

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

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084

§ 4 Nr. 9b GeschO

Anlage:

3. Änderungsantrag der SPD/Volt und Grünen / RL
4. Änderungsantrag der ÖDP/München-Liste

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Wie in der Sitzung des Mobilitätsausschuss vom 08.12.2021, einschließlich Hinweis/ Ergänzung vom 02.12.2021. Die Vorlage wurde in der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 08.12.2021 behandelt. Die Abstimmung erfolgt coronabedingt in der Vollversammlung am 15.12.2021.

Zu dem Änderungsantrag der Fraktionen SPD/Volt und Die Grünen / RL (Anlage 3) wird ergänzend Folgendes mitgeteilt:

Zu Punkt 1 ergänzt:

Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung unverzüglich den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.

Im Verlauf der Planungen soll geprüft werden, ob in der Heidemannstraße jenseits der Knoten mit den erforderlichen Abbiegespuren – zumindest zwischen den Einmündungen Magistrale und Maria-Probst-Straße – jeweils ein zusätzlicher Baumgraben neben dem Radweg bei Verzicht auf eine Fahrspur im Zuge der Maßnahme oder zukünftig errichtet werden kann. Dies beinhaltet zumindest eine Freihaltung von Sparten in diesen Bereichen.

Weiter soll geprüft werden, wie der Knotenpunkt Heidemannstr. / Werner-Egk-Bogen so gestaltet werden kann,

- dass ein bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen möglichst allen Trambahnlinien ermöglicht wird
- dass die Umsetzung der Trasse zu Am Hart (U2) ergänzt werden kann, ohne dass der Betrieb der Tram Bayernkaserne – Kieferngarten (U6) länger unterbrochen werden muss.

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.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM GmbH wie folgt Stellung:

zu Punkt 1 Absatz 2 neu:

Das Verkehrsgutachten zur Tram Münchner Norden – Abschnitt Schwabing Nord – Kieferngarten (Vössing Ingenieure, 06/2021) geht von folgenden Kfz-Verkehrsbelastungen in den betreffenden Abschnitten der Heidemannstraße aus:

Abschnitt Heidemannstraße	Werner-Egk-Bogen - Maria-Probst-Straße	Maria-Probst-Straße - Kieferngartenstraße
Bestand 2018	16.000 Kfz/24h	24.500 Kfz/24h
Prognosenullfall 2035 (ohne Tram)	21.000 Kfz/24h	29.000 Kfz/24h
Prognoseplanfall 2035 (mit Tram)	19.000 Kfz/24h	28.000 Kfz/24h

Durch den prognostizierten Neuverkehr des Neubaugebietes Bayernkaserne steigen die Kfz-Verkehrsbelastungen auf der Heidemannstraße in der Prognose deutlich an. Um eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung an dem Knotenpunkt Heidemannstraße/Werner-Egk-Bogen/Zufahrt Bayernkaserne gewährleisten zu können, sind im östlichen und westlichen Zulauf der Heidemannstraße wie im Bestand jeweils 3 Fahrspuren erforderlich (Links, Geradeaus, Geradeausrechts). Am Knotenpunkt Heidemannstraße/Maria-Probst-Straße/Paul-Hindemith-Allee sind zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit wie im Bestand vier Fahrspuren im östlichen Zulauf und drei Fahrspuren im westlichen Zulauf (heute vier Fahrspuren) erforderlich.

Eine Reduzierung auf eine Fahrspur je Richtung zwischen den beiden Knotenpunkten wäre nur mit längeren Einfädelstreifen jeweils nach dem Knotenpunkt möglich, so dass, wenn überhaupt, nur noch ein sehr kurzer Abschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten zweispurig mit je einer Richtungsfahrbahn wäre. Hinzu kommt, dass die Busse an den Haltestellen an der Heidemannstraße auf der jeweils rechten Fahrspur halten und die rechte Fahrspur somit für den MIV für die Dauer des Halts blockiert ist. Durch die zweite Fahrspur ist ein Vorbeifahren für den MIV möglich.

Eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung ist neben dem MIV auch für die Busse sowie für die Sicherstellung der An- und Abfahrtswege der neuen Feuerwache auf dem Gebiet der Bayernkaserne an der Heidemannstraße erforderlich. Bei Überstauung der Knotenpunkte können zudem Verkehrssicherheitsdefizite für den querenden Fuß- und Radverkehr auftreten.

Fazit:

Eine Fahrspurreduzierung in der Heidemannstraße wird aus vorgenannten Gründen derzeit nicht empfohlen. Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt die o.g. Verkehrsmengen deutlich reduzieren, so wäre eine Reduzierung der Anzahl der Fahrspuren möglich.

Der Passus kann daher mit einer Ergänzung (siehe Antrag des Referenten) übernommen werden.

Zu Punkt 1 Absatz 3 Spiegelstrich 1 neu:

Für das Betriebskonzept der Tram 23 und 24 ist ein bahnsteiggleicher Umstieg an den Haltestellen westlich des Gleisdreiecks im Knoten Heidemannstraße/Werner-Egk-Bogen bereits berücksichtigt. Der bahnsteiggleiche Umstieg einer möglichen Verstärkerlinie (Schwabing Nord – Kieferngarten) mit der Tram 23 und 24 ist an der vorherigen Haltestelle vor dem Gleisdreieck (z.B. Stadtplatz Bayernkaserne) bzw. mit einem zweifachen Halt im Bereich der Haltestellen des Knotenpunktes Heidemannstraße/Werner-Egk-Bogen möglich. Eine Haltestelle im Südast des Gleisdreiecks in der Magistrale der Bayernkaserne ist platztechnisch nicht möglich und zudem wäre der Abstand zur nächsten Haltestelle am Stadtplatz Bayernkaserne mit rund 200 m sehr gering.

Zu Punkt 1 Absatz 3 Spiegelstrich 2 neu:

Der Planfeststellungsbescheid für den Streckenabschnitt Bayernkaserne – Am Hart (Planfeststellungsabschnitt 2) soll vor der Bauausführung des Knotenpunktes Heidemannstraße/Werner-Egk-Bogen (Planfeststellungsabschnitts 1) vorliegen. Ferner soll der Planfeststellungsabschnitt 1 innerhalb des Verfahrens noch in zwei Unterabschnitte unterteilt werden. Im ersten Unterabschnitt ist das Gleisdreieck enthalten. Dadurch kann das Gleisdreieck während der Bauzeit für den Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten noch vor der Inbetriebnahme eingebaut werden.

Zu Punkt 2 neu:

Ein Betriebskonzept soll entwickelt werden, so dass in der Endausbaustufe alle drei Direktverbindungen Münchner Freiheit (U3/6) – Am Hart (U2) – Kieferngarten (U6) angeboten werden können.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM GmbH wie folgt Stellung:

Das geplante Gleisdreieck und die Haltestellenanordnungen im Bereich des Knoten Heidemannstraße/Werner-Egk-Bogen lassen ein Betriebskonzept mit allen drei Direktverbindungen zu.

Die Änderungen werden in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu dem Änderungsantrag der Fraktion ÖDP/München-Liste (Anlage 4) wird ergänzend Folgendes mitgeteilt:

Zu Punkt 1 geändert:

Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung **mit folgenden Änderungen**

a) in der Heidemannstraße erfolgt eine Führung in Seitenlage südlich von Fahrbahn, Rad- und Gehweg statt in Mittellage,

b) die Wendeanlage wird in Fröttmaning statt in Kieferngarten errichtet (östlich statt westlich der U-Bahn-Linie),

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.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM GmbH wie folgt Stellung:

zu a)

Eine Führung der Tramtrasse in Seitenlage ist aus folgenden Gründen nicht möglich. Südlich der Heidemannstraße ist eine 110 kV-Bahnstromleitung Nr. 520 der DB Energie GmbH als Freileitung vorhanden, deren Zugänglichkeit durch die Tram in Seitenlage erschwert wird bzw. zu Verlegungen der Maststandorte führt. In der aktuell geplanten Mittellage der Tram werden Geh-/ Radweg punktuell um die Masten herumgeführt. Dies ist bei der Tram in Seitenlage nicht möglich.

Zur Radwegführung in der Heidemannstraße ist Folgendes anzumerken:

Aufgrund der Wichtigkeit der Heidemannstraße für den Radverkehr als Ost-West-Tangente ist die Heidemannstraße im Verkehrsentwicklungsplan Rad der LHM als Hauptroute klassifiziert. Sie ist Bestandteil der beschilderten Radwegenetzes (Fahrradhauptroute Arena – Querverbindung Heidemannstraße). Durch das Neubaugebiet Bayernkaserne wird sich das Radfahrerpotenzial der Heidemannstraße deutlich erhöhen. Entlang der Heidemannstraße sind gemäß Radentscheid 2,30 Meter breite Radwege geplant, die durch einen Bordstein baulich von den beiden Fahrbahnspuren abgesetzt sind. Die Radwege verfügen zudem über einen Sicherheitsraum zur Fahrbahn von einem halben Meter. Die Führung des Radweges angrenzend an die Fahrbahn ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für Radfahrer*innen besser zu beurteilen.

Die Realisierung radentscheidskonformer Radwege wäre auf der nördlichen Straßenseite nördlich des Baumgrabens nur bei einem Eingriff in den Lärmschutzwall und die dortige Baumbepflanzung möglich.

zu b)

Im Rahmen der Untersuchungen zu einer leistungsfähigen Erschließung des Neubaugebiets auf dem Gebiet der ehemaligen Bayernkaserne wurden zahlreiche Trassen- und Linienvarianten untersucht und bewertet. Der U-Bahnhof Kieferngarten mit seiner bereits

heute bestehenden Funktion als Umsteigeknoten stellt auch für den Tram-Linienbetrieb einen verkehrlich sinnvolleren Verknüpfungspunkt gegenüber einem U-Bahnhof Fröttmaning dar. Durch die Verknüpfung der Tram mit der U6 sowie dem dortigen Busbahnhof kann die Tram eine gute Netzwirkung und damit ein hohes Fahrgastpotenzial erreichen. Die bestehenden Buslinien werden an die neue Tramlinie angepasst und Parallelverkehr so weit möglich vermieden.

Ein Linienbetrieb der Tram bis Fröttmaning ist nach den derzeitigen Erkenntnissen nicht förderfähig, da der verkehrliche Nutzen geringer ist als die zusätzlichen Kosten für die Strecke und den Betrieb. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sinkt unter 1, wenn die Wendeschleife östlich der U6 liegt. Das zu erwartende Fahrgastpotenzial und der verkehrliche Nutzen ist trotz der P+R-Anlage Fröttmaning mit 1.276 Parkplätzen niedrig. Dem gegenüber stehen längere Fahrzeiten sowie zusätzliche Aufwendungen beim Fahrzeugeinsatz, Betrieb und Unterhalt. Die Wendeschleife Kieferngarten ist daher unabhängig einer möglichen Weiterführung zu einer möglichen Tramabstellanlage in Fröttmaning erforderlich. Bei der geplanten Wendeschleife Kieferngarten westlich der U6 ist der Umstieg zwischen Tram und U-Bahn kürzer als bei Haltestellenanordnungen östlich der U6 (z.B. Burmester-/ Bauernfeindstraße).

Die Änderung wird nicht in den Antrag des Referenten übernommen.

zu Punkt 6 geändert:

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. **Durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall in der neu anzulegenden Grünfläche ist ein mindestens mit dem bisherigen Zustand vergleichbarer Lärmschutz zur U-Bahn-Bestandsstrecke sicherzustellen.**

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM GmbH wie folgt Stellung:

Durch den Entfall des P+R-Gebäudes ergibt sich rechtlich kein Ersatzanspruch für eine Schallschutzmaßnahme. Die Errichtung einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalls wäre eine freiwillige zusätzliche Leistung der LHM.

Die Änderung wird nicht in den Antrag des Referenten übernommen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag des Referenten, wie aus nachstehender Ziffer II. ersichtlich wie folgt:

Zur besseren Verständlichkeit gilt dabei zu beachten:

fett = ÄA der Fraktionen SPD/Volt und Die Grünen/Rosa Liste

fett + *kursiv* + unterstrichen = Ergänzungen des Mobilitätsreferates

II. Antrag des Referenten:

1. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung unverzüglich den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.

Im Verlauf der Planungen soll geprüft werden, ob in der Heidemannstraße jenseits der Knoten mit den erforderlichen Abbiegespuren – zumindest zwischen den Einmündungen Magistrale und Maria-Probst-Straße – bei einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsmengen im motorisierten Individualverkehr jeweils ein zusätzlicher Baumgraben neben dem Radweg bei Verzicht auf eine Fahrspur im Zuge der Maßnahme oder zukünftig errichtet werden kann. Dies beinhaltet zumindest eine Freihaltung von Sparten in diesen Bereichen.

Weiter soll geprüft werden, wie der Knotenpunkt Heidemannstr. / Werner-Egk-Bogen so gestaltet werden kann,

- dass ein bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen möglichst allen Tram-bahnlagen ermöglicht wird
- dass die Umsetzung der Trasse zu Am Hart (U2) ergänzt werden kann, ohne dass der Betrieb der Tram Bayernkaserne – Kieferngarten (U6) länger unterbrochen werden muss.

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. **Die SWM GmbH wird gebeten, ein Betriebskonzept zu entwickeln, so dass in der Endausbaustufe alle drei Direktverbindungen Münchner Freiheit (U3/6) – Am Hart (U2) – Kieferngarten (U6) angeboten werden können.**
3. Das Baureferat wird gebeten, die weitere Planung des Projekts Tram München Norden im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger unter Federführung der Stadtwerke München GmbH zu begleiten.
4. 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.
5. 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.

6. 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.
7. 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.
8. Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt aus den Ansätzen des ÖPNV-Bauprogramms (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 04932).
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Ober-/Bürgermeister/-in

Der Referent

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

III. Abdruck von I. mit II.

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

IV. WV Mobilitätsreferat – MOR-GL Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu IV.:

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