

Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing

Baulos 1

Entscheidungsvorschlag zur Oberflächenwiederherstellung U5 Laim-Pasing - Abschnitt Gotthardstraße (von Von-der-Pfordten-Str. bis Fischer-von-Erlach-Straße) – (Stadtbezirke 21 und 25)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 13998 Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>Mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12297) wurde das Baureferat beauftragt, die Vorplanung für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing zu aktualisieren und dabei eine unterirdische Lage des U-Bahnhofs Pasing unter den südlichen Gleisen der Deutschen Bahn AG zu Grunde zu legen. Eine mögliche Verlängerung der Linie in westlicher Richtung sollte in der Planung berücksichtigt werden.</p> <p>Inzwischen wurden die Planfeststellungsverfahren für den Bau der Verlängerung der U5 vom Laimer Platz nach Pasing durchgeführt. Aus den drei Planfeststellungsabschnitten wurden zwei Baulose gebildet. Das Baulos 1 bildet in etwa den Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße, Planfeststellungsbeschluss vom 21.11.2019) ab und das Baulos 2 umfasst die Planfeststellungsabschnitte 78 (Am Knie, Planfeststellungsbeschluss vom 28.07.2020) und 79 (Pasing, Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021). Die Planfeststellungsbeschlüsse beinhalten die U-Bahnbauwerke und Art und Lage der Tramgleise, nicht aber die Oberflächengestaltung oder die Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlage.</p> <p>Dieser Beschluss befasst sich mit der zukünftigen Raumaufteilung der betroffenen Straßenabschnitte des Bauloses 1 (Gotthardstraße) im Rahmen der Wiederherstellung nach dem U-Bahnbau.</p>
--------	--

Inhalt	<p>Besonderes Augenmerk bei der Oberflächenwiederherstellung ist auf die nachfolgenden Punkte gelegt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffen von Radverkehrsanlagen, die weitestgehend den Forderungen des Radentscheids entsprechen • Verbesserung des Komforts für die Zufußgehenden • Steigerung der Aufenthaltsqualität • Begrünung des Verkehrsraums bzw. Neupflanzungen als Ersatz für die ehemaligen Bestandsbäume • Sicherstellung der Schulwegsicherheit • Förderung ÖPNV (Einrichten von barrierefreien Bushaltestellen inklusive Wartehallen) <p>Insgesamt wird bei dem Projekt durch Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ein gutes und sicheres Angebot für die beiden Verkehrsteilnehmer erreicht. Die vierstreifige Fahrbahn zwischen Von-der-Pfordten-Straße und Agricolastraße wird auf zwei Fahrstreifen reduziert und der Raum wird beidseitig dem Seitenraum für Baumstreifen, Radweg und Gehweg zugeschlagen.</p> <p>Die Bushaltestellen werden barrierefrei hergestellt. Ebenso werden neue Querungshilfen für Zufußgehende vorgesehen. Der Knoten Gotthardstraße/ Reutterstraße wird komplett neu signalisiert und auf Höhe Agricolastraße wird eine Sprunginsel zum sichereren Queren vorgesehen.</p> <p>Im Bereich der Aufgänge des zukünftigen U-Bahnhofs Willibaldstraße sind ca. 200 neue Radabstellplätze vorgesehen. Die Anzahl der Kfz-Stellplätze kann im Bereich östlich der Willibaldstraße annähernd wieder bestandsnah hergestellt werden (Bestand: 117 Stück, Planung: 105 Stück). Westlich der Willibaldstraße müssen jedoch alle 41 Parkplätze ersatzlos entfallen, um genügend Raum für sichere Rad- und Gehwege zu schaffen.</p> <p>Die durch den U-Bahn-Bau gerodeten Straßenbäume werden größtenteils auch wieder als Straßenbäume neu gepflanzt, um den Alleecharakter der Gotthardstraße wiederherzustellen.</p>
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	<p>rund 8 Mio. Euro (ca. 2,5 Mio. Euro für westlichen Abschnitt und ca. 5,5 Mio. Euro für östlichen Abschnitt)</p>
Klimaprüfung	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv</p> <p>Das Vorhaben in der Beschlussvorlage wird als positiv klimaschutzrelevant eingestuft, da das Vorhaben zu einer Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr führt und somit einen Baustein der Verkehrs- und Mobilitätswende darstellt. Zusätzlich stellt das Projekt eine notwendige Folge der U-Bahn-Erweiterung dar. Diese selbst ist auch klimaschutzrelevant.</p>

<p>Entscheidungsvorschlag</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die vorliegende Planung gemäß der unter Ziffer 3 dargestellten Raumaufteilung für den Abschnitt „Gotthardstraße zwischen östlichem Ausbauende und Willibaldstraße“ und für den Abschnitt „Gotthardstraße zwischen einschließlich Willibaldstraße und westlichem Ausbauende“ (Variante 3) wird erteilt. 2. Das Baureferat wird gebeten, für den Abschnitt Gotthardstraße Ost zwischen dem Knoten Willibaldstraße bis östliches Bauende die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen. 3. Das Baureferat wird gebeten, für den Abschnitt Gotthardstraße West die Entwurfsplanung auf Basis der vom Stadtrat beschlossenen Vorzugsvariante zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen. 4. Das Baureferat wird gebeten für die städtischen Freiflächen zwischen der U-Bahnstation Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße ein Gestaltungskonzept zu erarbeiten und im Vorfeld eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Das Ergebnis soll dem Stadtrat einschließlich der Kosten zur Realisierung zur Entscheidung vorgelegt werden. 5. Das Baureferat wird gebeten, für die Realisierung eines Kunst-am-Bau-Projekts mit einem Budget in Höhe von 500.000 Euro an der Oberfläche im Bereich der U-Bahnstation Willibaldstraße ein Kunst-am-Bau-Verfahren im Rahmen von QUIVID, dem Kunst-am-Bau-Programm der LH München, durchzuführen und das Ergebnis dem Stadtrat zur Entscheidung vorzustellen. 6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.
<p>Gesucht werden kann im RIS nach</p>	<p>U-Bahn-Linie 5-West, Oberflächenwiederherstellung, Gotthardstraße</p>
<p>Ortsangabe</p>	<p>Stadtbezirk 21 und 25, Gotthardstraße</p>

Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 – West von Laim nach Pasing

Baulos 1

Entscheidungsvorschlag zur Oberflächenwiederherstellung U5 Laim-Pasing - Abschnitt Gotthardstraße (von Von-der-Pfordten-Str. bis Fischer-von-Erlach-Straße) – (Stadtbezirke 21 und 25)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 13998

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.11.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

I.	Vortrag des Referenten	2
1.	Anlass.....	2
2.	Grundlagen der Planungsvorgaben	3
3.	Darstellung der Planungen	3
3.1	Bestandssituation	3
3.2	Grobkonzept – Raumaufteilung.....	4
3.3	Beurteilung der Varianten und Fazit für den Abschnitt Willibaldstraße bis westliches Bauende	17
4.	Vorfeld der Baumschule (Bereich U-Bahnstation Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße) Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes für die Grün- und Freiflächen und Durchführung eines Wettbewerbs für Kunst am Bau.....	18
5.	Dringlichkeit	19
6.	Klimaschutzprüfung	19
7.	Rechtliche Bauvoraussetzungen.....	20
8.	Kostenrahmen und Finanzierung	20
9.	Verkehrstechnische Untersuchung.....	21
10.	Betroffenheiten & Stellungnahmen	21
10.1	Städtische Dienststellen	21
10.2	Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München	21
10.3	Öffentlichkeitsveranstaltung	22
10.4	Beteiligung des Bezirksausschusses.....	22
II.	Antrag des Referenten	23

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss des Stadtrates gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.

1. Anlass

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12297) wurde das Baureferat beauftragt, die Vorplanung für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing zu aktualisieren und dabei eine unterirdische Lage des U-Bahnhofs Pasing unter den südlichen Gleisen der Deutschen Bahn AG zu Grunde zu legen. Eine mögliche Verlängerung der Linie in westlicher Richtung sollte in der Planung berücksichtigt werden.

Inzwischen wurden die Planfeststellungsverfahren für den Bau der Verlängerung der U5 vom Laimer Platz nach Pasing durchgeführt. Aus den drei Planfeststellungsabschnitten wurden zwei Baulose gebildet. Das Baulos 1 bildet in etwa den Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße, Planfeststellungsbeschluss vom 21.11.2019) ab und das Baulos 2 umfasst die Planfeststellungsabschnitte 78 (Am Knie, Planfeststellungsbeschluss vom 28.07.2020) und 79 (Pasing, Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021). Die Planfeststellungsbeschlüsse beinhalten die U-Bahn-Bauwerke und Art und Lage der Tramgleise, nicht aber die Oberflächengestaltung oder die Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlage.

Dieser Beschluss befasst sich mit der zukünftigen Raumaufteilung der betroffenen Straßenabschnitte des Bauloses 1 (Gotthardstraße) im Rahmen der Wiederherstellung nach dem U-Bahnbau (siehe Abb. 1).



Abb. 1: Umgriff Maßnahme Gotthardstraße; Quelle: LHM 2024

2. Grundlagen der Planungsvorgaben

Nach der vom Stadtrat durch Übernahme des Radentscheids beschlossenen Planungsgrundlage wird eine Regelbreite für Radwege von 2,30 m, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände, gefordert. Gleichzeitig sollen Fußverkehrsanlagen möglichst in ihrer Breite erhalten bleiben, mindestens jedoch 2,50 m aufweisen. An Stellen, an denen insbesondere die Belange der Barrierefreiheit an Haltestellen, oder des Brandschutzes betroffen sind kann von diesen Maßen abgewichen werden.

3. Darstellung der Planungen

3.1 Bestandssituation

Gotthardstraße (PA77)

Das Planungsgebiet des Planfeststellungsabschnittes PA 77 befindet sich im Westen von München, in den Stadtbezirken 25 Laim und 21 Pasing – Obermenzing.

Der in Bau befindliche U-Bahnhof Willibaldstraße der Linie 5 liegt zukünftig im Bereich der Gotthardstraße in etwa zwischen der Reutter- und Willibaldstraße und endet in einem Aufweitungsbauwerk (optionaler Abzweig in Richtung Blumenau) westlich der Willibaldstraße.

Die Gotthardstraße hat innerhalb des Planungsumgriffs zwischen der Fischer-von-Erlach-Straße und der Stoblstraße einen Fahrstreifen je Richtung. Kurz vor der Stroblstraße in Richtung Osten weitet sich der Straßenquerschnitt auf und es entstehen zwei, durch einen Grünstreifen getrennte Fahrbahnen mit zwei Fahrstreifen je Richtung. Östlich der Von-der-Pfordten Straße verengt sich die Fahrbahn wieder auf einen Fahrstreifen je Richtung. Die zum Teil abmarkierten Parkplätze befinden sich auf beiden Straßenseiten. Es waren vor Beginn der U5-Bauarbeiten 158 Stück.

Beidseitig der Gotthardstraße liegen neben der Fahrbahn bzw. Parkfläche je Fahrtrichtung ein Baumgraben sowie ein Rad- und Gehweg, welche weitestgehend getrennt geführt werden. Im Abschnitt zwischen der Fischer-von-Erlach-Straße und der Willibaldstraße ist die südliche Gehbahn für Radfahrende in beide Richtungen frei gegeben.

Die Buslinie 57 fährt entlang der Gotthardstraße und hat aktuell im zu überplanenden Bereich zwei Haltestellen.

Gemäß den aktuell vorliegenden Verkehrszahlen aus dem Jahr 2017 weist die Gotthardstraße im östlichen Bereich eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 8.000 – 9.500 Kfz/24h auf. Für den westlichen Bereich liegen keine Verkehrszählungen vor. Im regulären Betrieb ist die Geschwindigkeit im gesamten Bereich der Gotthardstraße auf 50 km/h beschränkt.

Der Bauabschnitt beginnt an der bestehenden U-Bahn-Abstellanlage westlich des U-Bahnhofs Laimer Platz. Von dort ausgehend verläuft die geplante Trasse entlang der

Gotthardstraße. Die Herstellung des neuen U-Bahnhofs und der Trasse erfolgt in der Gotthardstraße aufgrund der geringen Überdeckung in offener Bauweise. Daher ist die Oberfläche der Gotthardstraße im gesamten Planungsumgriff nach dem Bau der U-Bahn wiederherzustellen.

Der zu überplanende Abschnitt der Gotthardstraße hat eine Länge von ca. 1.300 m und lässt sich bezüglich der zur Verfügung stehenden Breiten in drei Bereiche aufteilen. Beginnend am östlichen Ende des Planfeststellungsabschnittes bis in etwa auf Höhe der Reutterstraße hat der verfügbare Straßenraum eine Breite von ca. 35m. Bis zum Baubeginn wurden in diesem Abschnitt teilweise städtische Flächen innerhalb der Straßenbegrenzungslinie als private Vorgartenfläche genutzt. Diese Flächen werden im Rahmen der Oberflächenplanung, zukünftig überwiegend als Verkehrsfläche mit Straßenbegleitgrün zur Verfügung stehen.

Im zweiten Bereich, der sich zwischen der Reutterstraße und der Willibaldstraße befindet, ist die Gotthardstraße ca. 24m breit. Die Beschränkung der Verkehrsfläche ergibt sich daraus, dass sich innerhalb der Straßenbegrenzungslinie Privatgrund befindet. Westlich der Kreuzung Willibaldstraße hat der Straßenraum eine Breite von ca. 18m. Die Fläche südlich der bestehenden Verkehrsflächen befindet sich in städtischem Eigentum und liegt innerhalb der Straßenbegrenzungslinie, ist aber im Planfeststellungsverfahren als Ausgleichsfläche festgesetzt worden.

Neben der Ausgleichsfläche wurden im Planfeststellungsverfahren auch Notausstiege, Zu- und Abgänge zum U-Bahnhof, Aufzüge sowie Entrauchungs- und Belüftungsöffnungen planfestgestellt, die bei der künftigen Oberflächenplanung beachtet werden müssen.

Der Verkehrsfluss der Gotthardstraße wird bauzeitlich aufrechterhalten. Einzelne Zufahrtstraßen (Nord-Süd-Verbindungen) werden während der Baumaßnahme teilweise abgehängt.

Erste Bautätigkeiten im Zuge der Verlängerung der U5 von Laim bis Pasing sind auf Frühjahr 2021 datiert. Der Endausbau der Gotthardstraße, der Gegenstand dieses Beschlusses ist, wird voraussichtlich im Jahr 2030 abgeschlossen, soll aber schon ab 2026 beginnen.

3.2 Grobkonzept – Raumaufteilung

Aufbauend auf dem o.g. Stadtratsbeschlusses wurde eine Planung mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Verbesserung des Komforts für die Zufußgehenden
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Begrünung des Verkehrsraums bzw. Neupflanzungen als Ersatz für die ehemaligen Bestandsbäume
- Sicherstellung der Schulwegsicherheit

- Förderung ÖPNV (Einrichten von barrierefreien Bushaltestellen (inklusive Wartehallen))
- Schaffen von Radverkehrsanlagen, die weitestgehend den Forderungen des Radentscheids entsprechen

Wie im Abschnitt Bestandssituation beschrieben, unterscheiden sich die Bereiche westlich und östlich der Willibaldstraße deutlich in den zur Verfügung stehenden Querschnittsbreiten. Aus diesem Grund wird in der Folge zuerst die Vorzugsvariante für den Bereich zwischen Willibaldstraße und östlichem Ausbauende beschrieben. Alternativvarianten werden für diesen Abschnitt nicht betrachtet. Im Anschluss werden die untersuchten Varianten für den Bereich westlich der Willibaldstraße aufgezeigt und die Wahl der Vorzugsvariante begründet.

Abschnitt von östlichem Bauende bis Willibaldstraße (Osteil)

Nach Herstellung des Tunneldeckels kann die Oberfläche, insbesondere die Verkehrsanlagen, wieder hergestellt werden. Im Gegensatz zum ursprünglichen Bestand wird die Gotthardstraße weitestgehend im Fahrbahnquerschnitt reduziert. Zwischen der Von-der-Pfordten-Straße und Agricolastraße entfällt der Mittelteiler, der die Richtungsfahrbahnen voneinander trennt, und die einzelnen Fahrstreifen werden in ihrer Breite auf 3,25 m reduziert. An die Fahrbahn grenzen 2,00 m breite Längsparkbuchten an. Der neue Querschnitt sieht eine Trennung des Radwegs (ca. 2,30 m) und des Gehwegs (ca. 4,00 m) durch einen 3,00 m bis 4,75 m breiten Baumgraben vor (siehe Abb. 2).

An Engstellen aufgrund von U-Bahnzugängen, Entrauchungsanlagen, etc. wird die Breite der Gehbahnen reduziert, wobei das Mindestmaß 2,50 m eingehalten wird und es kann nur noch einseitig Parken angeboten werden (siehe Abb. 3).

Aufgrund der Anleiterbarkeit und Hilfsfristrelevanz für die Feuerwehr wird auf der Nordseite hiervon teilweise abgewichen und der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen zwischen Fahrstreifen und den Längsparkbuchten geführt.

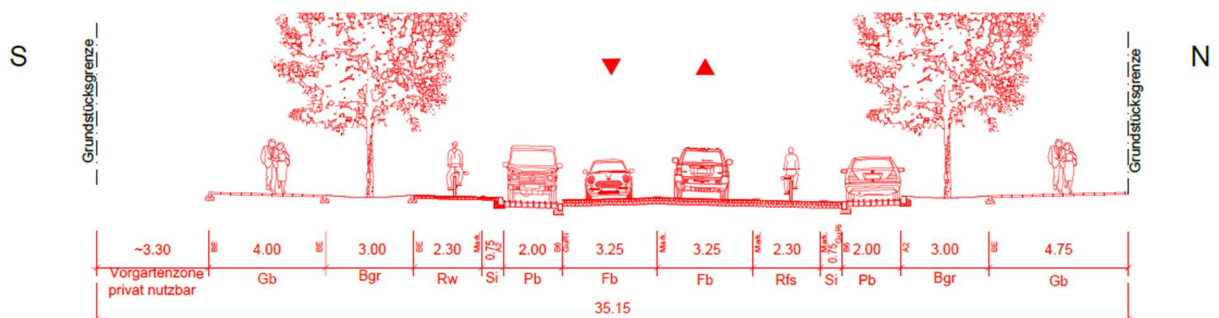


Abb. 2: Schematische Darstellung Querschnitt Gotthardstraße mit 35 m Querschnittsbreite, Höhe Agricolastraße; Quelle: LHM

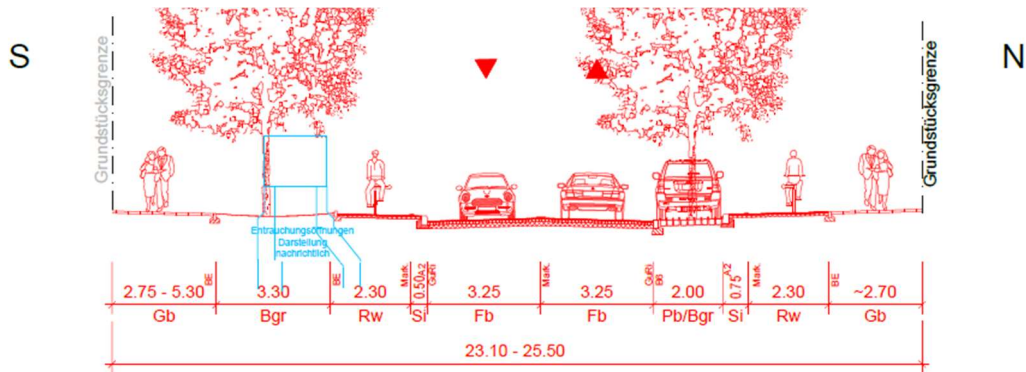


Abb. 3: Schematische Darstellung Querschnitt Gotthardstraße mit ca. 24 m Querschnittsbreite, Höhe Genovevaweg; Quelle: LHM

Kfz-Verkehr:

Es ist nur ein Fahrstreifen je Richtung vorgesehen und auch der Mittelteiler, der zwischen Von-der-Pfordten-Straße und Agricolastraße die Richtungsfahrbahnen getrennt hat, wird nach Herstellung des Ingenieurbauwerks nicht mehr vorhanden sein. Wo möglich verlaufen 2,00 m breite Parkbuchten längs zur Fahrbahn, um in etwa die gleiche Zahl wie bereits im Bestand (Bestand: 117 Stück, Planung: 105 Stück) wieder herzustellen, Dabei steht stärker im Fokus, dass die Parkreihen durch Baumpflanzungen unterbrochen werden sollen, soweit dies aufgrund der Spartenlagen und der geringen Überdeckung des U-Bahnbauwerkes möglich ist (siehe Abbildung 4).

Alle bestehenden Nord-Süd-Verbindungen werden auch nach Umbau in gleichem Maße wieder zur Verfügung stehen.

Radverkehr:

Dem zunehmenden Radverkehr Rechnung tragend und auch dem Beschluss „Radentscheid“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572) entsprechend, wird in beiden Richtungen ein 2,30 m breiter baulicher Radweg vorgesehen. Dieser soll nach Möglichkeit an allen unsignalisierten untergeordneten Einmündungen höhengleich über die querende Fahrbahn geführt werden. Im Bereich zwischen Stroblstraße und Reutterstraße ist auf der Nordseite statt einem Radweg ein Radfahrstreifen vorgesehen. Dies ist mit der Einhaltung der Hilfsfrist für Feuerwehrfahrzeuge und der Anleiterbarkeit der Häuser auf der Nordseite zu begründen. Den Radfahrstreifen kann man dann im Einsatzfall zum Ausweichen der Kraftfahrzeuge und Bildung einer Rettungsgasse oder zum Aufstellen und Anleiten der Leiterfahrzeuge nutzen. In den Abschnitten, wo der Radweg direkt neben der Fahrbahn liegt, soll dieser mit einem Abstich von maximal 8 cm ausgeführt werden, um ebenfalls im Einsatzfall dem Bilden einer Rettungsgasse dienen zu können. Der Sicherheitsabstand zu Längsparkbuchten beträgt 0,75 m und zur Fahrbahn 0,50 m.

An den zukünftigen Zugängen des zukünftigen U-Bahnhofs Willibaldstraße und im Bereich der Gotthardstraße sind insgesamt mehr als 200 Fahrradabstellplätze geplant. Diese

werden größtenteils nah an den Aufgängen platziert, um eine gute Anbindung zu gewährleisten. In der weiteren Planung soll geprüft werden, ob eine Verbreiterung der Radwege bzw. Radstreifen auf 2,50 m Breite möglich ist. Dadurch könnte der Forderung nach IR-III Konformität Rechnung getragen werden. Auch abschnittsweise Verbreiterungen stellen hier eine Verbesserung dar.

Fußverkehr:

Ähnlich wie im Bestand wird, wo möglich, ein durchgängiger Baumgraben mit 3,00 m vorgesehen, um den vormaligen „allee-ähnlichen“ Charakter wiederherzustellen. Der Baumgraben trennt die Gehbahn und den Radweg voneinander baulich ab. Die Gehbahn ist durchschnittlich ca. 4,00 m breit. An Engstellen infolge der neuen U-Bahnbauwerke an der Oberfläche werden mindestens 2,40 m Breite gehalten. Die überbreiten Gehwegabschnitte mit bis zu knapp 5,00 m Breite sind den Versorgungsanlagen geschuldet, die einschließlich des Abwasserkanals in die Randbereiche gelegt wurden, um Platz für das U-Bahn-Bauwerk zu schaffen. Alle signalisierten Querungsstellen werden auch nach Herstellung des Ingenieurbauwerks in gleichem Maße wieder zur Verfügung stehen. Darüber hinaus werden diese Querungsstellen barrierefrei und mit taktilem Blindenleitsystem ausgerüstet. Zudem sollten alle nicht signalisierten Knoten/Einmündungen mit Querungshilfen in Form von vorgezogenen Gehwegnasen versehen werden. Analog zu den Radwegen sollen auch die Gehwege an allen unsignalisierten untergeordneten Einmündungen höhengleich über die querende Fahrbahn geführt werden.

Nachfolgend ist ein Querschnitt dargestellt, der die Aufteilung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer oberirdisch zeigt. In Blau sind die entsprechenden oberirdischen Einbauten (Zugänge) der U-Bahn sowie das U-Bahnbauwerk selber und die seitlich verlaufenden Versorgungssparten.

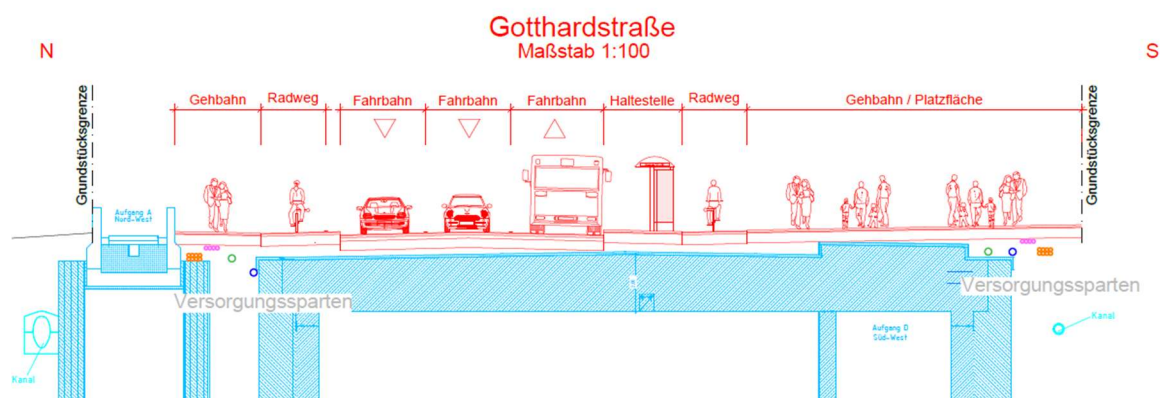


Abb. 4: Schematische Darstellung Querschnitt Gotthardstraße mit U-Bahn-Bauwerk (blau) darunter und geringer Überdeckungshöhe dazwischen; Quelle: LHM

ÖPNV:

Die Buslinie 57 wird auch zukünftig entlang der Gotthardstraße verkehren und den neuen U-Bahnhof Willibaldstraße mit dem bestehenden Busnetz verbinden. Die Bushaltestellen Stroblstraße und Willibaldstraße werden barrierefrei ausgebaut.

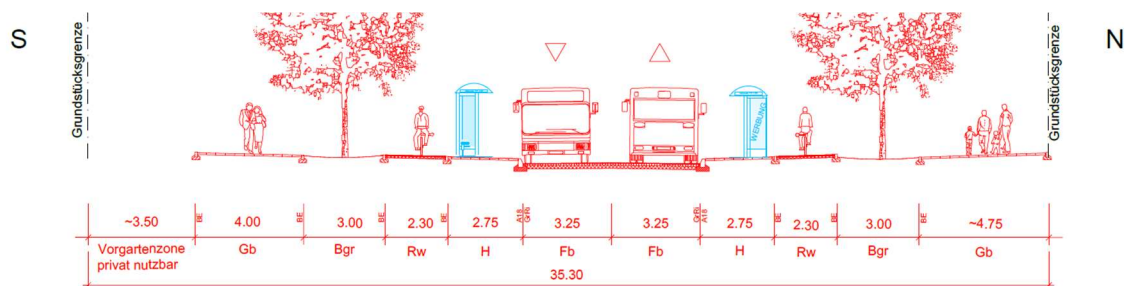


Abb. 5: Schematische Darstellung Querschnitt Gotthardstraße, Höhe Haltestelle Stroblstraße;
Quelle: LHM

Grünbilanz:

Vor der Herstellung des Ingenieurbauwerks musste der Baumbestand entfernt werden. Wie im Stadtratsbeschluss von 30.11.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966) dargestellt, wurden gemäß Planfeststellung 384 Bäume mit einem Stammumfang größer 80 cm als zu entfernen festgesetzt. Diese können als Ersatz für die Rodungsarbeiten im PA 77 neu gepflanzt werden. Welche Anzahl davon in Form von Straßenbäumen und welche in den Ausgleichsflächen abseits des Straßenraums gepflanzt werden, kann erst im Rahmen der Projektgenehmigung des Baureferats detailliert beantwortet werden. Auf der nördlichen Fahrbahnseite sind aufgrund des Kanals und der Spartenlage in der Gehbahn aktuell 3,00 m breite Baumgräben vorgesehen.

Abschnitt von Willibaldstraße bis westliches Bauende (Westteil)

Die Planungen des Straßenabschnitts werden im Folgenden anhand eines schematischen Querschnittes kurz beschrieben. Es wurden drei Varianten entwickelt, wovon eine als Vorzugsvariante vorgeschlagen wird. In diesem Abschnitt stehen durchweg ca. 17,80 m Querschnittsbreite zur Verfügung. Ein Eingriff darüber hinaus nach Süden ist möglich, da sich die Fläche ebenfalls in städtischem Besitz befindet. Sie ist jedoch im Rahmen der Planfeststellung bereits als Ausgleichsfläche fixiert. Deren Nutzung durch den Straßenquerschnitt ist nicht ausgeschlossen, würde allerdings eine Tektur der Planfeststellung nach sich ziehen. Der höhere Versiegelungsgrad des ursprünglichen Biotops und der Entfall zahlreicher Ersatzpflanzungen muss mit den Naturschutz- und Genehmigungsbehörden abgestimmt und genehmigt werden. Dies führt zwangsläufig zu einer Verschiebung des Baustarts.

Variante 1:

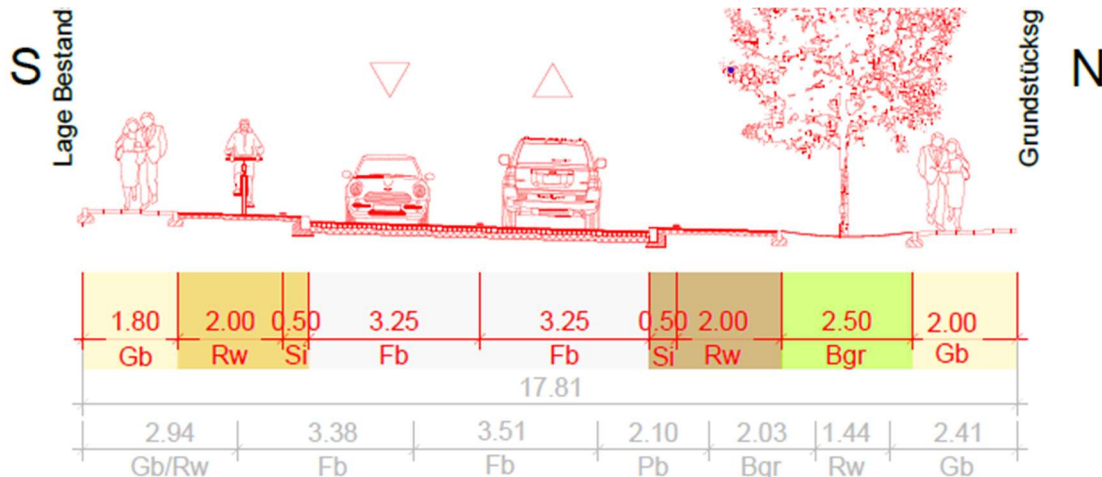


Abb. 6: Schematische Darstellung Querschnitt Gotthardstraße, freie Strecke zwischen Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße – Planung Variante 1; Quelle: LHM

Bei der Variante 1 wird auf der gesamten Strecke ein 3,25 m breiter Fahrstreifen je Fahrtrichtung vorgesehen. Beidseits schließt der Sicherheitstrennstreifen mit 0,50 m und der Radweg mit einer Breite von 2,00 m an. Auf nördlicher Seite grenzt ein 2,50 m breiter Baumstreifen an. Die verbleibenden Restbreiten werden auf die Gehbahnen aufgeteilt, so dass diese zwischen mind. 1,80 m – 2,00 m breit sind. Der Querschnitt von Abb. 6 ist, bis auf den Haltestellenbereich, auf den gesamten Streckenverlauf der Gotthardstraße übertragbar.

Aufgrund der Planungen entfallen alle Pkw-Stellplätze auf der Nordseite (41 Stück). Am westlichen Ende der Gotthardstraße soll dem Rad- und Fußverkehr zum sichereren Queren in Richtung Grünanlagen südlich der Kleingärten/Westbad eine gemeinsame Querungsinsel angeboten werden. Da die Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs in den Grünanlagen nur um die 2,50 m – 3,00 m beträgt, wird der getrennte Rad- und Fußweg bereits auf der Gotthardstraße auch zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg zusammengefasst. Durch die Einrichtung der Querungsinsel müssen allerdings zwei zusätzliche Bestandsbäume entfallen.

Nach Norden abbiegende Radfahrende in Richtung Fischer-von-Erlach-Straße müssen sich dort in den Mischverkehr nachrangig einfädeln. Als Zusatz ist hier die Anordnung „Radfahrer frei“ auf dem Gehweg zumindest bis zur nächsten Querstraße (Mitterfeldstraße) wünschenswert.

Diese Variante hält sich an die Vorgabe keinen Eingriff in die südlich benachbarte Ausgleichsfläche vorzunehmen. Daraus ergeben sich jedoch in den Nebenflächen untermäßige Breiten für die Rad- und Gehwege.

Variante 2:

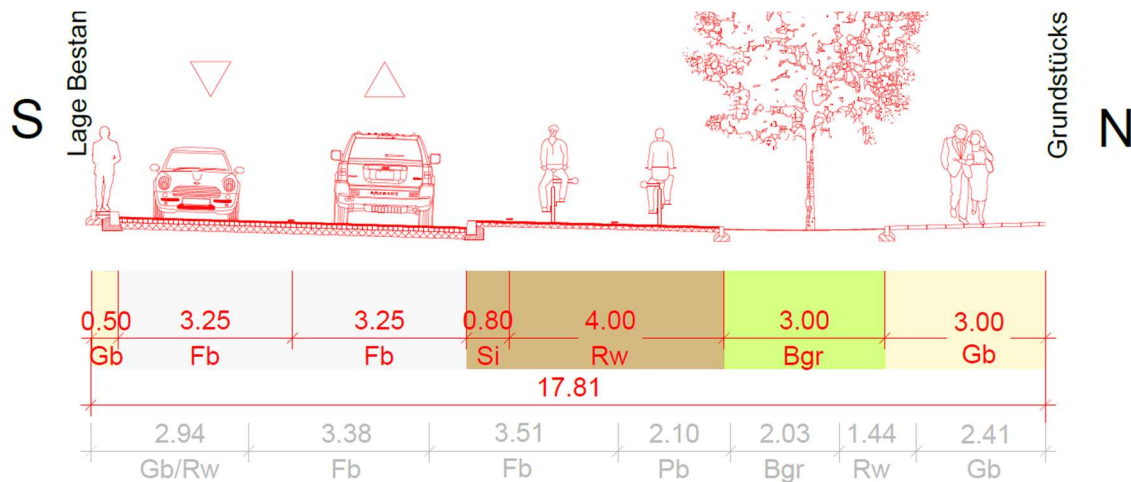


Abb. 7: Schematische Darstellung Querschnitt Gotthardstraße, freie Strecke zwischen Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße – Planung Variante 2; Quelle: LHM

Bei der Variante 2 wird ein 3,25 m breiter Fahrstreifen je Fahrtrichtung vorgesehen. Auf dem Streckenabschnitt zwischen den Knotenpunkten wird auf der Nordseite ein 4,00 m breiter Zweirichtungsradweg vorgesehen, der mit einem 0,80 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt wird. Daran schließen sich auf der Nordseite der durch die Planfeststellung festgelegte Baumgraben sowie die Gehbahn mit jeweils 3,00 m Breite an. Um keinen Eingriff in die südlich angrenzende Ausgleichsfläche vorzunehmen, wird auf ein normales Gehweg auf der anbaufreien Südseite verzichtet. Hier soll lediglich ein Notgehweg mit 0,50 m Breite eingerichtet werden. Der Querschnitt von Abb. 7 ist, bis auf den Haltestellenbereich, auf den gesamten Streckenverlauf der Gotthardstraße übertragbar. Aufgrund der Planungen entfallen auch bei dieser Variante alle Pkw-Stellplätze auf der Nordseite (41 Stück).

Am westlichen Ende der Gotthardstraße soll dem Rad- und Fußverkehr zum sichereren Queren in Richtung Grünanlagen südlich der Kleingärten/Westbad eine gemeinsame Querungsinsel angeboten werden, analog zu Variante 1. Da die Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs in den Grünanlagen nur um die 2,50 m – 3,00 m beträgt, wird der getrennte Rad- und Fußweg bereits auf der Gotthardstraße auch zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg zusammengefasst. Durch die Einrichtung der Querungsinsel müssen allerdings zwei zusätzliche Bestandsbäume entfallen. Nach Norden abbiegende Radfahrende in Richtung Fischer-von-Erlach-Straße müssen sich dort in den Mischverkehr nachrangig einfädeln. Als Zusatz ist hier die Anordnung „Radfahrer frei“ auf dem Gehweg zumindest bis zur nächsten Querstraße (Mitterfeldstraße) wünschenswert.

Diese Variante hält sich ebenfalls an die Vorgabe keinen Eingriff in die südlich benachbarte Ausgleichsfläche vorzunehmen. Daraus ergibt sich jedoch der Wegfall des südlichen Radwegs. Zusätzlich ist anzumerken, dass Radfahrende von West nach Ost zweimal die Gotthardstraße /Fischer-von-Erlach-Straße queren müssen – einmal an der

Querungs-insel und einmal am Knoten Willibaldstraße/Gotthardstraße.

Variante 3 (Vorzugsvariante):

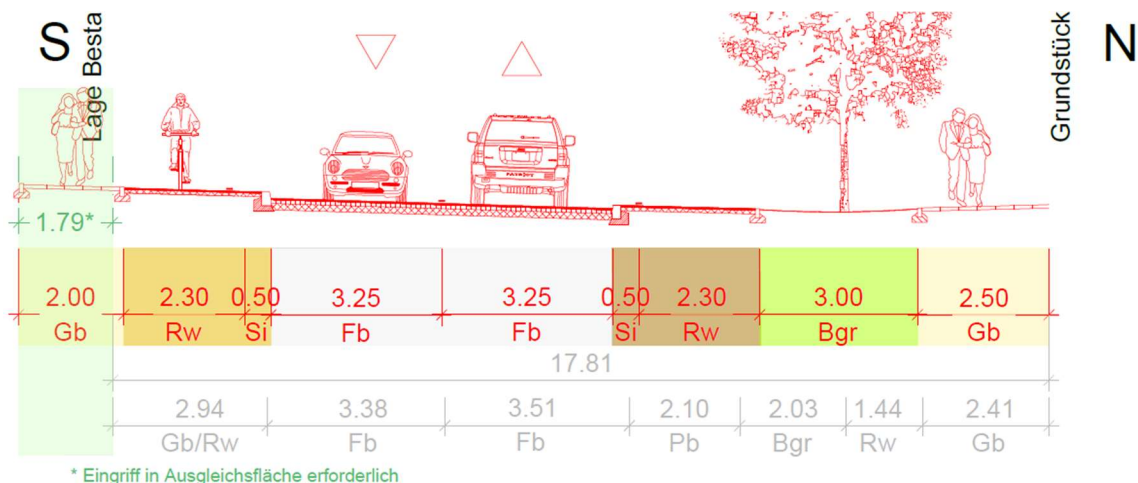


Abb. 8: Schematische Darstellung Querschnitt Gotthardstraße, freie Strecke zwischen Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße – Planung Variante 3; Quelle: LHM

Bei der Variante 3 wird ein 3,25 m breiter Fahrstreifen je Fahrtrichtung vorgesehen. Beidseits schließt der Sicherheitstrennstreifen mit 0,50 m und der Radweg mit einer Breite von 2,30 m an. Auf nördlicher Seite grenzt ein 3,00 m breiter Baumstreifen mit 33 Neupflanzungen (Ersatz für 30 Fällungen von U-Bahnbau) an, welcher durch die Planfeststellung fixiert ist. Auf der Nordseite schließt sich daran ein 2,50 m breiter Gehweg an. Die Gehbahn auf der Südseite grenzt direkt an die Ausgleichsfläche und erschließt keine Bebauung. Aus diesem Grund wird eine 2,00 m breite Gehbahn dort als ausreichende angesehen. Diese wird mit 1,80 m Breite einen Eingriff in die Ausgleichsfläche darstellen.

Der Querschnitt von Abb. 8 ist, bis auf den Haltestellenbereich, auf den gesamten Streckenverlauf der Gotthardstraße übertragbar. Aufgrund der Planungen entfallen auch bei dieser Variante alle Pkw-Stellplätze auf der Nordseite (41 Stück).

Am westlichen Ende der Gotthardstraße soll dem Rad- und Fußverkehr zum sichereren Queren in Richtung Grünanlagen südlich der Kleingärten/Westbad eine gemeinsame Querungsinsel angeboten werden, analog zu den Varianten 1 und 2. Da die Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs in den Grünanlagen nur um die 2,50 m – 3,00 m beträgt, wird der getrennte Rad- und Fußweg bereits auf der Gotthardstraße zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg zusammengefasst. Durch die Einrichtung der Querungsinsel müssen allerdings zwei zusätzliche Bestandsbäume entfallen. Nach Norden abbiegende Radfahrende in Richtung Fischer-von-Erlach-Straße müssen sich dort in den Mischverkehr nachrangig einfügen. Als Zusatz ist hier die Anordnung „Radfahrer frei“ auf dem Gehweg zumindest bis zur nächsten Querstraße (Mitterfeldstraße) wünschenswert.

Diese Variante greift ca. 2,0 m in die südlich benachbarte Ausgleichsfläche ein, stellt aber trotzdem nur eine Kompromissvariante dar. So ist der Gehweg auf der Südseite auf ganzer Länge untermaßig mit nur 2,00 m Breite ausgestattet (circa Breite Eingriff Ausgleichfläche).

Das Baureferat wird im Rahmen des weiteren Verfahrens und erneuter Vorlage des Beschlusses für die Genehmigungsplanung im Bauausschuss den Eingriff in die Ausgleichfläche weitergehend prüfen.

Zudem können die Radwege auch als untermaßig angesehen werden, da für die Radvorrangroute Pasing-Laim eigentlich eine Breite von 2,50 m vorzusehen wäre. Trotzdem wird diese Variante als optimierte Lösung für alle Verkehrsarten hinsichtlich der geplanten Breiten im öffentlichen Raum erachtet. Deshalb wird Variante 3 als Vorzugsvariante vorgeschlagen und in der Folge genauer erläutert. Dabei wird im Osten beim Knotenpunkt Willibaldstraße/ Gotthardstraße begonnen, die freie Strecke und der Abbiegung Gotthardstraße/ Fischer-von-Erlach-Straße folgen.

Knoten Willibaldstraße/ Gotthardstraße

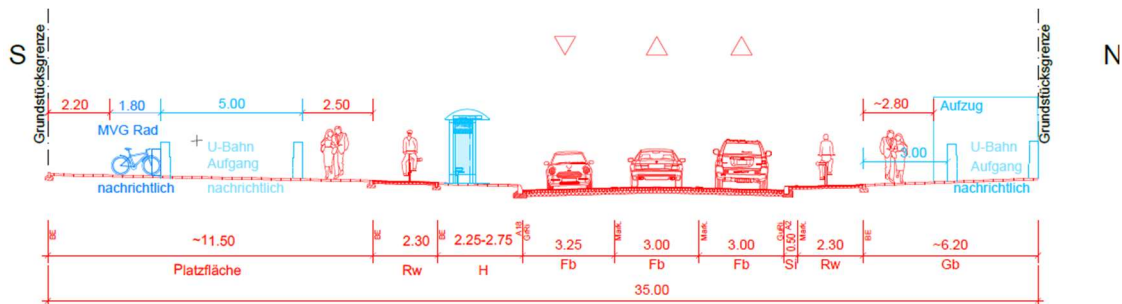


Abb. 9: Schematische Darstellung Querschnitt Knoten Gotthardstraße/ Willibaldstraße
Zufahrt von Osten – Planung Variante 3; Quelle: LHM

Der Knotenpunkt verfügt im Bestand in der Gotthardstraße auf der Ostseite über zwei Fahrstreifen im Zufluss (Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen, Linksabbiegestreifen) und einen im Abfluss. Auf der Westseite besteht die Fahrbahn aus jeweils einem überbreiten Fahrstreifen in Zu- und Abfluss. Außerdem befinden sich jeweils im Abfluss die Bushaltestellen für die Linie 57.

Aufgrund der üppigen Querschnittsbreite von ca. 35 m auf der Ostseite, siehe Abb. 9, können trotz der neuen U-Bahn-Aufgänge die gewünschten Regelbreiten für Rad- und Gehwege untergebracht werden. Ebenso kann der separate Linksabbiegestreifen in die Willibaldstraße erhalten werden, wodurch die ÖV-Verlustzeiten geringgehalten werden können. Die Fahrstreifen sind hier im Zufluss mit einer Breite von jeweils 3,00 m und im Abfluss mit 3,25 m vorgesehen.

Mit einer nur knapp 18 m zur Verfügung stehenden Querschnittsbreite auf der Westseite des Knotens ist ein Festhalten an den überbreiten Fahrstreifen bei gleichzeitiger Einführung von Radinfrastruktur gemäß Radentscheid nicht mehr möglich. Die Fahrstreifen werden daher auf eine Breite von jeweils 3,50 m verschmälert.

Der an den Haltestellen haltende Bus nimmt dadurch künftig im Abfluss auf Ost- und Westseite die gesamte Fahrstreifenbreite in Anspruch. Das Überholen des Busses ist so für den nachrückenden Verkehr nicht mehr möglich.

Die Bushaltestellen werden einen Ausstiegs- und Wartebereich von 2,50 m bzw. 3,00 m Breite haben, danach folgt der Radweg mit 2,30 m und dahinter liegt die Gehbahn mit jeweils 2,50 m Breite.

Die Nordostseite soll mit ca. 3,00 m breiten Gehwegen und die Südwestseite aufgrund des Platzmangels mit immerhin 2,00 m breiten Gehwegen ausgestattet werden.

Die beiden Radfahrfurten über die Willibaldstraßen werden jeweils nach hinten verschwenkt, um direkt in den Radweg hinter die Wartebereiche der Bushaltestellen zu führen. Auf beiden Seiten wird der Aufstellbereich für indirekt linksabbiegende Radfahrende in der Nebenfläche vorgesehen. Hier soll per Induktionsschleife im Boden und Taster am Mast das Grünsignal für die Nord-Süd-Richtung direkt angefordert werden.

Die beiden Radfahrfurten über die Gotthardstraße werden hingegen mit parallel auf der Fahrbahn liegenden Aufstelltaschen für die indirekt linksabbiegenden Radfahrenden ausgestattet. Die Radwege werden in der Willibaldstraße nördlich und südlich des Knotens alsbald an die Bestandsbreiten angepasst.

Strecke zwischen Knotenpunkt Willibaldstraße/ Gotthardstraße und Gotthardstraße/ Fischer-von-Erlach-Straße

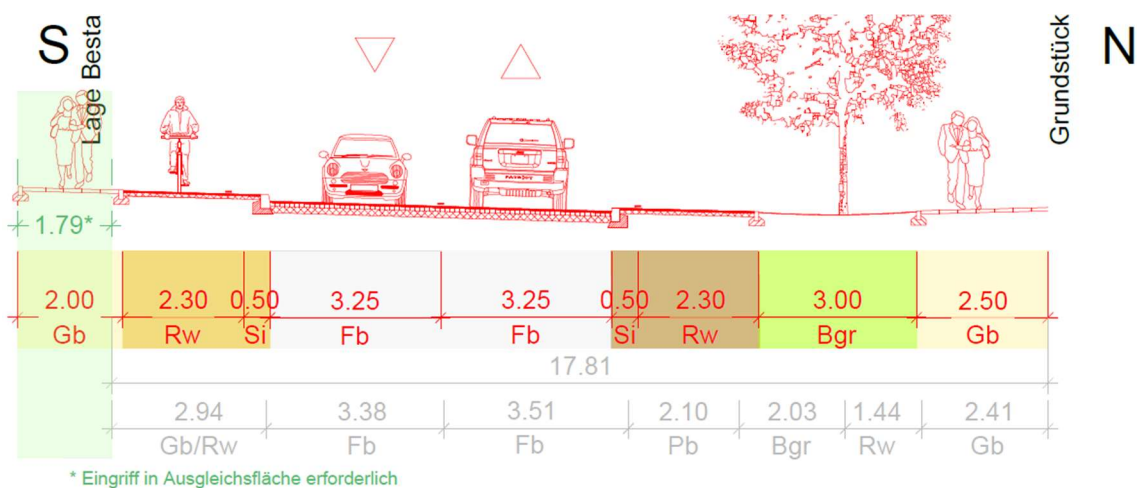


Abb. 10: Schematische Darstellung Querschnitt Gotthardstraße, freie Strecke zwischen Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße – Planung Variante 3; Quelle LHM

Auf der Strecke zwischen den Knoten ist die Gotthardstraße einstreifig je Fahrtrichtung mit einer Fahrstreifenbreite von jeweils 3,25 m geplant. Der Radweg mit 2,30 m nutzbarer Breite entsprechen den geforderten Mindestbreiten des Radentscheids. Eine Verbreiterung auf 2,50 m breite Radwege, wie bei Radvorrangrouten gefordert, würde den Eingriff in die planfestgestellte Ausgleichsfläche erhöhen. Aus diesem Grund wird davon abgesehen. Die restliche Fläche wird auf die Gehbahnen zwischen 2,00 m – 2,50 m, sowie den Baumgraben auf der Nordseite mit 3,00 m Breite, aufgeteilt. Die 41 Parkstände auf der Nordseite können nicht erhalten werden.

Kurvenbereich Gotthardstraße/ Fischer-von-Erlach-Straße

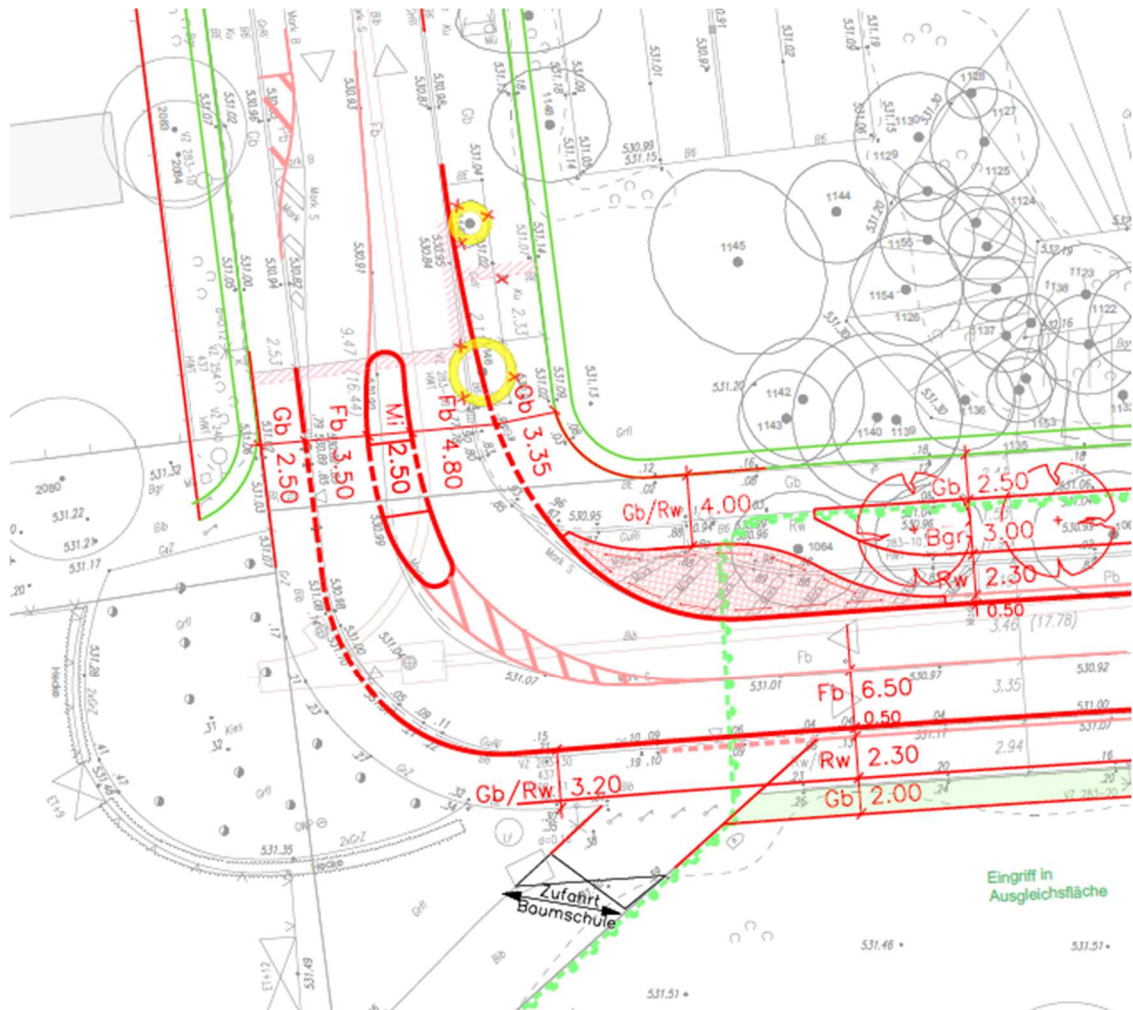


Abb. 11: Darstellung Rotplan Kurvenbereich Gotthardstraße/ Fischer-von-Erlach-Straße
– Planung Variante 3; Quelle: LHM

Am westlichen Ende der Gotthardstraße muss der Kfz-Verkehr senkrecht nach Norden in die Fischer-von-Erlach-Straße biegen, wohingegen dem Rad- und Fußverkehr weiterhin zusätzlich die Möglichkeit gegeben werden soll, geradeaus in die Parkanlagen südlich der Kleingärten weiterzufahren bzw. zu gehen. Zum sichereren Queren der Fahrbahn soll eine gemeinsame Querungsinsel angeboten werden, siehe Abb. 11. Da die Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs in den Grünanlagen nur um die 2,50 m – 3,00 m beträgt, wird der getrennte Rad- und Fußweg bereits auf der Gotthardstraße auch zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 4,00 m zusammengefasst. Die Aufstellfläche auf der Mittelinsel ist ebenfalls 4,00 m breit und 2,50 m tief. Durch die Einrichtung der Querungsinsel müssen allerdings zwei zusätzliche Bestandsbäume entfallen. Nach Norden abbiegende Radfahrende in Richtung Fischer-von-Erlach-Straße müssen sich dort in den Mischverkehr nachrangig einfädeln.

Als Zusatz ist hier die Anordnung „Radfahrer frei“ auf dem Gehweg zumindest bis zur nächsten Querstraße (Mitterfeldstraße) wünschenswert. In der Gegenrichtung kann dem Rad- und Fußverkehr auf der Südseite zwischen Parkausgang und Zufahrt zur Baumschule lediglich ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m – 3,20 m angeboten werden.

Im Bereich der Abbiegung müssen die Fahrstreifen für den möglichen Einsatz von Gelenkbussen stark aufgeweitet werden. Auf Höhe der Sprunginsel verfügt der westliche Fahrstreifen über 3,50 m Breite und der östliche noch über 4,80 m Breite. Nördlich der Querunginsel wird der Anschluss an den Bestandsquerschnitt der Fischer-von-Erlach-Straße hergestellt.

Zwischen dem geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Nordseite der Gotthardstraße und deren Fahrbahn befindet sich im Bestand eine Sperrfläche. Diese soll baulich mit Rasengittersteinen und Parkschutzbügeln auf Gehwegniveau hergestellt werden, so dass sie stets frei von Sichtbehinderungen bleibt, um eine stete freie Sicht im Umfeld der Querunginsel auf die Fahrbahn der Gotthardstraße und umgekehrt zu ermöglichen.

Abschließend ist noch Folgendes wichtig:

1. Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der sog. Vorplanung. d.h. die Funktionalität der Planung ist gegeben und stadintern abgestimmt.
2. Die Belange des Brandschutzes werden bei der Planung berücksichtigt.
3. Die Planungen sind mit der MVG abgestimmt.
4. Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten notwendigerweise ergeben.
5. Um die Wirkung dieser Straßenbaumaßnahme für den Radverkehr quantifizieren zu können, schlagen wir den Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr an folgenden Stellen vor: Knotenpunkt Von-der-Pfordten-Straße/ Gotthardstraße und Willibaldstraße/ Gotthardstraße.
6. In der weiteren Planung wird die Unterbringung von zusätzlichen Baumneupflanzungen im Umgriff geprüft.
7. In der weiteren Planung wird die Unterbringung eines Mobilitätspunktes in der Nähe der U-Bahn-Zugänge geprüft.

3.3 Beurteilung der Varianten und Fazit für den Abschnitt Willibaldstraße bis westliches Bauende

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Varianten

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen • untermaßige Geh- und Radwegbreiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung durch Schaffung eines Zwei-richtungsradwegs mit Sicherheitsabständen • doppelte Fahrbahnquerung nötig für Radfahrende von West nach Ost 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen • Geh- und Radwegbreiten mit Regemaß, außer südlicher Gehweg
Kostenfaktor	ca. 2,5 Mio € brutto	ca. 2,5 Mio € brutto	ca. 2,5 Mio € brutto
Radwegführung	Entspricht nicht den geforderten Breiten des Radentscheids	Entspricht den geforderten Breiten des Radentscheids	Entspricht den geforderten Breiten des Radentscheids (Mindestmaß)
Gehbahn	untermaßige Gehwegbreiten	Nur einseitiger Gehweg 3,0 m (Nord)	Gehwegbreiten mit Regemaß
Betroffenheit MIV	Entfall überbreiter Fahrstreifen im westlichen Knotenzu- und -ablauf Willibaldstraße/ Gotthardstraße	Entfall überbreiter Fahrstreifen im westlichen Knotenzu- und -ablauf Willibaldstraße/ Gotthardstraße	Entfall überbreiter Fahrstreifen im westlichen Knotenzu- und -ablauf Willibaldstraße/ Gotthardstraße
Betroffenheit ÖPNV	Ausstattung Bushaltestelle mit Wartehäuschen und Barrierefreiheit	Ausstattung Bushaltestelle mit Wartehäuschen und Barrierefreiheit	Ausstattung Bushaltestelle mit Wartehäuschen und Barrierefreiheit
Ruhender Kfz-Verkehr	Entfall von 41 Parkplätzen	Entfall von 41 Parkplätzen	Entfall von 41 Parkplätzen
Fahrradabstellanlagen	Keine Abstellplätze aufgrund von Platzmangel möglich	Keine Abstellplätze aufgrund von Platzmangel möglich	Keine Abstellplätze aufgrund von Platzmangel möglich
Eingriff in süd-Ausgleichsfläche	Nein	Nein	Ja

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat die Variante 3 als Vorzugsvariante zur Umsetzung vorgeschlagen. Die Variante 3 wird als die bessere Lösung für alle Verkehrsarten hinsichtlich der geplanten Breiten im öffentlichen Raum und des Verkehrsflusses für den ÖPNV erachtet. Die Anzahl der planfestgestellten Ersatzpflanzungen wird durch diese Variante allerdings reduziert und die Baumbilanz dadurch verschlechtert.

**4. Vorfeld der Baumschule
(Bereich U-Bahnstation Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße)
Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes für die Grün- und Freiflächen und
Durchführung eines Wettbewerbs für Kunst am Bau**

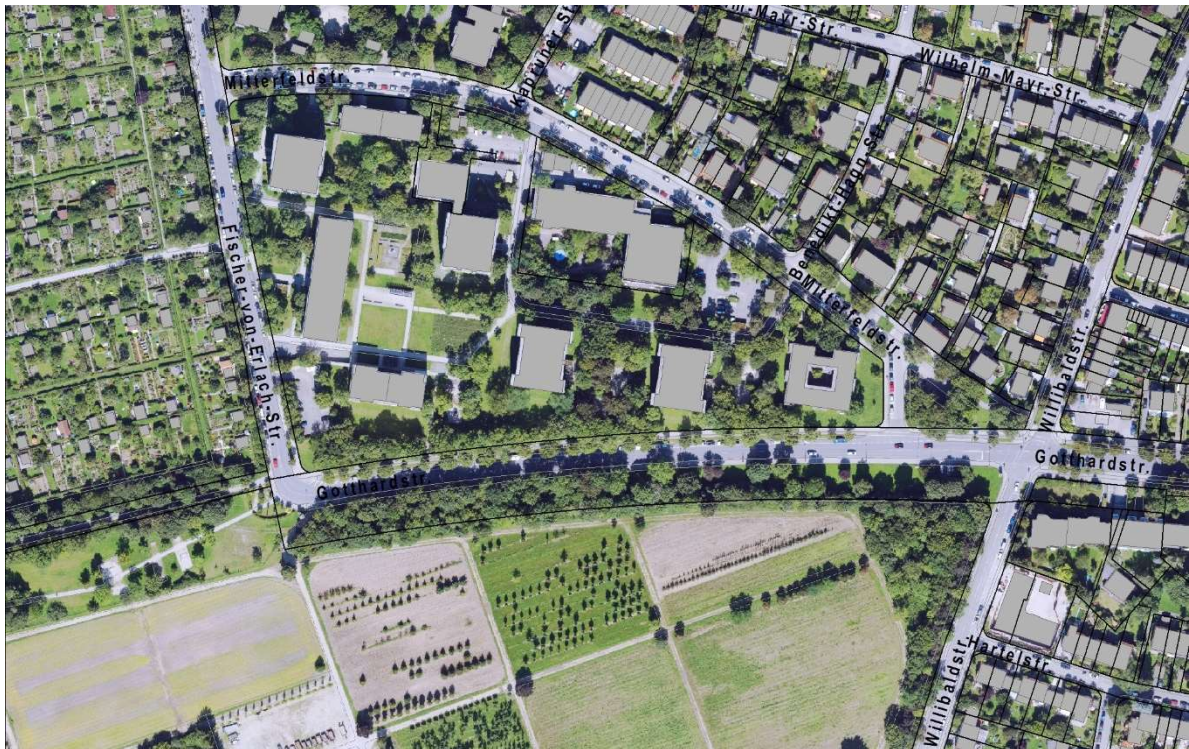


Abb. 12: Betrachtungsraum für Gestaltungskonzept; Quelle LHM 2024

Im Straßenabschnitt zwischen Willibaldstraße und dem westlichen Bauende des Straßenbaus an der Fischer-von-Erlach-Straße grenzen südlich der Gotthardstraße Grün- und Freiflächen an, die sich in städtischem Besitz befinden und die in Teilen im Rahmen der Planfeststellung für den Bau der Verlängerung der U5 vom Laimer Platz nach Pasing als Ausgleichsfläche für Baum- und Gehölzpflanzungen festgesetzt wurden.

Diese Flächen bilden das Entree zur städtischen Baumschule, die zwischenzeitlich in weiten Bereichen für die Öffentlichkeit zugänglich ist und als beliebte Erholungsfläche genutzt wird. Des Weiteren befindet sich hier der nördliche Zugang und Auftakt zum Landschaftspark West, der für die Bewohner*innen der westlichen Stadtbezirke eine

wichtige Erholungs- und Freizeitfunktion erfüllt und durch die U-Bahnstation an der Willibaldstraße noch besser erreichbar ist.

Das Baureferat beabsichtigt aus diesem Grund für den Bereich im Umfeld der U-Bahnstation und der angrenzenden Grünflächen ein Gestaltungskonzept zu erarbeiten, welches die Ausgleichserfordernisse der Planfeststellung und die genannten Anforderungen zur Nutzung und Gestaltung der Fläche in Einklang bringen soll. Als Grundlage für das Planungskonzept soll im Vorfeld ein Beteiligungsverfahren durchgeführt werden, damit die Wünsche und Vorstellungen der Anwohner*innen und zukünftigen Nutzer*innen in die Planung einfließen können.

In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, Kunst am Bau nicht wie sonst bei U-Bahnprojekten üblich im Bereich der U-Bahnbauwerke, sondern an der Oberfläche im Bereich der U-Bahnstation Willibaldstraße zu inszenieren. Dafür soll ein Budget in Höhe von 500.000 Euro aus den Projektkosten für die Realisierung eines Kunstprojekts zur Verfügung gestellt und ein Kunst-am-Bau-Verfahren im Rahmen von QUIVID, dem Kunst-am-Bau-Programm der LH München, durchgeführt werden. Die thematischen Vorgaben für den Kunst-am-Bau-Wettbewerb werden im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens abgestimmt.

Das Gestaltungskonzept für das Vorfeld der Baumschule und das Ergebnis des Kunst-am-Bau-Verfahrens werden dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

5. Dringlichkeit

Die Verkehrsflächen des Planfeststellungsabschnittes 77 (Gotthardstraße) werden, ausgelöst durch die offene Bauweise, weitgehend abgebrochen. Durch oberirdisch angeordnete technische Anlagen, die für ein U-Bahnbauwerk notwendig sind (Notausgänge, Entrauchungs-/Entlüftungsanlagen, Bauwerkszugänge etc.), müssen die jeweiligen Verkehrsflächen entsprechend angepasst werden. Dabei sind aktuelle Planungsvorgaben u.a. aus dem Radentscheid zu berücksichtigen. Eine möglichst frühzeitige Wiederherstellung der Oberfläche ist für die Anlieger der Gotthardstraße wünschenswert.

6. Klimaschutzprüfung

Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv

Das Vorhaben in der Beschlussvorlage wird als positiv klimaschutzrelevant eingestuft, da das Vorhaben zu einer Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr führt und somit einen Baustein der Verkehrs- und Mobilitätswende darstellt. Zusätzlich stellt das Projekt eine notwendige Folge der U-Bahn-Erweiterung dar. Diese selbst ist auch klimaschutzrelevant.

Im konkreten Fall Gotthardstraße wird im Abschnitt zwischen Agricolastraße und Von-der-Pfordten-Straße auf einer Länge von ca. 370 m die Fahrbahn von vier auf zwei Fahrstreifen reduziert. Auf ganzer Länge werden breite und sichere Rad- und Gehwege geschaffen oder wo schon vorhanden wiederhergestellt. Die Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut und mit dem neuen U-Bahn-Halt Willibaldstraße wird das ganze Quartier rund um die Gotthardstraße direkt an das städtische U-Bahnnetz angebunden.

Der Alleecharakter der Straße wird durch zahlreiche Neupflanzungen wiederhergestellt, zusätzlich werden Baumücken im Bestand ebenso mit neuen Bäumen geschlossen.

Der Eingriff in die Ausgleichsfläche südlich der Gotthardstraße im Bereich zwischen Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße wird auf ein notwendiges Minimum reduziert.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem RKU auf Arbeitsebene abgestimmt.

7. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Für den Planfeststellungsabschnitt 77 liegt ein Planfeststellungsbeschluss für die U-Bahn vor. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ist das Baureferat mit den betroffenen Eigentümern in Verhandlungen über die private Grundstücksinanspruchnahme eingetreten. Straßenbegrenzungslinien sind teilweise vorhanden. Die Flächen der bestehenden Straßen befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt. Zusätzlich werden durch den U-Bahn-Bau private Flächen dauerhaft in Anspruch genommen, was bereits durch das Planfeststellungsverfahren geregelt wurde.

Ein Eingriff in die planfestgestellte südlich angrenzende Ausgleichsfläche wird eine Tektur der Planfeststellung notwendig machen.

8. Kostenrahmen und Finanzierung

Mit Beschluss der Vollversammlung zur „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing“ (Sitzungsvorlage Nr 20-26 / V 04966, vom 15.12.2021) wurde die Projekt- und Ausführungsgenehmigung für das Baulos 1 (Gotthardstraße) erteilt und das Baureferat beauftragt das MIP 2021 – 2025 fortzuschreiben.

Mit Beschluss des Bauausschusses „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11170, vom 05.12.2023) wurde die Ausführungsgenehmigung für den Rohbau des Bauloses 2 erteilt sowie das Baureferat mit der Fortschreibung des MIP beauftragt.

In den genehmigten Kosten sind auch die Planungs- und Baukosten für die Oberflächenwiederherstellung (Provisorien und Endausbau) beider Baulose (mit den Planfeststellungsabschnitten PA77 (Gotthardstraße), PA78 (Am Knie) und PA79 (Pasing)) enthalten. Die Gesamtmaßnahme (Baulose 1 (Gotthardstraße) und 2 (Am Knie und

Pasing)) ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) unter der Maßnahme Nr. 6050.3865 „U 5-West, Pasing, Baukosten“ (Rangfolge-Nr. 003) enthalten.

Das Baureferat wird dem Stadtrat im nächsten Schritt die Projektgenehmigung für die Oberflächenwiederherstellung des Planfeststellungsabschnitts PA77 mit belastbaren Projektkosten zur Entscheidung vorlegen

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

9. Verkehrstechnische Untersuchung

Eine verkehrstechnische Untersuchung war nicht erforderlich.

10. Betroffenheiten & Stellungnahmen

10.1 Städtische Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat (BAU), der Brandschutzdirektion, der MVG, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) abgestimmt und wurde mitgezeichnet. Der Bitte des RKU nach genauerer Darstellung von Baumbilanz und Möglichkeiten zur zusätzlichen Begrünung wird vom BAU im Rahmen der Projektgenehmigung nachgekommen.

Die Stadtkämmerei hat den Beschluss zur Information bzw. Kenntnisnahme erhalten. Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche sind in dem vorliegenden Beschluss eingearbeitet oder bilateral geklärt worden.

10.2 Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München

Am 21.01.2021 wurde den Initiator*innen des Radentscheids der damalige Planungsstand über den gesamten Planungsumgriff vom westlichen bis östlichen Planungsende vorgestellt.

Am 26.07.2023 wurden den Initiator*innen des Radentscheids die Varianten 2 und 3 vom westlichen Bauende bis Willibaldstraße vorgestellt.

Die Vorstellung über den kompletten Umgriff der Gotthardstraße wurde aufgrund von Planungs- und Personaländerungen am 24.05.2024 wiederholt. Angesprochene Änderungswünsche werden zeitnah geprüft und ggf. in der weiteren Planung eingearbeitet.

Das Baureferat wird gebeten die bestehenden Änderungswünsche vom Radentscheid zu prüfen und falls umsetzbar als Konkretisierungen in der Entwurfsplanung zu übernehmen.

10.3 Öffentlichkeitsveranstaltung

Es hat keine Öffentlichkeitsveranstaltung stattgefunden.

10.4 Beteiligung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse 21 und 25 vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die Gremien wurden um eine Stellungnahme gebeten. Der Bezirksausschuss 21 hat der Beschlussvorlage in seiner Sitzung am 01.10.2024 einstimmig zugestimmt. Die Stellungnahme des Bezirksausschusses 25 ist aufgrund von Fristverlängerung bisher nicht eingegangen und wird mittels eines Hinweis-/Ergänzungsblattes nachgereicht.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Vorlage an die Gremiumsmitglieder nach Nr. 5.6.2 Abs. 1 der AGAM war wegen der Fristeinholung für die Beteiligung der Bezirksausschüsse (6 Wochen) nicht möglich. Die Behandlung im heutigen Ausschuss ist erforderlich, weil die Oberflächenwiederherstellung der Gotthardstraße ohne zeitlichen Verzug direkt an die konstruktive Bautätigkeit der U5-Anlagen angeschlossen werden soll.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die vorliegende Planung gemäß der unter Ziffer 3 dargestellten Raumaufteilung für den Abschnitt „Gotthardstraße zwischen östlichem Ausbauende und Willibaldstraße“ und für den Abschnitt „Gotthardstraße zwischen einschließlich Willibaldstraße und westlichen Ausbauende“ (Variante 3) wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, für den Abschnitt Gotthardstraße Ost zwischen dem Knoten Willibaldstraße bis östliches Bauende die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.
3. Das Baureferat wird gebeten, für den Abschnitt Gotthardstraße West die Entwurfsplanung auf Basis der vom Stadtrat beschlossenen Vorzugsvariante zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.
4. Das Baureferat wird gebeten für die städtischen Freiflächen zwischen der U-Bahnstation Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße ein Gestaltungskonzept zu erarbeiten und im Vorfeld eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Das Ergebnis soll dem Stadtrat einschließlich der Kosten zur Realisierung zur Entscheidung vorgelegt werden.
5. Das Baureferat wird gebeten, für die Realisierung eines Kunst-am-Bau-Projekts mit einem Budget in Höhe von 500.000 Euro an der Oberfläche im Bereich der U-Bahnstation Willibaldstraße ein Kunst-am-Bau-Verfahren im Rahmen von QUIVID, dem Kunst-am-Bau-Programm der LH München, durchzuführen und das Ergebnis dem Stadtrat zur Entscheidung vorzustellen.
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., II. und 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.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II – BA (4x)
2. An die Bezirksausschüsse 21 und 25
3. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
4. An das Baureferat
5. An die Stadtwerke München – GmbH - MVG
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
10. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
11. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
12. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
13. An den Seniorenbeirat
14. An das Mobilitätsreferat – GL-5
15. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

16. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12
zum Vollzug des Beschlusses

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

