



Kurt Kapp

Stv. Leiter des Referats für
Arbeit und Wirtschaft
Leiter Wirtschaftsförderung

- I. An die
Vorsitzende des Bezirksausschusses 13 –
Bogenhausen
Frau Angela Pilz-Strasser
Friedenstraße 40

81660 München

Datum
27.04.2018

Ismaninger Straße vernünftig überplanen

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04438 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 13 – Bogenhausen
vom 16.01.2018

Sofortige Einstellung der Vorbereitungen für die Gleiserneuerung in der Ismaninger Straße

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04732 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 13 – Bogenhausen
vom 10.04.2018

1 Anlage

Sehr geehrte Frau Pilz-Strasser,

der Bezirksausschuss forderte die Landeshauptstadt München mit Antrag vom 16.01.2018 auf, die Sanierungsmaßnahmen der Tramgleise an der Ismaninger Straße im Mai 2018 nicht durchzuführen. Es solle den bisherigen Beschlüssen des Bezirksausschusses umgehend nachgekommen werden, die Ismaninger Straße insbesondere für Fahrradfahrer besser auszubauen. Mit Antrag vom 10.04.2018 wurde diese Forderung nochmals wiederholt.

Es handelt sich hierbei um eine laufende Angelegenheit im Sinne des § 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der das Referat für Arbeit und Wirtschaft mit der Beantwortung beauftragt hat.

Die um Stellungnahme gebetene Stadtwerke München GmbH (SWM)/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) teilt zu den o.g. Anträgen Folgendes mit:

„Die Planung und auch die Finanzierung eines Radwegs unterliegt der Abteilung Straßenplanung und -bau im Baureferat; Hauptabteilung Tiefbau bzw. dem Straßenbaulastträger und somit der Landeshauptstadt München und nicht der Stadtwerke

München GmbH. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf das Antwortschreiben des Baureferates vom 08.04.2014 auf den BA-Antrag-Nr. 08-14/B 05342 hin. In diesem Schreiben wurde dargestellt, dass Radverkehrsanlagen in der Ismaninger Straße nur mit einer umfangreichen Umverteilung des vorhandenen Verkehrsraumes und dem Wegfall einer großen Zahl von Parkplätzen realisiert werden könnten. Im Vorgriff zur Baumaßnahme hat die Stadtwerke München GmbH das Bauvorhaben beim Baureferat Tiefbau vorgestellt und auf die zwingend erforderliche Durchführung der Maßnahme in 2018 hingewiesen. Eine Verschiebung der Gleise wurde aufgrund der Notwendigkeit einer Planfeststellung und der damit einhergehenden Verzögerung nicht in Aussicht gestellt. Daher war das Baureferat Tiefbau mit einer bestandsnahen Sanierungsmaßnahme einverstanden.

In besagtem Schreiben vom Baureferat aus dem Jahr 2014 wird auch festgehalten, dass die Gleisführung der Straßenbahn eine optimierte Neuverteilung erschweren und der Straßenraum durch die Schienen in verschieden große Teilflächen unterteilt wird. Dieser Aussage möchten wir entgegen, dass die Gleisanlagen in der Ismaninger Str. - insbesondere im radweglosen Abschnitt Max-Weber-Platz bis Sternwartstr. - überwiegend in der Mitte des Straßenquerschnitts verlaufen. Diese Lage ist vor allem unter erschütterungstechnischen Gesichtspunkten für die angrenzende, hier recht eng stehende Bebauung auf beiden Straßenseiten von Vorteil und dringend erforderlich. Würde man beispielsweise die Gleise samt Fahrbahnen zu einer beliebigen Seite hin verschieben, um auf der anderen Straßenseite unter Wegfall von Parkplätzen einen Radweg zu errichten, würden sich die einwirkenden Erschütterungen und auch die Schallimmission auf der den Gleisen nun näher befindlichen Straßenseite massiv erhöhen. Bereits jetzt ist ein erschütterungshemmender Unterbau der Gleise vorgesehen. Die technischen Möglichkeiten zur Verbesserung des Immissionsschutzes für die angrenzende Bebauung werden damit bereits ausgereizt.

Zum Umstand, dass die Schienen ungleich große Flächen im Straßenraum entstehen lassen, sind diesem Schreiben Planunterlagen beigelegt, aus denen die Aufteilung des Fahrbahnquerschnitts hervorgeht. Konkret wird der Abstand zwischen Randstein und außen liegender Schiene als Maß aufgeführt. Die Grafik zeigt, dass vor allem in den geraden Abschnitten die Gleise in der Mitte des Straßenraums verlaufen. Bei der Betrachtung dieser graphischen Darstellung muss allerdings berücksichtigt werden, dass bei der Gleisführung auch zahlreiche Trassierungsvorgaben für Schienen beachtet werden müssen. Es lässt sich beispielsweise im Bereich von Bögen erkennen, dass die Schienen hier nicht exakt mittig in der Straße verlaufen. Dies resultiert aus der Tatsache, dass Gleisradien immer möglichst groß gewählt werden - zugunsten der maximal fahrbaren Geschwindigkeit und des Fahrgastkomforts. Auch können Schienenfahrzeuge bzw. deren Drehgestelle nicht so wendig oder flexibel auf Geometrieänderungen im Straßenraum reagieren wie dies ein PKW bzw. eine Fahrspur kann.

Damit lässt sich feststellen, dass die Schienen bereits im Bestand wie auch nach der Baumaßnahme 2018 weitgehend mittig liegen. Eine Radweglösung unter Wegfall von Parkplätzen oder eine Umgestaltung des Straßenraums mit Inkaufnahme von untermaßigen Geh- und Radwegen wäre daher nicht durch die Lage der Trambahngleise verhindert. Die Landeshauptstadt München könnte dies, unter Inkaufnahme der beschriebenen Nachteile, unabhängig von der anstehenden Trambahnbaumaßnahme in den Folgejahren umsetzen.

Aus dem aktuell vorliegenden Dringlichkeitsantrag „Ismaninger Straße vernünftig überplanen“ geht auch die Forderung hervor, dass auf Höhe der Kreuzung Ismaninger- mit Wehrlestraße zusätzlicher Parkraum geschaffen werden könnte. Es ist richtig, dass hier keine Längsparkplätze vorhanden sind; dies ist jedoch dem Umstand geschuldet, dass sich hier die beidseitigen Warteflächen der Haltestelle Bundesfinanzhof sowie eine Feuerwehrezufahrt des Bundesfinanzhofes befinden. Im Falle einer Umplanung müsste ein sehr platzbeengter und untermaßiger Geh- und Radweg in Kauf genommen werden und noch dazu könnten durch die Existenz der Haltestellensituation und bestehender Haus- und Feuerwehrausfahrten maximal ein bis zwei Stellplätze pro Straßenseite gewonnen werden.

Generell muss festgehalten werden, dass Gleisverschiebungen in der Lage eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens bei der Regierung von Oberbayern bedürfen. Ein derartiges Genehmigungsverfahren benötigt mehrere Jahre Planungsvorlauf, den der Fahrbahnzustand in der Ismaninger Straße jedoch nicht mehr erlaubt. Eine ungleiche Aufteilung der seitlichen Gehwegbereiche wie auf Höhe der einmündenden Querstraße Sternwartstraße ließe sich durch eine lokale Neutrassierung nur in geringfügigem Maße verbessern und wäre mit Nachteilen für die Fahrzeugdynamik bzw. den Fahrgastkomfort verbunden, da die Häuserfassaden nord- und südlich der Sternwart-/Hompeschstraße nicht in einer Flucht liegen.

Die Stadtwerke München GmbH möchte in dieser Stellungnahme auch auf die Notwendigkeit der Durchführung der Erneuerungsarbeiten in der Ismaninger Straße und am Herkomerplatz im Jahr 2018 hinweisen. Wie bereits die vielen in der Vergangenheit erforderlich gewordenen Sanierungen an der Fahrbahndecke gezeigt haben, muss der Gesamtoberbau in der Ismaninger Straße dringend neu aufgebaut werden, um einen dauerhaft instandhaltungsarmen Oberbau herstellen zu können. Mit der geforderten Zurückstellung des Projekts würden auch dieses Jahr wieder kurzfristige Notmaßnahmen zur Reparatur der Fahrbahndecke anfallen, die mit lärmintensiven Nacharbeiten einhergingen. In vielen Abschnitten wurden in den vergangenen Jahren kleine und große Schadstellen der Fahrbahndecke kleinflächig mit Fugenvergussmasse und Asphaltprovisorien repariert: Ein weiteres Vergießen von Schlaglöchern, Rissen oder anderen Schadstellen ist nicht mehr möglich, da die Haftung zwischen bereits provisorisch reparierten und noch zu behebenden Schadstellen nicht ausreichend wäre. Bei einer Verschiebung der Gleisbaumaßnahme müssten daher zeitnah großflächig Asphaltflächen saniert werden und die Bürger hätten eine weitere Baustelle in kurzem Zeitabstand zu dulden.

Bereits die alleinige Gleiserneuerung benötigt einen Zeitbedarf von einem halben Jahr. Dabei werden die Gleisanlagen überwiegend in halbseitiger Bauweise erneuert. Das heißt konkret, dass Baustellenfahrzeuge genau dort agieren und verkehren müssen, wo Umbauarbeiten im Straßenraum zur Schaffung eines Radwegs o.ä. erforderlich wären. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass derartige Straßenbauarbeiten nur vorneweg oder im Nachgang an eine Gleisbaustelle logistisch und räumlich möglich wären. Damit würde sich der Baustellenzustand mit reduziertem Parkraum voraussichtlich über zwei Jahre hin ausdehnen. Auch über den Winter, während die Witterung Bauarbeiten weitgehend nicht zuließe, bestünden deutliche Einschränkungen für Anwohner und Passanten der Ismaninger Straße.

Zusammenfassend überwiegen die folgenden Nachteile deutlich die möglichen Vorteile aus der geforderten Überplanung:

- Schaffung eines Radwegs nur unter massivem Wegfall von Parkplätzen aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse in der Ismaninger Straße
- Keine gleichzeitigen, sondern ohnehin nur zeitlich entzerrte Bauaktivitäten zur Gleiserneuerung und zum Radwegbau möglich
- Gleisverschiebungen bzw. außermittige Gleisanlagen bedingen für einen Teil der Anwohner Verschlechterungen hinsichtlich Lärm und Erschütterungen und ein Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern
- Aufschub der Gleisbaumaßnahme birgt die Gefahr einer zusätzlichen, zeitnahen Baustelle zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Straßenraums

Daher bitten wir um Verständnis, dass die Baumaßnahme Gleiserneuerung Ismaninger Straße und Herkomerplatz 2018 auch im Sinne der Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils Bogenhausen wie geplant durch die Stadtwerke München GmbH durchgeführt werden muss.“

Wir bitten um Verständnis, dass Ihren Anträgen aus den oben genannten Gründen der SWM/MVG nicht entsprochen werden kann, hoffen jedoch, dass Ihre Anträge als erledigt gelten dürfen.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an RS/BW
an die BAG Ost
an das Baureferat Bau-T1/CS-Ost
an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I-3

per Hauspost
an die Stadtwerke München GmbH/VB

jeweils z.K.

III. z.A. FB V Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/4 BA Anträge/Ba13/4732_und_4438_Antw.odt

Kurt Kapp