (z.B. 4-gleisig) des DB-Nordrings für einen S-Bahnverkehr mit S-Bahnhalt und Umstieg zur Tram seitens des Freistaats Bayern vorliegt, kann die Brückenplanung diesen nicht berücksichtigen. Allerdings hat sich die LHM mit dem Freistaat Bayern auf eine Brückenvariante 2 geeinigt, die als sogenannte „Vorhaltemaßnahme“ einen späteren Ausbau des DB-Nordrings ermöglicht. Mit dieser Vorhaltemaßnahme werden zusätzliche Freiheitsgrade für die DB beim Ausbau des DB-Nordrings ermöglicht (siehe Abbildung 9).

Voraussetzung für die Realisierung dieser Vorhaltemaßnahme ist eine Finanzierungsvereinbarung der Mehrkosten gegenüber der aktuellen Brückenplanung mit dem Freistaat Bayern. Dabei sind die Kostenanteile ursächlich der Tramhaltestelle (LHM) sowie die Kostenanteile für die Vorhaltemaßnahme zur Offenhaltung des S-Bahn-Ausbaus (Freistaat Bayern) zu berücksichtigen. Gemäß der vorliegenden Kostenschätzung betragen die voraussichtlichen Mehrkosten für die Brückenvariante 2 als Vorhaltemaßnahme rund 10 Mio. € netto.

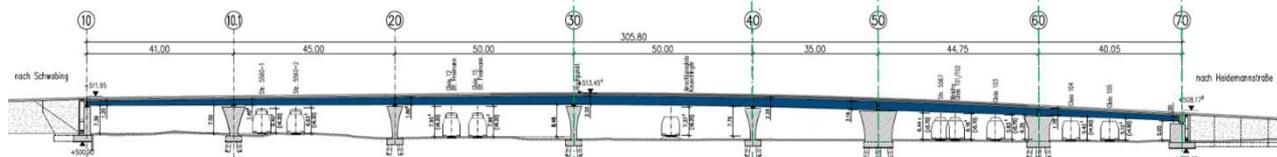
Um terminliche Verzögerungen bei der Realisierung der Tram-Neubaustrecke zu vermeiden und die frühzeitige verkehrliche Erschließung für das städtebauliche Entwicklungsgebiet der ehemaligen Bayernkaserne sicherzustellen, ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Tram-Neubaustrecke von Schwabing Nord bis Kieferngarten (Planfeststellungsabschnitt 1) unmittelbar nach Vorliegen des Trassierungsbeschlusses vorgesehen. Da die genehmigungsreife Planung der Brückenvariante 2 noch in Bearbeitung ist, werden die Genehmigungsunterlagen zur Planfeststellung zunächst mit der aktuellen Brückenplanung bei der Regierung von Oberbayern eingereicht.

Unter der Voraussetzung einer Erklärung des Freistaats zur Übernahme der Mehrkosten können diese bis zum Vorliegen der endgültigen Finanzvereinbarung von der LHM vorfinanziert werden. Die LHM wird mit Unterstützung der SWM auf eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Freistaat Bayern hinwirken. Im laufenden Planfeststellungsverfahren wird die Brückenplanung über einen Tekturantrag auf die Brückenvariante 2 „Vorhaltemaßnahme“ im Genehmigungsverfahren geändert.

Aktuelle Brückenplanung



Brückenvariante 2 „Vorhaltemaßnahme“



Brücke ab Achse 30 weitgehend identisch

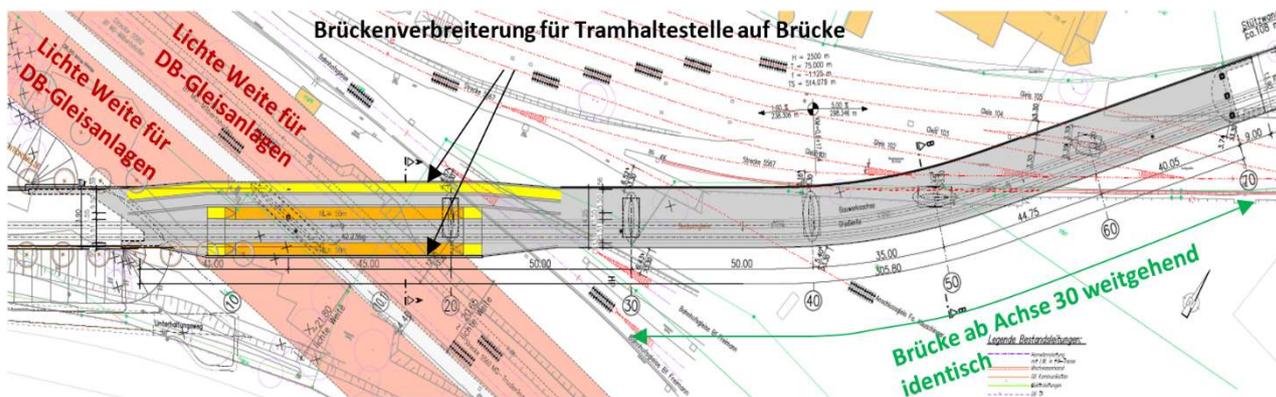


Abbildung 9: Anpassungen der Brückenvariante 2 „Vorhaltemaßnahme“ gegenüber der aktuellen Planung; Quelle: SWM/MVG, BPR Dr. Schäpertöns Consult

Die Konstruktion der Brückenvariante 2 ist analog zur aktuellen Brückenplanung eine Stahl-Beton-Verbundbrücke als Balkentragwerk. Bei der Brückenvariante 2 ist gegenüber der aktuellen Brückenplanung ein zusätzliches Trägerfeld im Süden der Brücke vorgesehen, um zusätzlich nutzbare Breite unter der geplanten Brücke und somit Freiräume für die Planungen der DB zu schaffen. Für die Situierung der Tramhaltestelle ist eine stellenweise Verbreiterung der Brücke erforderlich, die mit dem Bau der Brücke umgesetzt werden muss. Eine nachträgliche Verbreiterung ist nicht möglich. Die Ausstattung der Tramhaltestelle und insbesondere die Treppen- und Aufzugsanlagen zu einem möglichen Haltepunkt der S-Bahn können nachgerüstet werden.

Ab der Pfeilerachse 30 ist das Brückenbauwerk der Brückenvariante 2 wieder weitgehend identisch mit der aktuellen Planung.

Um eine Tramhaltestelle auf der Brücke errichten zu können, muss unabhängig von der Brückenvariante die Längsneigung im Rampen- und Brückenbereich zwangsläufig angepasst werden. Eine Umplanung des Brückenbauwerks ist somit nicht nur für einen langfristigen Ausbau des DB-Nordrings mit zusätzlichen Gleisen, sondern auch für einen eventuellen Vorlaufbetrieb einer S-Bahn im Pendelverkehr erforderlich.

Die nördliche Rampe vom Brückenbauwerk zur Maria-Probst-Straße, siehe Abbildung 10, kann aus geometrischen Gründen nur mit einer Längsneigung von 5 % auf einer Länge von etwa 140 m hergestellt werden. Dies ist bedingt durch die fehlende Entwicklungslänge zwischen der Maria-Probst-Straße und dem ersten, in einer entsprechenden Höhe zu querenden Gleis der DB. Eine barrierefreie Querung der Brücke mit 3 % Längsneigung oder eine Ausführung mit Zwischenpodesten nach den Vorgaben der einschlägigen DIN für Rollstuhlfahrer ist nicht möglich. Südlich und nördlich der Brücke befinden sich aber jeweils Tramhaltestellen, so dass die Tram gemäß der einschlägigen DIN als alternative Verbindung für Rollstuhlfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen angesehen wird. Die barrierefreie Zugänglichkeit wird durch eine entsprechend optimierte barrierefreie Gestaltung der Haltestellen gewährleistet. Die Planung wurde mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

Eine Treppen- und Aufzugsanlage ist als separates Bauwerk nachrüstbar und kann mit dem Brückenbauwerk verbunden werden. Die Längsneigung der Brücke im Bereich der Tramhaltestelle ist mit rund 1% geplant. Ein barrierefreier Umstieg zwischen Tram und S-Bahn ist somit gegeben.

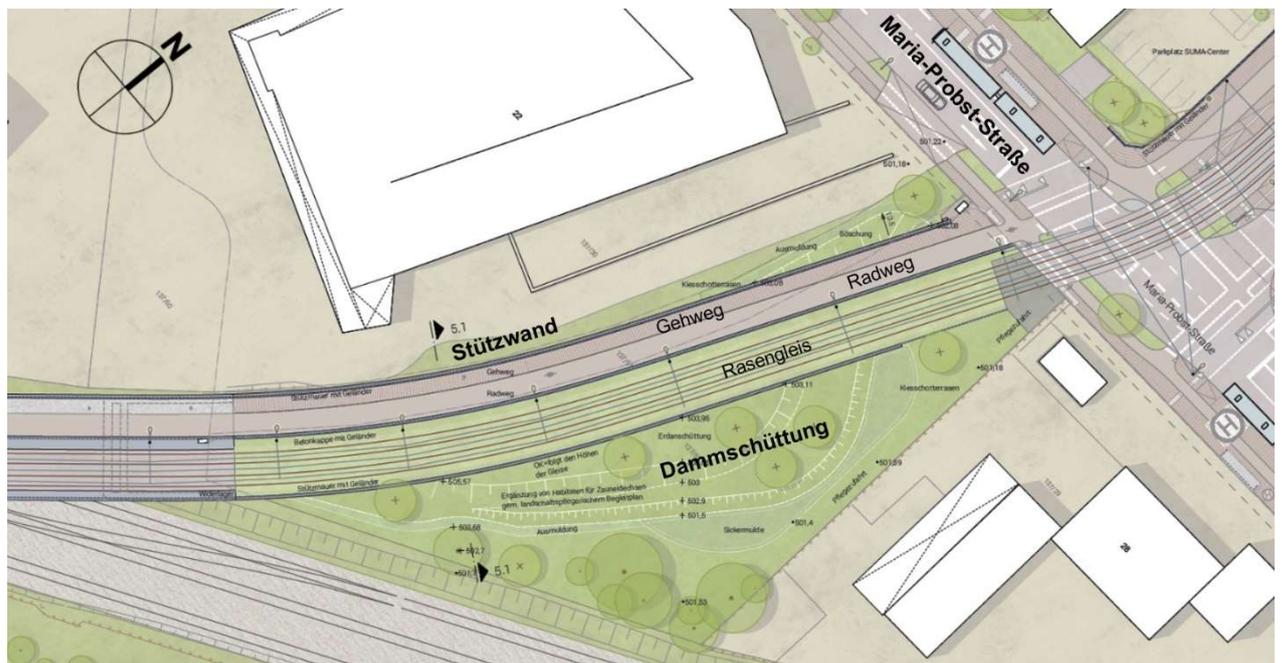


Abbildung 10: Lageplan der nördlichen Rampe

5.1.3. Maria-Probst-Straße – Bayernkaserne – Heidemannstraße

Im Helene-Wessel-Bogen wird die Tramtrasse auf einem besonderen Bahnkörper in westlicher Seitenlage zur zukünftigen Fahrbahn mit einer geradlinigen Trassierung geführt (siehe Abbildung 11). Dadurch werden unnötige Gleisverschwenkungen mit daraus resultierendem Querruck auf die Fahrgäste vermieden und ein geradliniges Anfahren der Tram an der Haltestelle ermöglicht. Dies ist Voraussetzung für den barrierefreien Zugang mit höheren Bahnsteigen. Die Tramhaltestelle „Maria-Probst-Straße“ liegt unmittelbar nördlich des signalisierten Knotens der Maria-Probst-Straße.

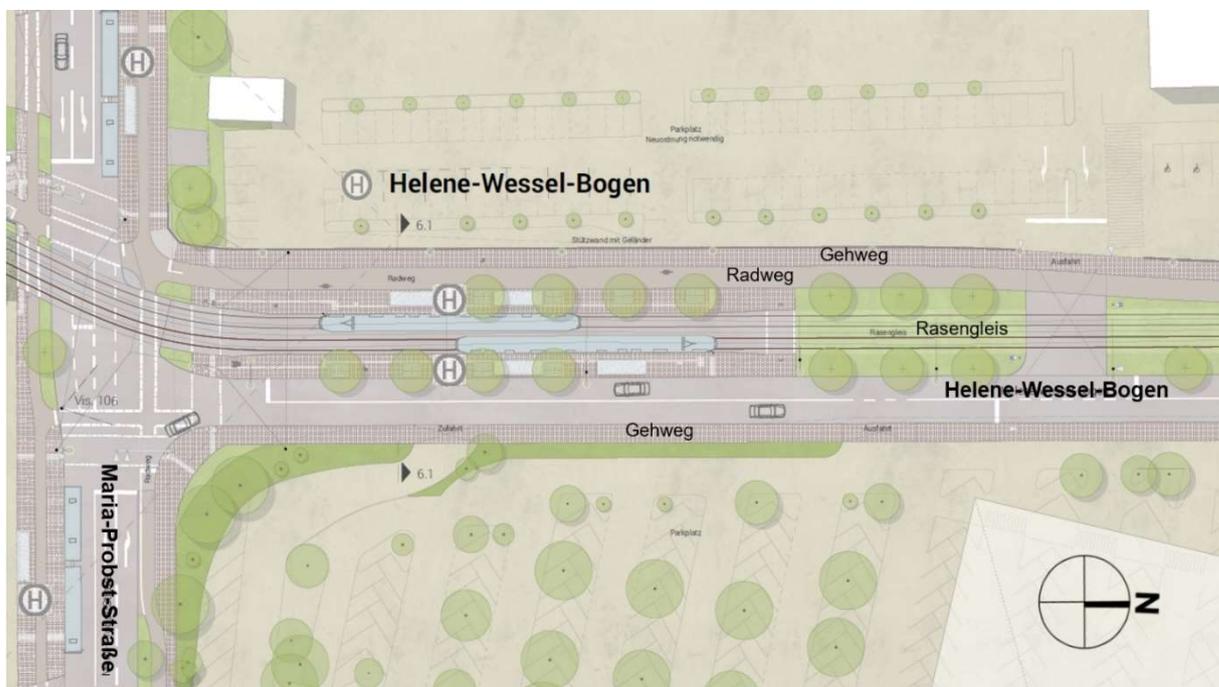


Abbildung 11: Lageplan Helene-Wessel-Bogen; Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten

Der gesamte Kreuzungsbereich muss entsprechend der Höhenentwicklung der nördlichen Rampe des Brückenbauwerks straßenbaulich umgebaut werden. In diesem Zuge werden auch die bisher provisorisch eingerichteten Bushaltestellen „Maria-Probst-Straße“ in etwas geänderter Lage barrierefrei ausgebaut und gemäß dem geltenden Standard für Fahrbahnrandhaltestellen errichtet.

Nördlich der Tramhaltestelle wird zwischen dem Rasengleis und der Fahrbahn in die dortige Grünfläche eine Baumreihe in Fortführung der Haltestellenflächen integriert. Dort werden auch die Fahrleitungsmasten situiert. Die geplanten Bäume im Helene-Wessel-Bogen sind als Ausgleichsmaßnahmen für die zu fallenden Bäume erforderlich (vorläufige Baumbilanz siehe Kapitel 5.5.). Westlich der Tramtrasse verläuft in Fortführung zur Querung des DB-Nordrings der neu geplante 3,0 m breite Zweirichtungsradweg. Regelkonforme Gehbahnen mit 2,5 m Breite gemäß RAS 06 sind beidseitig des



Abbildung 12: Visualisierung Helene-Wessel-Bogen - Blickrichtung Norden;Quelle SWMMVG BEM Landschaftsarchitekten.

Straßenraums vorgesehen (Siehe Anlage 11.1). Zur Integration der Tram und der neuen Straßenraumaufteilung mit der Radverkehrsanlage ist im Helene-Wessel-Bogen beidseitig Grunderwerb erforderlich (siehe Kapitel 6).

Für den MIV ist im Helene-Wessel-Bogen eine Fahrspur je Richtung vorgesehen. Durch die neu geordnete Straßenraumaufteilung ändert sich die Zoneneinteilung der Sparten. In diesem Bereich müssen die betroffenen Spartenleitungen, insbesondere ein kleinerer MSE-Kanal mit DN 300, entsprechend umverlegt werden.

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1989 "Bayernkaserne" sind bereits Flächen für die zukünftige Tramstrecke im Geltungsbereich für Teile der Heidemannstraße sowie innerhalb des zukünftigen Stadtquartiers berücksichtigt (siehe Abbildung 13). Die Planung des Stadtquartiers erfolgt federführend durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Die Planungen zum Straßenraum und der Tramtrasse wurden unter den Planungsbeteiligten einvernehmlich abgestimmt.

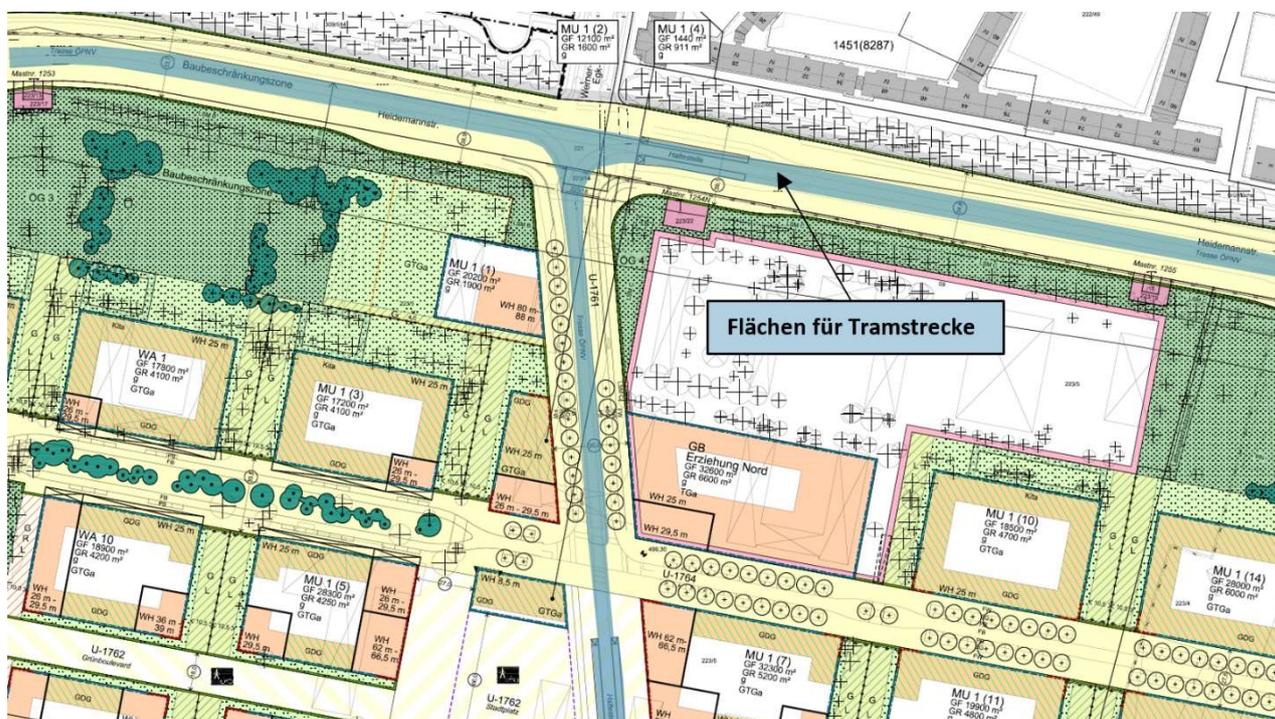


Abbildung 13: Auszug Bebauungsplan Nr. 1989; Flächen für Tramstrecke

Die Tram-Neubaustrecke wird im südlichen Bereich des neuen Stadtquartiers bis zur südlichen Ringstraße (U-1765) analog zum Helene-Wessel-Bogen auf einem besonderen Bahnkörper in westlicher Seitenlage zur zukünftigen Fahrbahn geführt und als Rasengleis ausgebildet. Beidseitig sind gleisbegleitende Grünflächen mit Baumreihen und Fahrleitungsmasten vorgesehen. Ab der südlichen Ringstraße (U-1765) verläuft die Tramtrasse in Mittellage zwischen den Gebäuden. Der Bereich ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für Fuß- und Radverkehr ausgewiesen.

Die Tramhaltestelle befindet sich auf der östlichen Seite des zentralen Stadtplatzes und wird so ausgeführt, dass diese auch durch die im Gebiet verkehrenden Buslinien bedient werden kann. Die Haltestelle ist somit zentral und gut erschlossen sowie mit dem geplanten Mobilitätskonzept für das Quartier vernetzt. Die Gleisstrasse wird in diesem Abschnitt als feste Fahrbahn ausgebildet und aufgrund der Verkehrssicherheit mittels abgesenkter Bordsteine von der restlichen Platzfläche optisch und taktil abgegrenzt. Das Gestaltungskonzept des Stadtplatzes wird dabei berücksichtigt. Die Planung ist in den Abbildungen 14 und 15 dargestellt. Die Tramhaltestelle ist so verortet, dass im südlichen Teil eine gute Querung der Trasse aus der sogenannten Grüngasse im Osten auf den Stadtplatz möglich ist.

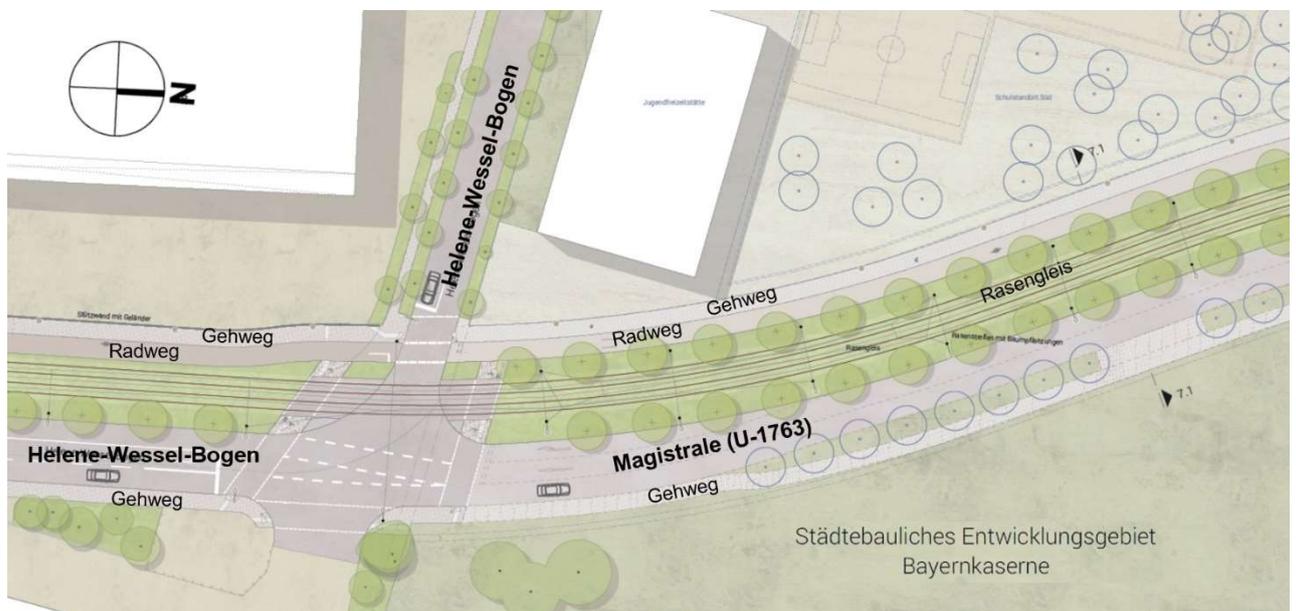


Abbildung 14: Lageplan Helene-Wessel-Bogen und südlicher Bereich Bayernkaserne

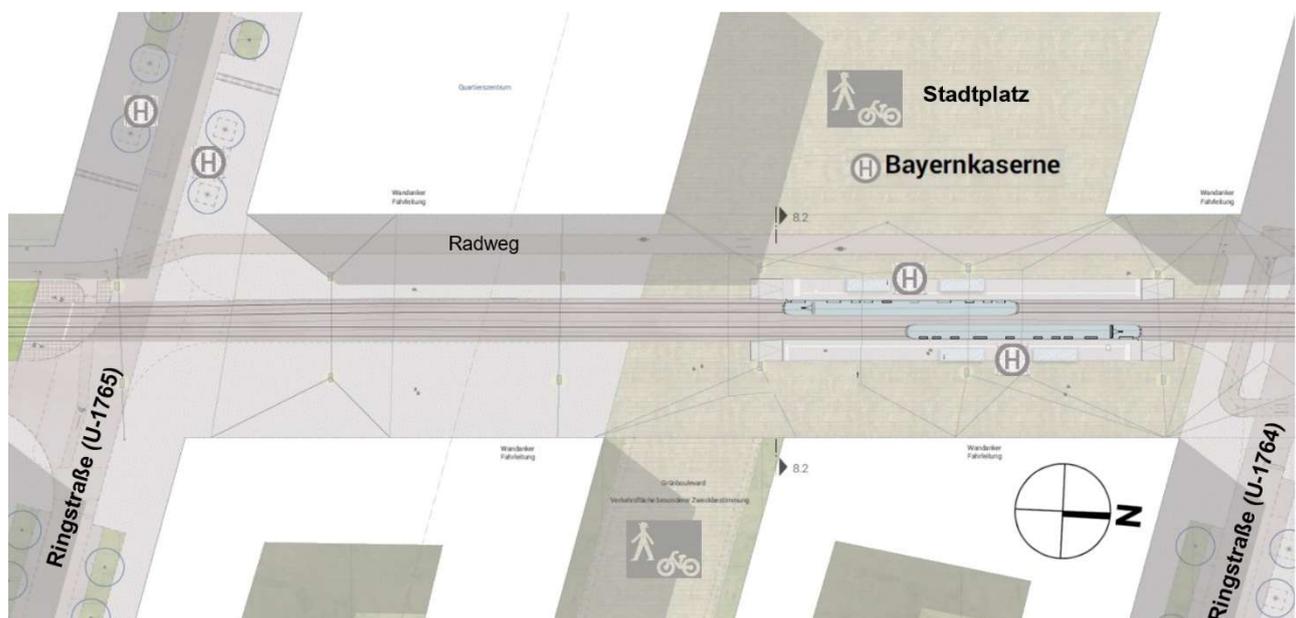


Abbildung 15: Lageplan im Bereich Stadtplatz Bayernkaserne

Ab der nördlichen Ringstraße verläuft die Tramtrasse innerhalb der sogenannten Magistrale bis zur Einmündung in die Heidemannstraße auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage. Der Gleisoberbau wird als Rasengleis ausgeführt. Am neuen Knotenpunkt auf Höhe des Werner-Egk-Bogens biegt die Tramtrasse beim Planfeststellungsabschnitt 1 nach Osten in die Heidemannstraße ab. Im Zuge des Planfeststellungsabschnitt 2 entsteht an dem Knotenpunkt ein Gleisdreieck mit Fahrbeziehungen in alle drei Richtungen. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan Nr. 1989 auf dem Gebiet der ehemaligen Bayernkaserne wurde die Trambahn bei der Betrachtung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bereits berücksichtigt. Alle Knotenpunkte in bzw. am Rand der Bayernkaserne sind unter Berücksichtigung der unterstellten Ausbaumaßnahmen und ggf. Signalisierung leistungsfähig.

5.1.4. Heidemannstraße zw. Werner-Egk-Bogen und Kieferngartenstraße

In der Heidemannstraße wird unmittelbar östlich des Knotenpunkts mit der Quartierszufahrt (U-1761) zur ehemaligen Bayernkaserne und dem Werner-Egk-Bogen eine neue Haltestelle eingerichtet. Die Tramtrasse wird in der Heidemannstraße auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage geführt (siehe Abbildung 16 und Anlage 16.1). Der Gleisoberbau wird mit Ausnahme der Haltestellenbereiche und der Gleisquerungen als Rasengleis ausgeführt.

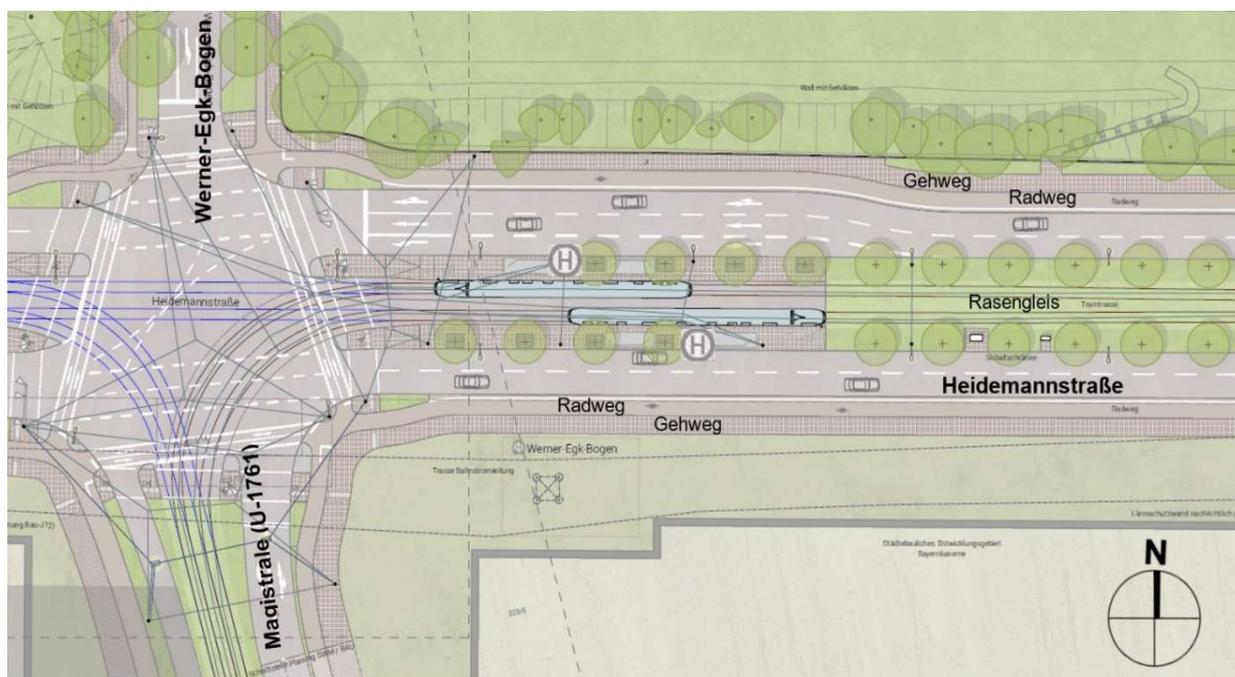


Abbildung 16: Lageplan im Bereich Knotenpunkt Heidemannstraße / Werner-Egk-Bogen; Quelle: SWM

Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1989 ist für die Heidemannstraße im Bereich des neuen Stadtquartiers eine Verbreiterung des Straßenprofils festgesetzt, um zusätzliche

Verkehrsflächen für die Tramtrasse zu berücksichtigen. Das neue Straßenprofil umfasst die Tramtrasse in Mittellage, beidseitig gleisbegleitende Grünstreifen mit Baumreihen, anschließende Richtungsfahrbahnen sowie außenliegende Geh- und Radwege. Die in diesem Abschnitt der Heidemannstraße bis zur Einmündung Kieferngartenstraße im Bestand vorhandene Anzahl von zwei Fahrspuren je Richtung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist auch in der Planung berücksichtigt.

Das neue Straßenprofil zeichnet sich durch eine geradlinige Führung der Tramtrasse und der Fahrbahnen sowie einer Aufwertung des Straßenraums aus. Die baulichen Radwege sind unmittelbar parallel an den Fahrbahnen angrenzend und nicht durch Baumgräben abgesetzt, wodurch sich insbesondere bei rechts abbiegenden Kfz für Radfahrer*innen eine bessere Sichtbarkeit und somit höhere Verkehrssicherheit ergibt. Durch die beidseitigen Baumreihen und das Rasengleis ist eine durchgängige Eingrünung entlang der ÖPNV-Trasse unter Berücksichtigung des übergeordneten Grünzugs gemäß Flächennutzungsplan gegeben.

Gegenüber dem Bestand ist für den MIV aus der Gustav-Mahler-Straße mangels einer vorhandenen Zufahrt zur Bayernkaserne gegenüber und zur Vermeidung von Störungen der ÖPNV-Beschleunigung durch unnötige Gleisüberfahrten nur noch ein Rechtsabbiegen nach Westen in die Heidemannstraße und ein Rechtseinbiegen in die Gustav-Mahler-Straße von der Heidemannstraße von Osten möglich. Zumutbare Alternativen für den Kfz-Verkehr aus dem nördlichen Wohnquartier nach Osten in die Heidemannstraße bestehen über den Werner-Egk-Bogen (U-Turn) sowie die Ausfahrt über die Paul-Hindemith-Allee. Für den Fuß- und Radverkehr wird eine signalisierte Querung (Fußgängerschutzanlage) über die Heidemannstraße direkt östlich des Knotenpunkts eingerichtet. Zwischen der Fußgängerschutzanlage und dem Weg U-1788 in das Gebiet der Bayernkaserne ist an der Südseite der Heidemannstraße ein Zweirichtungsradweg vorgesehen. Die nächste Tramhaltestelle „Haltestelle Paul-Hindemith-Allee“ befindet sich am Knoten Heidemann-/Maria-Probst-Straße / Paul-Hindemith-Allee mit Umsteigemöglichkeit zu den Buslinien, die die nördlichen Wohnquartiere erschließen (siehe Abbildung 17).

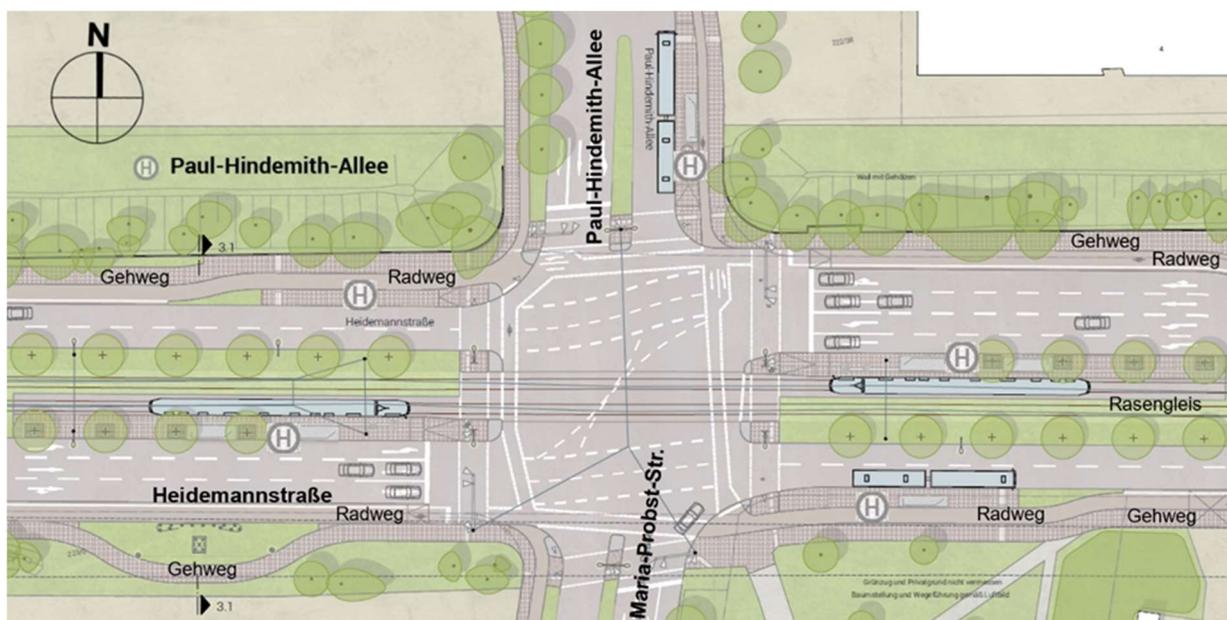


Abbildung 17: Lageplan im Bereich Knotenpunkt Heidemannstraße / Paul-Hindemith-Allee / Maria-Probst-Str.

Die parallel zur Tramstrecke verlaufende 110 kV-Bahnstromleitung südlich der Heidemannstraße wurde in der Planung berücksichtigt und die Planungsinhalte mit der DB Energie GmbH abgestimmt. In diesem Streckenabschnitt ist südlich der Heidemannstraße Grunderwerb erforderlich (siehe Kapitel 6). Durch die neu geordnete Straßenraumaufteilung ändert sich die Zoneneinteilung der Sparten. In diesem Bereich müssen die betroffenen Spartenleitungen entsprechend umverlegt werden.

5.1.5. Kieferngartenstraße von Heidemannstr. bis U-Bahnhof Kieferngarten

Am Knoten Heidemann-/ Kieferngartenstraße / Lilienthalallee biegt die Tramtrasse nach Norden in die Kieferngartenstraße ab und wird als besonderer Bahnkörper in Mittellage ausgebildet. Die Tramhaltestelle „Bernsteinweg“ liegt unmittelbar nördlich des signalisierten Knotenpunkts. Die östliche Fahrbahnbegrenzung und der vorhandene Grünstreifen bleiben größtenteils erhalten. Die östliche Fahrbahn wird verschmälert. Die westliche Fahrbahn erhält einen separaten Linksabbiegefahrstreifen sowie einen Geradeaus-/Rechtsfahrstreifen.

Der Radverkehr wird in der Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn geführt. Eingriffe in die auf der Westseite vorhandene Böschung sind aufgrund des zusätzlichen Platzbedarfs für die Tramtrasse und der Haltestellenflächen erforderlich. Bushaltestellen sind südlich des Knotenpunktes Burmester-/ Kieferngartenstraße am Fahrbahnrand vorgesehen (siehe Abbildung 18 und Anlage 18.1). In diesem Bereich der Kieferngartenstraße muss ein kleinerer MSE-Kanal mit DN 350 aufgrund der Gleis- und Haltestellenplanung umverlegt werden.



Abbildung 18: Lageplan Kieferngartenstraße zwischen Heidemann- und Burmesterstraße (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Die Tramtrasse wird im weiteren Verlauf in der Kieferngartenstraße ab der Einmündung Arvenweg als straßenbündiger Bahnkörper geführt. Im Hinblick auf kurze Wegebeziehungen und dem Fahrgastkomfort für Aus- und Umsteiger ist vor der Wendefahrt eine Ausstiegshaltestelle am Fahrbahnrand vorgesehen. Die Planung der Wendeschleife ist in der Abbildung 19 dargestellt.

Der bestehende Busbahnhof wird überplant und mit zusätzlichen Kapazitäten in die geplante Tramwendeschleife integriert. Die Wendeschleife wird im Uhrzeigersinn befahren. Nach der Wendefahrt teilt sich die Gleisanlage in das Haupt- und Nebengleis mit den Einstiegshaltestellen. Durch dieses geometrische Grundkonzept rückt die Gleistrasse weiter von der bestehenden westlichen Bebauung ab. Darüber hinaus wird durch die Anordnung der Tramhaltestellen innerhalb der Wendeschleife der Flächenverbrauch minimiert und gleichzeitig eine bessere Umsteigemöglichkeit zu den innenliegenden Bushaltestellen gewährleistet. Innerhalb der Tramwendeschleife sind fünf Bushaltestellen sowie ein Taxisand vorgesehen. Auch konnten noch Flächen für neue Mobilitätsangebote wie MVG-Leihräder und Carsharing-Stellplätze gewonnen werden.

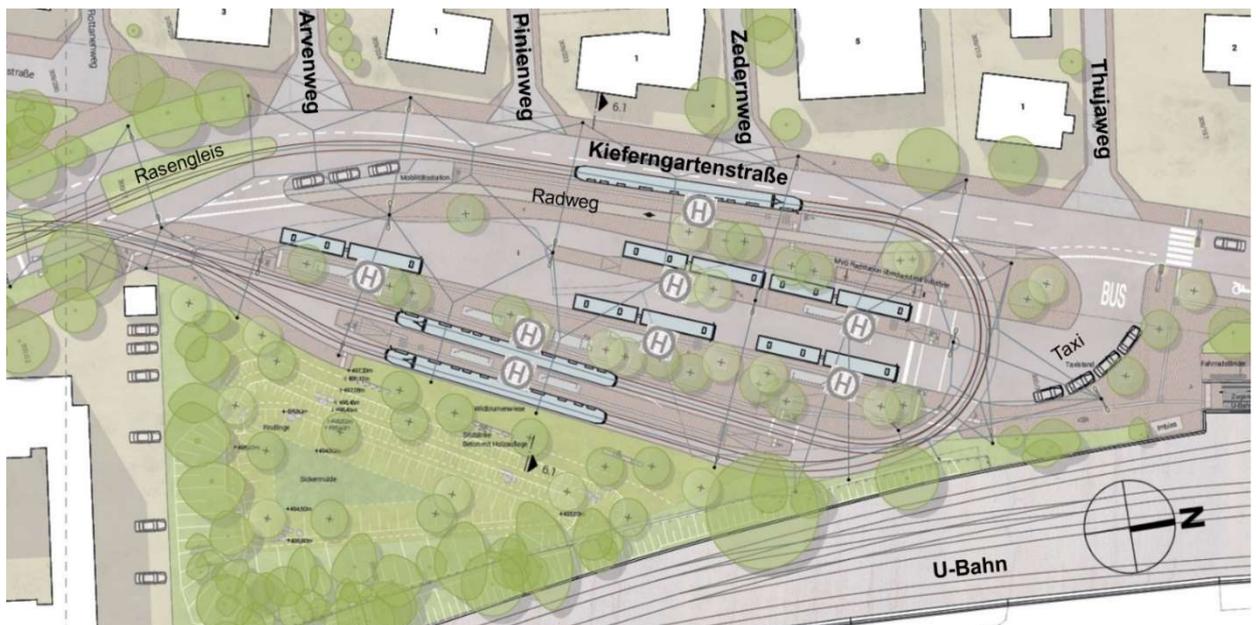


Abbildung 19: Lageplan der Wendeschleife Kieferngarten (Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten)

Die nur sehr gering ausgelastete und sanierungsbedürftige P+R-Anlage Kieferngarten wird rückgebaut. Die dadurch freiwerdenden Flächen stehen für die geplante Tram- und Businfrastruktur zur Verfügung. Die darüber hinaus vorhandenen Restflächen werden entsiegelt und aufgewertet.

5.2. Fahrleitung und Fahrstromversorgung

Als Fahrleitungsart ist im südlichen Streckenabschnitt, insbesondere aufgrund des Brückenbauwerks und der Gestaltung des neuen Stadtquartiers „Bayernkaserne“, eine Seilgleiter-Fahrleitung - wie bereits bei den Tram-Neubaustrecken St. Emmeram und Steinhausen - vorgesehen. Im östlichen Streckenabschnitt ist aufgrund der besseren

Integrierbarkeit mit den gleisbegleitenden Baumreihen und aufgrund der Spartenlage eine Hochketten-Fahrleitung geplant.

Die Fahrleitungsmasten werden, wo möglich, in den gleisbegleitenden Grünstreifen zusammen mit den Baumreihen angeordnet. Innerhalb des Stadtquartiers „Bayernkaserne“ sind teilweise Wandabspannungen an den Gebäuden vorgesehen. Um die Gesamtanzahl der Masten im Straßenraum gering zu halten wurde, wo möglich, eine Kombination von Masten für Fahrleitung, Beleuchtung und Lichtsignalanlagen geplant.

Zur Fahrstromversorgung werden für den Streckenabschnitt von Schwabing Nord bis zum Kieferngrund zwei Tram Gleichrichterwerke (TGW) benötigt. Die Standorte befinden sich zum einen auf dem Gelände des Heizkraftwerks Freimann sowie südöstlich des Knotens Heidemannstraße / Werner-Egk-Bogen innerhalb des Stadtquartiers „Bayernkaserne“. Entsprechende Flächen sind bereits im B-Plan 1989 berücksichtigt.

5.3. Straßenbeleuchtung

Die im Streckenverlauf durch den Straßenumbau der Tram-Neubaustrecke betroffene Beleuchtung wird im Zuge des Tramprojektes entsprechend den aktuell geltenden Richtlinien angepasst bzw. neu errichtet. Auf der Brücke über den DB-Nordring ist eine Beleuchtung des Geh- und Radwegs geplant.

Die Planung der neuen Straßenbeleuchtung des Stadtquartiers Bayernkaserne erfolgt federführend durch das Baureferat und ist nicht Bestandteil des Projekts der Tram-Neubaustrecke. Die Planungen wurden unter den Planungsbeteiligten einvernehmlich abgestimmt. Wo immer möglich wird die Straßenbeleuchtung mit den Fahrleitungsmasten kombiniert.

5.4. Haltestellen und deren Ausrüstung

Die Tramhaltestellen werden mit einer Nutzlänge von 56 m zur Offenhaltung eines zukünftigen Einsatzes von 6-teiligen und bis zu 2,65m breiten Tramfahrzeugen ausgelegt.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit wurde die Planung mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Alle Tramhaltestellen werden mit einem taktilen, kontrastreich abgesetzten Leitsystem längs der Bahnsteigkante ausgestattet. Weitere taktile und kontrastreiche Aufmerksamkeitsflächen kennzeichnen zudem den vordersten Einstiegsbereich auf Höhe der ersten Fahrzeugtür, sowie den Beginn und das Ende der Haltestelle.

Eine mögliche Optimierung des Höhenunterschieds und Abstands von der Bahnsteigkante zum Einstieg erfolgt unter Einbeziehung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB). Ziel der SWM ist es, einen neuen barrierefreien Haltestellenausbaustandard zu etablieren, der ein Haltestellenbord bei der Tram von möglichst 25 cm und damit für alle Fahrgäste einen barrierefreien Zustieg ohne fahrzeugseitige Einstiegshilfen ermöglicht.

Zur Ausstattung der Tramhaltestellen gehören übliche Standards, wie z.B. Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, statische und dynamische Fahrgastinfoanzeigen sowie eine Beschallungsanlage für Durchsagen. Auf den Bahnsteigen sind zudem Baumpflanzungen vorgesehen, um Ersatz für die zu fällenden Bäume zu schaffen und den Straßenraum aufzuwerten.

Die im Zuge der Tram-Neubaustrecke anzupassenden Bushaltestellen werden barrierefrei und bedarfsgerecht mit einer Kantenlänge von 23 m für den Einsatz von Buszügen ausgebaut.

5.5. Gestaltungskonzept und Freianlagenplanung

Die räumliche, funktionale und gestalterische Integration der neuen Tramstrecke in den bestehenden Stadt- und Straßenraum ist übergeordnetes Projektziel.

An der Haltestelle Schwabing Nord wird der bestehende landschaftliche Charakter der Grünanlage als Wiesenfläche sowohl mit frei als auch rasterartig angeordneten Bäumen neu geordnet wiederhergestellt. Durch die Ergänzung von Sitzmöglichkeiten wird die Aufenthaltsfunktion der Grünanlage verbessert. Die Führung der Tram im Rasengleis stärkt die landschaftliche Einbindung der Trasse. Ausnahmen hiervon sind Haltestellenbereiche, Wegequerungen, Straßenkreuzungen, der Stadtplatz im neuen Stadtquartier auf dem Gelände der ehemaligen Bayernkaserne, der Abschnitt mit Mischverkehr in der Kieferngartenstraße und die Brücke über den DB-Nordring.

Außerhalb der vorgenannten Zwangspunkte wird die südliche Rampe als Dammschüttung ausgebildet und so landschaftlich in die sich zum DB-Nordring hin öffnenden Freiflächen eingebunden. Die Ausformung und Begrünung der terrassierten Böschung mit angelagerter Sickermulde berücksichtigt dabei sowohl den Anspruch auf landschaftliche Integration des Rampenbauwerks als auch kartierte Biotope und Festlegungen zur dort bestehenden Ausgleichsfläche des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1893. Diesem Gestaltungsduktus folgend wird auch das nördliche Rampenbauwerk gestaltet.

Die Haltestellen werden größtenteils mit Bäumen begrünt. Die Situierung der Bäume berücksichtigt dabei die aktuellen Anforderungen hinsichtlich der Gestaltung barrierefreier Haltestellen. Zur Gliederung des Straßenraums und vorgehend auf das Gestaltungskonzept in der Bayernkaserne werden ab der Haltestelle Helene-Wessel-Bogen bis zum Beginn der Bayernkaserne entlang der Gleistrasse auf gleisbegleitenden Grünflächen, je nach räumlichen Verhältnissen, erst beidseitig dann einseitig, eine Baumreihe gepflanzt. Im Bereich der Bayernkaserne werden die Baumreihen bis zum Stadtquartier beidseitig der Trasse fortgeführt, wie es bereits im dort gültigen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1989 vorgesehen ist. Die Planung der Straßenräume sowie der öffentlichen Flächen des Stadtquartiers erfolgt federführend durch das Mobilitätsreferat sowie das Baureferat in enger Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, insbesondere unter stadtgestalterischen und freiraumplanerischen Gesichtspunkten. Nördlich des neuen Stadtplatzes bis zur Heidemannstraße verläuft die Tram wieder im Rasengleis, jedoch entsprechend Bebauungsplan, aufgrund räumlicher Verhältnisse ohne gleisbegleitende Baumpflanzungen.

In der Heidemannstraße wird das Gestaltungsprinzip der gleisbegleitenden Grünflächen mit Baumreihen beidseitig der Gleise wieder aufgenommen und die Tramtrasse so eingegrünt bis zur Kiefernartenstraße fortgeführt. Die in Straßenmitte geführte, mit Baumreihen eingegrünte Tramtrasse bildet hier, ergänzend zum nördlich angrenzenden begrünten Lärmschutzwand, ein straßenraumprägendes grünes Element in der Heidemannstraße. An der Endhaltestelle Kiefernarten greift das Gestaltungskonzept den Ortsnamen Kiefernarten auf und macht ihn zum Thema für die attraktive Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Kiefern werden in lockerer Anordnung als Leitbaumart gesetzt und mit blühenden Bäumen ergänzt. Im Bereich des ehemaligen Parkhauses wird eine terrassenartig abgestufte Grünfläche hergestellt, die mit Bäumen bepflanzt wird, an ihrem tiefsten Punkt eine Sickermulde zur Entwässerung der Verkehrsflächen aufnimmt und im oberen Bereich, der Haltestelle zugewandt, durch Sitzmöglichkeiten zusätzliche Aufenthaltsbereiche bietet.

Nach aktuellem Planungsstand können im Umgriff des Planfeststellungsabschnitt 1 vs. 384 Ersatzpflanzungen für zu fällende Bäume vorgenommen werden. Nach der Baumschutzverordnung der LHM sind 256 Bäume geschützt. Es werden somit 128 Bäume mehr gepflanzt, als nach Baumschutzverordnung geschützte Bäume gefällt werden müssen. Hinsichtlich der Gesamtzahl der zu fällenden Bäume besteht jedoch ein Defizit von 284 Neupflanzungen, welche nicht vor Ort ausgeglichen werden können.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft für die gesamte Maßnahme werden im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) dargestellt, bilanziert und im erforderlichen Umfang entsprechend den naturschutzrechtlichen Regelungen ausgeglichen. Zusätzlich wird für das Projekt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Im Rahmen des LBP werden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) noch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen definiert, so dass sämtliche Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch den Bau der Tram München Norden entstehen, bestmöglich ausgeglichen bzw. kompensiert werden.

5.6. Fuß- und Radverkehr

Die vorliegende Planung wurde mit der Arbeitsgruppe Radentscheidungsprojekte einvernehmlich abgestimmt und berücksichtigt soweit technisch und geometrisch möglich die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses "Bürgerbegehren - Radentscheid" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572).

Der gemeinsame Geh- und Radweg im Bereich der Wendeschleife Schwabing Nord (Weißenhofweg) ist im Bestand 3,5 m breit. Die abgestimmte Planung sieht in der Abwägung hinsichtlich Eingriffe in die Grünflächen und Flächenversiegelungen eine Breite von 5,0 m vor. Für Zufußgehende bestehen zusätzliche Wegeverbindungen.

Durch das neue Brückenbauwerk über die Gleisanlagen des DB-Nordrings mit Nutzung für Tram, Fuß- und Radverkehr entsteht eine neue attraktive Radwegverbindung vom städtebaulichen Entwicklungsgebiet der ehemaligen Bayernkaserne in Richtung Innenstadt. Die neue Radwegverbindung wird als einheitlich verlaufender

Zweirichtungsradweg westlich der Tramtrasse vom Frankfurter Ring bis in das neue Stadtquartier Bayernkaserne geführt. Ab der Wendeschleife Schwabing Nord in Richtung Süden schließt diese neue Radwegverbindung an den vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der bestehenden Tramlinie 23 an. Im Rampen- und Brückenbereich steht für den Geh- und Radweg aufgrund der Zwangspunkte zu Fremdgrundstücken und den DB-Gleisanlagen eine Gesamtbreite von 5,5 m zur Verfügung. Da von einem geringeren Fußgängeraufkommen als beim Radverkehr auszugehen ist, wird der Gehweg mit 2,2 m und der Radweg mit 3,3 m angesetzt. Im weiteren Verlauf des Zweirichtungsradwegs im Helene-Wessel-Bogen und in der Bayernkaserne bis zum Stadtplatz ist eine Breite von 3,0 m realisierbar. Weitere Verbreiterungen sind nicht möglich, da Zwangspunkte zu Fremdgrundstücken bestehen und die Satzung des Bebauungsplans Nr. 1989 (Bayernkaserne) vor dem Radentscheid erfolgte, weshalb keine zusätzlichen Flächen zur Verfügung stehen.

In der Heidemannstraße von Werner-Egk-Bogen bis zur Kieferngartenstraße sind beidseitig bauliche Radwege mit 2,3 m Breite zzgl. 0,5 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn entsprechend den Vorgaben des Radentscheids vorgesehen. Punktuell wird dieses Maß am Mast Nr. 1255 der 110 kV-Bahnstromleitung aufgrund der Lärmschutzwand zur Bayernkaserne geringfügig mit einer Breite von 2,0 m unterschritten. In der Tempo-30-Zone der Kieferngartenstraße erfolgt die Radverkehrsführung entsprechend der Bestandssituation auf der Fahrbahn.

Die bestehende Bike+Ride-Anlage Schwabing Nord wird in der Lage an die neue Geometrie der Tramwendeschleife angepasst und mit einer Überdachung ausgestattet. Die bestehende MVG-Radstationen Schwabing Nord wird ebenfalls entsprechend der neuen örtlichen Gegebenheit lagemäßig verschoben. Bei der neuen Tramwendeschleife Kieferngarten ist eine neue MVG-Radstation in Verbindung mit Carsharing-Stellplätzen zur multimodalen Vernetzung als Mobilitätsstation vorgesehen.

5.7. Ruhender Verkehr

Der Planung für die Endhaltestelle mit Tramwendeschleife und Busbahnhof Kieferngarten ist der Abbruch der bestehenden P+R-Anlage Kieferngarten zugrunde gelegt. Die P+R-Anlage Kieferngarten ist Eigentum der SWM und wird durch die P+R Park & Ride GmbH München betrieben.

Aus verkehrlicher Sicht hat die P+R-Anlage seit Inbetriebnahme der P+R-Anlage Fröttmaning an Bedeutung verloren. Die P+R-Anlage Fröttmaning bietet ausreichende und komfortable Kompensationsmöglichkeiten für die entfallenden Stellplätze und entspricht zudem besser der Zielstellung, auf München gerichteten Pkw-Verkehr möglichst schon an der Stadtgrenze auf den ÖPNV lenken zu wollen.

Zudem hat die Anlage ihr bauliches Maximalalter erreicht und könnte nur durch erhebliche finanzielle Investitionen erhalten werden. Wegen des höher zu bewertendem verkehrlichem Nutzen der neuen Tramtrasse in Verbindung mit den vorgenannten Gründen wird die P+R-Anlage am Standort als verzichtbar angesehen.

Die Integration der Tramtrasse mit Neuordnung des Straßenraums in der Kieferngartenstraße führt zu einem Entfall von insgesamt 45 PKW-Stellplätzen am

Fahrbahnrand. Nördlich der geplanten Wendeschleife sind am östlichen Fahrbahnrand der Kieferngartenstraße drei neue Behindertenstellplätze vorgesehen.

Das Mobilitätsreferat kommt zum Ergebnis, dass der Entfall der PKW-Stellplätze aufgrund des hohen verkehrlichen Nutzens der neuen Tramtrasse hinnehmbar ist. Eine Überlastung des angrenzenden Wohngebiets ist nicht zu erwarten. Aufgrund des Entfalls der P+R-Anlage Kieferngarten wird das Mobilitätsreferat die Situation im ruhenden Verkehr beobachten und bei Bedarf Maßnahmen des Parkraummanagements ergreifen.

5.8. Schall- und Erschütterungsschutz

In den Betrachtungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1989 "Bayernkaserne" sind bereits Lärmeinwirkungen aus Schienenverkehren der Tram-Neubaustrecke innerhalb des Geltungsbereiches für das neue Stadtquartier und Teilbereichen der Heidemannstraße mit eingestellt. Nördlich der Heidemannstraße ist größtenteils im Bestand ein begrünter Lärmschutzwall vorhanden. Im Bereich des Europarks sind im Nahfeld der Tram-Neubaustrecke gewerbliche Nutzungen vorhanden, die somit keine sensible Nutzung (z.B. Wohnen) darstellen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Tramstrecke werden die Belange des Schall- und Erschütterungsschutzes innerhalb eines eigenen Gutachtens betrachtet. Schallschutzansprüche werden voraussichtlich insbesondere im Bereich der Kieferngartenstraße aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aus der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV bestehen. Die zur Einhaltung der Grenzwerte der einschlägigen Immissionsschutzverordnung erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ermittelt und festgelegt.

5.9. Leistungsfähigkeit der Straßenkreuzungen

In der Leistungsfähigkeitsuntersuchung zur Planung des Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die Leistungsfähigkeitsbilanzen der Knotenpunkte entlang des Streckenverlaufs für den Analysenullfall (2020), den Prognosenullfall (Fall ohne Tram, 2035) und Prognoseplanfall (Fall mit Tram, 2035) gegenübergestellt.

Aus den vorliegenden Verkehrszählungen und den prognostizierten Änderungen des Tagesverkehrsaufkommens vom Analysenullfall zum Prognosenullfall 2035 bzw. zum Prognoseplanfall 2035 (mit Tram) wurden die Spitzenstundenbelastungen für die Leistungsfähigkeitsberechnungen ermittelt. Zur Einordnung der Berechnungsergebnisse ist zu beachten, dass Knotenpunkte im Umfeld des Untersuchungsgebiets bereits im Bestand stark ausgelastet sind und die prognostizierten Verkehrszuwächse des Tagesverkehrs in den Spitzenstunden so nicht eintreten werden. Dieser Effekt wurde durch die Anwendung des Verfahren „Verkehrsprognosen bei starkem Wachstum in der Landeshauptstadt München“ berücksichtigt.

Die Abbildung 20 fasst die Knotenpunktbilanzen und die Bewertung der Verkehrsqualität für Analysenullfall, Prognosenullfall 2035 und Prognoseplanfall 2035 zusammen.

		Analysenullfall 2020		Prognosenullfall 2035		Prognoseplanfall 2035	
		Reserve	QSV	Reserve	QSV	Reserve	QSV
LZA Am Nordring / Frankfurter Ring (1195)	Morgens	+55 %	A	+55 %	A	+27 %	E
	Abends	+93 %	A	+93 %	A	+66 %	B
LZA Helene-Wessel-Bogen / Maria-Probst-Straße (1163)	Morgens	+231 %	A	+174 %	A	+125 %	A
	Abends	68 %	A	+42 %	B	+26 %	C
Helene-Wessel-Bogen / U-1763	Morgens	-	-	-	-	+131 %	B
	Abends	-	-	-	-	+133 %	B
U-1763 / U-1765	Morgens	-	-	-	-	+322 %	A
	Abends	-	-	-	-	+346 %	B
U-1764 / U-1761	Morgens	-	-	-	-	+191 %	B
	Abends	-	-	-	-	+137 %	B
LZA Heidemannstraße / Werner-Egk-Bogen (0945)	Morgens	+254 %	A	+135 %	B	+126 %	B
	Abends	197 %	A	+106 %	B	+105 %	B
LZA Gustav-Mahler-Straße / Heidemannstraße (0961)	Morgens	+349 %	A	+137 %	A	-	A
	Abends	+231 %	A	+207 %	A	-	A
LZA Heidemannstraße / Maria-Probst-Straße (0647)	Morgens	+49 %	D	+47 %	D	+66 %	B
	Abends	+78 %	C	+74 %	C	+50 %	C
LZA Heidemannstraße / Kiefernartenstraße (0752)	Morgens	+33 %	D	+33 %	D	+6%	F
	Abends	+61 %	B	+60 %	B	+28 %	E
Kiefernartenstraße / Burmesterstraße	Morgens	-	A	-	A	+183 %	A
	Abends	-	A	-	A	+295 %	A

Abbildung 20: Übersicht Leistungsfähigkeitsbilanzen

- An der LZA Am Nordring / Frankfurter Ring (1195) ist bereits im Bestand eine signalisierte Fußgänger-/ Radfahrerfurt vorhanden. Durch die regelmäßigen Tramüberfahrten im Prognoseplanfall vergrößert sich die Sperrzeit des Frankfurter Rings. Der Knoten erreicht morgens seine Kapazitätsgrenze. Weitere Optimierungen des Knotenpunkts sind nicht möglich. Eine höhenfreie Kreuzung der Tramtrasse mit dem Frankfurter Ring ist aufgrund der unmittelbar südlich des Frankfurter Rings liegenden Wendeschleife mit Haltestellen und der daraus resultierenden geringen Entwicklungslängen für Rampen zur Überquerung des Frankfurter Rings städtebauliche, funktional und wirtschaftlich nicht möglich.
- An der Einmündung Gustav-Mahler-Straße/Heidemannstraße ist nur noch ein Rechtsabbiegen nach Westen in die Heidemannstraße und ein Rechtseinbiegen in die Gustav-Mahler-Straße von der Heidemannstraße von Osten möglich.

Zumutbare Alternativen für den Kfz-Verkehr aus dem nördlichen Wohnquartier nach Osten in die Heidemannstraße bestehen über den Werner-Egk-Bogen (U-Turn) sowie die Ausfahrt über die Paul-Hindemith-Allee. Für den Fuß- und Radverkehr wird eine signalisierte Querung (Fußgängerschutzanlage) über die Heidemannstraße direkt östlich des Knotenpunkts eingerichtet.

- Am Knoten Heidemannstraße / Maria-Probst-Straße / Paul-Hindemith-Allee ändert sich aufgrund der zu geringen Platzverhältnisse im westlichen Zulauf die Anzahl der Fahrstreifen von derzeit vier auf drei Fahrstreifen. Der Knoten kann leistungsfähig abgewickelt werden.
- Am Knotenpunkt Heidemannstraße / Kiefernngartenstraße / Lilienthalallee ändert sich aufgrund der zu geringen Platzverhältnisse im westlichen Zulauf die Anzahl der Fahrstreifen von derzeit vier auf drei Fahrstreifen. Zudem ist der zweistreifige Ausbau der Lilienthalallee Richtung Süden berücksichtigt. Dementsprechend wurden zwei Linksabbiegestreifen Heidemannstraße - Lilienthalallee vorgesehen. Infolge dessen werden an der LZA Heidemannstraße / Kiefernngartenstraße (0752) morgens und abends keine weiteren Reserven bei der Leistungsfähigkeit prognostiziert. Weitere Optimierungen des Knotenpunkts sind aufgrund der angrenzenden Grundstücke nicht möglich.
- Die Kreuzung Kiefernngartenstraße / Burmesterstraße wird durch die Querung der Tramtrasse im Vergleich zum Bestand mit einer neuen Vollsignalisierung inkl. Fußgängerfurten ausgestattet.

6. Fremdgrundinanspruchnahme

Folgende Flächen von privaten Eigentümern sind für die Rampen und das Brückenbauwerk über den DB-Nordring erforderlich und durch Grunderwerb bzw. Grunddienstbarkeiten zu sichern:

- Flurnummer 151/0, Gemarkung Freimann: 1.242 m²
- Flurnummer 137/52, Gemarkung Freimann: 3.179 m²

Im Bereich des Helene-Wessel-Bogen ist die Flächeninanspruchnahme nicht komplett ursächlich durch die Tramplanung und deren Folgemaßnahmen im Straßenraum begründet. Der geplante Zweirichtungsradweg wird anlässlich der Tram-Neubaustrecke neu angelegt. Folgender Grunderwerb ist insgesamt im Bereich Helene-Wessel-Bogen erforderlich:

- Flurnummer 182/2, Gemarkung Freimann: 1.127 m²
- Flurnummer 179/6, Gemarkung Freimann: 2.285 m²

In der Heidemannstraße sind ursächlich der Tramplanung und der Realisierung regelkonformer Geh- und Radwege folgende Flächen über Grunderwerb bzw. Grunddienstbarkeiten zu sichern:

- Flurnummer 223/0, Gemarkung Freimann: 899 m²
- Flurnummer 223/19, Gemarkung Freimann: 143 m²
- Flurnummer 223/15, Gemarkung Freimann: 26 m²
- Flurnummer 170/89, Gemarkung Freimann: 625 m²
- Flurnummer 170/136, Gemarkung Freimann: 46 m²
- Flurnummer 170/102, Gemarkung Freimann: 215 m²
- Flurnummer 170/49, Gemarkung Freimann: 30 m²
- Flurnummer 170/46, Gemarkung Freimann: 441 m²

In der Kieferngartenstraße ist folgender Grunderwerb ursächlich der Planung der Wendeanlage erforderlich:

- Flurnummer 300/22, Gemarkung Freimann: 3 m²

Das Kommunalreferat wurde bereits beauftragt, in die Verhandlungen mit den Privateigentümern zu treten.

Zur Herstellung des Brückenbauwerks ist zudem eine bauzeitliche Inanspruchnahme der derzeitigen Lagerflächen des AWM-Wertstoffhofes in der Lindberghstraße erforderlich. Hierbei handelt es sich um Flächen zur Zwischenlagerung von AWM-Containern auf städtischem Grundstück. Der Betrieb des Wertstoffhofes wird nicht beeinträchtigt. Als Ersatz werden im Bereich östlich der Straße Am Nordring auf städtischem Grundstück Interimsflächen zur Abstellung der AWM-Container vorgesehen.

Für den Planfeststellungsabschnitt 2 wird gemäß Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021 eine genehmigungsreife Planung durchgeführt. Zur Umsetzung der Planung sind Verhandlungen mit betroffenen Grundstückseigentümern erforderlich. Das Baureferat wird zusammen mit den SWM im Vorgriff zum Planfeststellungsverfahren entsprechende Erwerbssaufträge mit Grunderwerbsplänen vorbereiten, damit das Kommunalreferat in die Verhandlungen mit den Privateigentümern treten kann. Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 2155 vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16083) liegt für diesen Abschnitt im Zusammenhang mit der zwischenzeitlich vorgesehenen Schnellbusverbindung bereits eine Beauftragung des Kommunalreferat vor, die im gleichen Umfang auf die Tramtrasse übertragbar ist.

Das Kommunalreferat weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass Aufgrund der dortigen Personalsituation keine zeitnahe und kontinuierliche Bearbeitung der Grunderwerbungen zugesagt werden kann.

7. Weiteres Vorgehen / Zeitplan

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Tram-Neubaustrecke von Schwabing Nord bis Kieferngarten (Planfeststellungsabschnitt 1) erfolgt durch die SWM unmittelbar nach der Beschlussfassung im Stadtrat, voraussichtlich im 4.Quartal 2021.

Die Ausführungsplanung soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens begonnen werden. Dies ist erforderlich, um unter Berücksichtigung von Unwägbarkeiten in den Genehmigungsverfahren zur Planfeststellung und der Gleisperrungen auf dem DB-Nordring eine frühzeitige verkehrliche Erschließung des neuen Stadtquartiers „Bayernkaserne“ sicherzustellen.

Die Realisierung dieses Streckenabschnitts ist derzeit ab 2024 geplant. Die Bauzeit bis zur Fertigstellung der Tramstrecke beträgt vsl. 4 Jahre. Maßgeblich ist hier die Herstellung des Brückenbauwerks über den DB-Nordring in Abhängigkeit der seitens der DB zu genehmigenden notwendigen Gleisperrungen des DB-Nordrings. Die restlichen Streckenabschnitte in den betroffenen Straßenräumen werden abschnittsweise innerhalb dieser 4 Jahre gebaut.

Die Durchführung der für das Straßenbau-Projekt notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren werden vom Baureferat an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen einer Planungs- und Kostenteilungsvereinbarung übergeben, inklusive der Anhörung der Bezirksausschüsse. Die konkrete Ermittlung der Kostenanteile, welche auf die Stadtwerke München GmbH und die Landeshauptstadt München entfallen, erfolgt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der noch abzuschließenden Kostenteilungsvereinbarung zwischen Stadtwerke München GmbH und Baureferat.

Sofern sich im Planfeststellungsverfahren keine wesentlichen Änderungen ergeben, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Über die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens wird im Sachstandsbericht des ÖPNV-Bauprogramms berichtet.

Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt über das ÖPNV-Bauprogramm (siehe separate Beschlussvorlage im selben Ausschuss; Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04932).

8. Abstimmung der Maßnahme bzw. der Beschlussvorlage

Die beschriebene genehmigungsreife Planung wurde von den SWM/MVG in Zusammenarbeit mit den zuständigen Referaten der Landeshauptstadt München erstellt. Die Planung wurde mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen und der Arbeitsgruppe „Aktuelle Radverkehrsprojekte“ abgestimmt. Am 18.11.2020 wurde die Planung dem Bezirksausschuss 12 Schwabing Freimann vorgestellt. Am 28.01.2021 fand eine virtuelle Infoveranstaltung für die Öffentlichkeit zum Projektstand statt. Vertreter der SWM und des Mobilitätsreferats haben die vorliegende Planung vorgestellt sowie

Fragen der Teilnehmer beantwortet. Die Resonanz zur Infoveranstaltung war sehr positiv.

Für das Brückenbauwerk liegt eine unterschriebene Planungsvereinbarung zwischen der Stadtwerke München GmbH und der DB Netz AG vor (siehe auch Seite 11). Die parallel zur Tramstrecke verlaufende 110 kV-Bahnstromleitung südlich der Heidemannstraße wurde in der Planung berücksichtigt. Die Belange der DB Energie GmbH wurden geklärt.

Die Beschlussvorlage wurde vom Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Kommunalreferat sowie von der Stadtkämmerei mitgezeichnet.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 und 12 wurden gemäß § 9 Abs.2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört. Da die Sitzungen des BA 11 am 24.11. und des BA 12 am 23.11. stattfanden, konnten die Stellungnahmen nicht mehr rechtzeitig vor Drucklegung der Beschlussvorlage eingearbeitet werden. Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse und die Kommentierung der Verwaltung hierzu werden dem Stadtrat daher im Rahmen eines Hinweisblattes separat vor dem Ausschuss vorgelegt.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 und 12 haben Abdruck der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Andreas Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung unverzüglich den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.
Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden.
2. Das Baureferat wird gebeten, die weitere Planung des Projekts Tram Münchner Norden im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger unter Federführung der Stadtwerke München GmbH zu begleiten.
3. Die SWM GmbH werden gebeten, die Genehmigungsunterlagen zur Planfeststellung zunächst mit der aktuellen Brückenplanung bei der Regierung von Oberbayern einzureichen. Nach Fertigstellung der Genehmigungsunterlagen der Brückenvariante 2 erfolgt durch die SWM GmbH eine Tektur im Genehmigungsverfahren, um den möglichen Ausbau (z.B. 4-gleisig) des DB-Nordrings für S-Bahnverkehr offen zu halten, unter der Voraussetzung, dass der Freistaat Bayern sich zur Übernahme der Mehrkosten bereit erklärt hat.
4. Das Kommunalreferat wird gebeten, den im Kapitel 6 des Vortrags des Referenten beschriebenen notwendigen Grunderwerb bzw. Grunddienstbarkeiten unter der aufschiebenden Bedingung der Planfeststellung zu tätigen. Das Baureferat wird gebeten den notwendigen Erwerbssauftrag auf Grundlage der vorgelegten Planungen bereits im Vorgriff auf das Planfeststellungsverfahren mit Unterstützung der SWM entsprechend einzuleiten.
5. Das Baureferat wird gebeten, zusammen mit den Stadtwerke München GmbH für den Planfeststellungsabschnitt 2 entsprechende Erwerbssaufträge mit Grunderwerbsplänen vorzubereiten. Das Kommunalreferat wird gebeten, in die Verhandlungen mit den Privateigentümern zu treten.
6. Der Planung für die Endhaltestelle mit Tramwendeschleife und Busbahnhof Kieferngarten ist der Abbruch der bestehenden P+R-Anlage Kieferngarten zugrunde gelegt. Diesem Sachverhalt wird dementsprechend zugestimmt.
7. Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt aus den Ansätzen des ÖPNV-Bauprogramms (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 04932).
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

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

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (1x)
3. An die Bezirksausschüsse 11 und 12
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
10. An die Stadtkämmerei
11. An den Behindertenbeirat
12. An die Stadtwerke München GmbH
13. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
14. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
15. An das Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen
16. An das Mobilitätsreferat – GL - BVK
17. An das Mobilitätsreferat – GB1
18. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
19. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2-1.2

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen