

Planfeststellungsverfahren (PFS) Tram-Westtangente

Bezirksausschuss 9 – Neuhausen-Nymphenburg

1. Einwendungen zur Planfeststellung Tram Westtangente

Über

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
plan.step-pfv@muenchen.de

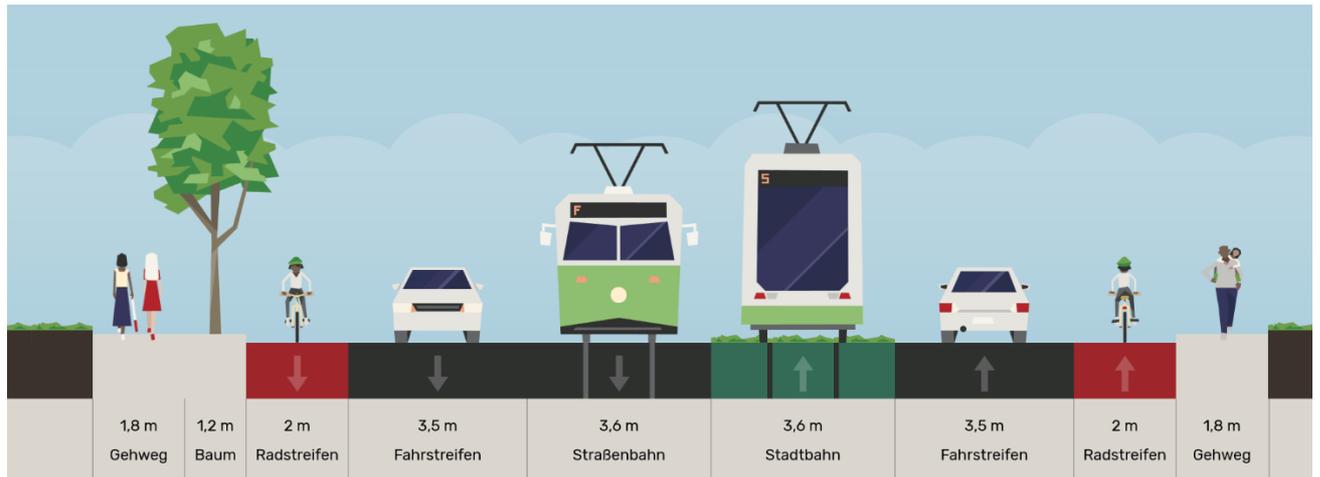
Der BA9 Neuhausen-Nymphenburg begrüßt das Vorhaben der Tram-Westtangente mehrheitlich.

Im Sinne eines verantwortungsvollen Einsatzes der öffentlichen Mittel, der veränderten Dringlichkeit von Maßnahmen zur Förderung klimaneutraler Verkehrsarten wie auch zur Erhöhung der Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen hat der BA in seiner Sitzung vom 16.06.2020 folgende Einwendungen für die Genehmigung der Tram-Westtangente im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens, orientiert an der Kapitelnummerierung des Erläuterungsberichts, beschlossen:

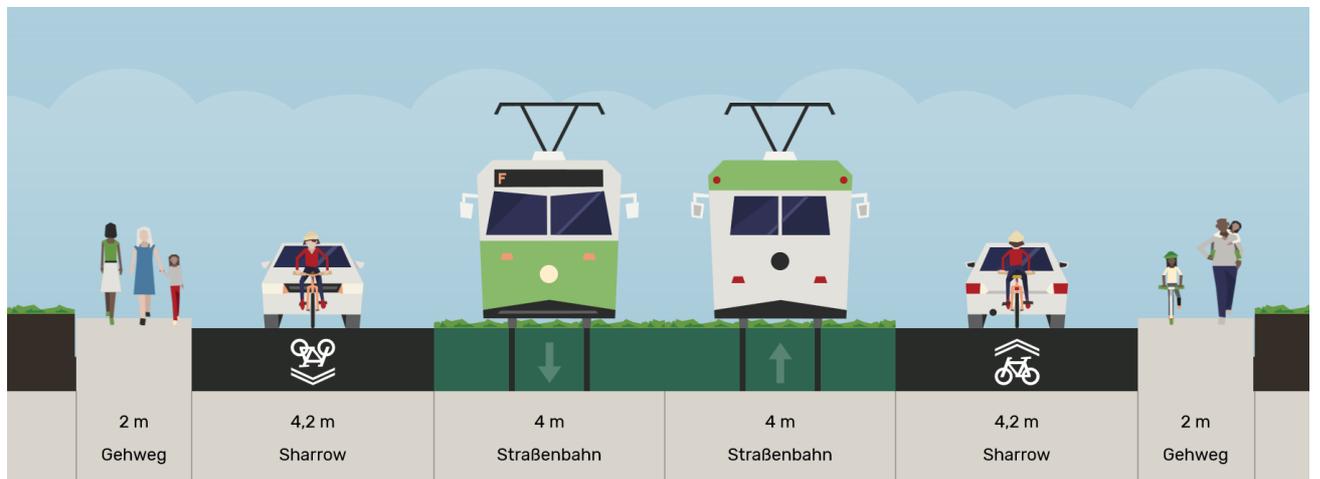
- 4.18 Kein Gitter zwischen Gleisen und Radweg: Ok, aber da wir mit hohem Radaufkommen rechnen müssen und wohl nicht viel Sicherheitsabstand vorhanden ist, bitte alternative Sicherheitskonzepte prüfen bzw. uns berichten, wie die Sicherheit von RadfahrerInnen erhöht werden kann und Konflikte mit querenden FußgängerInnen vermieden werden.
- 4.19 An der Haltestelle Herthastraße wird eine erhöhte Fahrbahn und eine Querung derselben durch Fahrgäste der Tram angedacht. Wir regen an, eine Lösung analog zur Haltestelle Winfriedstraße mit Haltestelle direkt am Fahrweg der Tram. Somit wird die Sicherheit der Fußgänger*innen erhöht sowie die unnötige Entschleunigung des Kfz-Verkehrs vermieden.
- 4.20 Die Radwegfurt über die Wotanstraße bleibt ja an der Stelle, obwohl die Fußgängerfurt verschoben wird. Ist diese dann trotzdem mit einer Lichtsignalanlage gesichert?
- 5.1.2 Obwohl die Planung eingriffsminimierend dargestellt ist, kann die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Tramstrecke nur durch eine Entflechtung vom MIV erreicht werden. Daher regen wir an, noch vor Baubeginn nach baulichen und/oder technischen Lösungen zu suchen, wie eine Vermeidung der Überlagerung von Mischverkehr (Tram / Kfz) im Bereich Wotanstraße zwischen Fafnerstraße und Gaßnerstraße in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger zu erzielen ist. Beispielhaft sind im Anhang Straßenquerschnitte enthalten, die zeigen, dass durch eine Reduzierung der heute teilweise üppigen Gehwegbreite auch eine separate Führung von Tram und MIV auf der ganzen Länge der Wotanstraße möglich wäre.
- 5.5.1 Der Gleisachsenabstand soll durchgängig mindestens 3,05 m betragen, mit dem Ziel zukünftig auch Trambahnwägen mit einer vergrößerten Breite von 2,65 einsetzen zu können.
- 5.5.2 Ausreichend große Fahrradstellplatzanlagen sind uns sehr wichtig. Man muss sich hier mindestens an den Fahrradstellplätzen am Bahnhof Pasing orientieren. Höchste Priorität hat eine nachhaltige Lösung in Form eines Fahrradparkhaus (Bsp. „Radstation Münster“ in Westf., eröffnet am 12.06.1999, mit Repair-Service) an der Laimer Unterführung und regen an, die geplanten Abstellanlagen im aktuellen Grünstreifen zwischen Kfz-Fahrbahn und Fußweg nur im Notfall vorzusehen, da es hier in der Zuwegung zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommen wird. Sollte keine nachhaltige Lösung in der Umweltverbundröhre oder auf der Südseite der Unterführung möglich sein, so sind diese Abstellanlagen jenen vorzuziehen, die in der aktuellen Fußgängerunterführung vorhanden sind.

Anhang:

Mögliche Neuaufteilung des Straßenquerschnitts (erstellt mit Streetmix.net) basierend auf der vorhandenen Breite der Wotanstraße zwischen Hirschgartenallee und Romanplatz (entsprechend Schnitt 36 in den Planunterlagen)



Mögliche Neuaufteilung des Straßenquerschnitts basierend auf der vorhandenen Breite der Wotanstraße nördlich der Richildenstraße (entsprechend Schnitt 35 in den Planunterlagen) mit der Maßgabe, einen Radschutzstreifen zu markieren.



2. Schreiben an den Straßenbaulastträger

Über

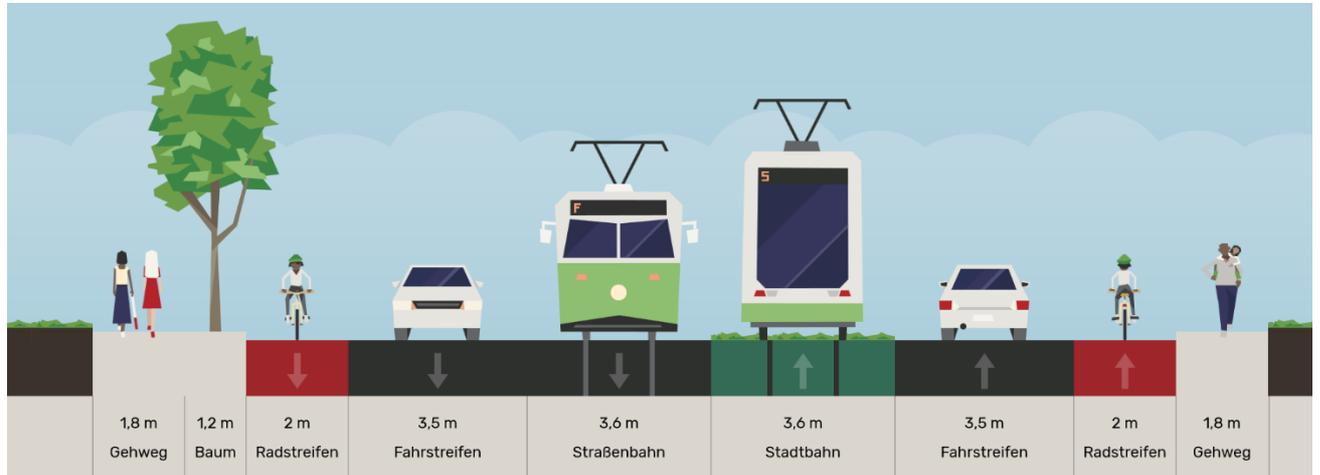
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
plan.step-pfv@muenchen.de

Der BA9 Neuhausen-Nymphenburg begrüßt das Vorhaben der Tram-Westtangente außerordentlich. Durch die aktuelle Anhörungsphase im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und das damit verbundene Studium der geplanten Umsetzung lassen bei den Mitgliedern folgende Fragen aufkommen:

- Inwieweit ist eine Entzerrung des motorisierten und Tram-Verkehrs im Bereich Wotanstraße zwischen Fafnerstraße und Gaßnerstraße trotz der beengten Verhältnisse, z.B. durch eine Reduzierung teilweise sehr großzügiger, aber kaum genutzter Gehwege, möglich?
- Da die Radwegebreiten nicht den Anforderungen des steigenden Radverkehrsaufkommens entsprechen, welche Maßnahmen werden getroffen, um die Einarbeitung des Radentscheids zu vollziehen? (gem. Hinweis Erläuterungsbericht S. 50/51 zum Planfeststellungsverfahren)
- In gleicher Weise, aufgrund geringer Radwegebreiten: Ist eine Vermeidung von Zweirichtungswegen zwischen Laimer Kreisel und Kreuzung Wotanstraße / Winfriedstraße bzw. Margarethe-Danzi-Straße möglich? Dabei sollten die Stellplätze für Fahrräder, in welcher Form auch immer sie entstehen bzw. beibehalten werden, weiterhin konfliktfrei für Radfahrer/innen erreichbar bleiben.
- Welche Maßnahmen und Ideen existieren seitens der Verwaltung für eine nachhaltige und zukunftssichere Lösung für Fahrradabstellanlagen, die einem Verkehrsknotenpunkt wie dem S-Bahnhof Laim entsprechen?

Anhang:

Mögliche Neuaufteilung des Straßenquerschnitts (erstellt mit Streetmix.net) basierend auf der vorhandenen Breite der Wotanstraße zwischen Hirschgartenallee und Romanplatz (entsprechend Schnitt 36 in den Planunterlagen)



Mögliche Neuaufteilung des Straßenquerschnitts basierend auf der vorhandenen Breite der Wotanstraße nördlich der Richildenstraße (entsprechend Schnitt 35 in den Planunterlagen) mit der Maßgabe, einen Radschutzstreifen zu markieren.

