

Telefon: 233 – 57195
Telefax: 233 – 989 57195

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2-13

**Tram-Neubaustrecke „Tram Nordtangente“ – Abschnitt Regina-Ullmann-Straße bis S-Bahnhof Johanneskirchen (Planfeststellungsabschnitt 3) und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss**

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06755

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 20.07.2022 (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 Nordtangente ist wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München und bildet einen wichtigen Baustein für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in München. Der Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße mit Anbindung an die bestehende Tramstrecke in der Cosimastraße ergänzt die Tram Nordtangente im Osten.

Der Streckenabschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße wird nachfolgend vereinfachend mit dem Arbeitstitel „Tram Johanneskirchen“ bezeichnet.

Mit der „Tram Johanneskirchen“ als Anbindung der bestehenden Tramstrecke in der Cosimastraße an den S-Bahnhof Johanneskirchen kann ein dezentraler Anschluss des Tram-Innenstadtnetzes ins Umland und zum Flughafen (S-Bahnlinie S8) geschaffen werden. Sie verkürzt die Fahrtzeiten in die nordöstliche Münchner Umgebung und zum Flughafen und entlastet die ÖPNV-Knotenpunkte im Zentrum der Landeshauptstadt München. Mit einer Streckenlänge von nur ca. 1 km lassen sich so Entlastungseffekte vom Autoverkehr erzielen und die kommenden Neubaugebiete östlich der Bahntrasse vorausschauend erschließen.

Der Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße stärkt die Tangentenfunktion der Tram Nordtangente und trägt zur größtmöglichen Vernetzungswirkung bei und damit zur Schaffung attraktiver Netze und zur maximalen Verlagerung des MIV zum ÖV. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende. Ein positiver Beitrag dieses Streckenabschnitts ist auch dann zu erwarten, wenn die übrigen Streckenabschnitte der Tram Nordtangente zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der „Tram Johanneskirchen“ noch nicht verfügbar wären.

Mit dem vorliegenden Trassierungsbeschluss werden die Stadtwerke München GmbH gebeten, den Antrag auf Planfeststellung für den Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße der Tram Nordtangente bei der Regierung von Oberbayern einzureichen. Das Projekt Tram Nordtangente ist dabei in drei eigenständige Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt, für die jeweils eigene Planfeststellungsverfahren mit separaten Trassierungsbeschlüssen erfolgen, vgl. Kapitel 3.

2. Ausgangs- und Beschlusslage

Vor dem Hintergrund der Diskussion im Stadtrat betreffend die Beschlussfassung zur Wiederaufnahme der Planungen der Tram Nordtangente am 24.01.2018 und dem Antrag Nr. A 03772 SPD/ÖDP vom 30.01.2018 (Tram Nordtangente bis Johanneskirchen) bewerteten die SWM den Anschluss an den S-Bahnhof Johanneskirchen als sinnvoll und sicher-ten eine Prüfung dieser weiteren Linienführung zu.

Im Rahmen des Projekts Tram Nordtangente wurde die Möglichkeit einer Abzweigung von der Trasse der Trambahn in der Cosimastraße (Tram St. Emmeram) mit Linienführung durch die Johanneskirchner Straße und Wendeschleife westlich des S-Bahnhofs Johanneskirchen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft mit dem Ergebnis, dass die geplante Streckenführung baulich machbar ist.

Diese Planungen berücksichtigen auch die Möglichkeit einer späteren Weiterführung zur Erschließung des Entwicklungsgebietes im Münchner Nordosten.

Mit dem Beschluss des Stadtrats zum Nahverkehrsplan vom 03.03.2021 wurde der Streckenabschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße der Tram Nordtangente als „Tram Johanneskirchen“ (Arbeitstitel) in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848; Ziffer 3.1.f). Die SWM wurden darüber hinaus gebeten, die Planung bis zur Genehmigungsreife durchzuführen. Dem Stadtrat ist auf Grundlage der Entwurfsplanungen der Trassierungsbeschluss als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorzulegen.

Mit dem Beschluss Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932 wurde ein „Erstes ÖPNV-Bauprogramm 2021“ vom Stadtrat beschlossen. Der Streckenabschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße ist ein wichtiger Baustein dieses Bauprogramms. Mit dem antragsgegenständlichen Trassierungsbeschluss wird den Entscheidungen und Aufträgen der zuvor genannten Stadtratsbeschlüsse entsprochen.

Entsprechend der Gliederung der Tram Nordtangente in drei Planfeststellungsabschnitte mit jeweils eigenen Trassierungsbeschlüssen ist der vorliegende Trassierungsbeschluss als nachfolgend zum Trassierungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1 der Tram Neubaustrecke Tram Nordtangente (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06224) einzuordnen.

3. Streckenübersicht

Die Tram-Neubaustrecke Tram Nordtangente gliedert sich räumlich in vier Streckenabschnitte, vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2.

- Westlicher Streckenabschnitt: Elisabethplatz bis Leopoldstraße
- Nördlicher Streckenabschnitt: Leopoldstraße bis Münchner Freiheit
- Östlicher Streckenabschnitt: von Leopoldstraße durch den Englischen Garten bis Tivolistraße
- Streckenabschnitt S-Bahn-Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße („Tram Johanneskirchen“, Arbeitstitel)

Die vier Streckenabschnitte werden, wie nachfolgend dargestellt, in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) eingeteilt:

- Planfeststellungsabschnitt 1: Elisabethplatz bis Münchner Freiheit
- Planfeststellungsabschnitt 2: Englischer Garten (Leopoldstraße durch den Englischen Garten bis Tivolistraße)
- Planfeststellungsabschnitt 3: „Tram Johanneskirchen“ (Arbeitstitel)



Abbildung 1: Streckenübersicht Tram Nordtangente; West / Nord / Ost (Quelle: SWM/MVG, Hoch 3)

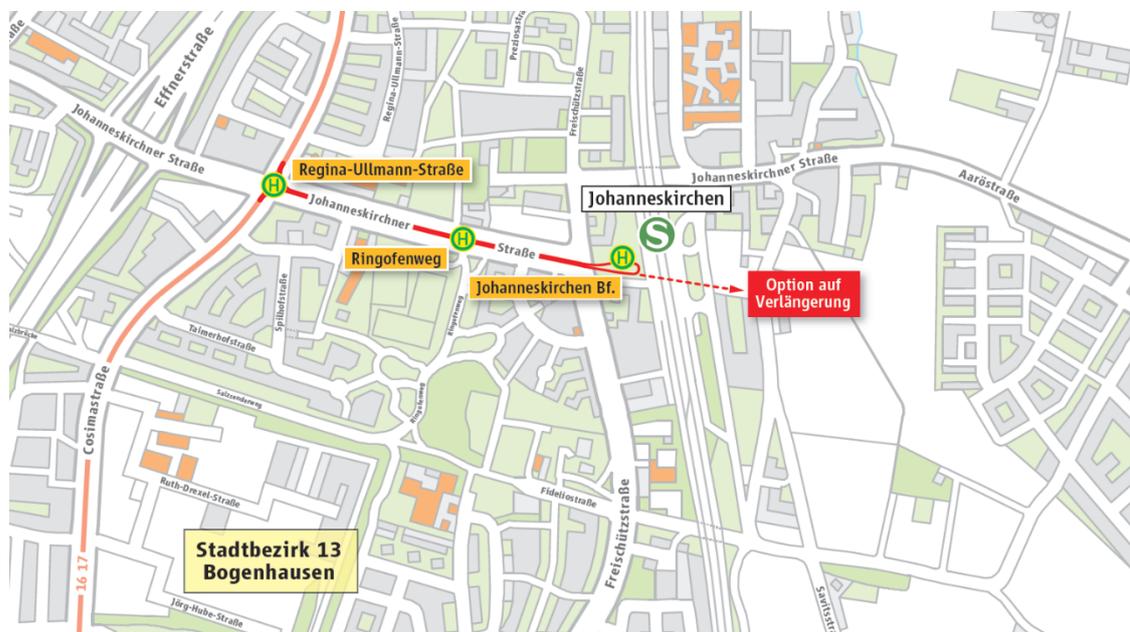


Abbildung 2: Streckenübersicht Tram Nordtangente (PFA 3 = in dunkelrot dargestellt); Johanneskirchen (Quelle: SWM/MVG, Hoch 3)

Für den westlichen und nördlichen Streckenabschnitt sowie für den Abschnitt S-Bahn-Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße liegen die relevanten planerischen Lösungen so weit vor, dass eine Zustimmung des Stadtrats zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens möglich ist.

Der hier vorliegende Trassierungsbeschluss bezieht sich auf den dritten Planfeststellungsabschnitt.

Dieser Streckenabschnitt der Tram-Neubaustrecke verläuft in der Johanneskirchner Straße vom Abzweig an der Cosimastraße bis zur Wendeschleife (West) am S-Bahnhof Johanneskirchen auf eigenem Gleiskörper. Die Streckenlänge beträgt etwa 1 km. Auf dieser Strecke werden zwei neue Haltestellen hergestellt. Die bestehende Haltestelle „Regina-Ullmann-Straße“ am Abzweig Cosimastraße wird für die Neubaustrecke mit einem zusätzlichen Bahnsteig in der Johanneskirchner Straße erweitert. Die Bestandsbahnsteige werden optimiert angeordnet.

Die neuen Haltestellen sind:

- Ringofenweg
- Johanneskirchen Bf.

Diese Haltestellenbezeichnungen sind als Arbeitstitel zu verstehen und können im Laufe der Planung ggf. noch geändert werden.

Mögliche Weiterführung nach Osten:

Der Bereich des S-Bahnhofes Johanneskirchen wird im Moment durch ein Projekt der DB Netz AG „Viergleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen einschließlich barrierefreiem

Ausbau“ in einer zweistufig aufgebauten Vorplanung untersucht. Die Stufe 1 der Vorplanung ist abgeschlossen; es wurden 3 Varianten untersucht: Ebenerdige Streckenführung, Führung im Trog und eine Lösung mit Tunnel. Im Ergebnis der durchgeführten Variantenuntersuchung wird durch die DB eine ebenerdige Variante im Auftrag des BMVI in der Stufe 2 (Start im Januar 2021 erfolgt) weiter geplant. Auf Wunsch der Landeshauptstadt München wird zudem die Tunnelvariante weiter geplant.

Zur Erschließung des Entwicklungsgebiet München Nordosten kann der Streckenabschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße nach Fertigstellung des DB-Projekts zusammen mit der Johanneskirchner Straße nach Osten weitergeführt werden. Die im Zuge des vorliegenden Beschlusses zu errichtende Wendeschleife West muss dann perspektivisch zurückgebaut werden, so dass diese als temporäre Wendeschleife zu betrachten ist. Zu den förderrechtlichen Konsequenzen finden noch Abstimmungen mit den Fördergebern statt. Die Tramstrecke wird, je nach Ausgestaltung des DB-Projekts, unter den Bahngleisen hindurch in einer Unterführung oder mittels ebenerdiger Überführung über die dann im Tunnel verlaufenden Bahngleise nach Osten weitergeführt.

Der Zeitpunkt der Realisierung der Weiterführung der Tram ist abhängig von der Fertigstellung des DB-Projekts und dabei insbesondere von der gewählten technischen Lösung (oberirdisch oder Tunnel). Die Landeshauptstadt München hat sich diesbezüglich bereits mehrfach für die Tunnellösung ausgesprochen, zuletzt mit Beschluss “Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen – Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554). Der Beginn der Bauphase des DB-Projektes ist nicht vor 2030 zu erwarten.

Die Beteiligten (SWM/MVG, DB und Stadtverwaltung) stehen bezüglich der Abstimmung der Maßnahmen zum Streckenabschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße und dem viergleisigen Ausbau in Kontakt. Ein erster Austausch hat bereits im Herbst 2020 stattgefunden. Ziel dabei ist u.a., den Betrieb der temporären Wendeschleife auch während der Bauphase des viergleisigen Ausbaus möglichst lange aufrechtzuerhalten.

4. Betriebskonzept und Fahrgastprognose

Aktuelles Betriebskonzept im PFA 3:

Der S-Bahnhof Johanneskirchen ist momentan über die folgenden Buslinien erreichbar, vgl. Abbildung 3:

- Buslinie 50 (Dessauer Straße – Johanneskirchen)

- Buslinie 154 (Nordbad – Westerlandanger)



Abbildung 3: Anbindung Bahnhof Johanneskirchen mit Buslinien 50 und 154 (Stand: 12.2021; Quelle: SWM/MVG)

Die bestehenden Tramlinien 16 und 17 entlang der Cosimastraße werden über die Buslinie 50 an die S-Bahn-Linie 8 angebunden. Hierzu ist ein Umstieg an der Haltestelle Regina-Ullmann-Straße erforderlich.

Künftiges Betriebskonzept der Tram Nordtangente:

Die vorgesehene Linienführung der Tram Nordtangente wurde gegenüber früheren Untersuchungen um die ergänzten Abschnitte durch die Leopoldstraße und den Anschluss an den S-Bahnhof Johanneskirchen (Arbeitstitel: „Tram Johanneskirchen“) weiterentwickelt. Des Weiteren ist die Verlängerung der Tram 23 in Richtung Norden (Tram Münchner Norden) im Prognosehorizont 2030 unterstellt. Damit ergeben sich vielfältige mögliche Linienführungen mit dem Ziel, attraktive Netze zu schaffen, die Kapazität des ÖV zu erhöhen und den größtmöglichen Nutzen vor Ort und für die Gesamtstadt zu erzielen.

Die aus Nachfragesicht beste Variante stellt folgendes Linienkonzept dar, vgl. Abb. 4:

- Tram 11: (Amalienburgstraße)* Neuhausen – Johanneskirchen (S)
- Tram 13: Schwabing-Nord – Münchner Freiheit – Maxmonument, weiter Richtung Osten/Süden
- Tram 23: Am Hart – Münchner Freiheit – Hauptbahnhof, weiter Richtung Westen

* Die Verlängerung der Linie 11 von Neuhausen zur Amalienburgstr. ist in einer späteren Stufe im Rahmen Ausbau Tramnetz ÖV30 vorgesehen.

Dieses Konzept bietet die größte Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Nach derzeitigem Planungsstand erfolgt die Bedienung der Tram-Neubaustrecke für die Linien 11, 13 und 23 tagsüber jeweils im 10 min-Takt (Spät- und Abendverkehr analog den Bedienstungsstandards im übrigen Münchner Tramnetz). Somit ergibt sich für sämtliche Planungsabschnitte ein 5 min-Takt (2 Linien jeweils 10min-Takt). Dies entspricht der zu erwartenden Nachfrage, führt zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Fahrzeuge und entspricht damit auch den Anforderungen des Nahverkehrsplans.

Für den Prognosehorizont 2030 wurde auf dieser Basis eine Abschätzung des verkehrlichen Nutzens vorgenommen. Als vorläufiges Zwischenergebnis wird eine Mehrung um ca. 6.000 Personenfahrten je Werktag im ÖPNV ausgewiesen. Korrespondierend verringert sich die Verkehrsleistung im MIV um ca. 26.000 Personenkilometer im Vergleich zum Netz 2030 ohne die Tram Nordtangente.

In Abhängigkeit vom tatsächlich umgesetzten Betriebskonzept können somit folgende Zuwächse auf den vier Linienästen erwartet werden:

- Im Westast der Neubaustrecke werden in der Franz-Joseph-Straße täglich ca. 28.000 Fahrgäste die neue Tramverbindung nutzen. Hier gibt es im Bestand keine Busverbindung.
- Auf dem Ostast werden im Bereich des Englischen Gartens täglich ca. 10.000 Fahrgäste zusätzlich im Vergleich zur Busbedienung erwartet, so dass insgesamt täglich ca. 22.000 Fahrgäste den Abschnitt befahren werden.
- Den Nordast zur Münchner Freiheit werden zusätzlich ca. 11.000 Fahrgäste im Vergleich zu den bestehenden Busverbindungen täglich befahren, so dass insgesamt täglich ca. 15.000 Fahrgäste erwartet werden.
- Für den Abschnitt S-Bahn/Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße sind täglich ca. 5.000 Tramfahrgäste, zusätzlich zur Buslinie 50, prognostiziert.

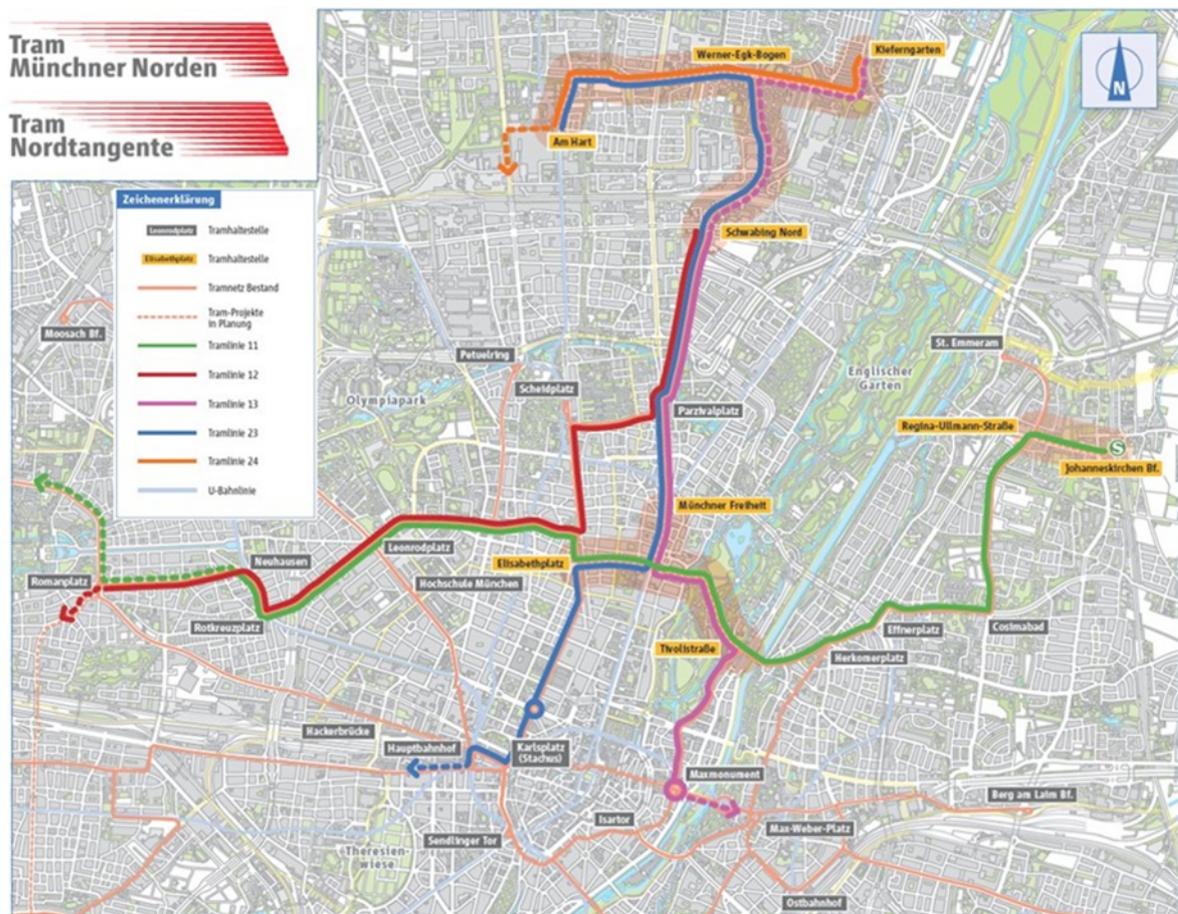


Abbildung 4: Unterstelltes Liniennetz für Verkehrsuntersuchung (Datenbasis 2030, Quelle SWM / Hoch3)

Dieses Betriebskonzept würde die Fertigstellung der Tram Nordtangente durch den Englischen Garten voraussetzen. Sollte bis zur Inbetriebnahme des Streckenabschnitts S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße die Nordtangente durch den Englischen Garten (PFA 2) noch nicht fertiggestellt sein, würden die bisherigen Linienführungen durch die Müllerstraße beibehalten und es könnte alternativ die Linie 16 an der Regina-Ullmann-Straße über die Johanneskirchner Straße zum S-Bahnhof Johanneskirchen geführt werden, jedoch dann aufgewertet als so genannte Volllinie mit den für den Münchner Tramlinien üblichen Betriebszeiten. Die Linie 17 würde unverändert auf der bisherigen Linienführung nach St. Emmeram verkehren. Insofern ist die Realisierung des Streckenabschnitts S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße als dritter Planfeststellungsabschnitt der Tram Nordtangente baulich und betrieblich unabhängig von Planfeststellungsabschnitt 1 und 2 möglich.

Buslinien:

Die Buslinie 50 wird weiterhin in der Johanneskirchner Straße geführt und hält, wie auch die Tram, an der neu eingerichteten Haltestelle „Ringofenweg“ und nachfolgend in ihrer neuen Endhaltestelle in der Wendeschleife westlich des Bahnhofs Johanneskirchen. Die bisherigen, weiteren Haltestellen „Bichlhofweg“ und „Johanneskirchen Bahnhof West“ werden weiterhin von der Linie 154 bedient. Die Haltestelle „Johanneskirchen Bahnhof“ (gemeint ist hier die bestehende Endhaltestelle der Linie 50 östlich der S-Bahn) entfällt.

Die Buslinie 154 wird auf ihrem bestehenden Linienweg künftig voraussichtlich in die Wendeschleife geführt, um dort den Umstieg zur S-Bahn zu ermöglichen.

Aufgrund der zeitlichen und verkehrlichen Zusammenhänge mit dem Projekt Tram Münchner Norden ist in einer ersten Abschätzung für das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) zur Standardisierten Bewertung eine gesamthafte Betrachtung der Tram Nordtangente mit der Tram Münchner Norden durchgeführt worden. Erste Berechnungen deuten auf ein Ergebnis größer 1,0 hin. Eine gesamthafte Antragstellung als ein Fördervorhaben mit dem Projekt Tram Münchner Norden ist mit dem Fördergeber in Abstimmung.

Die Tram-Neubaustrecke ist demnach grundsätzlich zuwendungsfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Durch die Novellierung des GVFG können Planungsleistungen erstmals in größerem Umfang, durch einen pauschalen Planungsaufschlag (10 %) auf die zuwendungsfähigen Kosten, gefördert werden. Die Förderung derartiger Großprojekte wie der Tram Nordtangente wird durch den Bund bereitgestellt, daneben wird eine Komplementärfinanzierung durch den Freistaat Bayern erwartet. Ein Rechtsanspruch auf Förderung, insbesondere nach Umfang und Höhe, besteht jedoch nicht.

5. Projektbeschreibung

Nachfolgend wird der Planfeststellungsabschnitt 3 der Tram-Neubaustrecke vom S-Bahnhof-Johanneskirchen bis zur Regina-Ullmann-Straße beschrieben. Die Planfeststellungsabschnitte 1 und 2 der Tram Nordtangente werden in gesonderten Trassierungsbeschlüssen behandelt.

Die Tramtrasse wird auf der gesamten Strecke auf einem eigenen Bahnkörper in Mittellage geführt. Für einen pünktlichen, schnellen, zuverlässigen und letztlich auch attraktiven Trambetrieb ist es sinnvoll, 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 Verkehrsteilnehmender 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 wird bei einem eigenen Bahnkörper begünstigt.

Der Bahnkörper der Tramtrasse wird als Rasengleis ausgebildet. Die Haltestellenlängen entsprechen mit 56m den zukünftigen Trambahnen gemäß Nahverkehrsplan (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848).

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 im Bereich der Fürkhofstraße und an der Haltestelle Ringofenweg eine Erweiterung der vorhandenen Verkehrsfläche mit Grunderwerb erforderlich. Im nördlichen Bereich der Wendeschleife ist für die Integration der Tramtrasse und die Herstellung einer öffentlichen Zuwegung von der Tramhaltestelle zum S-Bahnhof mit einem kombinierten Geh- und Radweg weitere Inanspruchnahme von nicht im Eigentum der LHM befindlichen Grundstücksflächen erforderlich. Im übrigen Streckenverlauf wird im Wesentlichen nur die vorhandene Verkehrsfläche neugestaltet.

Entlang der Johanneskirchner Straße, im Bereich zwischen der Fürkhofstraße und der neu geplanten Haltestelle "Ringofenweg", wird von der Landeshauptstadt München die Sanierung und Erweiterung der Helen-Keller-Realschule geplant. Von der Johanneskirchner Straße sind mehrere Zugänge und eine Zufahrt zu diesem Gelände vorgesehen. Die Planungen der Tram-Neubaustrecke und der Realschule werden kontinuierlich hinsichtlich der Schnittstellen aufeinander abgestimmt.

5.1. Gleisanlagen und öffentliche Verkehrsflächen

5.1.1. Abzweig Cosimastraße

Der Streckenabschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße („Tram Johanneskirchen“) beginnt als Abzweig der bestehenden Tram-Strecke der Linien 16/17 am Knoten Cosimastraße / Johanneskirchner Straße, vgl. Abbildung 5.

Durch die Einrichtung eines Gleisdreiecks mit 2 Abbiegebögen sind Fahrbeziehungen in alle Richtungen möglich. Die Fahrbeziehung der neu geplanten Tramlinie 11 führt, von Süden kommend, auf der Cosimastraße über den südlichen Abbiegebogen in Richtung Osten in die Johanneskirchner Straße. Die Tramstrecke wird dort zweigleisig in Mittellage als Rasengleis zwischen den Richtungsfahrbahnen geführt.

Die Haltestelle „Regina-Ullmann-Straße“ der Tramlinie 16/17 besteht derzeit aus zwei gegenüberliegenden Bahnsteigen in der Cosimastraße, nördlich des Knotens Cosimastraße / Johanneskirchner Straße. Für die Einrichtung des Streckenabschnitts S-

Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße wird diese Haltestelle auf drei einzelne Bahnsteige erweitert, die sich jeweils in Fahrtrichtung hinter dem Knotenpunkt befinden. Die Anordnung der Bahnsteige vereinfacht damit die Orientierung der Fahrgäste, da sich die Bahnsteige jeweils in der Richtung des Fahrtziels befinden. Über einen Bahnsteig können Fahrgäste in Richtung Innenstadt dann zwei Linien ohne zusätzliche Fußwege erreichen. Zudem wirkt sich diese Anordnung positiv auf die ÖPNV-Beschleunigung aus, da sich die Haltepositionen nach dem signalisierten Knotenpunkt befinden. Die Anordnung der Bahnsteige im Ablauf weist zudem den geringeren Umfang baulicher Änderungen und damit die geringeren Kosten auf.

Der bestehende Bahnsteig in der Cosimastraße, Ostseite / stadtauswärts wird weiter betrieben. Der stadteinwärtige Bahnsteig wird auf die südliche Seite des Knotens verlegt. Die bestehende Aufteilung der Fahrspuren in der Cosimastraße wird dabei nicht verändert. Die hochfrequentierte Linksabbiegespur in die Johanneskirchner Straße wird durch den Entfall des Bahnsteigs verlängert.



Abbildung 5: Gleisdreieck am Abweig Cosimastraße / Johanneskirchner Straße (Quelle: SWM/MVG, Lahmeyer Deutschland)

Für die Fahrgäste auf dem Streckenabschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße in Richtung Osten wird in der Johanneskirchner Straße östlich des Knotens Cosimastraße / Johanneskirchner Straße ein neuer Bahnsteig erstellt, vgl. Abbildung 6.

Für den MIV in Richtung Westen entfällt dafür eine von zwei Fahrspuren (Geradeaus) in der Johanneskirchner Straße. Der aufkommende MIV in dieser Richtung kann jedoch auf dem verbleibenden Fahrstreifen abgewickelt werden, so dass mit dem auch weiterhin vorhandenen Rechtsabbieger insgesamt noch zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

5.1.2. Haltestelle Ringofenweg

Auf Höhe der Einmündung des von Süden ankommenden Ringofenwegs wird die neue Haltestelle „Ringofenweg“ eingerichtet, vgl. Abbildung 8. Die Haltestelle ermöglicht eine gute Erreichbarkeit der hier verkehrenden Tram- und Buslinien für Fahrgäste insbesondere aus den Bereichen Helen-Keller-Realschule und den Siedlungen am westlichen Bichlhofweg und der Grimmeisenstraße.

Die Bahnsteige dieser Haltestelle werden gegenüberliegend westlich des querenden Ringofenwegs angeordnet. Der Ringofenweg und seine Verlängerung nach Norden sind Teil einer zusammenhängenden städtischen Grünanlage. Auf dieser Verbindung wird gleichzeitig eine Hauptradroute in Nord-Süd-Richtung geführt. Um ein sicheres Queren der Tramlinie für Fuß- und Radverkehr sowie gleichzeitig einen Zugang zu den Bahnsteigen zu ermöglichen, wird an dieser Stelle eine dauerhaft signalisierte Querung für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet. Durch die gegenüberliegende Anordnung der Bahnsteige mit Zugang über die Querung werden querender Fußverkehr und Fahrgäste vom querenden Radverkehr entflochten, somit Konflikte vermieden und die Sicherheit weiter verbessert.

Am westlichen Ende der Bahnsteige wird eine weitere, ebenfalls signalisierte Zugangsmöglichkeit für den Fußverkehr vorgesehen. Die halbseitige Querung der Johanneskirchner Straße auf Höhe des Vereins-Zugangs der Helen-Keller-Realschule ermöglicht den sicheren Zugang des Fußverkehrs speziell aus dem Bereich der Realschule.

Die Zufahrtsmöglichkeit zur Tiefgarage und Anlieferung der Bezirkssportanlage bzw. Helen-Keller-Realschule von der Johanneskirchner Straße aus ist in der Planung berücksichtigt.

Direkt an der Trambahnhaltestelle wird ebenfalls eine neue Haltestelle für die Buslinie 50 eingerichtet. Die Haltekanten befinden sich in Randlage; es ist keine Führung der Buslinie 50 im Tramplanum vorgesehen. Eine gemeinsam genutzte Haltestelle für Tram und Bus ist nicht vorgesehen, da an dieser Stelle eine Ein- und Ausfädelung durch den Bus auf den sonst unabhängigen Gleiskörper notwendig wäre. Dies würde unter anderem zu einer deutlich größeren Längenentwicklung der Haltestelle sowie zu einem höheren Versiegelungsgrad führen.

Wie im Bestand wird der MIV auf jeweils einer Fahrspur geführt.

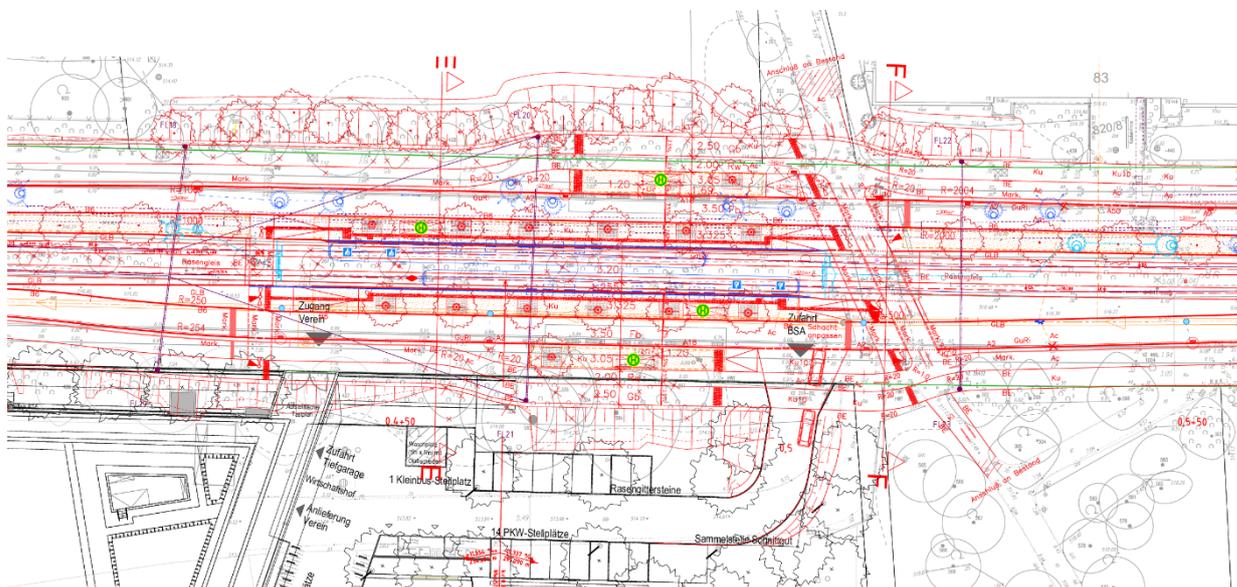


Abbildung 8: Haltestelle Ringofenweg (Quelle: SWM/MVG, Lahmeyer Deutschland)

5.1.3. Wendeschleife (Westseite der S-Bahn)

Der Streckenabschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße endet mit einer temporären Wendeschleife am S-Bahnhof Johanneskirchen. Die Wendeschleife wird auf einem bisher nicht bebauten städtischen Grundstück zwischen der Freischützstraße und der Bahnanlage (DB-Strecken Nr. 5556 und 5560) eingerichtet. Sie dient als Endhaltestelle für die Trambahn und für die Buslinie 50. Die Buslinie 154 wird zur Verkürzung der Umsteigebeziehungen auch in die Wendeschleife geführt werden, vgl. Abbildung 9.

An der Südseite der Wendeschleife befindet sich das gemeinsame Einfahrtsplanum für Tram und Bus. Entlang der Einfahrt ist ein Bahnsteig angeordnet. Dieser kann im Bedarfsfall als Halteposition genutzt werden; im Regelbetrieb findet hier jedoch kein Halt statt.

An der Nordseite der Wendeschleife sind 2 Ausfahrtsgleise mit 2 Bahnsteigen für die Tramlinie geplant, so dass eine s.g. überschlagende Wende der Tram möglich ist. Dabei verlässt die zuletzt ankommende Tram planmäßig als erster Zug wieder die Wendeschleife.

Für die in der Wendeschleife endende Buslinie 50 stehen weiter östlich zwei Halteanten für den Ausstieg der Fahrgäste sowie als Warteposition zur Verfügung. Für den Zustieg von Fahrgästen und die anschließende Abfahrt rückt die Buslinie 50 auf das Busplanum und zu der dort befindlichen Halteante vor. Diese sind südlich des zweiten Tramgleises angeordnet.

Die Linie 154 fährt über das gemeinsame Einfahrtsplanum und die Wendeschleife direkt zu der Halteante, an der die Fahrgäste ein- und aussteigen.

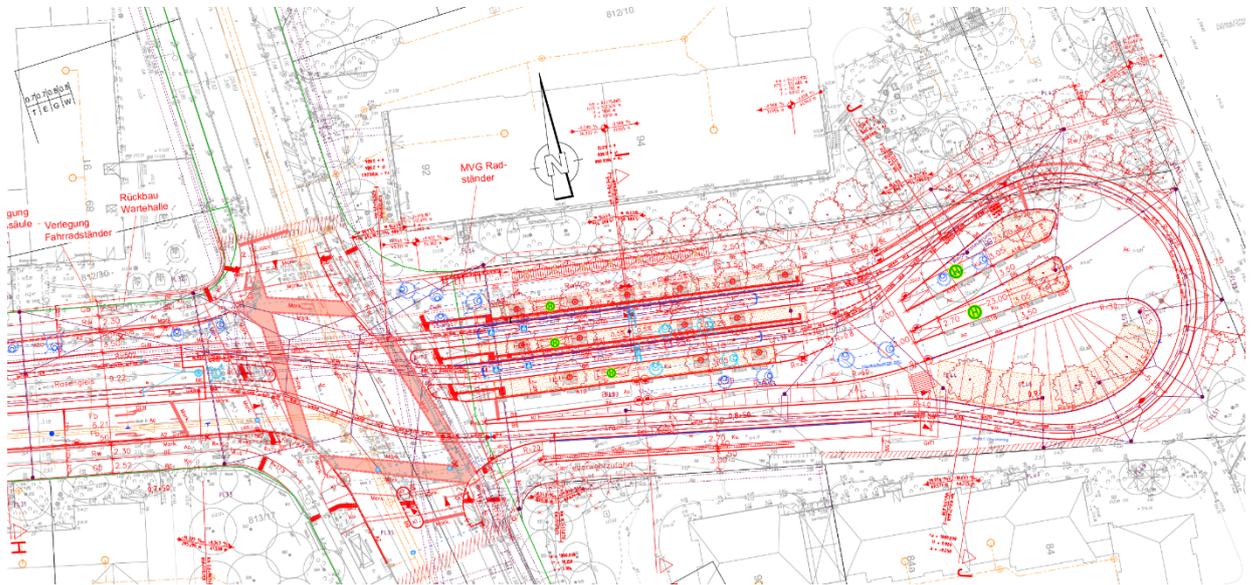


Abbildung 9: Wendeschleife am Bahnhof Johanneskirchen (Quelle: SWM/MVG, Lahmeyer Deutschland)

Entlang der Nordseite der Wendeschleife wird ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,50 m von der Freischützstraße bis zum asphaltierten Bahnseitenweg geführt, über den Fuß- und Radverkehr den Zugang zur S-Bahn erreichen können. Der Geh- und Radweg wird im östlichen Abschnitt, jenseits der Tram-Bahnsteige als Rampe angelegt. Dies ermöglicht einen stufenlosen Zugang zum Bahnseitenweg. Über eine signalisierte Fußgängerquerung im Bereich der Wendeschleife kann die Rampe von allen Bahn-/Bussteigen aus auch auf kurzem Weg über eine Treppe erreicht werden.

Entlang des kombinierten Geh- und Radwegs werden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und eine MVG-Radstation vorgesehen.

Aufgrund des geänderten Betriebskonzeptes (vgl. hierzu Kapitel 4) für die Buslinien 50 und 154 wird die Haltestelle „Johanneskirchner Straße“ aufgelassen.

Die Fahrspuren für den MIV in der Johanneskirchner Straße bleiben wie im Bestand erhalten (1 Rechtsabbieger, 1 Linksabbieger).

5.2. Fahrleitung und Fahrstromversorgung

Als Fahrleitungsart ist im Bereich der Strecke zwischen dem Knoten Cosimastraße / Johanneskirchner Straße und der Wendeschleife eine s.g. Kettenwerksfahrleitung als Hochkette vorgesehen. Die Kettenwerksfahrleitung wird im Bereich des Knotens in die bestehende Einfachfahrleitung auf der Cosimastraße eingeschleift. Die Maststandorte werden in Form von Querfeldern beiderseits der Verkehrsfläche, jeweils an der Hinterkante der Gehbahnen angeordnet.

In der Wendeschleife ist hingegen eine Seilgleiter-Fahrleitung vorgesehen. Hier sind zur Überspannung des Gleisbogens auch Maststandorte innerhalb der Verkehrsfläche erforderlich.

Für die Fahrstromversorgung wird am Knoten Cosimastraße / Johanneskirchner Straße ein Tram-Gleichrichterwerk eingerichtet. Der Standort befindet sich in der westlichen Johanneskirchner Straße (Nordseite) auf städtischem Grund. Zur Einspeisung der Energie in die Fahrleitung werden in der Cosimastraße, nördlich des Knotens auf Höhe des Fritz-Meyer-Wegs und südlich des Knotens auf Höhe des Hochstiftswegs, je eine Speisestelle mit Trennstelle in der bestehenden Fahrleitung eingerichtet.

5.3. Beleuchtung von öffentlichen Verkehrsflächen und Betriebsanlagen der Tram

Im Streckenverlauf auf der Johanneskirchner Straße wird die Straßenbeleuchtung im Zuge des Tramprojektes entsprechend den aktuell geltenden Richtlinien neu errichtet bzw. an den Anschlüssen zum Bestand angepasst. Wo immer möglich wird die Straßenbeleuchtung mit den Fahrleitungsmasten kombiniert.

Für die Fuß- und Radwegverbindung zur S-Bahn und für die Betriebsanlagen der Tram (Wendeschleife, Haltestellen/Bahnsteige, etc.) wird ebenfalls eine Beleuchtung vorgesehen.

5.4. Haltestellen und deren Ausrüstung

Die Tramhaltestellen werden mit einer Nutzlänge von 56 m zur Offenhaltung eines zukünftigen Einsatzes von 6-teiligen Tramfahrzeugen ausgelegt.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit wurde die Planung mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen am 07.02.2022 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 den Aufenthalt für wartende Fahrgäste angenehm zu gestalten. Die Baumpflanzungen schaffen zudem Ersatz für die zu fallenden Bäume und werten die Verkehrsfläche auf.

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.

Die Tram-Trasse wird in der Johanneskirchner Straße als hochliegendes Rasengleis geführt.

Im Bereich zwischen der Fürkhofstraße und dem Grimmeisenweg wird der landschaftliche Charakter der Straßenführung im Bestand durch einen begrünten, mit Bäumen bestandenen Mittelteiler geprägt. Dieses Gliederungsprinzip wird durch die Anlage einer Baumreihe nördlich der Tramgleise in Verbindung mit hochwachsenden Wiesenstreifen aufgenommen.

Die Haltestelle „Ringofenweg“ wird für Tram und Bus mit Bäumen begrünt. Die Situierung der Bäume berücksichtigt dabei die aktuellen Anforderungen hinsichtlich der Gestaltung barrierefreier Haltestellen. Dies stärkt auch in Verbindung mit der Baumreihe entlang des Rasengleises die landschaftliche Einbindung der Trasse in die nördlich und südlich angrenzenden städtischen Grünflächen.

In der Wendeschleife werden die Tram- und Bussteige ebenfalls begrünt. Der optische Bezug zu den umgebenden, mit Bäumen bestandenen Grünflächen wird durch Anlage der nicht verkehrlich genutzten Flächen der Wendeschleife als Grün- bzw. Wiesenflächen und durch weitere Baum-Neupflanzungen hergestellt. Für die Baum-Neupflanzungen auf den Tram- und Bussteigen sowie für vier weitere Baum-Neupflanzungen in der Wendeschleife werden bei einem späteren Rückbau der Wendeschleife die Möglichkeiten zur Umpflanzung und damit zum unmittelbaren Erhalt der Bäume geprüft.

Nach einer ersten, vorläufigen Ermittlung entsprechend dem aktuellem Planungsstand müssen in dem beschriebenen Streckenabschnitt voraussichtlich mindestens 145 Bäume entfernt werden. Davon fallen ca. 85 unter die Münchner Baumschutzverordnung, da nur diese einen Stammumfang >80 cm aufweisen und sich zudem im Geltungsbereich dieser Verordnung befinden. An Neupflanzungen sind ca. 120 Bäume, vorbehaltlich möglicher erforderlicher Spartenverlegungen, vorgesehen.

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-Trasse entstehen, bestmöglich ausgeglichen bzw. kompensiert werden.

5.6. Fuß- und Radverkehr

Die vorliegende Planung berücksichtigt, soweit technisch und geometrisch möglich, die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses "Bürgerbegehren - Radentscheid" (Beschluss der Vollversammlung vom 24.07.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572).

Entlang der gesamten Strecke sind bauliche Radwege mit einer Breite von 2,30 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn radentscheidskonform eingeplant. Die Breite wird nur im Bereich der Haltestelle Ringofenweg aus Platzgründen geringfügig unterschritten (2,00 m). Die Reduzierung der Breite erhöht die Aufmerksamkeit der Radfahrenden in Bereichen mit stärkerem, querendem Fußverkehr und ist somit vertretbar.

Ebenso wird auf der gesamten Strecke eine begleitende Gehbahn mit regelkonformer Breite von 2,50 m je Richtung vorgesehen.

Zur gesicherten Querung der Tram-Trasse durch Fuß- und Radverkehr sind am Knoten Fürkhofstraße und an der Haltestelle Ringofenweg signalisierte Querungen vorgesehen. Die signalisierte Querung am Ringofenweg stellt auch die durchgängige Befahrbarkeit der dort verlaufenden Radroute Nord-Süd sicher.

Die Trambahnsteige an der Haltestelle „Ringofenweg“ sind für Fußverkehr aus Richtung Helen-Keller-Realschule auch an deren Westseite mit Hilfe einer weiteren signalisierten Quermöglichkeit zu erreichen.

An der Nordseite der Wendeschleife werden in unmittelbarer Nähe zur Tram-Haltestelle sowie zum Knotenpunkt Johanneskirchner Straße / Freischützstraße eine neue MVG-Radstation und zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen.

Die Planung wurde am 09.03.2022 mit dem Radentscheid München in der Arbeitsgruppe „Aktuelle Radverkehrsprojekte (REM)“ abgestimmt.

Im Umgriff des Streckenabschnitts S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße sind in der Johanneskirchner Straße westlich der Cosimastraße aktuell keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr wird in diesem Bereich auf der Fahrbahn geführt. Um diese Lücke im Radverkehrsnetz zu schließen, wird das Mobilitätsreferat in der Johanneskirchner Straße zwischen Effnerstraße und Cosimastraße eine Umsetzung des Radentscheids prüfen. In der Planung des Knotenpunkts ist bereits eine mögliche Weiterführung der Radwege berücksichtigt.

5.7. Ruhender Verkehr

Alle Wohnblöcke haben eigene Tiefgaragen und es kann davon ausgegangen werden, dass pro Wohnung mindestens ein Stellplatz zur Verfügung steht. Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen gewerblichen Nutzungen haben ebenfalls eigene Stellplätze (auch für Kunden) auf Privatgrund, die lieferintensiven Betriebe des Einzelhandels zudem eigene Anlieferbereiche.

Die Integration der Tramtrasse mit Neuordnung des Straßenraums in der Johanneskirchner Straße führt zu einem Entfall von insgesamt 134 PKW-Stellplätzen am Fahrbahnrand und zusätzlich 3 PKW-Stellplätzen im Kreuzungsbereich Johanneskirchner Straße / Freischützstraße. Alle anderen Straßen im Untersuchungsgebiet werden durch die Neubauplanung nicht verändert.

Der Wegfall der Stellplätze durch die Tram-Neubaustrecke kann nach dem Ergebnis einer Untersuchung zum Parkraum durch verstärkte Nutzung der Tiefgaragen anliegender Gebäude und noch vorhandene Reserven bei der Auslastung der angrenzenden Straßenabschnitte kompensiert werden. Alle anliegenden Gewerbebetriebe besitzen eigene Anlieferbereiche und Kundenparkplätze, bis auf die Kindertagesstätte an der Johanneskirchner Straße 81. Deren kurzzeitige Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr befinden sich im öffentlichen Straßenraum.

Das Mobilitätsreferat kommt zum Ergebnis, dass der Entfall der PKW-Stellplätze aufgrund des hohen verkehrlichen Nutzens der neuen Tramtrasse hinnehmbar ist.

5.8. Schall- und Erschütterungsschutz

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Tramstrecke werden die Belange des Schall- und Erschütterungsschutzes innerhalb eines eigenen Gutachtens betrachtet.

Schallschutzansprüche werden voraussichtlich im gesamten Bereich der Johanneskirchner Straße aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aus der Verkehrslärmverordnung 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 wurden die Leistungsfähigkeitsbilanzen der Knotenpunkte entlang des Streckenverlaufs für den Analysefall, den Prognosenullfall (Fall ohne Tram, 2035) und Prognoseplanfall (Fall mit Tram, 2035) gegenübergestellt. Nachfolgend wird auf die zwei maßgeblichen Kreuzungen eingegangen.

Der Abzweig der Tramstrecke an der Cosimastraße wird wie bei der bereits im Bestand vorhandenen Tramstrecke in der Cosimastraße gegenüber dem MIV durch Lichtsignalisierung mit Eingriffsmöglichkeiten durch den ÖPNV gesichert. Ebenfalls bereits im Bestand ist in diesem Bereich eine Lichtsignalanlage mit Fuß- und Radverkehrsfurt vorhanden.

Für die Einfahrt der Tram-Strecke in die Wendeschleife am Knoten Johanneskirchner Straße / Freischützstraße wird die bereits im Bestand mit Lichtsignalisierung gesicherte und mit Fuß- und Radverkehrsfurt ausgestattete Kreuzung erweitert.

Für den Prognosehorizont 2035 wurde eine gutachterliche Betrachtung angestellt.

Aus den vorliegenden Verkehrszählungen und den prognostizierten Änderungen des Tagesverkehrsaufkommens vom Analysefall zum Prognosenullfall 2035 bzw. zum Prognoseplanfall 2035 (mit Tram) wurden die Spitzenstundenbelastungen (gemäß Dämpfungsverfahren „Verkehrsprognosen bei starkem Wachstum“) für die Leistungsfähigkeitsberechnungen ermittelt.

Aus den vorliegenden Verkehrszählungen und den prognostizierten Änderungen des Tagesverkehrsaufkommens vom Analysefall zum Prognosenullfall 2035 bzw. zum Prognoseplanfall 2035 (mit Tram) wurden die Spitzenstundenbelastungen für die Leistungsfähigkeitsberechnungen ermittelt.

Die Abbildung 10 fasst die Knotenpunktbilanzen und die Bewertung der Verkehrsqualität für Analysefall, Prognosenullfall 2035 und Prognoseplanfall 2035 zusammen. Die Verkehrsqualität wurde nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 (HBS) ermittelt. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird in sechs Qualitätsstufen (QSV) unterteilt, wobei die Qualitätsstufe F die schlechteste Qualität darstellt.

Fällen		LSA Cosima-/ Johanneskirchner Straße (0664)		LSA Freischütz-/ Johanneskirchner Straße (0879)	
		Reserve	QSV	Reserve	QSV
Analyse und Prognosenullfall	Morgens	56 %	C	66 %	B
	Abends	27 %	C	78 %	B
Prognoseplanfall	Morgens	34 %	D	–	–
	Abends	34 %	D	–	–
Prognoseplanfall	Morgens	–	–	29 %	E
	Abends	–	–	52 %	C

Abbildung 10: Übersicht Leistungsfähigkeitsbilanzen (Quelle: SWM/MVG, Vössing Ingenieure)

- Im Analyse- und Prognosenullfall verfügen die LSA insgesamt noch über Reserven. Morgens ist der Linksabbiegestrom Süd → West an der Cosima-/ Johanneskirchner Straße (LSA 0664) hoch ausgelastet.
- Im Prognoseplanfall reduziert sich an der Cosima-/ Johanneskirchner Straße (LSA 0664) die Leistungsfähigkeit als Folge der Fahrstreifenreduzierung (Entfall einer Spur Geradeaus) und durch die Trambeziehung Süd ↔ Ost. Dadurch wird morgens die Ostzufahrt und abends die Westzufahrt mit QSV E beurteilt. Zudem wird der Linksabbiegestrom von Süden mit QSV E in der abendlichen Spitzenstunde beurteilt. Insgesamt ist die Leistungsfähigkeit am Knoten jedoch gegeben (QSV D).
- Am Knoten Freischütz-/ Johanneskirchner Straße (LSA 0879) bleiben die Fahrspuren wie im Bestand erhalten. Veränderungen in der Leistungsfähigkeit ergeben sich im Vergleich zum Bestand durch den neu hinzugekommenen vierten Ast des Knotens. Im Prognoseplanfall verringert sich in den Morgenstunden die Leistungsfähigkeit am Knoten durch den starken Linksabbiegestrom des MIV aus Süden

(QSV E). Dem könnte alternativ zugunsten einer verbesserten Leistungsfähigkeit begegnet werden, wenn der Bus 154 nicht in die Wendeschleife einfährt, sondern wie bisher in der Freischützstraße hält. Diesen Einschränkungen stehen jedoch erhebliche Vorteile durch deutlich verbesserte Umsteigebeziehungen zwischen der Tram und zwei Buslinien sowie der S-Bahn gegenüber. Abends kann das Verkehrsaufkommen leistungsfähig abgewickelt werden und die Qualität des Verkehrsablaufs wird mit QSV C beurteilt.

6. Fremdgrundinanspruchnahme

Die folgenden Flächen in der Johanneskirchner Straße sind ursächlich der Tramplanung und der Realisierung regelkonformer und bedarfsgerechter Geh- und Radwege von privaten Eigentümern zu erwerben:

- Flurnummer 475/4, Gemarkung Oberföhring: 22 m²
- Flurnummer 820/8, Gemarkung Daglfing: 37 m²
- Flurnummer 812/30, Gemarkung Daglfing: 26 m²

Das Kommunalreferat wurde bereits gebeten, die Verhandlungen zum Erwerb der benötigten Flächen mit den Privateigentümern aufzunehmen.

Die folgenden städtischen Flächen in der Johanneskirchner Straße sind ursächlich der Tramplanung und der Realisierung regelkonformer Geh- und Radwege einer Nutzungsänderung zuzuführen:

- Flurnummer 475/5, Gemarkung Oberföhring: 578 m²
- Flurnummer 473, Gemarkung Oberföhring: 139 m²
- Flurnummer 470, Gemarkung Oberföhring: 204 m²
- Flurnummer 471, Gemarkung Oberföhring: 13 m²
- Flurnummer 819/3, Gemarkung Daglfing: 33 m²

Für den gemeinsamen Geh- und Radweg an der Wendeschleife sind Vereinbarungen über die Inanspruchnahme für die Nutzungsdauer der Wendeschleife mit den Privateigentümern für die nachfolgend aufgeführten Flächen zu treffen. Das weitere Vorgehen zum Abschluss entsprechender Vereinbarungen wird derzeit zwischen dem Baureferat und SWM abgestimmt:

- Flurnummer 812/10, Gemarkung Daglfing: 112 m²
- Flurnummer 807/2, Gemarkung Daglfing: 188 m²

7. Weiteres Vorgehen / Zeitplan

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt 3 der Tram Nordtangente (Streckenabschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße) erfolgt durch die SWM unmittelbar nach der Beschlussfassung im Stadtrat, voraussichtlich im 3. Quartal 2022.

Die Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens begonnen werden. Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen der Fernwärme und Wasser ist darüber hinaus ein Baubeginn vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erforderlich, um eine frühzeitige Inbetriebnahme zu ermöglichen. Um die Förderfähigkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist dafür die rechtzeitige Vorlage einer Unbedenklichkeitsbescheinigung vom Fördergeber erforderlich, damit das Vorhaben zuwendungsfähig bleibt. Die Unbedenklichkeitsbescheinigung wird von der Stadtwerke München GmbH eingeholt.

Die Realisierung der Vorabspartenmaßnahmen ist derzeit ab dem 4. Quartal 2023 geplant, die übrigen Baumaßnahmen des dritten Planfeststellungsabschnitts ab dem 4. Quartal 2024. Die Bauzeit bis zur Fertigstellung dieses Streckenabschnitts beträgt ca. 1 Jahr. Die Inbetriebnahme ist ab 2025/2026 geplant.

Die Durchführung der für das Straßenbau-Projekt notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren werden vom Baureferat an die Stadtwerke München GmbH 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 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 der Planfeststellungsverfahren wird im Sachstandsbericht des ÖPNV-Bauprogramms berichtet.

Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt über das ÖPNV-Bauprogramm (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04932).

8. Abstimmung der Maßnahme bzw. der Beschlussvorlage

Die beschriebene genehmigungsreife Planung wurde in Zusammenarbeit mit den zuständigen Referaten der Landeshauptstadt München erstellt. Die Planung wurde am 07.02.2022 mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

Die Planung wurde am 09.03.2022 ebenfalls mit der Arbeitsgruppe „Aktuelle Radverkehrsprojekte (REM)“ abgestimmt.

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 Finanzierung erfolgt aus den Mitteln des ÖPNV-Bauprogramms.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat im Rahmen der Mitzeichnung folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Flächen der vorliegenden Planung, respektive der Trambahnwendeschleife befinden sich im Umgriff der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zum Münchner Nordosten, gemäß Einleitungsbeschluss der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) vom 13.12.2017. (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V07772)

Nach Beschluss der Vollversammlung vom 27.04.2022 sollen die Planungen zum Münchner Nordosten auf Basis des ersten Preisträgers des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2020 weiterbetrieben werden. Der Entwurf von rheinflügel severin aus Düsseldorf mit bbz landschaftsarchitekten aus Berlin sieht an dieser Stelle eine verkehrliche Anbindung des Entwicklungsgebiets an die Johanneskirchner Straße vor. Neben einer Vernetzung des Fuß-/ Radverkehrs und einer Anbindung für den MIV, soll eine Umsteigebeziehung des ÖPNV (Bus/ Tram/ S-Bahn) am S-Bahnhof Johanneskirchen entstehen. Die gegenständliche Tramverbindung soll die Bahntrasse queren und in Nord-Süd-Richtung durch das Entwicklungsgebiet führen.

Die Fortführung der Tramverbindung in das Entwicklungsgebiet Münchner Nordosten (voraussichtlicher Baubeginn ab Anfang der 2030er Jahre) soll bereits in den anstehenden Planungen berücksichtigt werden um den Anpassungs- und Umbaubebedarf der Anbindung möglichst gering zu halten.

Bei den Planungen sollen, insbesondere unter Berücksichtigung der Fortführung in den Münchner Nordosten, Abhängigkeiten mit dem viergleisigen Ausbau der Bahntrasse zwischen Daglfing und Johanneskirchen untersucht, aufgezeigt und im Stadtrat bekannt gegeben werden. Dabei ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung einzubinden.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat hat die Planungen zur Tram Johanneskirchen bereits in die Abstimmungen mit der Deutschen Bahn zum Projekt viergleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen eingebracht. In der aktuell laufenden Feinvariantenuntersuchung der DB wird die Tram (inkl. Querung der Bahntrasse) berücksichtigt.

Die im Wettbewerbssieger zum Entwicklungsgebiet Münchner Nordosten (MNO) dargestellte ÖV-Nord-Süd-Trasse wird im geplanten Verkehrsgutachten zum MNO genauer untersucht und ist daher nicht Gegenstand der aktuellen Planung. Das Mobilitätsreferat wird bei der Erarbeitung des Verkehrsgutachtens eng mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammenarbeiten.

Dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Kommunalreferat und der Stadtkämmerei ist einen Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirks 13 wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört. Die Stellungnahme des Bezirksausschusses lag bei Drucklegung noch nicht vor. Diese wird mit einem Hinweis/Ergänzungsblatt nachgereicht.

Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirks 13 ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

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 kurzfristig den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 3 einzureichen. Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH gebeten, mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung zu beginnen. 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 Abschnitts Tram Johanneskirchen im Projekt Tram Nordtangente im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger unter Federführung der Stadtwerke München GmbH zu begleiten.
3. Das Kommunalreferat wird gebeten, für den in Kapitel 6 des Vortrags des Referenten beschriebenen, notwendigen Grunderwerb für den Planfeststellungsabschnitt 3 die Erwerbsverhandlungen aufzunehmen. Ziel ist, eine grundsätzliche Einigung mit den betroffenen Eigentümern bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu erzielen.
4. Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt gemäß den Ansätzen des ÖPNV-Bauprogramms (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 04932).
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in der Johanneskirchner Straße zwischen Effnerstraße und Cosimastraße eine Umsetzung des Radentscheids zu prüfen.
6. 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 (2x)

3. An den Bezirksausschuss 13

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 – GB2.13

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen