

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn  
Oberbürgermeister  
Christian Ude

Christian Müller  
Stadtrat

Rathaus

München, 12.03.2004  
Verkehrsflüsse Nordumgehung Pasing

### ANTRAG

#### **Verkehrsflüsse nördlich der Bahntrasse nach Bau der Nordumgehung Pasing untersuchen – Verkehrsberuhigung berücksichtigen**

Der Stadtrat möge beschließen:

Im Zuge der Planung der Nordumgehung Pasing sowie der Bebauungsplanung südlich der Bahngleise werden die daraus resultierenden Verkehrsflüsse in den Wohngebieten nördlich der Bahntrasse um die Pasinger Fabrik sowie die Paul-Gerhardt-Allee untersucht. Dabei ist sowohl ein Szenario mit als auch ohne den „Paul-Gerhardt-Tunnel“ vom Knie aus vorzusehen.

Davon ausgehend werden geeignete Maßnahmen zur Verkehrslenkung und –beruhigung vorgeschlagen.

Begründung:

**MünchenSPD Stadtratsfraktion**

Postanschrift: Rathaus, 80313 München  
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München  
Tel.: 089- 23 39 26 27, Fax: 089- 23 32 45 99  
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de  
www.spd-rathaus-muenchen.de

Die Auswirkungen von Planung und Bau der Pasinger Nordumgehung im Süden der Bahngleise auf die Verkehrsbeziehungen im Norden der Bahn sind bisher unzureichend untersucht worden.

Insbesondere soll den Befürchtungen von Bürgerinnen und Bürgern Rechnung getragen werden, dass vor allem der Verkehr zu den Fachmärkten an der Paul-Gerhardt-Allee in die Wohngebiete verlagern könnte.

gez.  
Christian Müller  
Stadtrat



---

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus  
80331 München

Stadträtin Heike Kainz  
Stadtrat Johann Sauerer  
Stadtrat Max Straßer  
Stadtrat Walter Zöllner

**ANTRAG**  
03.12.14

## Machbarkeitsstudie Tunnel Paul-Gerhardt-Allee

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, eine Machbarkeitsstudie bezüglich eines Tunnels, der den MIV des Neubaugebietes des Bebauungsplans 2058 (Paul-Gerhardt-Allee) nach Süden hin auf die Landsberger Straße anbindet, zu entwickeln.

Dabei sind sowohl die geplante U 5 nach Pasing, als auch die weiteren Bauwerke im Zuge der Entwicklung dieses Wohngebietes zu berücksichtigen. Ferner ist darauf zu achten, dass der durch den Tunnel erzeugte Verkehr rein zur Erschließung des neuen

Wohngebietes dient. Durchgangsverkehre, die die vorhandene und zukünftige Wohnbevölkerung belasten, sind auszuschließen.

Die Machbarkeitsstudie soll sowohl die technische Machbarkeit, als auch die Kosten darstellen.

### Begründung:

Der Bebauungsplan 2058a ist eines der größten Bauvorhaben in München. Aufgrund seiner durch Gleisanlagen begrenzten Lage ist die Erschließung dieses Areals sehr schwierig. Während für den ÖPNV (U 5 nach Pasing, S-Bahn-Halt Berduxstraße) gute Lösungsansätze vorliegen, ist die Frage des MIV bislang ungelöst. Dies würde bedeuten, dass bei Fertigstellung des Baugebietes die Belastungen der umliegenden Wohngebiete durch den MIV ungefähr dem Stand von 2008, als das Gebiet durch hohe Gewerbenutzung geprägt war, entsprechen würde.

Die zum heutigen Zeitpunkt erreichten Verbesserungen für die angestammte Wohnbevölkerung wären somit hinfällig. Ein Anschluss des Wohngebietes mittels eines Tunnels auf die Landsberger Straße würde hier als wichtiges Ventil dienen und den MIV, wie auch Lieferverkehre aus den Wohngebieten fernhalten. Transitverkehre durch bestehende Wohngebiete würden somit vermieden. Ebenso wäre die neue Wohnbevölkerung schneller und problemloser an das Hauptstraßennetz (Landsberger Straße) angebunden.

Heike Kainz  
Stadträtin

Johann Sauerer  
Stadtrat

Max Straßer  
Stadtrat

Walter Zöllner  
Stadtrat

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

München, 01.02.2019

### **Machbarkeitsstudie für eine Anbindung des Neubaugebiets an der Paul-Gerhardt-Allee durch eine Seilbahn**

#### **Antrag**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, die Anbindung des Neubaugebiets an der Paul-Gerhardt-Allee durch eine Seilbahn, die eine Station an der Hildach-/Baumbachstraße sowie eine Station am Platz Am Knie verbindet, als alternatives Angebot für den ÖPNV zu prüfen.

#### **Begründung**

Ggfs. könnte eine Seilbahn eine gute Alternative - insbesondere für gehbehinderte Menschen - zu einer Brückenverbindung zwischen dem Knie und der Paul-Gerhardt-Allee sein. Eine entsprechende Prüfung sollte die Machbarkeit, die Kosten und die Akzeptanz für Fahrgäste beinhalten.

gez.

Christian Müller

*Stadtratsmitglieder*

#### **MünchenSPD Stadtratsfraktion**

Postanschrift: Rathaus, 80313 München  
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München  
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99  
E-Mail: [spd-rathaus@muenchen.de](mailto:spd-rathaus@muenchen.de)  
[www.spd-rathaus-muenchen.de](http://www.spd-rathaus-muenchen.de)

Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 03.05.2007

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

|                         |                     |   |
|-------------------------|---------------------|---|
| Name: [REDACTED]        | Vorname: [REDACTED] | Staatsangehörigkeit: [REDACTED]         |
| Straße, Nr.: [REDACTED] | PLZ: [REDACTED]     | Telefon: (Angabe freiwillig) [REDACTED] |

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

- 1.
- 2.
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegens: Der Stadtrat der LHM München möge beschließen die Planung u. den Bau des Parallel gettard Tunnels zusammen mit der NUP auszuführen, wie es von anfang an in den Planungen „zentrale Bahnhöfen Hauptbahnhof-Loim-Pasing“ vorgesehen war.

Begründung:

Ohne diesen Tunnel kann die verkehrliche Entlastung insgesamt und besonders der Offenbachstraße nicht funktionieren. Der Tunnelbau muß auch technisch mit dem Bau der NUP abgestimmt werden.

Unterschrift

Raum für Vermerke des Direktoriums – Bitte nicht beschriften

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 24. 03. 2015

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

**Persönliche Angaben**

|                                   |                                |  |
|-----------------------------------|--------------------------------|--|
| Name: <input type="text"/>        | Vorname: <input type="text"/>  | Staatsangehörigkeit: <input type="text"/>            |
| Straße, Nr.: <input type="text"/> | PLZ, Ort: <input type="text"/> | Telefon: (Angabe freiwillig)<br><input type="text"/> |

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben auf diesem Wortmeldezettel und auf den von Ihnen evtl. beigefügten Unterlagen – auch im Internet – einverstanden?  ja  nein

**Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der übrige Inhalt dieses Wortmeldezettels einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet veröffentlicht.**

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

**Diskussionsthemen in Stichworten:**

1. Verkehrskonzept München WEST
2. Verkehrserschließung Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Areal
3.

**Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):**

1. Für das westliche Stadtgebiet zwischen Verdistraße/Autobahn Stuttgart und der Lindauer Autobahn soll ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept erstellt werden
2. Die Verkehrserschließung des Neubaugebietes östl. der Paul-Gerhardt-Allee soll über eine Brücke/Tunnel zur Landsberger Str. erfolgen

**Begründung:**

1. Durch den Zuzugs- und Wirtschaftsboom Münchens ist es erforderlich der verkehrsmäßig besonders belasteten Westen Münchens zwischen Verdistraße/Autobahn Stuttgart und der Lindauer Autobahn ist ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept dringend erforderlich.
2. Die bestehenden Wohnstraßen und Abflusstraßen i. Kolonie I und II für den sich steigenden Verkehr durch das Neubaugebiet P-G-Allee nicht geeignet und der Wohnbevölkerung in Bezug auf Lärm und Feinstaubbelastung nicht zuzumuten.

Raum für Vermerke des Direktoriums - **Bitte nicht beschriften** -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen *Antrag 1 H=01*
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

*Antrag  
Antrag*

Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 28. 4. 2015

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

**Persönliche Angaben**

|                                    |                                |  |
|------------------------------------|--------------------------------|--|
| Name: <input type="text"/>         | Vorname: <input type="text"/>  | Staatsangehörigkeit: <input type="text"/>            |
| Straße, Nr.: <input type="text"/>  | PLZ, Ort: <input type="text"/> | Telefon: (Angabe freiwillig)<br><input type="text"/> |
| Unterschrift: <input type="text"/> |                                |  |

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer **persönlichen Angaben** auf diesem Wortmeldezettel und auf den von Ihnen evtl. beigefügten **Unterlagen** – auch im Internet – einverstanden?  ja  nein

**Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis** zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der übrige Inhalt dieses Wortmeldezettels einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet veröffentlicht.

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Direkte Anbindung des MIV des PGA Neubaugebietes an das Hauptstraßen-netz
2. Paul-Gehardt-Allee
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Die Stadt München möge für eine direkte Anbindung des motorisierten Individualverkehrs aus dem PGA-Neubaugebiet an das

Begründung: Hauptstraßen-netz

wird vorgezogen

Raum für Vermerke des Direktoriums - Bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

## Bürgerversammlung des \_\_\_\_ Stadtbezirkes am \_\_\_\_

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?  ja  nein

### Persönliche Angaben

|   |          |                              |
|---|----------|------------------------------|
| Name:   | Vorname: | Staatsangehörigkeit:         |
| Straße, Nr.:  | PLZ/Ort: | Telefon: (Angabe freiwillig) |
| Unterschrift:   |          |                              |
| Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer <b>persönlichen Angaben</b> auf diesem <b>Wortmeldezettel</b> und auf den von Ihnen evtl. beigefügten <b>Unterlagen</b> – auch im Internet – einverstanden? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein |          |                              |
| <b>Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis</b> zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der <b>übrige Inhalt</b> dieses Wortmeldezettels <b>einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen</b> im Internet veröffentlicht.                        |          |                              |

Wohnen Sie im Stadtbezirk?  ja  nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?  ja  nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Verkehrskonzept Paul Gerhardtstr. + Pastug
- 2.
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Wir stellen den Antrag das Wohngebiet PAA so zu konzipieren, das bestehende Anwohner keine höheren Lärmwerte als die neuen Anwohner hinnehmen müssen. Wir beantragen, dass die Verkehrsplanung

Begründung: die Verkehrsverträglichkeit der Umgebung ernsthaft mitbetrachtet.

↳ Gleichheitsgrundsatz

Raum für Vermerke des Direktoriums - **Bitte nicht beschriften** -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt



# Anlagen 8 und 9

Bürgerversammlung des \_\_\_\_ . Stadtbezirkes am \_\_\_\_ . \_\_\_\_ . \_\_\_\_

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

## Persönliche Angaben

|  |                      |                                 |
|--|----------------------|---------------------------------|
| Name: [REDACTED]   | Vorname: [REDACTED]  | Staatsangehörigkeit: [REDACTED] |
| Straße, Nr.: [REDACTED]  | PLZ, Ort: [REDACTED] | Telefon: (Angabe freiwillig)    |
| Unterschrift:  |                      |                                 |
| Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer <b>persönlichen Angaben</b> auf diesem <b>Wortmeldezettel</b> und auf den von Ihnen evtl. beigefügten <b>Unterlagen</b> – auch im Internet – einverstanden? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein |                      |                                 |
| <b>Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis</b> zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der <b>übrige Inhalt</b> dieses Wortmeldezettels <b>einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen</b> im Internet veröffentlicht.                                   |                      |                                 |

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Aufarker Anschluss Bunt-ferkhardt - JGGit + AKM - Halle
2. S-Bahn halt IPGA
3. Verkehrserleichterung anpassen

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Begründung:

S. Anlage

Anfrage im BV erledigt durch Versammlungsleitung

Raum für Vermerke des Direktoriums - **Bitte nicht beschriften** -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Antrag 1+2

**Anfrage:** Wieso wird der Stadtbezirk 21 seitens der Stadt so nachteilig behandelt? Wieso werden wichtige Beschlüsse des BA 21 nicht wahrgenommen (z.B. Kopfbau), und das Bürgerengagement nicht ins Rathaus gebracht? Wieso werden in Stadtratssitzungen unwahre Darstellungen verbreitet?

**Wiederholter Antrag:**

Anbindung S-Bahnhalte Berduxstraße für das Wohn- und Gewerbegebiet.

Ich darf wie folgt ausführen:

In den letzten Jahren häufen sich erstaunliche Entscheidungen und Fehlplanungen für unseren Stadtbezirk, die weder - für uns - nachvollziehbar sind, noch dem Gemeinwohl der bestehenden Bürger zu Gute kommen. Im Gegenteil sie gehen - aus unserer Sicht - zu unseren Lasten. Problemlagen werden abgestritten, Informationen fehlen, notwendige Verkehrskonzepte werden abgelehnt, und die Vertretung der Bürgerbelange im Stadtrat ist absolut unzureichend.

Pasing wird in erheblichem Maß verdichtet, neue Stadtviertel in der Größe von Kleinstädten werden errichtet (PGA und Freiham), ein Einkaufszentrum und vermutlich nun auch ein Multiplexkino werden angesiedelt die Verkehre von weit außerhalb in unseren Stadtbezirk bringen.

Die NUP sollte deren Verkehre aufnehmen, aber wie kann sie das, wenn gleichzeitig die Hauptlieferzufahrt der Pasing Arcaden und Baustellenzufahrten an die untergeordneten Straßen verlegt werden, wenn der PG-Tunnel nicht gebaut wird, wenn ergänzende verkehrsordnende Maßnahmen immer nur auf dem Papier versprochen werden?

Die Lieferzufahrt der **Pasing Arcaden** (mit Einzugsbereich bis Starnberg und FFB) wird an den stark frequentierten Schulweg gelegt, fehlende Rangierflächen auf dem Grund der Arcaden und eine unzureichende Einfahrtshöhe gefährden täglich ca. 600 Schulkinder.

Trotz erheblicher Unfälle, z.T. Mit Todesfolge wird eine weitere **Baustellenzufahrt** für mindestens 4 Jahre an die Offenbachstraße gelegt und wieder wird die erhebliche Gefährdung der Schulkinder (ca. 600 Kinder täglich) in Kauf genommen. Denn das Risiko ist ja trotz Ampelanlage und Roteinfärbung nicht verschwunden. Verschwunden wäre es aber an der NUP.

Es heißt, das Gewerbe im PGA wird abgesiedelt, nun hören wir, es soll ein großes Gebrauchsgüterkaufhaus kommen, das wieder neuen Verkehr bringt?

Auch hier wäre ein S-Bahnhalte doch eine naheliegende Lösung.

Der S-Bahnhalte Pasing ist schon heute restlos überlastet, wie soll das werden mit weiteren über 10.000 Anwohnern aus Pasing Süd und dem Gebiet an der PGA?

Nachwievor fehlt die notwendige autarke Anbindung des neuen Stadtviertels an der **Paul-Gerhardt-Allee** - trotz des ursprünglichen übergeordneten Konzeptes und vielfältiger Versprechen...werden weder S-Bahnanschluss noch PG Tunnel umgesetzt. Obwohl seit dem Stadtratsbeschluss 2011 gegen einen Tunnel nun eine erheblich größere Verdichtung geplant ist.

Damit nicht genug - es werden auch dringend notwendige Räumlichkeiten für die Kultur auf ein Minimum reduziert...die Entscheidung zum Abbruch des Kopfbaus ist **beschämend für die Stadt** - inefiziente Aussagen, fehlende Kostendeckung und das

Bürgerengagement wird negiert...

Verkehre **neue Halle AWM**- keine Nachweise zur Anlieferung und Kundenverkehr, längere Öffnungszeiten, Mehr Verkaufsfläche, doppelte Mengen als Hansastraße, Widerspruch zur Aussage des B-Planes „Gewerbe wird abgesiedelt“. Konsequenz wäre eine gescheite Anbindung, sowohl öffentlich als auch für den Wirtschaftsverkehr, dann wäre das eine tolle Sache...

Darlegung der Fakten (aus Verkehrsgutachten u.ä.) werden insbesondere seitens der SPD-Stadträte als „subjektive Meinungen“ dargestellt, Von der Stadtplanung werden Anfragen und Anträge pauschal mit denselben –unrichtigen- Darstellungen und Textbausteinen des B-Planes beantwortet. Was sollen also unsere Bemühungen in der Bürgerversammlung?

Wir geben die Hoffnung nicht auf, dass wir Bürger im Gespräch mit der Stadt bleiben, dass die Stadtverwaltung und die Stadträte das Bürgerengagement wertschätzen, wir wirkliche Antworten auf unsere Fragen bekommen...

Hiermit die Bitte um Antworten auf die eben gestellten Fragen und zum wiederholten Mal, der Antrag auf einen S-Bahnanschluss an der Berduxstraße.



Anlage 2 : übergreifendes Verkehrskonzept für ganz Passau

Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 15. 03. 2016

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseltige Erläuterungen beachten!

**Antrag** (zur Abstimmung)

**Anfrage** (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

### Persönliche Angaben

|   |                                |  |
|---|--------------------------------|--|
| Name: <input type="text"/>  | Vorname: <input type="text"/>  | Staatsangehörigkeit: <input type="text"/>            |
| Straße, Nr.: <input type="text"/>   | PLZ, Ort: <input type="text"/> | Telefon: (Angabe freiwillig)<br><input type="text"/> |
| Unterschrift: <input type="text"/>  |                                |  |
| Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben auf diesem Wortmeldezettel und auf den von Ihnen evtl. beigefügten Unterlagen – auch im Internet – einverstanden? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein |                                |  |
| <b>Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der übrige Inhalt dieses Wortmeldezettels einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet veröffentlicht.</b>                            |                                |  |

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Machbarkeitsstudie Paul Gerhard Tunnel erweitern
2.
3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Ich beantrage die Machbarkeitsstudie zum Paul Gerhard Tunnel dahingehend zu erweitern, daß auch überprüft wird, wie Durchgangsverkehr vermieden werden kann. Insbesondere die Ableitung des Tunnels in neue Baugebiet ist zu überprüfen.

Begründung:

Die wesentlichen Grundlagen zum Paul Gerhard Tunnel liegen bereits vor. Die Kritikpunkte der Zunahme des Durchgangsverkehrs und die Verlärmung der Baumbachstraße können beseitigt werden, in dem die Tunnelausfahrt auf die Südseite der ehemaligen Eggenfabrik gelegt wird. Dadurch wird das Wohngebiet besser erschlossen, die Baumbachstraße nicht verlärmert und Durchgangsverkehr vermieden.

Raum für Vermerke des Direktoriums - Bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Massive Straßenbaummaßnahmen zur Bewältigung

des künftigen Individualverkehrs von Neubaugebiet  
Paul-Gebiet - Alles

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Ich beantrage erhebliche Anstärkungen  
im Straßenbau, um den  
künftigen Verkehr von Neubau-  
gebiet Paul-Gebiet - Alles  
zu bewältigen.

Raum für Vermerke des Direktoriums – bitte nicht beschriften –

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Bitte diesen Wortmeldebogen vollständig und gut leserlich ausfüllen!

**Anfrage** (keine Abstimmung; Sie erhalten eine Antwort von den anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landeshauptstadt München während der Bürgerversammlung oder, falls nicht möglich, eine Antwort des Oberbürgermeisters / der Verwaltung)

**Antrag** (Abstimmung am Ende der Bürgerversammlung; bei Zustimmung Prüfung durch die Stadtverwaltung und Behandlung im Stadtrat / Bezirksausschuss)

Ich möchte meinen Beitrag **selbst vortragen**  **vortragen lassen** .

**Betreff** (bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen und den Betreff auf der Rückseite wiederholen)

Verkehrskonzept Pasing-Nord

**Persönliche Angaben** (bitte Druckbuchstaben)

Name:  Vorname:

Straße, Nr.:  PLZ:

Staatsangehörigkeit:  / E-Mail ():

Ich bin damit einverstanden, dass die Landeshauptstadt München meinen umseitigen Antrag einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet ohne Nennung meines Namens und sonstiger persönlichen Angaben veröffentlicht. Ich sichere zu, dass ich hinsichtlich der von mir zur Verfügung gestellten Unterlagen Inhaber aller erforderlichen Rechte bin und dass durch die Veröffentlichung dieser Unterlagen durch die Landeshauptstadt München keine gesetzlichen Vorschriften oder Rechte Dritter verletzt werden.

Unterschrift

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

Ja  Nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

Ja  Nein

Sind Sie Vertreter/-in einer Einrichtung im Stadtbezirk?

Ja  Nein  Welche:

Bitte beachten Sie beim Ausfüllen des Wortmeldebogens die nachfolgenden Hinweise:

**Antrag oder Anfrage?**

Bitte überlegen Sie, ob Ihr Anliegen statt mittels eines formellen Antrags an die Bürgerversammlung nicht auch durch eine - in der Behandlung weniger zeitaufwändige und kostengünstigere - Anfrage eingebracht werden kann.

**Persönliche Wortmeldung?**

Möchten Sie sich nicht selbst zu Wort melden, wird lediglich eine Zusammenfassung Ihres Antrages / Ihrer Anfrage unter Nennung Ihres Namens verlesen.

**Anlagen?**

Wenn Sie einen Anhang zu Ihrem Antrag / Ihrer Anfrage mitgebracht haben, fügen Sie diesen bitte bei.

**Rechtliche Vertretung?**

Das Recht auf Mitberatung in der Bürgerversammlung kann nur persönlich ausgeübt werden. Sie können sich daher nicht rechtlich vertreten lassen.

Textfeld für Ihr Anliegen 

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Verkehrskonzept Pasing - Nord

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

s. Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten 

Antrag auf der Bürgerversammlung des BA 21 am 28.2.2019,

gestellt von [REDACTED]

Meine Name ist [REDACTED] Ich wohne über 40 Jahren in der Exterkolonie 1 nördlich der Bahn und bin Mitglied der Initiative Exter-Kolonie 1. Dies ist ein schönes Wohngebiet, eine historische Gartenstadt, noch..., aber es gibt viele Problem, wo aber seit Jahrzehnten nichts geschieht, um die Situation unter Kontrolle zu bringen, geschweige denn zu verbessern. Da ist z.B. die drohende und aktuell fortschreitende Zerstörung der Gartenstadtstruktur diese Gebietes durch unproportionierte Neubauten anstelle der gewachsenen Villenstruktur, die das wenige Grüne, das wir noch haben, dezimiert und sich nachteilig auf das Stadtklima auswirkt. Aber ich muss mich beschränken und will hier auf die auch seit Jahren fortbestehenden Verkehrsprobleme hinweisen, in der Hoffnung, dass steter Tropfen auch hier den Stein höhlt. Ich möchte dazu 3 Anträge stellen, wobei ich mir längere Begründungen aus Zeitgründen sparen muss, und sowieso wohl alle hier wissen, worum es geht. Die Anträge sind:

1. Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, zeitnah ein Verkehrskonzeptes für das Gebiet Pasing-Nord und Obermenzing mindestens in den Grenzen Bahnlinie, Pippingerstr und äußerem Nymphenburger Kanal vorzulegen, das nicht nur den Bahnhofsvorplatz sondern auch den Durchgangsverkehr in dem gesamten Gebiet erfasst und reduziert.
2. Insbesondere ist ein Konzept zur verkehrlichen Anbindung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee (PGA) zu erstellen, das zeigt, wie der zu erwartende massive Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der jetzt schon existierende erhebliche Schwerlastverkehrs aus dem PGA-Gebiet geführt werden soll.
3. Bei der Planung einer Parklizenzone in Pasing müssen die betroffenen Bürger maßgeblich eingebunden werden, z.B. in einer Einwohnerversammlung oder einem Workshop zu diesem Thema.

Begründungen:

Zu 1. Pasing-Nord und Obermenzing sind ein reines Wohngebiet, das seit langem mit gebietsfremden Verkehr überlastet ist. Daran hat auch der Bau der NUP nichts geändert, im Gegenteil durch die unzureichende Kapazität der Kreuzung NUP/Pippingerstr./Lortzingstr. und den durch die Pasing-Arcaden angezogenen Verkehr nimmt der Schleichverkehr wieder zu, wozu auch das Neubaugebiet PGA durch den Lastwagenverkehr in besonders belastender Weise beiträgt. Ein Konzept, wie diese Verkehre zu führen und insbesondere zu vermindern sind, wird von den Einwohnern seit Jahrzehnten angemahnt, aber diese werden immer wieder vertröstet. Die Bürger haben in Workshops und durch eine fast unendliche Zahl von Anträgen ihre Wünsche und Vorstellungen vorgetragen, jetzt möchten sie endlich von Planungsreferat hören, welche Vorstellungen dazu entwickelt werden, und sie möchten darauf auch noch Einfluss nehmen können. Ein solches Konzept darf sich nicht auf die unmittelbare Bahnhofsumgebung beschränken, obwohl diese natürlich das Herz eines solchen Konzeptes sein muss, sondern muss das ganze Gebiet umfassen.

Zu2. (PGA) Die Verkehrsbelastung wird in Zukunft noch einmal drastisch zunehmen, wenn das Neubaugebiet an der PGA bezogen wird mit schätzungsweise 6-8000 Einwohnern und Arbeitsplätzen,



also im Umfang einer mittleren Kleinstadt. Diese Bewohner werden PKW's haben und benutzen, unabhängig von Bus-, Bahn- und Fahrradverbindungen, die ja auch noch in keinster Weise geklärt sind. Das Planungsreferat scheint die Auffassung zu vertreten, dass die Abwicklung dieser neuen Verkehre durch die bestehenden Wohnstraßen aufgenommen werden soll, denn wegen der „Sacklage“ des neuen Gebietes ist ohne eine neue Anbindung nur dies möglich. Wir halten das für ein kolossales Fehl- und auch rechtlich zweifelhafte Planung. Wir fordern die Stadt auf, eine Planung für die Anbindung dieses Siedlungsgebietes an das Hauptverkehrsstraßennetz vorzulegen.

Zu 3. (Parklizenzgebiet Pasing-Nord): Seit längerer Zeit werden immer wieder ~~ein~~ Planungen zu einem Parklizenzgebiet für Pasing angestellt, worüber auch kürzlich wieder z.B. in der SZ berichtet wurde. Ich möchte hier etwas zu einer Parklizenzzone für Pasing-Nord sagen – für Pasing-Süd mögen die Dinge anders liegen. Jeder kann sich davon überzeugen, dass Pasing-Nord fast bis hin zum Nymphenburger Kanal tagsüber bis in die Abendstunden zu 100% zugeparkt sind. Davon, dass dies überwiegend ortsfremde PKW's sind, sieht man leicht, wenn man sich am Sonntagmorgen einmal die sehr lockere Beparkung ansieht. Die Bewohner dieses Gebietes haben überwiegend eigene Parkmöglichkeiten auf ihren Grundstücken, oder haben sich mit der Situation arrangiert. Eine Parklizenzzone ist also nicht für die Bewohner dringend notwendig, sondern hilft vielleicht den gebietsfremden Parkern. Sie ersetzt die heute vorherrschenden Dauerparker durch Gelegenheits-Parker. Einige befürchten, dass dies zusätzlichen Parksuchverkehr erzeugt. Das hängt sicher auch wesentlich davon ab, wie diese Zone ausgestaltet wird. Wir fordern, dass die betroffenen Bewohner so frühzeitig in die Planung mit eingebunden werden, dass das Für-und-Wider und die evtl. Ausgestaltung noch beeinflusst werden können.

Ich bitte sie, meine 3 Anträge zu unterstützen.

Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 78. 4. 1975

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Machbarkeitsstudie Brücke „Am Knie“

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Ich beauftrage eine  
Machbarkeitsstudie für eine  
Brücke zwischen dem neuen  
Wohngebiet Paul-Gesied-Allee  
und der Kreuzung „Am Knie“

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten

## Bürgerversammlung Pasing 26.2.2019

MeinName ist [REDACTED] und wohne in [REDACTED]  
Ich lade Sie heute ein, mit mir einen düsteren Blick in die nahe Zukunft zu werfen - in das Jahr 2020:

Eingezwängt wie in einem Mauseloch wohnen da 6000 Menschen im Neubauviertel an der Paul Gerhard Allee.

Eingezwängt - denn Eisenbahngleise, Parks und Betonmauern erlauben ihnen und ihren Autos nicht, ihr Wohngebiet nach Süden oder nach Osten zu verlassen.

Es bleibt ihnen im Wesentlichen nur ein Weg - der Weg nach Westen. Auf einem Straßennetz, das bereits den Berufsverkehr von heute nicht bewältigt.

Noch mehr Staus,  
noch mehr Krach und  
noch mehr Abgase  
infolge von tausenden zusätzlichen Autos sind also fest programmiert.

Besonders die ruhigen kleinen Nebenstraßen sind von der Paul Gerhard Verkehrslawine betroffen. Denn die neuen Bewohner werden in ihrer Not höchst kreativ sein. Sie werden tüfteln und probieren - und jedes noch so kleine Sträßchen für ihre Autos entdecken.

Das alles wird kommen, da braucht man wenig Fantasie.

Und was tun unsere Stadtpolitiker und unsere Stadtverwaltung dagegen?

Sie tut nichts.

Denn: Wohin wir auch blicken:

- Keine der vorhandenen Straßen ist ausgebaut worden,
- Keine neuen Zufahrtsstraßen sind entstanden.

Ungerührt, tatenlos und sehenden Auges lassen Politiker und Verwaltung die neue gewaltige Verkehrslawine auf uns Pasinger zurollen. Schluss mit dieser ...

Schluss mit dieser Vogel-Strauß-Politik, sage ich - und fordere drei wirksame entlastende Maßnahmen:

1.

Den Straßentunnel hindurch zum Knie. Er ist von der Verwaltung bereits geprüft worden. Fazit: Teuer, aber machbar! Dazu sage ich: Was so enorm wichtig ist für Pasing, darf nicht aus Kostengründen scheitern.

Es ist höchste Zeit, mit konkreten Baumaßnahmen zu beginnen.

Zumal drüben am Knie eine neue U-Bahn-Haltestelle entsteht.

Wozu haben wir Bürger in den letzten Jahren von dieser Stelle aus mit großer Mehrheit immer wieder die gleichen Anträge gestellt?

2.

Der neue S-Bahn-Haltepunkt muss kommen. Er ist von uns Bürgern schon häufig gefordert worden. Die Stadtpolitiker müssen die Deutschen Bahn endlich in die Pflicht nehmen! Hier besteht die attraktive Chance, täglich Tausende von Menschen vom überlasteten Straßennetz auf die umweltfreundliche Schiene umzuleiten. Das nenne ich praktizierter Klimaschutz, meine Damen und Herren!

3.

Die Autobrücke hinüber zum Knie - als preiswerte Alternative zum Tunnel. Nicht nur Pasing profitiert davon, auch der Klimaschutz, weil uns quälender Stop-and-Go-Verkehr durch die Wohnviertel erspart bleibt.

Auch dieser Plan ist schon viele Jahre alt. Aber: Was soll die Brücke kosten? Wie muss sie konstruiert sein? Wie soll sie verlaufen? Darüber weiß man viel zu wenig. Es müssen deshalb auch die Kosten und die technische Realisierung für eine Autobrücke geprüft werden. Kurz gesagt - für die Brücke muss eine Machbarkeitsstudie erstellt werden.

Aber nicht erst in Zukunft, sondern jetzt - gleich morgen früh zu Dienstbeginn im Rathaus!

Damit der Stadtrat schnellstmöglich darüber entscheiden kann.

Nur dann - wirklich nur dann - kommen die 6000 Bewohner des Paul - Gerhard-Viertels umweltverträglich aus ihrem Mauselloch heraus.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!

alle Schreiben mit Hochachtung angenommen

# Anlagen 14 und 15

Bürgerversammlung des . Stadtbez

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Transparent + Verkehrskonzept PGA + Nest

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

s. Anlage

Verkehrskonzept im Zuge der  
Wohnraumverdichtung

Transparenz der Verkehrszahlen um  
Parkplatzsituation - A11ee - Jelsch

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

beide  
abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten

BV Obermenzing  
26.3.2019

Letztes Jahr hatte ich bewusst keinen Antrag gestellt um der Verwaltung Zeit zur Abarbeitung der Anträge und Fragen der letzten Jahre zu geben. Das hat nur leider nicht ganz den gewünschten Erfolg gebracht...

Wir haben bis heute keine Antwort auf die Kernpunkte unserer Fragen, wie z.B. ob es rechtens ist, sich bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes auf einen absolut überholten Stadtratsbeschluss (2011) mit überholter Wohndichte zu berufen. Es ging um die angebliche Nicht-Notwendigkeit des S-Bahnhaltes Berduxstraße und eines direkten Anschlusses des PGA-Gebietes an das Hauptstraßennetz. Stattdessen gibt es nun die ausweichende Antwort, dass mittlerweile die Zahlen zu Verkehr und Anwohnern geklärt seien, eine Nachberechnung „nicht notwendig“ sei, der Verkehr könne „bewältigt“ werden....Es gibt keine Nachweise, nur pauschale Aussagen, eher Behauptungen, dass der Verkehr nicht steigen würde...wie soll das gehen, wenn die Wohndichte im Gebiet, aber vor allem auch in den umgebenden Wohnvierteln erheblich höher wird? Sogar die Schulgröße im PGA nimmt nun darauf Rücksicht und wird 6-zügig. Aber der Verkehr bleibt angeblich gleich...

Frage:

Hiermit die wiederholte Bitte um **Transparenz der Verkehrszahlen**, was kommt auf uns zu, welche Verkehre werden aufgrund der steigenden Wohndichte im PGA Gebiet und im Umfeld erwartet? Hierbei sind auch die Verkehre der Baugebiete entlang der Bahn zu betrachten, sowie die der Pasing Arcaden, da diese ja ebenfalls in unsere Wohngebiete geleitet werden. Und: Wie sind diese neuen Verkehrsmengen abzuwickeln, wenn die umgebenden Wohnsammelstraßen mit maximal 8.000 Kfz/Tag belastet werden sollen?

Man fragt sich, wie es überhaupt zur Aufstellung eines solchen B-Planes für nun 6.200 Menschen und weiteren tausend Arbeitsplätzen ohne autarken Anschluss an das Hauptstraßennetz oder den ÖV, kommen konnte. Obwohl Hochglanzbroschüren der Stadt versprechen, dass eine weitere Siedlungsentwicklung nur bei **VERTRÄGLICHER** Verkehrsentwicklung stattfinden wird. Denn es geht nicht darum, ob rechnerisch der Verkehr „bewältigt“ werden kann, sondern wie verkehrsverträglich die Umgebung ist! Lärmwerte und Schadstoffe im gesundheitsgefährdenden Bereich in **REINEN** Wohngebieten lassen keine Verkehrsverträglichkeit erkennen.

Ein Vorschlag: Wenn die Stadtplanung schon die Gesundheit der bestehenden Bevölkerung so geringschätzt, sollte sie dies auch offen zugeben, also deutlich sagen: „Liebe Bürger, wir wollen Wohnungen bauen, und es den Investoren recht machen, ihr seid den Lärm und die Schadstoffe ja schon gewohnt, rechtlich müssen wir nichts tun, zumindest nicht solange wir nicht dazu verklagt werden, die Broschüren sind keine gesetzliche Grundlage und verpflichten zu nichts, deswegen gibts jetzt doch keinen S-Bahnhalt und keinen Anschluss an die Hauptstraßen, auch wenn das mal frühere sinnvolle Konzepte versprochen haben und sogar bereits Gelder für einen Tunnel bereit gestellt wurden.“ Das klingt zwar nicht toll, wäre aber zumindest mal ehrlich. Was würde dann der Stadtrat dazu sagen?

Weiteres Beispiel wären die vielen Anträge seit Jahren auf ein übergeordnetes Verkehrskonzept, das dringender denn je notwendig ist, wenn man sich die unglaublichen baulichen Veränderungen hier **anschaut**.

Fehlt es am Willen oder am Können?

Unterstellen wir das fehlende Können, so könnte Abhilfe geschehen indem man externe Planer zu Hilfe holt oder mehr Personal einstellt. Fachleute, die die jetzigen Herausforderungen ernst nehmen, wie Klimawandel, Verkehrswende, zunehmende Verdichtung, und Vernichtung von wertvollen Grünbeständen, die Konzepte entwickeln, die ein lebenswertes München für alle, also auch für die die noch hier wohnen, zum Ziel haben. München hat von allen deutschen Städten am meisten Geld, es macht keinen Sinn schwarze Zahlen zu schreiben, wenn dies auf dem Rücken der bestehenden Bevölkerung ausgetragen wird..

Je mehr wir bauen, desto wertvoller wird der Baugrund und desto teurer die Wohnungen. München ist die Stadt mit dem geringsten Grünanteil in D, und trotzdem wird weiter verdichtet .. bis ein notwendiges Umsteuern eintritt, wird unsere Stadt immer unwirtlicher, immer steiniger, immer heißer, es gibt weniger grünen und öffentlichen Platz für immer mehr Menschen... deswegen hier meine zwei Anträge.

2.1/6.1) a) zum wiederholten Mal beantrage ich die **umgehende Umsetzung des VEP** mit Bündelung des SLV und Durchgangsverkehrs auf den Hauptstraßen und diese Verkehre nicht durch Reine Wohngebiet abzuleiten. Auch im Zuge zukünftiger Baustellenverkehre, sei es zur U 5 oder weil die Laimer Unterführung zum Tramausbau zeitweise geschlossen werden wird, darf es keine Verlagerung in reine Wohngebiete geben.

2.1/6.2) b) Wir brauchen zukunftsfähige **Verkehrskonzepte in den Stadtrandgebieten**, und zwar umgehend. Für die Stadtmitte wird Neues diskutiert, eine echte Verkehrswende, aber hier bei uns wird der Verkehr täglich mehr. Unsere Grünflächen sollen der Erholung dienen, wie soll das gehen bei dem Verkehr? Die Verkehrskonzepte sollen von unabhängigen und fortschrittlich denkenden, externen Verkehrsplanern erstellt werden, unter Einbeziehung und Mitbestimmung der Bürger vor Ort. Ich bitte Sie diesen Antrag zu unterstützen.

---



beide Anträge mit Mehrheit angenommen



## Antrag

an den BA 21 zur Sitzung am 06.09.2020

### **S-Bahnhalt Berduxstraße – Planungen sofort beginnen und finanziell unterstützen**

Der BA 21 fordert die LH München auf, gemeinsam mit dem Freistaat Bayern die Planungen für den neuen S-Bahnhalt Berduxstraße sofort zu beginnen und dabei bis zur Hälfte der Kosten zu übernehmen.

#### **Begründung:**

Mit Schreiben vom 11.06.2020 teilt die bayerische Bauministerin Kerstin Schreyer an Herrn Oberbürgermeister Reiter mit, dass die Machbarkeitsstudie für den S-Bahnhalt Berduxstraße zu einer positiven Bewertung gekommen ist. Die Kosten belaufen sich auf vsl. 14 Mio. Euro und der neue S-Bahnhalt könnte bei zügigem Projektfortgang noch vor der Inbetriebnahme der 2. S-Bahnstammstrecke realisiert werden.

Der Freistaat ist bereit, die Planung und Realisierung gemeinsam mit der LH München voranzubringen, wozu auch eine Kostenteilung gehört. Die zu beauftragenden Planungen belaufen sich im ersten Schritt auf 2 Mio. Euro.

Da der S-Bahnhalt Berduxstraße eine wichtige Rolle im städtischen ÖPNV-System für Pasing und Obermenzing einnehmen wird, muss alles daran gesetzt werden, diesen so schnell wie möglich zu realisieren.

Somit kann den zukünftigen Bewohner\*innen des Neubaugebiets an der Paul-Gerhardt-Allee eine adäquate ÖPNV-Anbindung geboten werden, die eine echte Alternative zum Auto darstellt.

Pasing - Obermenzing, den 13.08.2020

Sven Wackermann  
Fraktionssprecher

Maria Osterhuber-Völkl  
stellv. Fraktionssprecher

Frieder Vogelsgesang  
BA-Vorsitzender



Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes



**Pasing-Obermenzing**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, Direktorium  
BA-Geschäftsstelle West, Landsberger Straße 486, 81241 München

Mobilitätsreferat

Verkehrs- und Bezirksmanagement

MOR – GB 2.12

Mobilitätsreferat

14. April 2022

Poststelle

Vorsitzender  
Frieder Vogelsong

Geschäftsstelle:

BA-Geschäftsstelle West  
Rathaus Pasing  
Landsberger Straße 486  
81241 München

bag-west.dir@muenchen.de

Sachbearbeitung:

München, 07.04.22

Verkehrsplanung im Bereich Paul-Gerhardt-Allee

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf Ihre Zuleitung vom 24.03.22.

|     |                    |     |     |  |  |
|-----|--------------------|-----|-----|--|--|
| R   | EA                 | zwV | zK  |  |  |
| L   | Mobilitätsreferat  |     |     |  |  |
|     | 14. April 2022     |     |     |  |  |
| Vz. | Geschäftsbereich 2 |     |     |  |  |
|     | 2.1                | 2.2 | 2.3 |  |  |

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 05.04.22 mit dem Beschlusssentwurf befasst und hierzu folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bezirksausschuss kritisiert, dass der Entscheidungsvorschlag (Seite 3 der Vorlage) inhaltlich deutlich abweicht zum Antrag des Referenten. Der Bezirksausschuss lehnt deswegen Punkt 2 des Antrags des Referenten ab. Der Bezirksausschuss fordert, die Formulierung des Entscheidungsvorschlags zu übernehmen und den Punkt 2 des Antrags des Referenten dahingehend zu ändern.  
D. h. Punkt 2 neu soll lauten: Eine aktive Tunnelplanung in südlicher Fortsetzung der Paul-Gerhardt-Allee im Zuge der Baumbachstraße soll im Hinblick auf Kosten (in Höhe von ca. 100 Mio. Euro) und Nutzen sowie den möglichen Standort einer Netzersatzanlage (NEA) für die geplante Verlängerung der U5 **derzeit** nicht weiter verfolgt werden.
2. Der Bezirksausschuss widerspricht der geplanten Situierung der Netzersatzanlage, da diese eine Tunnelausfahrt auf der Südseite verhindern würde. Deswegen fordert der Bezirksausschuss, dass für die NEA alternative Standorte gefunden werden müssen. Dies darf aber zu keinerlei Verzögerungen beim U-Bahn-Bau führen. Die Option eines Tunnelbaus muss zunächst weiter offengehalten werden.
3. Nach Fertigstellung des gesamten Wohnquartiers Paul-Gerhardt-Allee und der Inbetriebnahme des S-Bahn-Halts Berduxstraße wird eine Evaluation der Verkehrsströme durchgeführt.

4. Der Bezirksausschuss hält seine Forderung nach einer Fuß- und Radwegbrücke zwischen dem Neubaugebiet und dem Nymphenburger Schlosspark/Laim weiterhin aufrecht. Diese muss aus Sicht des Bezirksausschusses nicht direkt am neuen S-Bahnhof Berduxstraße errichtet werden. Der Bezirksausschuss bittet um Darstellung eines realisierbaren Vorschlags, wie die Brücke situiert werden kann.
5. Den übrigen Punkten des Antrags des Referenten kann zugestimmt werden.

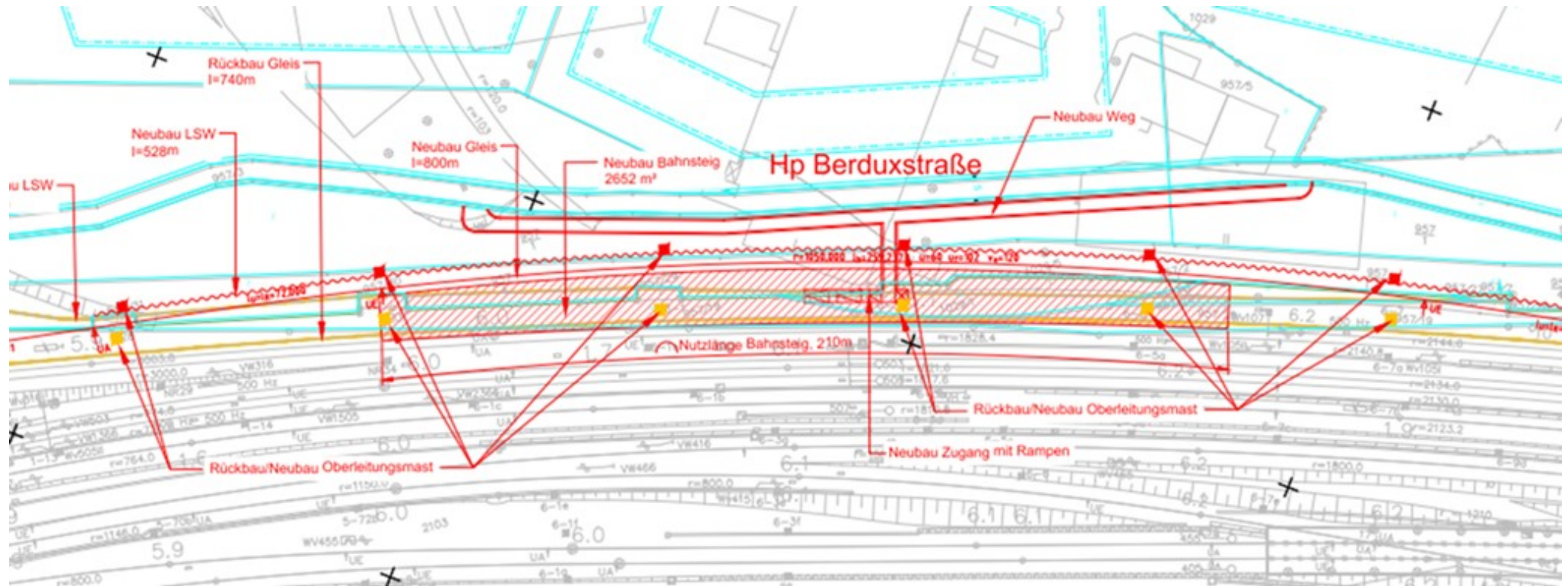
Mit freundlichen Grüßen



Frieder Vogelsgesang  
Vorsitzender des BA 21  
- Pasing-Obermenzing -



# Anlage 18



Tunnel „Paul - Gerhardt - Allee“

Machbarkeitsstudie

September 2017

**Auftraggeber:**

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstraße 28b  
80 331 München

Ansprechpartner: [REDACTED]

[REDACTED]

**Verfasser:**

BPR Dr. Bernhard Schäpertöns Consult GmbH & Co KG  
Erika-Mann-Str. 7-9  
80 636 München

Tel. [REDACTED]

[info@bpr-muenchen.de](mailto:info@bpr-muenchen.de)

**Inhalt:**

|   |    |
|---|----|
| 1 Auftraggeber .....                                    | 3  |
| 2 Veranlassung und Aufgabenstellung .....               | 3  |
| 3 Planungsgrundlagen.....                               | 4  |
| 3.1 Referenzdokumente und Richtlinien .....             | 4  |
| 3.2 Baugrundverhältnisse .....                          | 4  |
| 3.3 Eigentumsverhältnisse .....                         | 5  |
| 3.4 Altlasten.....                                      | 6  |
| 4 Tunnelplanung .....                                   | 6  |
| 5 Betriebs- und Sicherheitstechnische Ausstattung ..... | 8  |
| 6 Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG .....            | 13 |
| 7 Kostenschätzung.....                                  | 14 |
| 8 Schlußbetrachtung .....                               | 14 |

Anhang I

Kostenschätzung

Anhang II

Pläne

## 1 Auftraggeber

Auftraggeber der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist die

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstraße 28b

80 331 München

Ansprechpartner: [REDACTED]

## 2 Veranlassung und Aufgabenstellung

Im Rahmen des Projektes Hauptbahnhof-Laim-Pasing hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in den letzten Jahren den Teilbereich östlich der Paul-Gerhardt-Allee entwickelt. Gemeinsam mit den Grundeigentümern wurde ein Konzept erarbeitet, dem ein allgemeines Wohngebiet mit weiteren sportlichen und sozialen Nutzungen zugrunde liegt.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 17.12.2014 wurde der Bebauungsplan Nr. 2058a Paul-Gerhardt-Allee als Satzung beschlossen (rechtsverbindlich seit 10.04.2015).

Auf Antrag der CSU-Fraktion des Stadtrates der Landeshauptstadt München am 03.12.2014 ist die Machbarkeit eines Tunnels in Verlängerung der Paul-Gerhardt-Allee unter Bezug auf die unterstellte künftige Verkehrserschließung (Bestand und Planung), optional als denkbare zusätzliche Verkehrsanbindung des Planungsgebietesbahnquerend nach Süden, zu untersuchen.

Basierend auf der Machbarkeitsstudie von 2009 wird in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung die aktuelle Beschlusslage zu allen tangierenden Planungsmaßnahmen im Umfeld der geplanten Tunneltrasse miteinbezogen (z. B. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.11.2014 zu Fuß- und Radwegebrücken [...] Paul-Gerhardt-Allee; Vorlagen Nr. 14-20/V 01428). Betrachtet wird die Tunnelvariante 1 aus der Studie 2009: Die kürzeste Verbindung zwischen der Paul-Gerhardt-Allee und der Nordumfahrung Pasing. Berücksichtigung findet auch die geänderte Planung hinsichtlich des Anschlusses der nördlichen Tunnelrampe, nunmehr nicht über einen Kreisverkehr an die Paul-Gerhardt-Allee, sondern über einen Knotenpunkt an die Nusselstraße.

Die hier vorliegende Planung ist mit dem Baureferat und der Branddirektion der Landeshauptstadt München abgestimmt. Die Eckpfeiler der Planung wurden der DB Netz AG vorgestellt.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden dem Stadtrat nach deren Vorliegen und Auswertung durch die konzeptionelle Verkehrsplanung, sowie ggf. weiterer betroffener städtischer Dienststellen, im Rahmen einer Beschlussvorlage zur Kenntnis gebracht.

Am 04.02.2016 wurde das Büro BPR Dr. Schäpertöns beauftragt, die vorliegende Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2009 an den Bebauungsplan 2058a von 2014 anzupassen und die aktuell gültigen Regelwerke im Tunnelbau zu berücksichtigen. Die Kostenberechnung wurde entsprechend fortgeschrieben.

### **3 Planungsgrundlagen**

#### **3.1 Referenzdokumente und Richtlinien**

- [1] Machbarkeitsstudie Tunnel „Paul – Gerhardt – Allee“ von Obermeyer (2002)
- [2] vertiefende Machbarkeitsstudie Tunnel „Paul – Gerhardt – Allee“ von BPR (2009)
- [3] Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT, Ausgabe 2006)

#### **3.2 Baugrundverhältnisse**

In der Machbarkeitsstudie von 2002 [1] wird auf die Bodenaufschlüsse aus dem Jahr 1991, veranlaßt durch das Baureferat der Landeshauptstadt München, zurückgegriffen. Die Aufschlüsse lagen damals zwischen Bahn-km 6,3 und 6,4 und damit in unmittelbarer Nähe der hier untersuchten Tunneltrasse.

Ausgehend von einer Geländehöhe von ca. 526 m üNN wurden insgesamt 7 Bohrungen mit Bohrtiefen zwischen 13 m und 17 m sowie 13 Sondierungen ausgeführt und folgende Aufschlüsse gemacht:

- Auffüllung, Mächtigkeit ca. 0,8 - 4,2 m
- fluviatile, quartäre Kiese, Mächtigkeit ca. 6,2 - 11,3 m
- darunter: tertiäre Ablagerungen

Die Auffüllungen unterhalb der Gleisanlagen bestehen aus feinkornhaltigen Kies-Sand-Gemischen mit örtlichen, humosen Beimengungen, Kohleasche und Schlackenresten sowie örtlichen Abbruchresten (Betonbrocken). Die Auffüllungen sind locker bis mitteldicht gelagert. Die quartären Kiese bestehen aus gering feinkornhaltigen bis feinkornfreien, sandigen Kiesen. Örtlich muss mit steinigen Beimengungen und rolligen Kieslagen gerechnet werden. Die Lagerungsdichte der Kiese wird als mindestens mitteldicht bis dicht angegeben. Die tertiären Ablagerungen sind im vertikalen Profil sehr wechselhaft. Sie bestehen aus feinsandigen Schluffen und schluffigen Feinsanden. In den Schluffen sind Kalkkonkretionen von Feinkies- bis Grobkies Korngrößen vorhanden. Unter Grundwasser bzw. bei Zutritt von Schichtwasser sind die Schluffschichten stark fließgefährdet.

Der Wasserspiegel wurde in den Bohrungen in nahezu gleicher Kote erbohrt. Im Untersuchungsgebiet wurde generell ein nördliches Grundwassergefälle mit einer dementsprechenden Fließrichtung festgestellt. Die maßgeblichen Grundwasserstände für den Bauzustand, bei einem 10-jährigen Hochwasser, liegen bei ca. 517,20 m üNN im Süden und bei ca. 516,60 m üNN im Norden. Für den Endzustand sind als Bemessungswasserstände für das 100-jährige Hochwasser im Süden 520,30 m üNN bzw. 519,70 m üNN im Norden anzusetzen.

Für die hier betrachtete Tunnelvariante wird daher eine Wasserhaltung erforderlich sein, da die Schubbahn wie auch der nördliche Teil des Tunnels bereichsweise unterhalb des Bemessungsgrundwasserstandes (HW ca. 516,60 m) liegen.

Es wird vorgeschlagen, dass der Tunnel als Grundwasserwanne auszubilden ist. Im Endzustand stehen maximal 3,3 m Wassersäule als Auftriebsbelastung auf die Tunnelsohle an. Das Eigengewicht der Stahlbetonbodenplatte (t = 1,0 m) zusammen mit dem Fahrbahnaufbau und den Ausgleichsschichten genügen als entgegengesetzt wirkende Kraft. D. h. die Auftriebsicherheit ist

gewährleistet, die Bodenplatte des Tunnels wird selbst beim Bemessungsgrundwasserstand (HHW 100) nicht zusätzlich auf Biegung beansprucht.

### **3.3 Eigentumsverhältnisse**

Von der Baumaßnahme sind Grundstücke betroffen, die sowohl in städtischer Hand als auch im Eigentum der DB AG und privater Eigentümer liegen.

#### **Öffentliche Straßen und städtische Grundstücke**

Die südliche Tunnelrampe bindet in die Nordumfahrung Pasing (Josef-Felder-Straße) ein. Die Grundstücke auf der die südliche Tunnelrampe zu liegen kommt, befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Der nördliche Teil des Tunnels und die Tunnelrampe Nord liegen größtenteils unterhalb bzw. in der Baumbachstraße und damit auf öffentlichem Grund. An die Rampe bindet auf der Ostseite die zukünftige Straße U 1725 ein. Im weiteren Verlauf schließt die Rampe über einen Knotenpunkt an die Nusselstraße an.

#### **Private Grundstückseigentümer**

Das Tunnel- und Rampenbauwerk in der Baumbachstraße ist breiter als die im Eigentum der Stadt befindliche Straße. Die beidseits der Baumbachstraße gelegenen und für die Errichtung des Tunnels unabdingbaren Grundstücke sind in privater Hand und müssen von der Landeshauptstadt München erworben werden.

#### **Gleisanlagen der DB**

Entsprechend einer Anfrage bei der DB AG liegen folgende Gleise im Planungsbereich – von Norden nach Süden betrachtet:

- Strecke 5524: 2 Gleise der Abstellbahn
- Pasinger Güterbahnhof: 11 Rangier- und Abstellgleise sowie ein Streckengleis (Strecke 5527 Pasing-Pasing Ost)
- Strecke 5522: 2 Gleise der Güterbahn Laim-Pasing
- Strecke 5503: 2 Gleise der Strecke München-Augsburg
- Strecke 5504: 2 Gleise der Fernbahn nach Garmisch
- Strecke 5540: 2 Gleise der S-Bahn-Stammstrecke
- Strecke 5521: südliches Verbindungsgleis
- Industriestammgleis: das im äußersten Süden gelegene Gleis ist stillgelegt, abgebunden und entbehrlich



### 3.4 Altlasten

Gemäß der Machbarkeitsstudie von 2002 [1] wurden im Jahr 1998 im Bereich der zentralen Bahnflächen Bodenuntersuchungen durchgeführt. Für die hier betrachtete Tunneltrasse liegen allerdings keine Altlasterkundungen vor.

## 4 Tunnelplanung

Die Trassierung der vorliegenden Tunnelplanung stellt die kürzeste, technisch und wirtschaftlich machbare Verbindung zwischen der Paul-Gerhardt-Allee und der Nordumfahrung Pasing dar. Aus den städtebaulichen Zwangspunkten folgt, dass sowohl bei der Rampe Süd als auch bei der Rampe Nord die Längsneigung von 8% knapp eingehalten wird. Einer Längsneigung von mehr als 6 % wird von Seiten des Baureferats nur in Ausnahmefällen zugestimmt und zwar nur dann, wenn die beengten Platzverhältnisse keine andere Lösung ermöglichen.

Der Tunnel hat eine Gesamtlänge von 311 m und wird in den Rampenbereichen in zwei Trogbauwerke mit einer Länge von 65 m im Süden und 71 m im Norden übergeführt.

Vorgesehen ist die Nutzung des Tunnels ausschließlich für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Fußgänger und Radfahrer sollen die westlich geplante, zukünftige Geh- und Radwegbrücke nutzen, die in unmittelbarer Nähe zum Tunnel die Bahngleise überführen wird sowie die vorhandene höhenfreie Bahnquerung im Zuge der Offenbachstraße.

Auf Grund der Randbedingungen wird der Tunnel in drei verschiedenen Bauverfahren hergestellt (Erläuterung von Süden nach Norden):

- Offene Bauweise mit Hilfsbrücken im Bereich der Hauptgleise und der südlichen Gleise des Güterbahnhofs
- Vorpessverfahren unterhalb der Abstellbahn und des Güterbahnhofs
- Deckelbauweise von den Gleisanlagen der DB bis zum nördlichen Tunnelportal

Die Ausführung im Vorpessverfahren wurde in der Machbarkeitsstudie von 2009 [2] untersucht und gegenüber der bergmännischen Bauweise der Vorzug gegeben. Die Entscheidung gegen die bergmännische Bauweise begründet sich in der dafür erforderlichen, tieferen Tunnellage mit der Konsequenz, dass dadurch die Rampen länger werden müßten. Die beengten Platzverhältnisse, sowohl am südlichen als auch am nördlichen Tunnelausgang, lassen eine längere Rampe jedoch nicht zu. Selbst bei der vorliegenden Lösung ist eine Realisierung nur mit einer Rampenneigung von 8 % möglich. Das Baureferat unterstreicht in diesem Zusammenhang, dass im Regelfall eine maximale Rampenneigung von 6 % anzustreben ist und nur im Ausnahmefall einer Neigung von 8 % zugestimmt wird.

Baudurchführung (von Süden nach Norden):

Auf Grund der Notwendigkeit, den Tunnel in die Achse der nördlich der Gleise gelegenen Baumbachstraße zu legen, ergibt sich, dass der Tunnel auf den ersten ca. 58 m, mit Anschlußrampe an die Josef-Felder-Straße, im Radius zu führen ist. Der Einsatz des Vorpessverfahrens ist in diesem Abschnitt nicht möglich. Stattdessen wird der Tunnel hier in offener Bauweise mit Hilfe von Hilfsbrücken und unter Inkaufnahme von temporären Gleissperrungen errichtet. Das im Süden gelegene Verbindungsgleis, die stark belasteten Hauptgleise sowie zwei Rangier- bzw. Abstellgleise müssen dafür temporär auf Hilfsbrücken verlegt werden. In einem weiteren Pla-

nungsstadium ist zu prüfen, ob der Tunnel tief genug liegt, um die Tunneldecke unterhalb der Hilfsbrücken herstellen zu können. Ein Tieferlegen des Tunnels am südlichen Ausgang ist hinsichtlich des vorhandenen Platzangebots kritisch zu bewerten: Eine Erhöhung der Rampenneigung scheidet aus und eine Verringerung der Länge des Kuppenbereichs zum Anschluß der Tunnels Paul-Gerhardt-Allee an die Josef-Felder-Straße von derzeit ca. 20 m, bei einer jetzigen Tangentenneigung von 1,0 %, wäre zu prüfen.

Es folgt ein etwa 93 m langes Tunnelstück, das im Durchpressverfahren hergestellt wird. Aus baubetrieblichen Zwängen (schrittweise Erstellung des Stahlbetonrahmens und Durchpressen von einem Standort außerhalb der Gleisanlagen) ist dieser Abschnitt von Nord nach Süd herzustellen. In den folgenden Planungsschritten ist zu prüfen, wo der Taktkeller errichtet werden kann und wie die Pressenkräfte in das Erdwiderlager eingeleitet werden können. Außerdem ist sicherzustellen, dass es beim Vorpressen zu keiner Lageänderung (z. B. Hebung) der unterführten Gleise kommt.

Im weiteren Verlauf, also nach Unterquerung der nördlichsten Gleise, wird der Tunnel auf ca. 160 m Länge in Deckelbauweise hergestellt. Dabei wird die Lage des nördlichen Tunnelportals durch die Forderung definiert, dass die Holzdach-, Baumbach-, Nimmerfall- und Roseggerstraße weiterhin wie bisher befahrbar bleiben. In einem weiteren Planungsstadium ist zu klären, wie die bestehenden Sparten umgelegt werden können. Das Baureferat weist darauf hin, dass einer Verlegung von Sparten und auch der Oberflächenentwässerung in die Tunneldecke nicht zugestimmt wird. Es ist also davon auszugehen, dass die Entwässerungsleitungen seitlich, neben dem Tunnel eingebaut werden müssen. Kann die Überdeckung des Tunnels von mindestens 1,50 m im Hinblick auf den Straßenaufbau und die Grünanlagengestaltung (Baumpflanzungen) planerisch nicht umgesetzt werden, ist die Spartenumlegung gegebenenfalls eingehender zu untersuchen.

Nach Unterfahrung der Einschleifung Nimmerfall-/Baumbachstraße wird die Trasse ab dem nördlichen Tunnelportal über eine 8 % geneigte Rampe nach oben geführt und im rechten Winkel an die Nusselstraße angebunden. An die nördliche Tunnelrampe wird außerdem die von Osten kommende, im Rahmen des aktuellen Bebauungsplans Nr. 2058a projektierte Straße U 1725 mit einer Neigung von 8 % angebunden.

Der Tunnel hat über seine gesamte Länge eine Breite von 7,50 m zwischen den an den Tunnelwänden befestigten Leitplanken:

|                                      |        |
|--------------------------------------|--------|
| Fahrbahnbreite:                      | 3,50 m |
| Standstreifen (gesamte Tunnellänge): | 2,00 m |
| Beidseitiger Notgehweg, jeweils:     | 1,00 m |

In den Rampenbereichen verjüngt sich die Fahrbahn von 5,50 m im Tunnel (zwischen den Schrammborden) auf 3,50 m (ohne Standstreifen) bzw. 4,50 m (mit Standstreifen). Die Notgehwege aus dem Tunnel werden auf den Rampen weitergeführt und sind durch ein Schrammbord von der Fahrbahn abgesetzt. In Abstimmung mit dem Baureferat erhalten beide Tunnelröhren, dem „Münchner Standard“ entsprechend, einen durchgängigen Standstreifen.

Die lichte Höhe des Tunnels beträgt minimal 4,80 m entsprechend dem geforderten Verkehrsraum von 4,45 m zuzüglich mindestens 0,35 m für den bautechnischen Nutzraum.

Die beiden Richtungsfahrbahnen werden durch eine Mittelwand getrennt, wodurch eine Verrauchung des gesamten Tunnelquerschnitts im Brandfall verhindert wird. Eine Verrauchung des gesamten Tunnelquerschnittes kann – im Gegensatz zu einem Tunnel ohne Mittelwand – ausge-

geschlossen werden. Die Mittelwände sollten, um einen Rauchkurzschluß an den Portalen zu verhindern, auf beiden Tunnelrampen 25 m bis 30 m fortgeführt werden. Die Mittelwand auf der Rampe Süd kann 26 m lang ausgeführt werden, die Länge von 20 m auf der nördlichen Rampe ergibt sich aus der Lage des Tunnelportals und der Straßeneinmündung der U 1725 in die Baumbachstraße. Der Nachweis der ausreichenden Haltesichtweiten auf der südlichen Rampe konnte erbracht werden. Auf der nördlichen Rampe wird die Mittelwand verkürzt ausgeführt, um eine ungestörte Sichtbeziehung an der Einmündung der U 1725 in die Rampe zu ermöglichen.

## **5 Betriebs- und Sicherheitstechnische Ausstattung**

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung vertieft eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2009 [2] zum Tunnel Paul-Gerhardt-Allee. Die damalige Studie wurde von der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, in Auftrag gegeben und stützte sich dabei auf eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2002 (Büro Obermeyer, [1]), die im Zuge der Entwicklung der zentralen Bahnflächen zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof München Pasing erstellt wurde. Die Studie von 2009 basierte auf der noch heute gültigen Richtlinie für die „Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ von 2006 (RABT 2006, [3]). In vorliegender Arbeit wurden die bisherigen Planungen mit den aktuellen Anforderungen der Landeshauptstadt München an Tunnelbauwerke abgeglichen, die im sog. „Münchner Standard“ definiert sind. Nachdem die RAB in der Fassung von 2015 als Entwurf vorliegt, wurden, um den zukünftigen Standards zu entsprechen, die neuesten Entwicklungen in dieser Arbeit bereits berücksichtigt.

Die Belange des Brandschutzes wurden am 30.05.2016 mit der Branddirektion abgestimmt. Mit dem Baureferat der Landeshauptstadt München fand am 02.05.2017 ein weiteres Gespräch statt.

Nach RABT 2006 wird die verkehrstechnische Tunnelausstattung nach Art und Umfang klassifiziert in Mindestausstattung, Grundausstattung und erweiterte Ausstattung. Wesentliche Kriterien für die vorzusehende Tunnelausstattung sind die Tunnellänge und die Verkehrszahlen. Das Baureferat fordert hinsichtlich der verkehrstechnischen und sicherheitstechnischen Ausstattung, entgegen den Auswahlkriterien, eine erweiterte Ausstattung bzw. Vollausstattung im Sinne der RABT.

### **Notausgänge, Flucht- und Rettungswege**

In der Mittelwand sind alle 60 m Fluchttüren vorgesehen. Mit den Fluchttüren stehen einerseits eine Fluchtmöglichkeit als auch ein Angriffsweg für die Feuerwehr zur Brandbekämpfung zur Verfügung. Darüber hinaus ist vorgesehen, über das Betriebsgebäude, das nördlich der Bahngleise und östlich des Tunnels platziert wird, einen Notausgang einzurichten. Somit besteht etwa in Tunnelmitte ein zusätzlicher Rettungsweg. Beidseits der jeweiligen Richtungsfahrbahn sind Notgehwege vorgesehen, die jeweils mit einem Schrammbord von der Fahrbahn abgegrenzt sind.

### **Betriebsgebäude**

Das Betriebsgebäude hat eine Größe von ca. 350 m<sup>3</sup> und beherbergt im Untergeschoß ein ausreichend großes Rückhaltebecken für das Fahrbahnwasser und evtl. anfallendes Löschwasser sowie ein Pumpwerk, eine Notstromversorgung und eine Trinkwassertrennstation.

### **Entwässerung**

Die Rampenentwässerung wird von der Entwässerung der beiden Tunnelröhren getrennt. Die für die Ableitung des Fahrbahnwassers im Tunnel vorgesehenen Schlitzrinnen werden über die komplette Tunnellänge eingebaut. Das in den Rinnen gefasste Wasser wird in einer unter der Fahrbahn liegenden Sammelleitung zusammengeführt und in das zentrale Rückhaltebecken, das im Betriebsgebäude integriert ist, abgeleitet.

### **Notrufeinrichtungen**

An den Tunnelportalen und in den beiden Tunnelröhren, im Abstand von weniger als 150 m, sind Notrufkabinen anzuordnen. Die Notrufeinrichtungen sind im Tunnel und im Trogbereich, aus Gründen des Schallschutzes, begehrbar auszubilden, weshalb es sich um Notrufkabinen handelt. Über der Notrufkabine wird eine Rundumleuchte installiert, die sich beim Öffnen der Kabinentür automatisch einschaltet und somit den nachfolgenden Verkehr vor möglichen Gefahren warnt.

An den Notrufstationen befinden sich jeweils ein Handfeuermelder nach DIN 5411 und zwei Feuerlöscher (Pulverlöscher mit eine Gewicht von je ca. 10 kg).

### **Videoüberwachung**

Der Tunnel wird mit einer Videoüberwachung inkl. Sichttrübmeßgerät und Rauschansaugsystem zur Brandfrühdetektion ausgestattet. Bei einem Störfall, wie z.B. Brand im Tunnel, Öffnen eines Türkontaktes oder bei Stau, werden die relevanten Kameras automatisch bei der Verkehrszentrale der zuständigen Polizeidienststelle sowie bei der Bereitschaftswache der Abt. Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik aufgeschaltet. Im Zusammenhang mit der Videoüberwachung wird eine Lautsprecheranlage installiert.

### **Tunnel-/Verkehrsfunk**

Die Ausstattung erfolgt mit einem analogen und einem digitalen Betriebsfunk, der den Funkverkehr der Einsatzkräfte (Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei) innerhalb des Tunnels und auch nach außen sicherstellt.

Darüber hinaus sind im Tunnel Rundfunksender mit Verkehrsfunk zu empfangen, auf die auch das Einsprechen von Durchsagen im Tunnel möglich ist.

Des Weiteren werden die Tunnelbetriebsstationen und die Brandmeldetableaus (Portaltelefone für die Feuerwehr) über Telekommunikationsanlagen (TK-Anlagen) mit dem öffentlichen Telefonnetz verbunden.

### **Leiteinrichtungen**

Die beiden Fahrbahnränder je Tunnelröhre werden mit selbstleuchtenden Markierungselementen auf den Schrammborden ausgestattet. Bei der visuellen Leiteinrichtung handelt es sich um unabhängig voneinander schaltbare Lichtquellen, die im Abstand von höchstens 25 m angeordnet werden. Im Normalbetrieb dienen sie dem Verkehrsteilnehmer der visuellen Führung bei der Durchfahrt des Tunnels. Im Brandfall wird eine zweite Lichtquelle dazugeschaltet, um als Orientierungsbeleuchtung die Flucht zu erleichtern.

### **Fluchtwegkennzeichnung**

In den Tunnelröhren werden Fluchtwegkennzeichen angebracht.

### **Brandmeldeeinrichtung**

Es ist eine automatische Brandmeldeeinrichtung vorgesehen. Die Brandmelder bestehen aus linienhaften Temperaturfühlern, die an der Tunneldecke montiert werden. Ein Brandvoralarm ist für die Belange der Feuerwehr nicht erforderlich. Die Brandmeldeanlage muss den einschlägigen Vorschriften (insbesondere der DIN 14675, TAB usw.) entsprechen und auf die integrierte Leitstelle (ILS) der Landeshauptstadt München aufgeschaltet sein.

Neben der automatischen Brandmeldeeinrichtung sind manuelle Einrichtungen als Handfeuermelder anzuordnen. Die Handfeuermelder sind neben den Fluchttüren an der Mittelwand anzuordnen sowie neben den Notrufkabinen. Ansonsten sind in den Wandhydranten, Notrufstationen und Fluchttüren Entnahme- und Öffnungskontakte integriert.

Ob ein Brandalarm automatisch eine Tunnelsperre auslösen soll, ist zwischen Baureferat und Branddirektion abzustimmen.

### **Handfeuerlöscher**

Neben jeder Notrufkabine, in dafür vorgesehenen separaten Nischen, werden zwei Handfeuerlöscher für die Brandklassen A und B deponiert.

### **Löschwasserversorgung**

Der Tunnel wird mit einer Löschwasserleitung ausgestattet. Die Löschwasserleitung DN150 wird als Nassleitung frostsicher im Tunnel verlegt. An den beiden Portalen ist, in Abstimmung mit der Branddirektion, jeweils eine Löschwasserentnahmestelle mit einer Durchflußmenge von 2.200 l/min vorzusehen. Die erforderliche Entnahmedauer von Löschwasser beträgt 2 Stunden, der Entnahmedruck muss mindestens 3 bar betragen. Im Tunnel sind Wandhydranten einzurichten, die im Abstand von 60 m an der Tunnelaußenseite, gegenüber den Fluchttüren in der Mittelwand, angeordnet werden.

Das Löschwasser wird aus der städtischen Trinkwasserversorgung bezogen. Unterirdische Wasserzählerschächte, wie von den Stadtwerken München bei vergleichbaren Projekten gefordert, können eingerichtet werden.

### **Tunnelbeleuchtung**

Die Tunnelbeleuchtung dient dem rechtzeitigen Erkennen von anderen Verkehrsteilnehmern, Hindernissen und Gefahren innerhalb der Haltesichtweite. Das gewählte Beleuchtungsniveau des Tunnels ist abhängig von mehreren Faktoren, wie z. B. der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Qualität der Beleuchtung, der Haltesichtweite, der Verkehrsstärke u. a. Mit einer zentralen Steuerungs- und Regelungsanlage kann die Leuchtdichte in den verschiedenen Tunnelabschnitten kontinuierlich und kleinstufig an die tageszeitabhängigen Anforderungen angepaßt werden.

Sobald die Brandmeldeanlage aktiviert ist, wird die Tunnelbeleuchtung auf die maximal mögliche Lichtstärke hochgefahren.

### **Notbeleuchtung**

Die bei Nacht betriebenen Leuchten der Durchfahrtsbeleuchtung dienen auch als Notbeleuchtung und müssen an eine sog. „unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV)“ angeschlossen sein.

Gemäß RABT soll in allen Tunneln auf ein einheitliches Erscheinungsbild der Fluchtwegkennzeichnung geachtet werden. Es wird, analog zu den anderen Münchener Tunnelprojekten, eine kombinierte Fluchtwegkennzeichnung und Orientierungsbeleuchtung 1,0 m über dem Gehweg im Abstand von weniger als 25 m angebracht. Zusatzleuchten in der Mittelwand zwischen den Fluchttüren zeigen im Brandfall fliehenden Personen den kürzesten Weg nach draußen. Die Fluchtwegkennzeichen und Brandnotleuchten sind einzeln abzusichern. Zusätzlich werden für den Gefahrenfall die Fluchttüren mit Blitzleuchten gekennzeichnet.

### **Lüftung**

Aufgrund der Tunnellänge von weniger als 400 m ist gem. RABT eine natürliche Längslüftung ausreichend - auf eine Lüftungsanlage wird verzichtet.

### **Verkehrstechnische Einrichtungen**

Um einen sicheren Verkehrsablauf sowohl im Tunnel als auch im Umfeld zu gewährleisten, ist ein verkehrstechnisches Konzept „Verkehrsbeeinflussungseinrichtungen für Straßentunnel“ (VbSt-Konzept) zu erarbeiten. Dieses Konzept behandelt Strategien für verkehrliche Zustände und die Steuerung bei Stör- und Notfällen. Die Anforderungen der RABT an die Verkehrsbeeinflussung sind in diesem Konzept sinngemäß berücksichtigt. Enthalten sind Ausstattungsbestandteile wie z.B. Schrankenanlagen und digitale Anzeigen an den Portalen sowie Wechselverkehrszeichen und Wechselwegweiser an den Tunneloberflächen.

Für die Sperrung des Tunnels sind an den Portalen Schranken und Lichtsignalanlagen vorzusehen. Eine erforderliche Ausleitung erfolgt an vorgelagerten Ableitungsmöglichkeiten mit entsprechenden Hinweiseinrichtungen.

### **Ersatzstromversorgung**

Im Tunnel ist für bestimmte Verbraucher eine gesicherte elektrische Versorgung, die unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV), vorzusehen. Die USV-Anlage gewährleistet bei Netzausfall die Aufrechterhaltung der Sicherheitsausrüstung, z.B.: Fluchtwegkennzeichen, Orientierungs-, Notbeleuchtung, Beleuchtung der Betriebsräume, Leiteinrichtungen, Kommunikationsanlagen (Funk, Video, Lautsprecher, Notruf), Brandmeldeanlage, Mess-, Steuerungs- und Leittechnik, Druckerhöhung für die Löschwasserleitung sowie verkehrstechnische Einrichtungen.

### **Leittechnik**

Sämtliche Informationen aus dem Tunnelprozess werden in einer Leittechnik zusammengefasst und in den Tunnelbetriebsstationen, der Verkehrszentrale München, der Polizei und der Bereitschaftswache der Abt. Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik des Baureferates zur Verfügung gestellt. Die Leittechnik übernimmt die Aufbereitung, Archivierung und Komprimierung der Daten und stellt die prozeßtechnische Verbindung zwischen den einzelnen Tunnelanlagen her. Das Leitsystem wird mit einer sog. „Client-Server-Technologie“ aufgebaut, wobei die Clients die Bedien- und Beobachtungsstation für den Bediener repräsentieren. Der Server befindet sich in der Betriebsstation des Tunnels. An diesen sind die unterlagerten Steuerungssysteme angebunden. Der Server überträgt die Daten über Netzwerkverbindungen an die Überwachungsstellen.

### **Brandmeldetableaus**

An den Tunnelportalen werden Bedienfelder für die Einsatzkräfte installiert. Dort ist es den Einsatzkräften möglich, Informationen der Brandmeldeanlage abzurufen und einen möglichen Brandort im Tunnel zu lokalisieren. Des Weiteren können von dort aus Verkehrsprogramme geschaltet werden. Die Brandmeldetableaus sind fester Bestandteil des Einsatzkonzeptes der Branddirektion München; deren Aufbau ist mit der Branddirektion abzustimmen.

### **Raumklimatisierung**

In der Betriebsstation ist infolge der zusätzlichen elektronischen Einrichtungen mit einer erhöhten Wärmelast zu rechnen. Um die Funktionsfähigkeit der empfindlichen Elektronik nicht zu beeinträchtigen sowie aus Gründen der Dauerhaftigkeit ist es erforderlich, eine mechanische Lüftung im Betriebsraum zu installieren. Die überschüssige Abwärme wird abgeführt, um eine zuverlässige Funktion der Anlagen zu gewährleisten.

## **6 Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG**

Die Belange der Deutschen Bahn AG wurden am 28.08.2008 mit den Herren Rolf Schneiderhahn und Franz Rothenwöhrer von der DB Netz AG und dem Baureferat der Landeshauptstadt München abgestimmt. Darüber hinaus fanden im Jahr 2016 weitere Abstimmungsgespräche mit der DB Netz AG statt.

Bei dem Tunnel handelt es sich um eine EkrG-Maßnahme nach Paragraph 11.1 (einseitiges Verlangen der Landeshauptstadt München) mit der Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens nach dem Eisenbahngesetz. In einer Planungsvereinbarung müssen die Art und Inhalte der Zusammenarbeit geklärt werden. Die Frage einer Übernahme des Tunnels in die Baulast der Bahn ist abhängig von der Tiefenlage unter den Gleisen zu klären. Wegen der möglichst kurz zu haltenden Rampenlängen, des Stadtbildes sowie aus wirtschaftlichen Gründen wird eine möglichst oberflächennahe, nicht bergmännisch aufgefahrene Tunnellösung angestrebt.

Aufgrund der geringen Überdeckung des Tunnels wird derzeit davon ausgegangen, dass der Tunnel im Bereich der Gleisanlagen der DB AG in deren Eigentum zu übertragen ist. Das wiederum zieht die Zahlung einer Ablösesumme nach der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV 2010) nach sich.

Im Gegensatz zur geplanten Radfahrer- und Fußgängerüberführung in Richtung Am Knie handelt es sich bei dem Tunnel um eine Eisenbahnbetriebsanlage, bei der das EBA Genehmigungsbehörde ist.

Das Sperrpausenkonzept muß 5 Jahre vor Baubeginn mit einem Bauphasenplan vorliegen und bei der Betriebsplanung der DB Netz AG fristgerecht angemeldet werden.

Der DB Netz ist ein Gutachten zur Verbesserung der Flughafenanbindung („Pasinger Kurve“) aus dem Jahr 2009 bekannt. Vorgesehen ist, die Strecke 5503 München – Augsburg mit einer zweigleisigen Neubaustrecke an die im Westkorridor untersuchte Linienführung zum Ausbau der Strecke 5500 München – Landshut anzubinden. Die Verbindung ist als Tunnel oder ggf. mit einem tunnelartigen Bauwerk herzustellen. Der Beginn der Pasinger Kurve liegt bei den Abzweigweichen in den Gleisen der Strecke 5503 München – Augsburg im Westkopf des Bahnhofs Pasing. Von dort verläuft die Strecke über die Gleise 10 und 15 des Bahnhofs Pasing um anschließend in getrennter Lage, bis zur Einfädelung in den Westkorridor beim Abzweig Neulustheim, geführt zu werden. Das Projekt Pasinger Kurve wurde bei der hier vorliegenden Machbarkeitsstudie nicht berücksichtigt; es ist allerdings bei Weiterführung der Planungen für den Tunnel Paul-Gerhardt-Allee mit ein zu beziehen.



## **7 Kostenschätzung**

Gemäß Kostenschätzung liegen die Baukosten für die hier untersuchte Tunnelvariante bei rund 99,4 Mio. € brutto. Damit haben sich die Kosten gegenüber der Kostenermittlung von 2009 um ca. 60% erhöht. Die Kostensteigerung erklärt sich durch die größere Tunnelbreite im Bereich der Baumbachstraße infolge geänderter Anforderungen an die Planung und des damit verbundenen umfänglicheren Grunderwerbs bzw. des größeren Bauvolumens sowie durch die allgemeine, zunehmende Preissteigerung im Bauwesen in den vergangenen 8 Jahren.

## **8 Schlußbetrachtung**

Bei der Trassierungsplanung wurde darauf geachtet, sämtlichen Ansprüchen des Tunnels hinsichtlich Verkehrs- und Betriebssicherheit gerecht zu werden. Allein bei der Rampenneigung mußte auf Grund der beengten Platzverhältnisse am südlichen und nördlichen Tunnelportal ein Kompromiss eingegangen werden. Die geplanten 8 % übersteigen die Längsneigung von 6 %, die normalerweise bei der Landeshauptstadt München als maximal genehmigungsfähig erachtet werden.

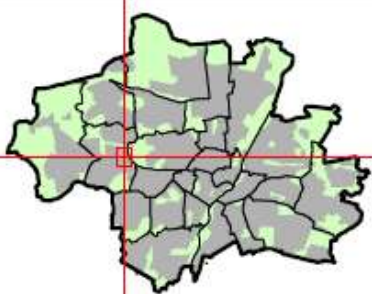
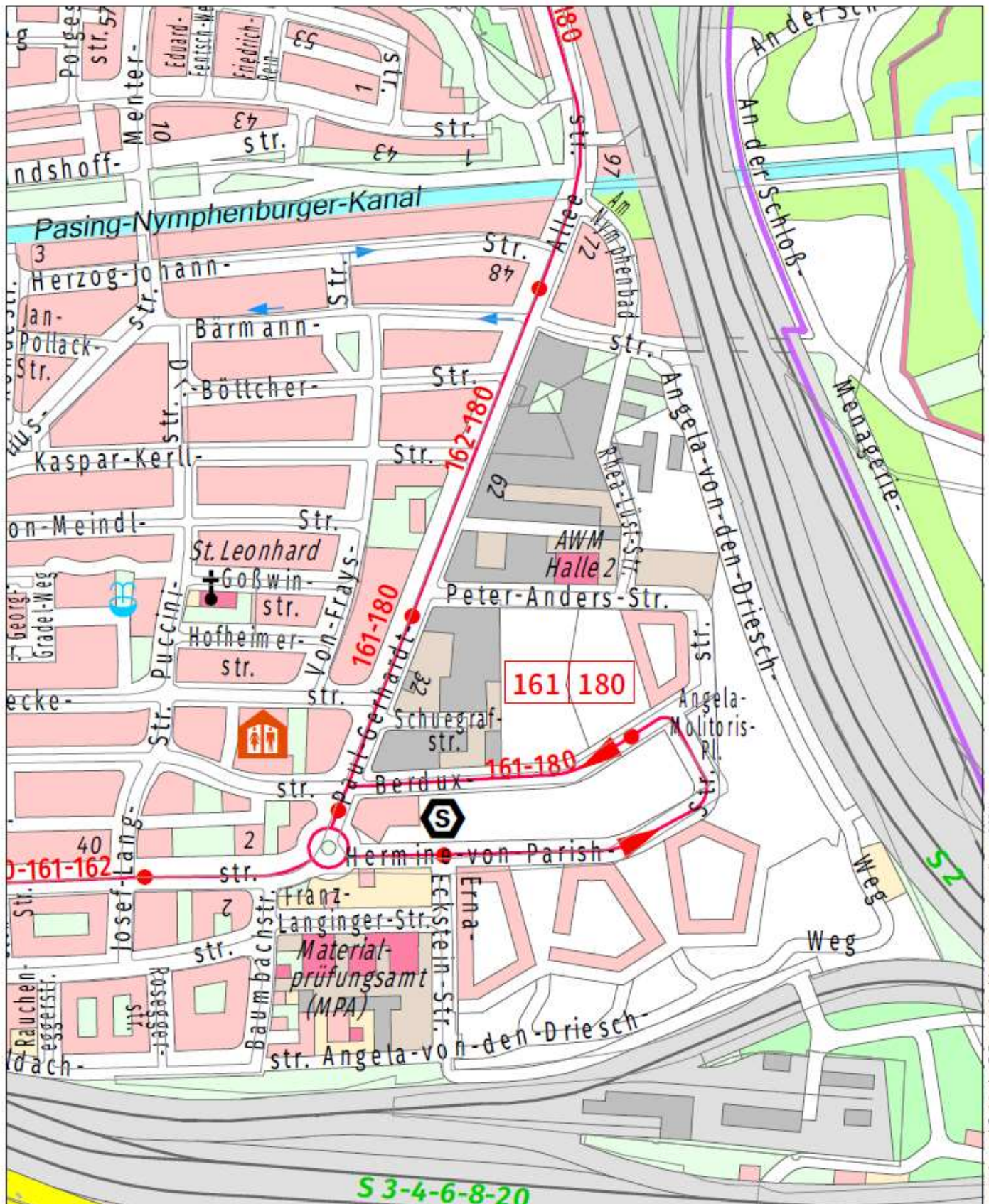
Die untersuchte Tunnelvariante erfüllt die aktuellsten und höchsten Anforderungen hinsichtlich Tunnelausstattung und Sicherheitstechnik. Die Sicherheitstechnik entspricht der Ausstattung eines Tunnels mit einer Länge von über 400 m. Bei der verkehrstechnischen Einrichtung wurde von der erweiterten Ausstattung gemäß RABT ausgegangen. Nur bei der Tunnellüftung wurde auf eine mechanische Längslüftung verzichtet, die erst ab einer Länge von 400 m erforderlich wird.

Ein sehr hoher Anteil an den Herstellkosten, in etwa ein Drittel, ergibt sich aus den Kostenelementen Position 7 (Betriebs- und sicherheitstechnische Ausstattung), Position 8 (Grunderwerb) und Position 10 (Ablöse für Baulast nach EKrG).

München, den 01.09.2017

  
BPR Dr. Bernhard Schäpertöns Consult GmbH & Co KG

# Anlage 20



## Übersichtsplan

Erstellt für Maßstab 1:6 275  
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet



Landeshauptstadt  
München

Ersteller [Redacted]  
Erstellungsdatum 16.12.2021

