

Telefon: 233 – 2 11 51  
Telefax: 233 – 2 11 36

**Referat für Arbeit  
und Wirtschaft**  
Beteiligungsmanagement

Telefon: 233 – 2 11 12  
Telefax: 233 – 2 15 59

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

Telefon: 233 – 611 33  
Telefax: 233 – 611 50

**Baureferat**  
Tiefbau

Telefon: 233 – 3 99 26  
Telefax: 233 – 3 99 20

**Kreisverwaltungsreferat**  
Straßenverkehr

**Tram Westtangente von Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) bis zum Romanplatz  
Trassierungsbeschluss**

**P+R-Anlage Aidenbachstraße – Vorbereitender Beschluss zur Bedarfs- und  
Konzeptgenehmigung**

**Tram Westtangente stoppen – stattdessen Einsatz von Elektrobussen**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01836 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 21.11.2017

**Umsetzung der Tram-Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01720 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark am 10.10.2017

**Offenlegung der Kosten-/Nutzenrechnung für die Tram-Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01479 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017

**Tram Westtangente: Aktuelle MVG-Planungen, Berechnungsgrundlagen und Kosten,  
Lärmwerte, Rettungssituation Wotanstraße und erneute Diskussionsveranstaltung**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01287 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

**Tram Westtangente: Nachweis über Staufreiheit der betroffenen Kreuzungen, Kosten-  
berechnung und Untersuchung einer Alternative mit Akku-Busbetrieb (Antr. Nr. 9a + 9b)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01286 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

**U-Bahnhof Laimer Platz:**

**zusätzlicher Aufzug am westlichen U-Bahn-Zugang**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01277 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

**Fragen zur Planung und zum Bau der Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01263 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 -  
Sendling-Westpark

am 10.11.2016

**Umsetzung der geplanten Tram-Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00842  
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim  
am 17.12.2015

**JA zur Trambahn-Westtangente - und zwar so bald wie möglich**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00839  
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg  
am 27.11.2015

**Tram-Westtangente: Benennung der geschätzten Kosten und der Kostenträger;  
Entscheidung des Stadtrats erst nach Veröffentlichung der Summe aller Kosten, der  
Benennung der Aufwandsträger, des Planungsstands sowie der Berechnungsgrund-  
lagen der Fahrgast- und Anwohnerzahlen;  
Einstellung der Weiterplanung der Tram-Westtangente  
(Ziffern 1 bis 3 des Antrages)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim  
am 24.11.2015

**Tram Westtangente in der Fürstenrieder Straße**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00757 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 -  
Sendling-Westpark  
am 17.11.2015

**Information aller mit der Tram Westtangente befassten Mitglieder des Stadtrates über  
die vorgelegten Argumente der Gegner vor Abstimmung**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00308 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014

**Einstellung der Weiterplanung zur Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00307 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014

**Realisierung der Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00200 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 21.10.2014

**Bau und Realisierung der Tram Westtangente in der Fürstenrieder Straße**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02152 der Bürgerversammlung des

Stadtbezirk 07 – Sendling-Westpark vom 22.10.2013

**Einsatz von mit Brennstoffzellen oder Wasserstoff betriebenen Bussen in der Fürstenrieder Straße statt Straßenbahn (Antrag 1)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02114 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 25 - Laim am 26.11.2013

**Ablehnung der Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02113 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 25 - Laim am 26.11.2013

**Kein weiterer Ausbau der Straßenbahnlinie vom Romanplatz zum Ratzingerplatz**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01925 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 20 - Hadern vom 25.09.2013

**Bau der Tram Westtangente**

Antrag Nr. 14-20 / B 03016 des Bezirksausschusses 09 –Neuhausen-Nymphenburg vom 15.11.2016

**Klärung offener Fragen zur Tram Westtangente**

Antrag Nr. 14-20 / B 00323 des Bezirksausschusses 07 – Sendling-Westpark vom 09.09.2014

**Tram Westtangente**

Antrag Nr. 14-20 / B 00283 des Bezirksausschusses des Stadtbezirk 25 Laim vom 05.08.2014

**Nachfrage zu aktueller Unterführungsplanung in der Fürstenrieder Straße im Zuge der Tram-Westtangente**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00485 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirk Laim am 21.11.2017

**Tram Westtangente: Aktuelle MVG-Planungen, Berechnungsgrundlagen und Kosten, Lärmwerte, Rettungssituation Wotanstraße und erneute Diskussionsveranstaltung**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00484 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirk Laim am 21.11.2017

**Tram Westtangente; Bekanntmachung der überarbeiteten Pläne und Informationen zur Kostenabschätzung**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00456 aus der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirk Hadern am 17.10.2017

### Offene Fragen zur geplanten Tram Westtangente

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00336 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirkes Laim am 22.11.2016

### Informationen zur Tram Westtangente

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00301 aus der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirkes Hadern am 20.10.2016

### Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10614

### Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung, Bau- und Kreisverwaltungs Ausschusses am 07.03.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

### Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Anlass</b>	Aufbauend auf dem Beschluss des Stadtrates (Neubaustrecke Tram Westtangente, Vorbereitender Trassierungsbeschluss) vom 24.07.2013 (Vorlagen Nr. 08-14 / V 10105) wurden die Planungen für die Tram Westtangente weiter vertieft und die gemäß Beschluss des Stadtrates (Tram Westtangente, Optimierung und Überarbeitung der bisherigen Planung) am 14.12.2016 (Vorlagen Nr. 14-20 / V 02990) beauftragten Untersuchungen durchgeführt.
<b>Inhalt</b>	Mit dem nun vorliegenden Trassierungsbeschluss sollen die Stadtwerke München GmbH (SWM) gebeten werden, den Antrag auf Planfeststellung für das Projekt Tram Westtangente einzureichen.
<b>Gesamtkosten/ Gesamterlöse</b>	ca. 170 Mio € (vorläufig, reine Baukosten zzgl. Baunebenkosten, netto)/-
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	Der Optimierung und Überarbeitung der bisherigen Planung zur Tram Westtangente wird unter Berücksichtigung der in den Beschlussziffern genannten Ergebnisse der Planungs- und Prüfungsaufträge zugestimmt. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf dieser Basis die Entwurfsplanung, einschließlich der Überlegungen zur P+R-Anlage Aidenbachstraße und Umfeld abzuschließen, die Genehmigungsplanung zu erarbeiten und baldmöglichst den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern einzureichen. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung bezüglich der P+R Anlage Aidenbachstraße wird erteilt.
<b>Gesucht werden kann im RIS auch nach</b>	MVG, Straßenbahn, ÖPNV
<b>Ortsangabe</b>	Neuhausen-Nymphenburg, Laim, Sendling-Westpark, Hadern,

	Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln
--	--

Telefon: 233-21151  
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit  
und Wirtschaft**  
Beteiligungsmanagement

Telefon: 233 – 2 11 12  
Telefax: 233 – 2 15 59

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

Telefon: 233 – 6 11 33  
Telefax: 233 – 6 11 50

**Baureferat**  
Tiefbau

Telefon: 233 – 3 99 26  
Telefax: 233 – 3 99 20

**Kreisverwaltungsreferat**  
Straßenverkehr

**Tram Westtangente von Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) bis zum Romanplatz  
Trassierungsbeschluss**

**P+R-Anlage Aidenbachstraße – Vorbereitender Beschluss zur Bedarfs- und  
Konzeptgenehmigung**

**Tram Westtangente stoppen – stattdessen Einsatz von Elektrobussen**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01836 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 21.11.2017

**Umsetzung der Tram-Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01720 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark am 10.10.2017

**Offenlegung der Kosten-/Nutzenrechnung für die Tram-Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01479 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017

**Tram Westtangente: Aktuelle MVG-Planungen, Berechnungsgrundlagen und Kosten,  
Lärmwerte, Rettungssituation Wotanstraße und erneute Diskussionsveranstaltung**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01287 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

**Tram Westtangente: Nachweis über Staufreiheit der betroffenen Kreuzungen, Kosten-  
berechnung und Untersuchung einer Alternative mit Akku-Busbetrieb (Antr. Nr. 9a + 9b)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01286 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

**U-Bahnhof Laimer Platz:**

**zusätzlicher Aufzug am westlichen U-Bahn-Zugang**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01277 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

**Fragen zur Planung und zum Bau der Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01263 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 -  
Sendling-Westpark

am 10.11.2016

**Umsetzung der geplanten Tram-Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00842  
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim  
am 17.12.2015

**JA zur Trambahn-Westtangente - und zwar so bald wie möglich**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00839  
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg  
am 27.11.2015

**Tram-Westtangente: Benennung der geschätzten Kosten und der Kostenträger;  
Entscheidung des Stadtrats erst nach Veröffentlichung der Summe aller Kosten, der  
Benennung der Aufwandsträger, des Planungsstands sowie der Berechnungsgrund-  
lagen der Fahrgast- und Anwohnerzahlen;  
Einstellung der Weiterplanung der Tram-Westtangente  
(Ziffern 1 bis 3 des Antrages)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim  
am 24.11.2015

**Tram Westtangente in der Fürstenrieder Straße**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00757 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 -  
Sendling-Westpark  
am 17.11.2015

**Information aller mit der Tram Westtangente befassten Mitglieder des Stadtrates über  
die vorgelegten Argumente der Gegner vor Abstimmung**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00308 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014

**Einstellung der Weiterplanung zur Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00307 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014

**Realisierung der Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00200 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 21.10.2014

**Bau und Realisierung der Tram Westtangente in der Fürstenrieder Straße**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02152 der Bürgerversammlung des

Stadtbezirk 07 – Sendling-Westpark vom 22.10.2013

**Einsatz von mit Brennstoffzellen oder Wasserstoff betriebenen Bussen in der Fürstenrieder Straße statt Straßenbahn (Antrag 1)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02114 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 25 - Laim am 26.11.2013

**Ablehnung der Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02113 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 25 - Laim am 26.11.2013

**Kein weiterer Ausbau der Straßenbahnlinie vom Romanplatz zum Ratzingerplatz**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01925 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 20 - Hadern vom 25.09.2013

**Bau der Tram Westtangente**

Antrag Nr. 14-20 / B 03016 des Bezirksausschusses 09 –Neuhausen-Nymphenburg vom 15.11.2016

**Klärung offener Fragen zur Tram Westtangente**

Antrag Nr. 14-20 / B 00323 des Bezirksausschusses 07 – Sendling-Westpark vom 09.09.2014

**Tram Westtangente**

Antrag Nr. 14-20 / B 00283 des Bezirksausschusses des Stadtbezirk 25 Laim vom 05.08.2014

**Nachfrage zu aktueller Unterführungsplanung in der Fürstenrieder Straße im Zuge der Tram-Westtangente**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00485 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirk Laim am 21.11.2017

**Tram Westtangente: Aktuelle MVG-Planungen, Berechnungsgrundlagen und Kosten, Lärmwerte, Rettungssituation Wotanstraße und erneute Diskussionsveranstaltung**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00484 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirk Laim am 21.11.2017

**Tram Westtangente; Bekanntmachung der überarbeiteten Pläne und Informationen zur Kostenabschätzung**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00456 aus der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirk Hadern am 17.10.2017

### **Offene Fragen zur geplanten Tram Westtangente**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00336 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirkes Laim am 22.11.2016

### **Informationen zur Tram Westtangente**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00301 aus der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirkes Hadern am 20.10.2016

### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V010614**

Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung, Bau- und Kreisverwaltungs Ausschusses am 07.03.2018 (VB)  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referentinnen und des Referenten</b>	<b>4</b>
1. Anlass	4
2. Ausgangs- und Beschlusslage	5
3. Streckenübersicht und Rahmenterminplan	7
3.1 Übersichtsplan Neubaustrecke	7
3.2 Rahmenterminplan	8
3.2.1 Regelablauf ohne Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn	8
3.2.2 Optimierter Ablauf mit Unterstellung der Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn	9
4. Ergebnisse der Planungs- und Prüfaufträge vom 14.12.2016	10
4.1 Übersicht	10
4.2 Darstellung der Ergebnisse der Planungs- und Prüfaufträge vom 14.12.2016	13
4.2.1 Fürstenrieder / Boschetsrieder Straße im Bereich der Unterführung unter der A 95 München – Garmisch (Ergebnis des Planungsauftrags vom 14.12.2016)	13
4.2.2 Tram-Haltestelle Andreas-Vöst-Straße (Gymnasien) / Kreuzung Fürstenrieder Straße / Andreas-Vöst-Straße – Öffnung des Mittelteilers (Planungsauftrag vom 14.12.2016)	16
4.2.3 Busführung im MIV/Bushaltestellen Linie 168 zwischen Aindorferstraße und Umweltverbundröhre (UVR) (Prüfauftrag vom 14.12.2016)	17
4.2.4 Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße - U-Bahnhof Laimer Platz (Planungs-	

auftrag vom 14.12.2016)	18
4.2.5 Fürstenrieder Straße / Agnes-Bernauer-Straße (Planungsauftrag vom 14.12.2016)	20
4.2.6 Fürstenrieder Straße / Landsberger Straße / Wotanstraße (Laimer „Kreisel“)	21
„Freilaufender Rechtsabbieger“ auf der Süd-Ostseite des Laimer Kreisels (Prüf-auftrag vom 14.12.2016)	21
4.3 Wiedervorlagen aufgrund eines neuen Sachstands	24
4.3.1 Boschetsrieder Straße / Höglwörther Straße / Drygalski-Allee (nachrichtliche Wiedervorlage aufgrund eines neuen Sachstands)	24
4.3.2 Fürstenrieder Straße, Haupteingang Waldfriedhof	25
4.3.2 a) Erhalt der Fußgängerunterführung und Parkplätze am Waldfriedhof (Wiedervorlage aufgrund eines neuen Sachstandes)	25
4.3.2 b) Fürstenrieder Straße (Westseite), zwischen Haupteingang Waldfriedhof und Würmtalstraße (nachrichtlich)	27
4.3.3 Stadtteilzentrum Fürstenrieder / Ecke Würmtalstraße	28
5. Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr	28
5.1 Betrachtete Verkehrssituationen	29
5.1.1 Bestand – Analyse-Null-Fall	29
5.1.2 Ohne Tram Westtangente – Prognose-Null-Fall	29
5.1.3 Mit Tram Westtangente – Prognose-Mit-Fall	29
5.2 Übersicht: Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr an wichtigen Kreuzungen	30
5.3 Zusammenfassung Leistungsfähigkeitsnachweis	32
6. Haltestelle Aidenbachstraße / P+R-Anlage / Bebauungsplanentwurf Nr. A1769a	32
6.1 Rahmenplanung Ratzingerplatz	33
6.2 Dimensionierung Haltestellen Tram / Bus mit Wendeschleife (ÖPNV-Anlage)	34
6.3 Teilverlagerung des städtischen Betriebshofes Gmunder Str. 32	34
6.4 P+R-Anlage Aidenbachstraße (unabhängiges Nachbarprojekt)	35
7. Benachbartes Projekt Umweltverbundröhre Laim	38
8. Straßenunterhaltsmaßnahmen	39
9. Kosten	39
10. Finanzierung/Förderung	42
10.1 Betrauung	42
10.2 Förderung	42
11. Anträge und Empfehlungen	42
12. Abstimmung	48
<b>II. Antrag der Referentinnen und der Referenten</b>	<b>49</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>52</b>

Telefon: 233-21151  
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit  
und Wirtschaft**  
Beteiligungsmanagement

Telefon: 233 – 2 11 12  
Telefax: 233 – 2 15 59

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

Telefon: 233 – 6 11 33  
Telefax: 233 – 6 11 50

**Baureferat**  
Tiefbau

Telefon: 233 – 3 99 26  
Telefax: 233 – 3 99 20

**Kreisverwaltungsreferat**  
Straßenverkehr

**Tram Westtangente von Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) bis zum Romanplatz  
Trassierungsbeschluss**

**P+R-Anlage Aidenbachstraße – Vorbereitender Beschluss zur Bedarfs- und  
Konzeptgenehmigung**

**Tram Westtangente stoppen – stattdessen Einsatz von Elektrobussen**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01836 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 21.11.2017

**Umsetzung der Tram-Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01720 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark am 10.10.2017

**Offenlegung der Kosten-/Nutzenrechnung für die Tram-Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01479 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017

**Tram Westtangente: Aktuelle MVG-Planungen, Berechnungsgrundlagen und Kosten,  
Lärmwerte, Rettungssituation Wotanstraße und erneute Diskussionsveranstaltung**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01287 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

**Tram Westtangente: Nachweis über Staufreiheit der betroffenen Kreuzungen, Kosten-  
berechnung und Untersuchung einer Alternative mit Akku-Busbetrieb (Antr. Nr. 9a + 9b)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01286 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

**U-Bahnhof Laimer Platz:**

**zusätzlicher Aufzug am westlichen U-Bahn-Zugang**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01277 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

**Fragen zur Planung und zum Bau der Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01263 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 -  
Sendling-Westpark

am 10.11.2016

**Umsetzung der geplanten Tram-Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00842  
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim  
am 17.12.2015

**JA zur Trambahn-Westtangente - und zwar so bald wie möglich**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00839  
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg  
am 27.11.2015

**Tram-Westtangente: Benennung der geschätzten Kosten und der Kostenträger;  
Entscheidung des Stadtrats erst nach Veröffentlichung der Summe aller Kosten, der  
Benennung der Aufwandsträger, des Planungsstands sowie der Berechnungsgrund-  
lagen der Fahrgast- und Anwohnerzahlen;  
Einstellung der Weiterplanung der Tram-Westtangente  
(Ziffern 1 bis 3 des Antrages)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim  
am 24.11.2015

**Tram Westtangente in der Fürstenrieder Straße**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00757 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 -  
Sendling-Westpark  
am 17.11.2015

**Information aller mit der Tram Westtangente befassten Mitglieder des Stadtrates über  
die vorgelegten Argumente der Gegner vor Abstimmung**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00308 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014

**Einstellung der Weiterplanung zur Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00307 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014

**Realisierung der Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00200 der Bürgerversammlung des  
Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 21.10.2014

**Bau und Realisierung der Tram Westtangente in der Fürstenrieder Straße**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02152 der Bürgerversammlung des

Stadtbezirk 07 – Sendling-Westpark vom 22.10.2013

**Einsatz von mit Brennstoffzellen oder Wasserstoff betriebenen Bussen in der Fürstenrieder Straße statt Straßenbahn (Antrag 1)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02114 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 25 - Laim am 26.11.2013

**Ablehnung der Tram Westtangente**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02113 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 25 - Laim am 26.11.2013

**Kein weiterer Ausbau der Straßenbahnlinie vom Romanplatz zum Ratzingerplatz**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01925 der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 20 - Hadern vom 25.09.2013

**Bau der Tram Westtangente**

Antrag Nr. 14-20 / B 03016 des Bezirksausschusses 09 –Neuhausen-Nymphenburg vom 15.11.2016

**Klärung offener Fragen zur Tram Westtangente**

Antrag Nr. 14-20 / B 00323 des Bezirksausschusses 07 – Sendling-Westpark vom 09.09.2014

**Tram Westtangente**

Antrag Nr. 14-20 / B 00283 des Bezirksausschusses des Stadtbezirk 25 Laim vom 05.08.2014

**Nachfrage zu aktueller Unterführungsplanung in der Fürstenrieder Straße im Zuge der Tram-Westtangente**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00485 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirk Laim am 21.11.2017

**Tram Westtangente: Aktuelle MVG-Planungen, Berechnungsgrundlagen und Kosten, Lärmwerte, Rettungssituation Wotanstraße und erneute Diskussionsveranstaltung**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00484 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirk Laim am 21.11.2017

**Tram Westtangente; Bekanntmachung der überarbeiteten Pläne und Informationen zur Kostenabschätzung**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00456 aus der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirk Hadern am 17.10.2017

### **Offene Fragen zur geplanten Tram Westtangente**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00336 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirkes Laim am 22.11.2016

### **Informationen zur Tram Westtangente**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00301 aus der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirkes Hadern am 20.10.2016

### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10614**

26 Anlagen

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung, Bau- und Kreisverwaltungs Ausschusses am 07.03.2018 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

## **I. Vortrag der Referentinnen und des Referenten**

### **1. Anlass**

Aufbauend auf dem Beschluss des Stadtrates (Neubaustrecke Tram Westtangente, Vorbereitender Trassierungsbeschluss) vom 24.07.2013 (Vorlagen Nr. 08-14 / V 10105) wurden die Planungen für die Tram Westtangente weiter vertieft und die gemäß Beschluss des Stadtrates (Tram Westtangente, Optimierung und Überarbeitung der bisherigen Planung) am 14.12.2016 (Vorlagen Nr. 14-20 / V 02990) beauftragten Untersuchungen durchgeführt.

Aufgabe der vertiefenden Planung sowie der ergänzenden Untersuchungen nach Stadtratsbeschluss war es, die Vereinbarkeit der ÖV-Planung mit den Interessen des übrigen Verkehrs, insbesondere des Kfz-Verkehrs, zu verbessern.

Nach der Stadtratsentscheidung im „Vorbereitenden Trassierungsbeschluss“ vom 24.07.2013 und der Abklärung der verschiedenen Planungs- und Prüfaufträge aus dem Beschluss vom 14.12.2016, die nachstehend näher ausgeführt werden, liegen die für das Projekt relevanten planerischen Lösungen in Varianten mit einem vorabgestimmten Entscheidungsvorschlag soweit vor, dass eine Zustimmung des Stadtrats zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Tram Westtangente möglich ist.

Eine Vorlage des Trassierungsbeschlusses noch 2017 entsprechend dem Beschluss vom 14.12.2016 war leider nicht möglich, da die Ausarbeitung der Planungsaufträge in der gewünschten Tiefe einen Zeitbedarf erforderten, der mit diesem Ziel nicht vereinbart werden

konnte.

Mit dem nun vorliegenden Trassierungsbeschluss sollen die Stadtwerke München GmbH (SWM) gebeten werden, den Antrag auf Planfeststellung für das Projekt Tram Westtangente einzureichen. Erst nach Festlegung des Stadtrates im Trassierungsbeschluss auf die zur Planfeststellung einzureichende Variante kann die Entwurfs- und Genehmigungsplanung in Abstimmung mit der Verwaltung endgültig abgeschlossen und das Genehmigungsverfahren eingeleitet werden. Damit ist auch erst im Nachgang zum Trassierungsbeschluss die abschließende Erstellung der Kostenberechnung möglich, die als Eingangsgröße in die Standardisierte Bewertung eingeht, die für den Antrag auf Förderung relevant ist. Aus diesem Grund können mit dem vorliegenden Beschluss lediglich vorläufige, orientierende Angaben zu Kosten und Förderfähigkeit gemacht werden. Verbindliche Angaben sind erst im Zusammenhang mit der Projektgenehmigung des Baureferats für die LHM-Anteile im Projekt möglich. Näheres ist den Kapiteln Kosten und Finanzierung dieser Vorlage zu entnehmen.

## **2. Ausgangs- und Beschlusslage**

Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden im Rahmen dieser Beschlussvorlage nur die neuen Erkenntnisse gegenüber dem Stand der Beschlussvorlagen 08-14 / V 10105 vom 23.07.2013 und 14-20 / V 02990 vom 14.12.2016 dargestellt. Das betrifft insbesondere die Ergebnisse der am 14.12.2016 beauftragten Prüf- und Planungsaufträge, die hier vor- und zur Entscheidung gestellt werden. Daneben werden zwei 2016 bereits vorgestellte und zur Übernahme in die Planung beschlossene Ergebnisse aufgrund eines veränderten Sachstands erneut nachrichtlich dargestellt bzw. zur Entscheidung vorgelegt.

Zusätzlich werden im Rahmen dieser Beschlussvorlage relevante Fragestellungen aus den angrenzenden Projekten Bebauungsplanentwurf Nr. 1769a „Ratzingerplatz“ angesprochen, ohne deren Klärung die Realisierbarkeit bzw. die Nachhaltigkeit des Projektes nicht möglich erscheint. Dies betrifft insbesondere den Bereich der Tramwendeschleife mit Endhaltestelle und Busbahnhof am U-Bahnhof Aidenbachstraße in Bezug auf die Flächenverfügbarkeit des benachbarten Straßenbaubetriebshofes und die Zukunft der P+R-Anlage, die in die Planungen einbezogen werden müssen.

Alle übrigen Festlegungen und Ausführungen aus den Beschlüssen von 2013 und 2016 behalten weiterhin Gültigkeit. Die sonstigen, 2016 bereits beschlossenen Punkte werden daher hier nicht mehr dargestellt. Um dennoch den Überblick zu bewahren, liegen dieser Vorlage Übersichtspläne (Anlagen 26.1 – 26.12) bei, die den bisher erarbeiteten und mit dieser Vorlage als Beschlussempfehlung der Verwaltung ergänzten Stand der Planung darstellen.

Die Neubaustrecke der Tram Westtangente verläuft vom Romanplatz über die Wotanstraße, die Fürstenrieder Straße und die Boschetsrieder Straße zum U-Bahnhof Aidenbach-

straße. Die Streckenlänge beträgt ca. 8,25 km. Sie ist im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München in der Kategorie „In Planung / in Bau“ enthalten.

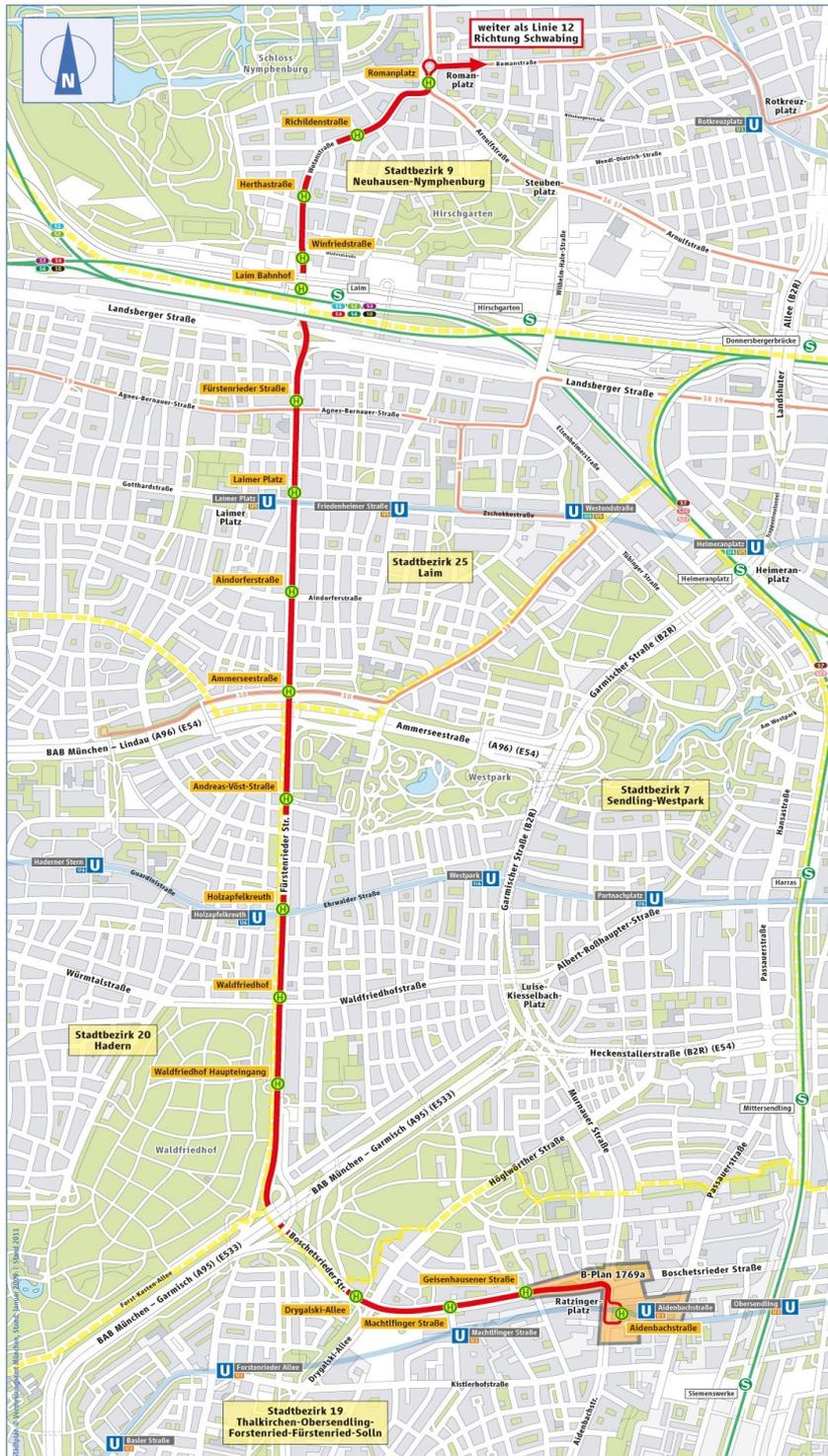
Die Linienführung bietet neue tangentielle Direktverbindungen aus Schwabing und Neuhausen in Richtung Laim, Hadern, Sendling-Westpark und Obersendling. Gleichzeitig ermöglicht sie den Umstieg zu drei U-Bahn-Linien, vier Tramlinien sowie zu sechs S-Bahn-Linien am Haltepunkt Laim, die nahezu alle in Ost-West-Richtung verlaufen. Dem gravierenden Mangel des Münchner Schienennetzes mit fehlenden, leistungsfähigen Tangential- und Nord-Süd-Achsen wird hiermit für diesen Bereich des Stadtgebiets Abhilfe geschaffen.

Das ÖPNV-Schienennetz der Landeshauptstadt München, mit ihrem monozentrischen Charakter, ist stark radial auf das Zentrum ausgerichtet. Die ÖPNV-Knotenpunkte im Zentrum der Stadt sind bereits heute zu vielen Zeiten an ihren Leistungsgrenzen angelangt. Im ÖPNV sind tangentielle Schienennetzergänzungen an geeigneten Stellen zu schaffen, um den Kernbereich der Stadt im ÖPNV-Netz zu entlasten, die äußeren Stadtteile besser miteinander zu verknüpfen und die prognostizierte Bevölkerungszunahme klima-, umweltfreundlich und stadtverträglich abzuwickeln.

Für die Tram Westtangente werden rund 26.000 Fahrgäste pro Tag auf dem am stärksten genutzten Abschnitt erwartet. Das ÖPNV-Netz im Zentrum wird durch die neue Tram sinnvoll entlastet. Das ÖPNV-Netz wird leistungsfähiger, fahrzeitstabiler und attraktiver. Die Kapazität der neuen Tram trägt damit auch zu einer langfristigen Sicherung der Leistungsfähigkeit des gesamten ÖPNV-Netzes und des allgemeinen Kfz-Straßennetzes bei. Die Ergebnisse der gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München vom 14.12.2016 beauftragten Planungs- und Prüfaufträge werden hier vor- und zur Entscheidung gestellt.

### 3. Streckenübersicht und Rahmenterminplan

#### 3.1 Übersichtsplan Neubaustrecke



#### Technische Daten

**Streckenlänge:**  
knapp 9 Kilometer

**17 Haltestellen**

#### Stadtbezirke:

- 9 Neuhausen-Nymphenburg
- 25 Laim
- 7 Sendling-Westpark
- 20 Hadern
- 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln

#### Umstiegsmöglichkeiten im ÖPNV

- S-Bahn 1./2. Stammstrecke (Laim)
- U5 (Laimer Platz)
- U6 (Holzapfelkreuth)
- U3 (Aidenbachstraße)
- Tram 12/16/17 (Romanplatz)
- Tram 19 (Agnes-Bernauer-Straße)
- Tram 18 (Ammerseestraße)

#### Zeichenerklärung

- Andreas-Vösl-Str. (H) Tramhaltestelle (geplant)
- Tram Westtangente (geplant)
- Tram Bestand
- Holzapfelkreuth (U) U-Bahnhof
- U-Bahnlinie
- S-Bahnhof
- S-Bahnlinie
- Stadtbezirksgrenze
- Bebauungsplanumgriff in Aufstellung [B-Plan = Bebauungsplan]

Abbildung 1: Übersichtsplan

### 3.2 Rahmenterminplan

#### 3.2.1 Regelablauf ohne Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn

Folgende Annahmen sind nach derzeitigem Erkenntnisstand Grundlage des möglichen weiteren Projektablaufes. Dabei wird davon ausgegangen, dass bei einem Projekt dieser Größenordnung keine Zustimmung zum vorzeitigen förderunschädlichen Maßnahmenbeginn im Vorgriff auf einen Förderbescheid und vor Erteilung des Baurechts durch die Planfeststellung erteilt werden wird.

Unter diesen Annahmen ergibt sich das folgende Terminplanszenario A:

- Trassierungsbeschluss Stadtrat vorliegender Entwurf  
(vsl. Anfang 2018)
- anschließend Abschluss Entwurfsplanung und Erstellung der Genehmigungsplanung
- Einreichung Antrag auf Planfeststellung ca. 08/2018
- vsl. 2 Jahre Verfahrenslaufzeit
- Einreichung Förderantrag 2019
- Baurecht (erwarteter Planfeststellungsbeschluss) ca. 08/2020
- Förderbescheid (erwartet) vsl. 2021
- Ausführungsplanung (gewerkeabhängig gestaffelt) vsl. 2021 - 2023
- Ausschreibung und Vergabe (gewerkeabhängig gestaffelt) 2022 – 2024
- nachrichtlich: Bauzeit Nachbarprojekt Umweltverbundröhre Laim (Träger Baureferat / DB im Rahmen 2. S-Bahn-Stammstrecke) vsl. 2019 – 2025
- Vorabmaßnahmen Anschlussprojekte LHM im Bereich Wendeschleife Aidenbachstraße (P+R; Straßenbaubetriebshof) mit Planung, gesonderten Genehmigungsverfahren und baulicher Umsetzung vsl. 2018 – 2022/2023
- Vorabmaßnahmen Tram Westtangente vsl. 2022/2023
- Bauausführung Tram Westtangente vsl. 2024 – 2027
- Inbetriebnahme Tram Westtangente vsl. Mitte 2027

Zu beachten ist dabei der enge Zusammenhang zu Maßnahmen, die sich aus anderen Projekten ergeben. Zu nennen sind hier insbesondere der Bau der UVR Laim und die Vorabmaßnahmen im Umgriff der Wendeschleife Aidenbachstraße, die ihrerseits überwiegend noch im Detail zu planen sind und eigenständige Genehmigungsverfahren durchlaufen müssen. Sofern diese Vorabmaßnahmen durch entsprechende Beauftragungen im Rahmen dieses Beschlusses bzw. Ergänzung der bestehenden Beschlusslage um das Terminziel der Inbetriebnahme der Tram Westtangente nicht konkret angegangen werden, besteht ein ernsthaftes Risiko, dass die Flächenverfügbarkeit zur Realisierung der ÖPNV-Umsteigeanlage mit Tram-Endhaltestelle und Busbahnhof am U-Bahnhof Aidenbachstraße nicht zeitgerecht gegeben ist und somit die Inbetriebnahme der Tram-West-

tangente in 2027 fraglich ist.

Die näheren Zusammenhänge werden unten unter Kapitel 6 und 7 erläutert.

Hinzu kommen Baufeldfreimachungsmaßnahmen, die aufgrund des Volumens (u.a. ca. 26 km Kabeltrassen) nicht in vollem Umfang baubegleitend zur Hauptbaumaßnahme, sondern in erheblichem Umfang vorab erstellt werden müssen. Hierzu ist insbesondere die Verlegung der Straßenbeleuchtung aus der Mitte in die Seitenbereiche der Fürstenrieder Straße zu zählen.

### **3.2.2 Optimierter Ablauf mit Unterstellung der Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn**

Im Hinblick auf die Förderung ist zu beachten, dass die erste förderfähige Maßnahme die Ausführungsplanung ist. Begonnene Projekte sind jedoch nach den Förderrichtlinien in der Regel nicht mehr förderfähig, wenn der Fördergeber dem förderunschädlichen Maßnahmenbeginn vor Erteilung eines Förderbescheides nicht ausdrücklich zugestimmt hat. Dabei zählt als Beginn des Projekts im Sinne des Förderrechts der Start der ersten förderfähigen Leistung, also der Ausführungsplanung. Maßnahmen zur Baufeldfreimachung können dagegen grundsätzlich förderunschädlich ausgeführt werden. Das gleiche gilt für notwendigen Grunderwerb.

Unter der Annahme, dass der Fördergeber doch zu einer Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn zumindest für die Ausführungsplanung bewegt werden kann, kann der Zeitplan noch optimiert werden. Es ist jedoch dennoch davon auszugehen, dass die Ausschreibung und Vergabe von Bauleistungen aus vergaberechtlicher Sicht erst nach Erhalt des Baurechts möglich sein werden.

Unter diesen Annahmen ergäbe sich das folgende Terminplanszenario B:

- |   |  |
|---|--|
| • Trassierungsbeschluss Stadtrat  | vorliegender Entwurf<br>(vgl. Anfang 2018) |
| • anschließend Abschluss Entwurfsplanung und Erstellung der Genehmigungsplanung                                   |  |
| • Einreichung Antrag auf Planfeststellung   | ca. 08/2018                                |
| • vsl. 2 Jahre Verfahrenslaufzeit   |  |
| • Einreichung Förderantrag / Antrag Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn für die Ausführungsplanung | ca. 01/2019                                |
| • Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn  | ca. 08/2019                                |
| • Start Ausführungsplanung (gewerkeabhängig gestaffelt)   | ca. 09/2019                                |
| • Baurecht (erwarteter Planfeststellungsbeschluss)  | ca. 08/2020                                |
| • Förderbescheid (erwartet)   | vsl. 2021                                  |

- Ausschreibung und Vergabe ab 2021 - 2024
- nachrichtlich: Bauzeit Nachbarprojekt Umweltverbundröhre Laim (Träger Baureferat / DB im Rahmen 2. S-Bahn-Stammstrecke) vsl. 2019 – 2025
- Vorabmaßnahmen Anschlussprojekte LHM im Bereich Wendeschleife Aidenbachstraße (P+R; Straßenbaubetriebshof) mit Planung, gesonderten Genehmigungsverfahren und baulicher Umsetzung vsl. 2018 – 2022/2023
- Vorabmaßnahmen Tram Westtangente vsl. 2021/2022
- Bauausführung Tram Westtangente vsl. 2023 - 2025
- Inbetriebnahme Tram Westtangente vsl. Ende 2025

#### **4. Ergebnisse der Planungs- und Prüfaufträge vom 14.12.2016**

##### **4.1 Übersicht**

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Prüf- bzw. Planungsaufträge des Stadtrates, Anregungen der beteiligten Bezirksausschüsse und der Öffentlichkeit wurden seit dem „Vorbereitenden Trassierungsbeschluss“ 2013 bearbeitet. Zu zahlreichen dieser Themen konnten dabei Optimierungen erzielt werden. Die Tabelle gibt in der Spalte B die Entscheidung gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 14.12.2016 wieder. Die bereits beschlossenen Ergebnisse, zu denen kein neuer Sachstand vorliegt, werden nicht erneut dargestellt (in der Tabelle mit grünem Haken „✓“ = in die Planung übernehmen“ bzw. mit rotem X „✗ = nicht weiterverfolgen“ gekennzeichnet).

Zu den genannten Planungs- und Prüfaufträgen wurde im Beschluss vom 14.12.2016 folgende einschränkende Festlegung getroffen:

Planungsaufträge sind in der weiteren Planung zugrunde zu legen, außer es sprechen objektive technische / eigentumsrechtliche / sicherheitstechnische Gründe dagegen. Bei Prüfaufträgen sind Varianten darzustellen, untereinander abzuwägen und ggf. in der weiteren Planung aufzunehmen.

Die Ergebnisse dieser Aufträge werden im Folgenden dargestellt.

	<p>Prüf- bzw. Planungsaufträge seit Stadtratsbeschluss 2013;</p> <p>(Sortierung von Süd nach Nord)</p>	<p>Entscheidung gemäß Beschluss des Stadtrates vom 14.12.2016: Als Planungsgrundlage für Entwurf zu berücksichtigen = ✓ bzw. abgelehnt = ✗</p>
1	<p><b>Boschetsrieder Str. / Drygalski-Allee/ Höglwörther Str.</b> direktes Linksabbiegen aus der Boschetsrieder Str. in die Höglwörther Str.</p>	<p>✓ Wiedervorlage aufgrund neuen Sachstands</p>
2	<p><b>Fürstenrieder / Boschetsrieder Straße im Bereich der Unterführung der A 95 München – Garmisch</b> Zwei Fahrstreifen je Richtung</p>	Planungsauftrag
3	<p><b>Waldfriedhof Haupteingang Unterführung Wendeschleife</b> Erhalt der Unterführung bei Reduzierung der Kapazität Parkplatz Waldfriedhof,</p>	<p>✓ Wiedervorlage aufgrund neuen Sachstands</p>
4	<p><b>Fürstenrieder Str. – Längsparker entlang des Waldfriedhofs</b> Erhalt möglichst vieler Längsparkplätze inkl. Kurzparken entlang des Waldfriedhofs in der Fürstenrieder Straße</p>	✓
5	<p><b>U-Bahnhof Holzapfelkreuth</b> Zwei zusätzliche Linksabbiegespuren an der Kreuzung Fürstenrieder/ Guardini-/ Ehrwalder Straße (mit Verlegung von 2 U-Bahnabgängen)</p>	✓
6	<p><b>Fürstenrieder/ Meier-Helmbrecht-Straße/ Ossingerstr.</b> Berücksichtigung von Linksabbiegespuren</p>	✓
7	<p><b>Haltestelle Andreas-Vöst-Straße (2 Gymnasien)</b> Bessere Übersichtlichkeit / größere Wartebereiche mit Auftrag der Öffnung der Tram-Trasse, um das Linksabbiegen in die Andreas-Vöst-Straße zu ermöglichen, soweit realisierbar.</p>	Planungsauftrag
8	<p><b>Tramplanum zwischen Aindorferstraße und Umweltverbundröhre (UVR)</b> Tram auf Rasengleis, Busführung im MIV</p>	✓
9	<p><b>Bushaltestellen Linie 168 zwischen Aindorferstraße und Umweltverbundröhre (UVR):</b> Anordnung von Haltestellen in Busbuchten anstelle der regulären Anordnung als Buskap am Fahrbahnrand</p>	Prüfauftrag

	<b>Prüf- bzw. Planungsaufträge seit Stadtratsbeschluss 2013;</b>  (Sortierung von Süd nach Nord)	Entscheidung gemäß Beschluss des Stadtrates vom 14.12.2016: Als Planungsgrundlage für Entwurf zu berücksichtigen = ✓ bzw. abgelehnt = ✗
10	<b>Fürstenrieder/ Gotthardstraße; U-Bahnhof Laimer Platz</b> Verlegung U-Bahnabgang Nordwest Direktes Linksabbiegen von Nord nach Ost Erhöhung Leistungsfähigkeit durch zweispurigen Abfluss der Gotthardstraße nach Westen	✓
11	<b>Fürstenrieder/ Gotthardstraße; U-Bahnhof Laimer Platz</b> Direktes Linksabbiegen auch von Süd nach West durch Verlegung und/oder Anpassung von U-Bahnaufgängen inkl. Aufzug	Planungsauftrag
12	<b>Erhalt Fußgängerunterführung Fürstenrieder Straße auf Höhe Hausnummer 52</b>	✓
13	<b>Fürstenrieder/ Agnes-Bernauer-Straße</b> Direktes Linksabbiegen von Süd nach West	Planungsauftrag
14	<b>„Laimer Kreisel“ – Spuren</b>	
a	<b>„Laimer Kreisel“ – Spuren Ostseite</b> „Freilaufende“ Rechtsabbiegespur von Süd nach Ost östlich des Tramplanums	Prüfauftrag
b	<b>„Laimer Kreisel“ – Spuren Westseite</b> Erhalt „freilaufende“ Rechtsabbiegespuren auf Westseite	✓
15	<b>Wotanstr. / Winfriedstr.</b> Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Winfriedstraße	✓
16	<b>Wotanstr. zwischen Kemnaten- und Gaßnerstraße</b> Neuaufteilung Straßenraum in Wotanstraße	✗

Tabelle 1: Prüf- und Planungsaufträge sowie Anregungen mit Entscheidung gemäß Beschluss vom 14.12.2016

Die bereits beschlossenen Optimierungen werden nachfolgend nicht mehr dargestellt, hier wird auf die Ausführungen im Beschluss vom 14.12.2016 (Vorlagen Nr. 14-20 / V 02990) verwiesen, die Ergebnisse der neuen Planungs- bzw. Prüfaufträge werden näher ausgeführt.

Die Darstellung aller zusätzlichen Bezirksausschuss-Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren mit Ausnahme derer, die erst im Rahmen zur Anhörung dieser Beschlussvorlage vorgebracht wurden, erfolgte bereits im Beschluss vom 24.07.2013 (Vorlagen Nr. 08-14 / V 10105). Auf diesen wird erneut verwiesen.

## 4.2 Darstellung der Ergebnisse der Planungs- und Prüfaufträge vom 14.12.2016

### 4.2.1 Fürstenrieder / Boschetsrieder Straße im Bereich der Unterführung unter der A 95 München – Garmisch (Ergebnis des Planungsauftrags vom 14.12.2016)

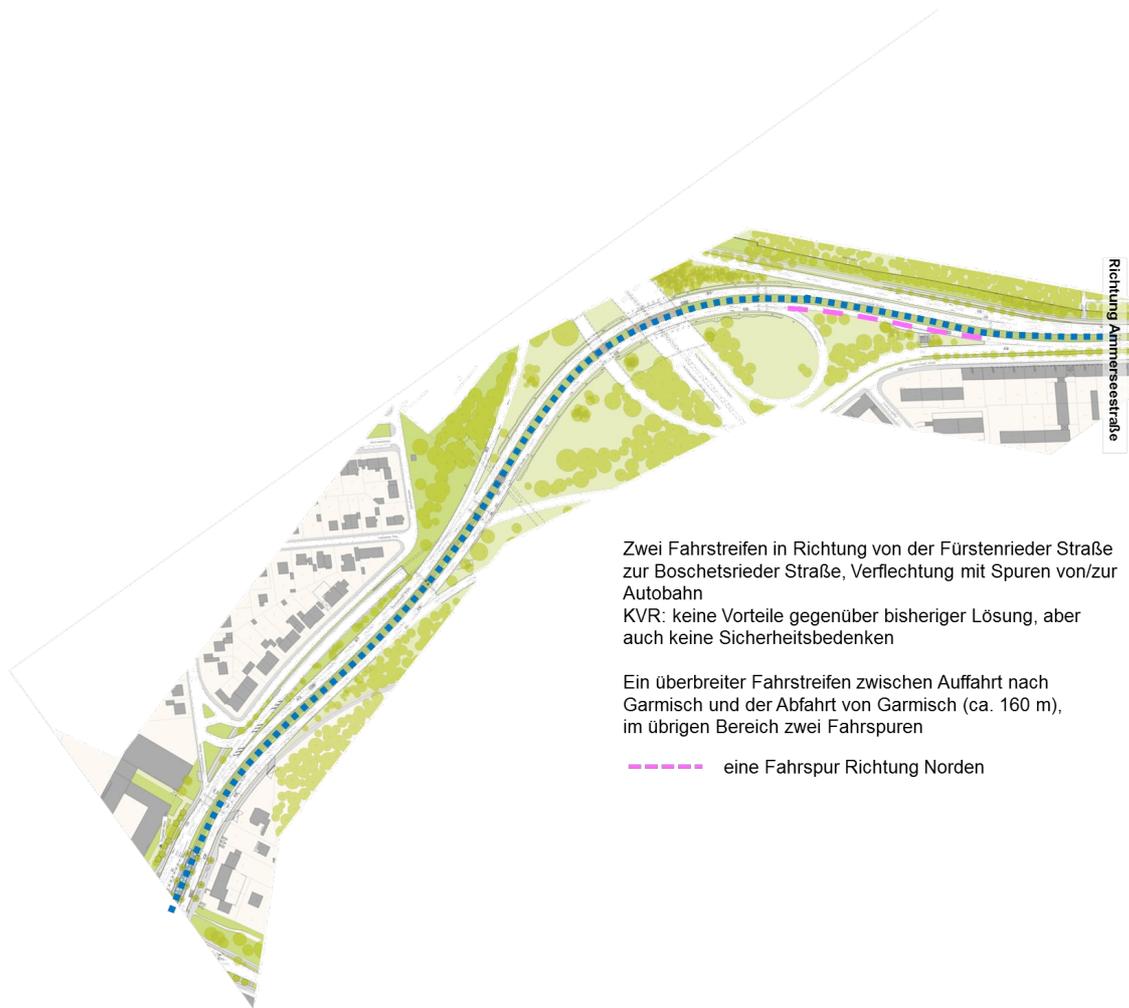


Abbildung 2: , Fürstenrieder /Boschetsrieder Straße, Anschlussstelle A95 Kreuzhof (Übersicht), Zwei Fahrstreifen Richtung Süden, ein Fahrstreifen Richtung Norden (Empfohlene Variante)

Die bisherige Planung sah im Bereich der Autobahnanschlussstelle Kreuzhof zur A95 München – Garmisch-Partenkirchen wie auch heute im Bestand eine Subtraktion und Ad-

dition von Fahrstreifen des Straßenzuges Fürstenrieder / Boschetsrieder Straße mit den Fahrstreifen von und zur Autobahn vor. Dadurch können die Verkehrsströme leistungsgerecht und zielorientiert auf jeweils eigenen Fahrstreifen geführt werden. Für die Entflechtung bzw. Verflechtung der Verkehrsströme stünde dann der gesamte Straßenzug bis zur nächsten größeren Kreuzung zur Verfügung. Im Süden zwischen Autobahn und Boschetsrieder/Höglwörther Straße/Drygalskiallee wären es ca. 430 m Verflechtungsbereich ab der Zusammenführung der Fürstenrieder Str. / A95 in Richtung Boschetsrieder Straße bzw. in der Gegenrichtung ca. 750 m Entflechtungsbereich bis zur Trennung in Richtung Fürstenrieder Str. bzw. A95, im Norden wäre es bis zur Fürstenrieder/Waldfriedhof-/Würmtalstraße ein Ver- bzw. Entflechtungsbereich von je ca. 750 m Länge. Insbesondere bei der Fahrstreifenaddition der von der Autobahn kommenden Fahrstreifen mit dem genannten Straßenzug werden Verkehrsbehinderungen durch die Verflechtung von Verkehrsströmen auf diese Weise wirkungsvoll vermieden. Der entlang der Fürstenrieder und Boschetsrieder Straße rollende Verkehr kann zwischen den Zu- und Abfahrten von/zur Autobahn A95 München - Garmisch-Partenkirchen auf jeweils einem Fahrstreifen leistungsfähig abgewickelt werden.

Entsprechend dem Beschluss vom 14.12.2016 soll der Verkehr davon abweichend längs der Fürstenrieder und Boschetsrieder Straße je Richtung zweistreifig unter der A95 durchgeführt werden (siehe vorstehende Abb. 2). Die planerische Überprüfung kommt dabei zu folgenden Ergebnissen:

#### **Fahrtrichtung von Norden nach Süden**

Eine durchgehend 2-streifige Führung der Fürstenrieder Straße zur Boschetsrieder Straße ist technisch möglich, ein mit 140 m Länge regelkonformer Verflechtungsbereich kann bereitgestellt werden. Das KVR sieht dabei kein Sicherheitsproblem, aber auch keinen Nutzen für eine möglichst störungsfreie Abwicklung des Verkehrs. Aufgrund der zusätzlich als Fahrbahn herzustellenden Flächen ist mit einem finanziellen Mehraufwand von ca. 110 T€ zu rechnen.

Die geprüfte 2-streifige Variante soll daher entsprechend dem Beschluss vom 14.12.2016 der Genehmigungsplanung zugrunde gelegt werden.

#### **Fahrtrichtung von Süden nach Norden**

Die gemäß Beschluss vom 14.12.2016 geforderte zweispurige Fahrbahn ist zwischen dem Knoten Boschetsrieder Straße / Drygalski-Allee und der Zufahrt zur Autobahn A95 Richtung Garmisch-Partenkirchen nördlich der Unterführung bereits in der bisherigen Planung vorgesehen.

Lediglich das kurze Stück (ca. 160 m) zwischen der Zufahrt zur A95 (Richtung Garmisch-Partenkirchen) und der Abfahrt von der A95 (aus Garmisch-Partenkirchen Richtung Norden zur Fürstenrieder Straße), das in der vorstehenden Abb. 2 besonders markiert ist, soll eine einspurige, 4,5 Meter breite Fahrbahn erhalten.

Das KVR sieht bei der Anordnung von 2 Fahrstreifen in diesem Bereich ein erhebliches Sicherheitsproblem im anschließenden Verflechtungsbereich. Heute addieren sich zwei Fahrstreifen von der Boschetsrieder Straße und ein Fahrstreifen von der A95 aus Garmisch-Partenkirchen kommend zur 3-streifigen Fürstenrieder Straße. Ein Einfädeln ist daher nicht notwendig, Spurwechsel können im weiteren Straßenverlauf (ca. 750 m bis zur Waldfriedhofstraße) problemlos durchgeführt werden.

Mit Bau der Tram-Westtangente sind im weiteren Verlauf der Fürstenrieder Straße nur noch 2 Fahrstreifen vorgesehen, eine Spuraddition zu einem 3-streifigen Querschnitt wie heute wäre aus Platzgründen ohne unvermeidbare Eingriffe in den Grünbestand und die angrenzende Anliegerfahrbahn nicht mehr möglich. Machbar wäre nur eine extrem kurze Einfädelspur, welche bei hohem Verkehrsdruck mit einem erheblichen Unfallrisiko verbunden wäre, zumal in der relevanten Spitzenstunde morgens mehr Fahrzeuge von der Autobahn als von der Boschetsrieder Straße in Richtung Fürstenrieder Straße unterwegs sind. Sinnvoller, vor allem sicherer, ist hier eine 1-streifige Führung der Fürstenrieder Straße vor der Einmündung des von der Autobahn kommenden Fahrstreifens mit Addition desselben zur dann 2-streifigen Fürstenrieder Straße.

Daher fordert das KVR für diese Stelle aus Sicherheitsgründen die Beibehaltung des bisherigen Konzeptes. Die Leistungsfähigkeit, auch zu den Hauptverkehrszeiten, wurde für den 1-streifigen Abschnitt nachgewiesen. In der bisherigen Planung ist für diesen Fahrbahnabschnitt eine Breite von 4,5 m vorgesehen. Bei dieser Fahrbahnbreite und einem befestigten Bankett können selbst sehr unwahrscheinliche Havarien ausgerechnet in diesem Streckenabschnitt noch bewältigt werden.

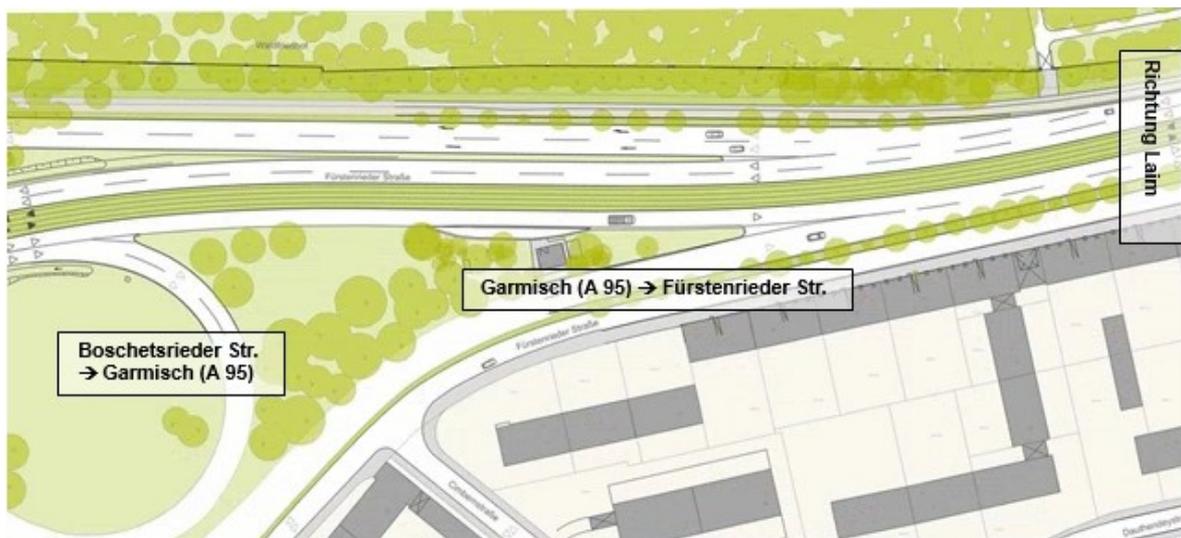


Abbildung 3: Fürstenrieder Straße, Anschlussstelle A95 Kreuzhof (Nordseite), Zwei Fahrstreifen Richtung Süden, ein Fahrstreifen Richtung Norden (Empfohlene Variante)

Zusammenfassend kann der Planungsauftrag vom 14.12.2016 für die Fahrtrichtung Sü-

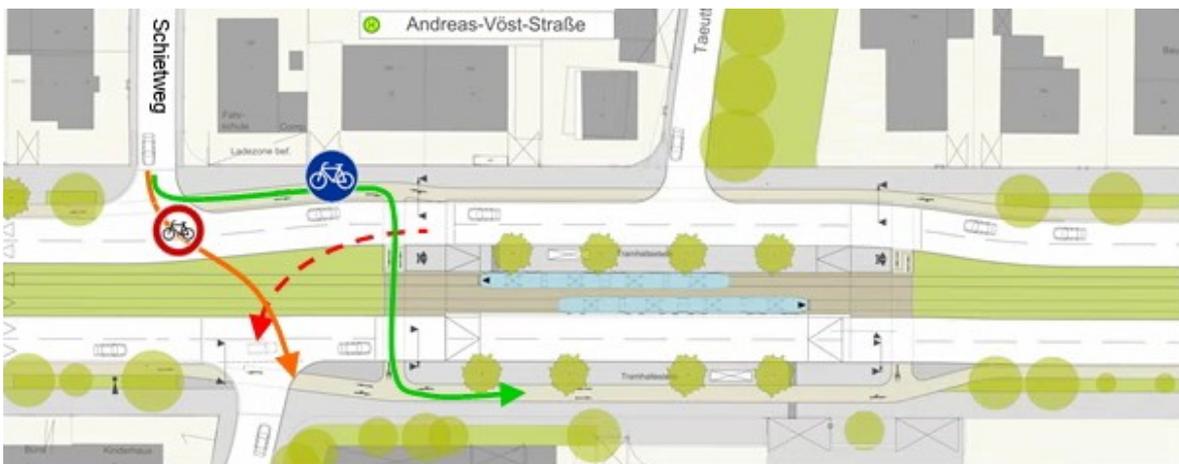
den erfüllt werden, für die Fahrtrichtung Norden aus Sicherheitsgründen jedoch nicht.

#### **Entscheidungsvorschlag:**

In Fahrtrichtung Süden wird der 2-streifige Querschnitt entlang der Fürstenrieder /Boschetsrieder Straße in die Genehmigungsplanung übernommen, in Fahrtrichtung Norden bleibt es bei der bisherigen Planung mit einem ca. 160 m langen, einstreifigen Abschnitt.

#### **4.2.2 Tram-Haltestelle Andreas-Vöst-Straße (Gymnasien) / Kreuzung Fürstenrieder Straße / Andreas-Vöst-Straße – Öffnung des Mittelteilers (Planungsauftrag vom 14.12.2016)**

An der Kreuzung Andreas-Vöst-Straße/ Fürstenrieder Straße wurde der Mittelteiler in der Planung aus Gründen der Verkehrssicherheit geschlossen, so dass ein Linksabbiegen von der Fürstenrieder Straße in die Andreas-Vöst-Straße hier nicht mehr möglich ist (siehe Abb. 4). Diese Schließung des Mittelteilers ist zwingend erforderlich, da andernfalls ein Teil des starken (Schüler-)Radverkehrs vom Schietweg in Richtung Schulen diese unsignalisierte und gefährliche Quermöglichkeit der Fürstenrieder Straße nutzen würde. Eine Erweiterung der Lichtsignalanlage an der Tramhaltestelle mit Signalisierung des Schietwegs sowie des Linksabbiegers in die Andreas-Vöst-Straße würde wegen ihrer Komplexität die Leistungsfähigkeit für die Fürstenrieder Straße stark herabsetzen und ist deshalb nicht realisierbar.



*Abbildung 4: Fürstenrieder Straße / Andreas-Vöst-Straße / Tram-Haltestelle Andreas-Vöst-Straße (Gymnasien): Weiterentwickelte Planung, Öffnung des Mittelteilers aus Gründen der Schulwegsicherheit nicht realisierbar.*

Die Schließung des Mittelteilers stellt für das KVR die einzig verkehrssichere und gleichzeitig leistungsfähige Lösung dar. Der linksabbiegewillige Verkehr in die Andreas-Vöst-Straße kann geradeaus weiter bis zur Meier-Helmbrecht-Straße fahren, dort wenden und als Rechtsabbieger zur Andreas-Vöst-Straße zurückkehren.

Diese Umplanung wurde bereits im Nachgang zum Stadtratsbeschluss 2013 durchgeführt, um eine bessere Übersichtlichkeit und größere Wartebereiche zur verkehrssicheren Abwicklung des hohen Schülerverkehrsaufkommens an der Haltestelle Andreas-Vöst-Straße zu gewährleisten. Diese optimierte Planung wurde dem Verkehrsausschuss des BA 7 (Sendling-Westpark) am 09.04.2014 von SWM-/MVG-Mitarbeitern vorgestellt. Bei dieser Sitzung waren auch die Schulleitungen beider Gymnasien, Eltern- und Schülervertreter sowie Vertreter des BA 20 (Hadern) und des BA 25 (Laim) anwesend. Mit großer Mehrheit wurde seinerzeit befürwortet, dass diese Planung so weiterverfolgt werden soll.

**Entscheidungsvorschlag:**

Der Planungsauftrag vom 14.12.2016, den Mittelteiler für direktes Linksabbiegen von Norden nach Osten zu öffnen, kann aus Sicherheitsgründen für die Genehmigungsplanung nicht weiterverfolgt werden.

**4.2.3 Busführung im MIV/Bushaltestellen Linie 168 zwischen Aindorferstraße und Umweltverbundröhre (UVR) (Prüfauftrag vom 14.12.2016)**

Es sollte geprüft werden, ob einzelne Haltestellen der Linie 168 in diesem Streckenabschnitt in Busbuchten anstatt wie bisher standardmäßig geplant als Kaphaltestellen angelegt werden können.

Im Ergebnis ist mitzuteilen, dass – soweit Busbuchten überhaupt im Straßenquerschnitt untergebracht werden könnten – ausreichende Gehbahnbreiten in Anbetracht der städtebaulichen Situation des Stadtteilzentrums Laim bzw. der benachbarten Mittelschule an der Fürstenrieder Straße nicht mehr zur Verfügung gestellt werden könnten. Darüber hinaus wären in Summe mindestens 22 zusätzliche Baumfällungen und der Verlust weiterer Parkplätze erforderlich, um die Busbuchten mit den notwendigen Ein- und Ausfahrtbereichen herstellen zu können. Zudem müsste der Ausstieg der Busfahrgäste ausschließlich auf den dann unmittelbar angrenzenden Radweg erfolgen, was aus Sicherheitsgründen möglichst vermieden werden soll. Insbesondere an der südlich der Agnes-Bernauer-Straße gelegenen Haltestelle Fürstenrieder Straße der Linie 168 Richtung Wastl-Witt-Straße ist im Interesse der Schulwegsicherheit darüber hinaus zur berücksichtigen, dass zum Unterrichtschluss an der direkt anliegenden Mittelschule genügend Rückstaufflächen im Bereich der Gehbahn und der Fahrgastauffstellfläche zur Verfügung stehen. Dies kann bei der Anordnung als Buskap bzw. Fahrbahnrandhaltestelle wesentlich besser gewährleistet werden als bei einer Busbucht.

Eine sinnvolle Anordnung der Haltestellen in Busbuchten statt an Kaphaltestellen ist daher nicht möglich.

Eine ähnliche Situation mit Halt von Linienbussen an Buskaps bzw. am Straßenrand von

Hauptverkehrsstraßen mit je 2 Fahrspuren pro Richtung findet man u. a. auch in der Verdstraße oder am Frankfurter Ring, ohne dass es dort durch die kurzzeitig für den Fahrgastwechsel haltenden Busse zu nennenswerten Behinderungen des fließenden Verkehrs kommen würde. Vergleichbare Verhältnisse wären daher auch bei Buskaps an der Fürstenrieder Straße zu erwarten.

#### Entscheidungsvorschlag:

Der Entscheidungsvorschlag der Verwaltung lautet, an der bisherigen Planung fest zu halten und Bushaltestellen am Fahrbahnrand in der Genehmigungsplanung zu berücksichtigen.

#### 4.2.4 Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße - U-Bahnhof Laimer Platz (Planungsauftrag vom 14.12.2016)

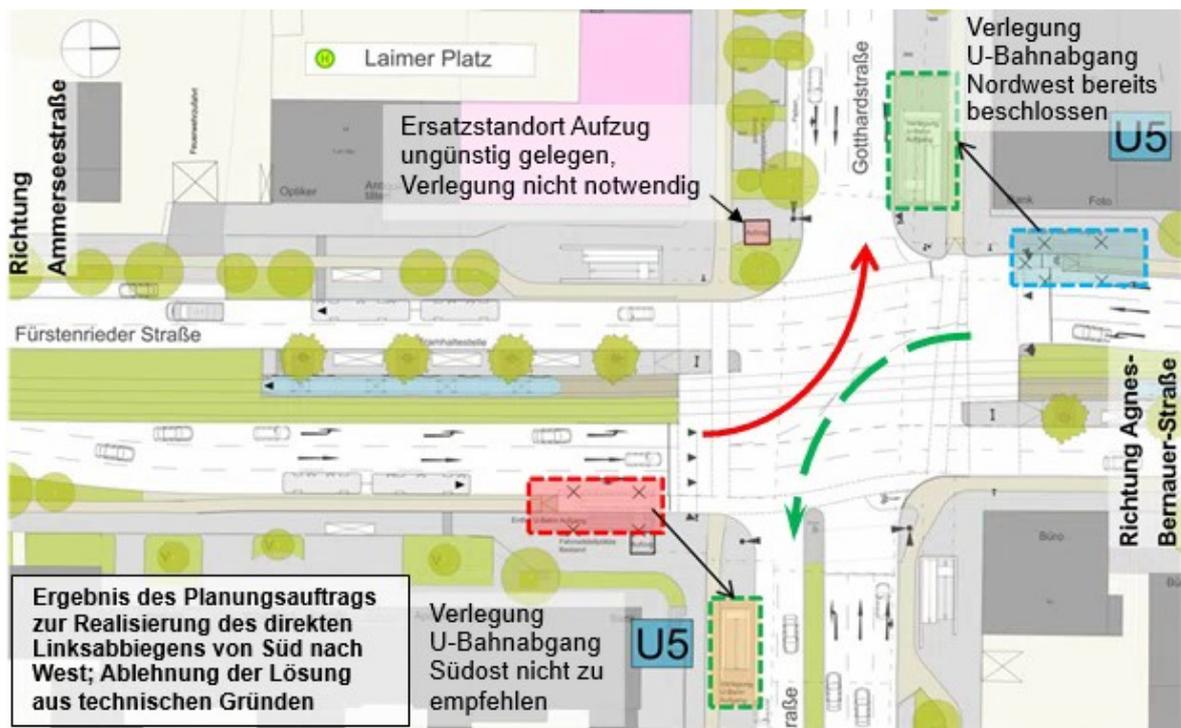


Abbildung 5: Fürstenrieder Straße / Gotthardstraße: Optimierte Planung mit einer zusätzlichen eigenen Linksabbiegespur von Nord nach Ost (grün); Empfehlung der Verwaltung gegen Realisierung einer Linksabbiegespur von Süd nach West (rot); Beibehaltung des indirekten Linksabbiegens

Mit Beschluss vom 14.12.2016 wurde für die Kreuzung Fürstenrieder Straße/ Gotthardstraße bereits festgelegt, dass mit einer zusätzlichen eigenen Linksabbiegespur aus der nördlichen Fürstenrieder Straße in die Gotthardstraße Richtung Osten (stadteinwärts) die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs verbessert wird. Die Freigabe dieses Linksabbiegers

kann gemeinsam mit dem Geradeausverkehr erfolgen. Dafür muss – verbunden mit Mehrkosten gegenüber der Ausgangsvariante in Höhe von ca. 1,7 Mio. € – der nordwestliche U-Bahn-Zugang aus der Fürstenrieder Straße in die Gotthardstraße verlegt werden. Der gemäß Änderungsantrag der ÖDP vom 14.12.2016 erforderliche Ersatz für die dabei entfallenden Fahrradabstellplätze kann in unmittelbarer Nähe durch verändertes Mobiliar mit dichter Aufstellung und somit höherer Kapazität an den verbleibenden Fahrradabstellflächen am U-Bahnhof Laimer Platz geschaffen werden.

Für die Gegenrichtung wurden am 14.12.2016 ebenfalls Planungen beauftragt, wie durch Veränderung und/oder Verlegung weiterer U-Bahn-Zugänge Platz für eine eigene Linksabbiegespur von Süd nach West geschaffen werden könnte.

Räumlich ist eine solche Variante mit Verlegung des südöstlichen Abgangs in die östliche Gotthardstraße herstellbar, jedoch müsste dafür in dem verlegten U-Bahnabgang künftig aus Platzgründen auf Fahrtreppen verzichtet werden. Die Mehrkosten für eine Verlegung würden sich auf ca. 1,3 – 1,5 Mio. € belaufen. Der bestehende Aufzug am südöstlichen Abgang müsste dafür nicht verändert werden. Dennoch wurde zusätzlich untersucht, den bestehenden Aufzug zu verlegen. Dies erbrachte als Ergebnis aber keine weiteren Vorteile. Es gibt zwar einen technisch möglichen Standort im Südwest-Quadranten der Kreuzung, der jedoch funktional ungünstig in der Aufstellfläche der Fußgängerquerung über die westliche Gotthardstraße zu liegen käme. Da die Aufzugsverlegung verkehrlich bzw. hinsichtlich des Planungsauftrags keinerlei Vorteile aufweisen kann, wurde dieser Planungsansatz ausgeschieden und bereits vor der Ermittlung genauer Kosten nicht mehr weiter verfolgt.

Das Kreisverwaltungsreferat beurteilt die Situation darüber hinaus aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde folgendermaßen:

Analog zur Kreuzung Boschetsrieder Straße/ Drygalski-Allee (siehe Wiedervorlage unten unter Kapitel 4.3.1) könnte im Fall des direkten Linksabbiegens aus Gründen der Verkehrssicherheit nur eine Eigensignalisierung der Linksabbieger in Betracht gezogen werden. Denn auch hier müsste der Linksabbieger bei gemeinsamer Freigabe gemäß StVO das Vorrecht der Fahrzeuge des 2-spurigen Gegenverkehrs, der Trambahnen beider Fahrtrichtungen sowie der Radfahrer und Fußgänger an der Gotthardstraße beachten und wäre darüber hinaus – im Gegensatz zu einer Lösung mit einer direkten und einer indirekten Linksabbiegebeziehung – durch den ebenfalls linksabbiegenden Gegenverkehr erheblich in der Sicht behindert. Dies würde ihn in der Aufmerksamkeit überfordern. Die deshalb notwendige Eigensignalisierung ginge hier maßgeblich zu Lasten der Freigabezeit für den Verkehr längs der Fürstenrieder Straße und würde daher erheblich die Leistungsfähigkeit der südlichen Zufahrt zum Knoten reduzieren, also gerade jener Fahrbeziehung, die mit der Maßnahme verbessert werden sollte. Deshalb lehnt das KVR hier

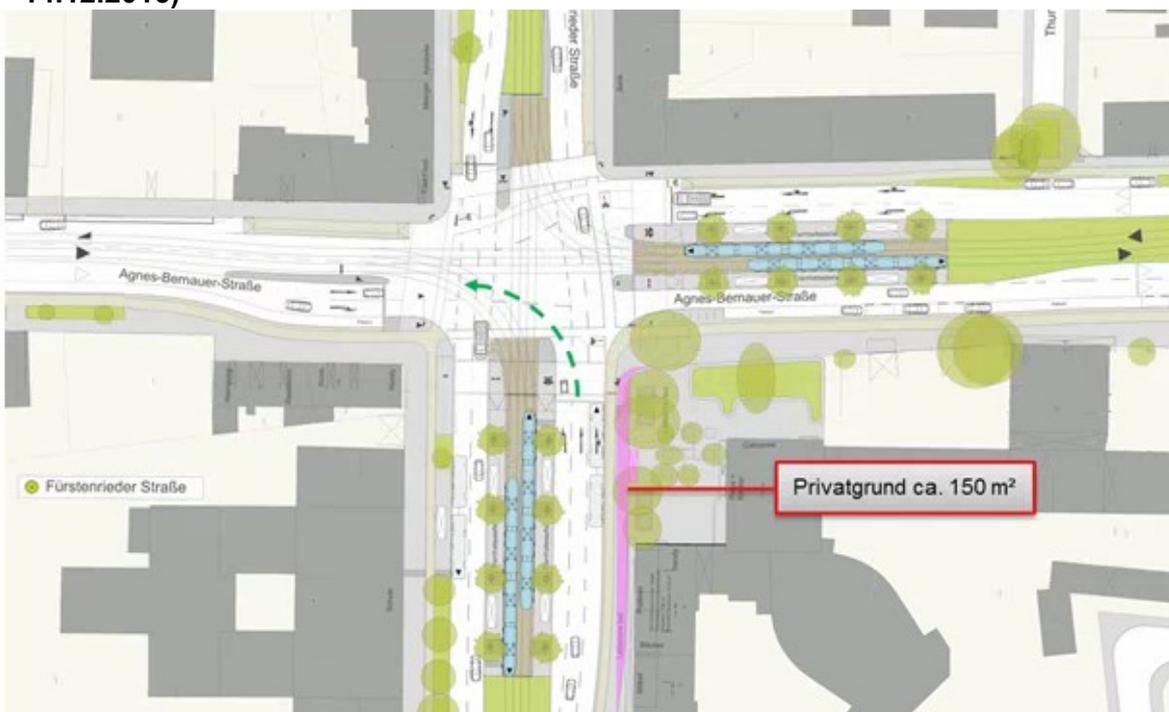
das direkte Linksabbiegen ab.

Die bisherige Lösung mit "Wendefahrbahn" (indirektes Linksabbiegen) wurde vom KVR nochmals eingehend geprüft. Dabei wurde ermittelt, dass der vorhandene Stauraum zwischen dem Kreuzungsbereich und der östlich gelegenen Wendefahrbahn auch zukünftig ausreicht. Eine Signalisierung der Wendefahrbahn hält das Kreisverwaltungsreferat weder aus Gründen der Leistungsfähigkeit noch aus Gründen der Verkehrssicherheit für notwendig. Dennoch wird bei der Planung der Lichtsignalanlage entsprechend dem Wunsch aus der Politik für alle Fälle eine mögliche spätere Signalisierung der Wendefahrbahn berücksichtigt. Beobachtungen vor Ort zur morgendlichen Hauptverkehrszeit zeigten keine Rückstauungen im Bereich der Wendefahrbahn. Je Umlauf nutzte durchschnittlich 1 Fahrzeuglenker die Wendemöglichkeit, zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs im Bereich der Gotthardstraße kam es nicht.

#### **Entscheidungsvorschlag:**

Der Entscheidungsvorschlag der Verwaltung an den Stadtrat lautet daher, aufgrund der verminderten Leistungsfähigkeit der Fürstenrieder Straße und der funktionalen Nachteile beim U-Bahnabgang auf eine entsprechende Verlegung zu verzichten und das indirekte Linksabbiegen von Süd nach West der Genehmigungsplanung zugrunde zu legen.

#### **4.2.5 Fürstenrieder Straße / Agnes-Bernauer-Straße (Planungsauftrag vom 14.12.2016)**



*Abbildung 6: Fürstenrieder Straße / Agnes-Bernauer-Straße: Planung mit direktem Linksabbieger (grün) mit Eingriff in Privatgrund (ca. 150 m<sup>2</sup>)*

Die geforderte Linksabbiegemöglichkeit von der südlichen Fürstenrieder Straße in die Agnes-Bernauer-Straße (nach Westen) kann mit einer eigenen Linksabbiegespur direkt angelegt werden, wenn auf der Südostseite in einer Größenordnung von ca. 150 m<sup>2</sup> in Privatgrund eingegriffen wird. Die an den öffentlichen Straßenraum angrenzenden, privaten Vorflächen werden heute schon als öffentliche Fußgängerverkehrsflächen genutzt. Die Umsetzung der untersuchten Lösung ist jedoch von der Zustimmung des Grundeigentümers abhängig und daher noch nicht gesichert.

Die SWM und die Verwaltung waren zwischenzeitlich in Kontakt mit dem Eigentümer, um über einen Grunderwerb bzw. eine dingliche Sicherung zu verhandeln. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine Einigung mit dem Eigentümer möglich erscheint. Unter dieser Voraussetzung haben die Grundeigentümer auch in Aussicht gestellt, die eigene, in die Jahre gekommene private Platzfläche an der Fürstenrieder / Agnes-Bernauer-Straße im Sinne des Projektzieles der Aufwertung des Straßenraumes entlang der Tram Westtangenten neu zu gestalten.

Das KVR sieht das geplante direkte Linksabbiegen von der Fürstenrieder Straße in die westliche Agnes-Bernauer-Straße positiv. Auf eine Eigensignalisierung der Linksabbieger kann an dieser Stelle verzichtet werden, da im Unterschied zur Gotthardstraße hier keine Linksabbieger von Norden die Sicht auf den Geradeausverkehr behindern können. Durch Entfall der Wendefahrbahn in der Agnes-Bernauer-Straße ist dann jedoch das bisher geplante indirekte Linksabbiegen von der Agnes-Bernauer-Straße in die nördliche Fürstenrieder Straße nicht möglich. Das KVR stimmt dem zu, da heute dieses Abbiegen (direkt oder indirekt) ebenfalls nicht möglich ist.

#### **Entscheidungsvorschlag:**

Die Verwaltung schlägt daher vor, das direkte Linksabbiegen von Süd nach West in die Planung zu übernehmen und das Kommunalreferat mit dem Erwerb der benötigten Teilfläche aus Flurstück 334/0, Gemarkung Laim unter der aufschiebenden Bedingung der Planfeststellung zu beauftragen. Sollte die Einigung mit dem Grundeigentümer nicht zustande kommen, müsste es bei der bisherigen Lösung mit indirektem Linksabbiegen bleiben.

#### **4.2.6 Fürstenrieder Straße / Landsberger Straße / Wotanstraße (Laimer „Kreisel“) „Freilaufender Rechtsabbieger“ auf der Süd-Ostseite des Laimer Kreisels (Prüfauftrag vom 14.12.2016)**

Die bisherige Planung sah vor, den Rechtsabbieger von der Fürstenrieder Straße nach Osten in die Landsberger Straße (Ost) als gebundenen Rechtsabbieger zu führen (siehe unten, Abb. 7). Der gemäß Beschluss vom 14.12.2016 zu berücksichtigende Erhalt der beiden „freilaufenden“ Rechtsabbieger auf der Westseite des Knotens ist hier schon ein-

gearbeitet (rote Markierung).



*Abbildung 7: Fürstenrieder Straße / Landsberger Straße / Wotanstraße: mit „freilaufenden“ Rechtsabbiege-Fahrbahnen auf der Westseite (rote Markierung), Stand 03/2017 vor Prüfung Ostseite*

Vorteilhaft an dieser Lösung ist, dass Nutzer der Anliegerfahrbahn in den südlichen Knotenarm des „Laimer Kreisels“ einfahren und von dort in alle Richtungen gelangen können. Nachteilig und ursächlich für den Untersuchungsauftrag war das zweimalige Queren der Tramtrasse für Rechtsabbieger von Süden nach Osten.

Alternativ war daher zu untersuchen, mit welchen Auswirkungen die Rechtsabbieger und der Anliegerverkehr östlich der Gleistrasse geführt werden können („freilaufender“ Rechtsabbieger). Ein zweimaliges Queren der Gleise würde damit für den Rechtsabbieger vermieden (siehe unten, Abb. 8, grüne Markierung).



Abbildung 8: Fürstenrieder Straße / Landsberger Straße / Wotanstraße: mit eigener (signalisierter) Rechtsabbiegefahrbahn auch von Süd nach Ost (grüne Markierung)

Dabei sind folgende Aspekte zu beachten:

- Um die freie Anfahrbarkeit zum „freilaufenden“ Rechtsabbieger zu erhalten, muss die Fürstenrieder Straße in nördlicher Richtung bereits ab der Veit-Stoß-Straße 3-streifig gestaltet werden (siehe Abb. 8, ①). Ansonsten würden schon die ersten Fahrzeuge, die geradeaus oder nach links abbiegen wollen und an der signalisierten Querung der Tram von der Mittellage in die Seitenlage (siehe Abb. 8, ②) warten müssen, die Zufahrt zum Rechtsabbiegefahrstreifen zustellen und damit blockieren. Der Zweck, den Rechtsabbieger unabhängig von der Tram laufen lassen zu können, wäre damit nicht erreicht.
- Um die Dreistreifigkeit herzustellen, muss die Tramtrasse zwischen Perhamer- und Helmpertstraße nach Westen verschwenkt werden (siehe Abb. 8, ③). Dies geht zu Lasten des bisher zwischen diesen beiden Straßen geplanten Parkstreifens entlang der Richtungsfahrbahn nach Süden mit ca. 11 Stellplätzen (siehe Abb. 8, ④).
- Die Leistungsfähigkeit ist gegenüber der ursprünglichen Lösung geringfügig besser, da die Restriktionen in der Signalisierung zwischen Rechtsabbieger und Tram entfallen.
- Die Grünflächenbilanz beider Varianten ist in etwa ausgewogen. Bei notwendigen Fällungen und dem möglichen Erhalt von Bäumen unterscheiden sich beide Varianten zahlenmäßig nicht, in der neuen Variante (Abb. 8) können jedoch im dargestellten Umgriff 13 Bäume weniger gepflanzt werden (40 statt 53 Neupflanzungen)

als in der ursprünglichen Variante (Abb. 7).

- Nachteilig an der neuen Variante ist, dass die Nutzer der Anliegerfahrbahn diese nur von der südlichen Fürstenrieder Straße aus erreichen können. Das Verlassen kann nur in Richtung der östlichen Landsberger Straße erfolgen, jedoch befindet sich 100 m östlich der Einmündung des Rechtsabbiegefahrstreifens in die Landsberger Straße östlich der Grünfläche eine Wendemöglichkeit.

### Entscheidungsvorschlag:

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Realisierung gemäß Abb. 8 möglich ist und als Entscheidungsvorschlag der Verwaltung in die Genehmigungsplanung übernommen werden soll.

## 4.3 Wiedervorlagen aufgrund eines neuen Sachstands

### 4.3.1 Boschetsrieder Straße / Höglwörther Straße / Drygalski-Allee (nachrichtliche Wiedervorlage aufgrund eines neuen Sachstands)

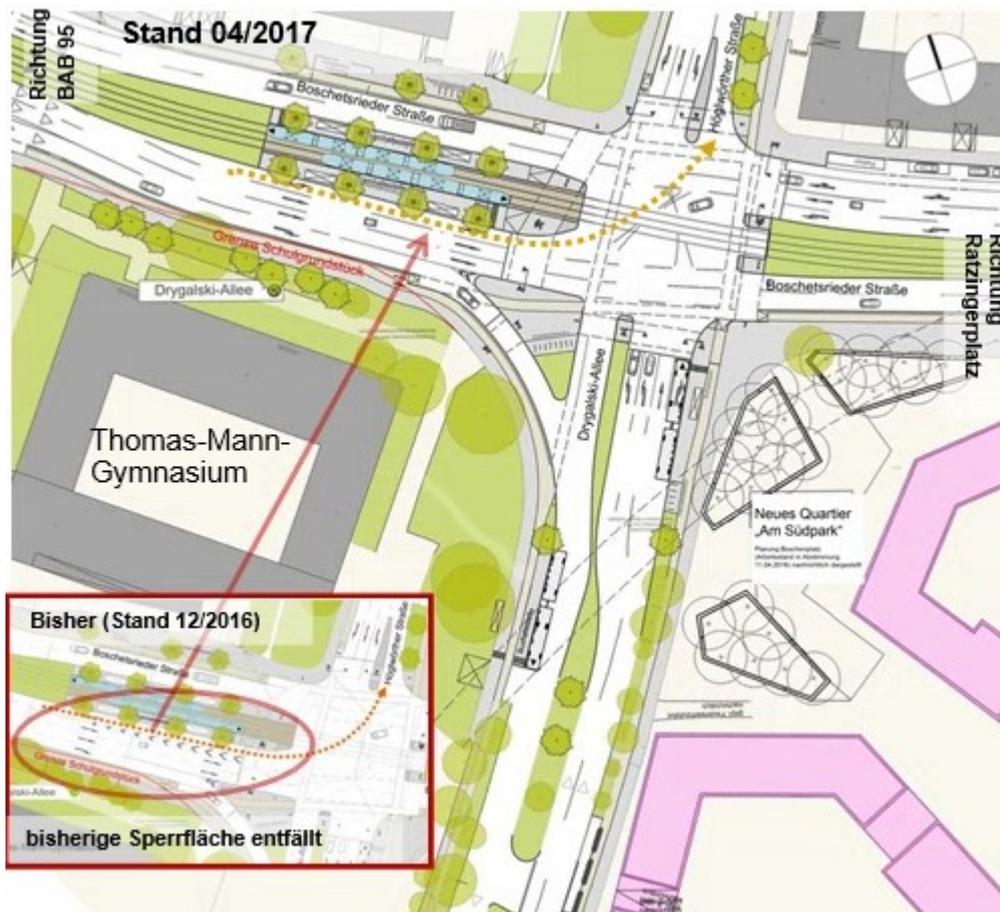


Abbildung 9: Boschetsrieder Straße / Höglwörther Straße, direkter Linksabbieger mit eigener Signalphase

Der Stadtrat hat in seinem Beschluss vom 14.12.2016 das direkte Linksabbiegen aus der Boschetsrieder Straße in die Höglwörther Straße festgelegt. In der zwischenzeitlich (von einem externen Ing.-Büro) erstellten Leistungsfähigkeitsuntersuchung sind auch Aussagen zur Verkehrssicherheit enthalten. Die bisher vorgesehene Signalisierung der Linksabbieger gemeinsam mit dem Geradeausverkehr mit Unterstützung durch Diagonalgrünpfeile und eine Abrückung der Linksabbiegespur mittels Sperrfläche zur Verbesserung der Sicht auf den Gegenverkehr wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht befürwortet. Denn, um die Autofahrer, die bei gemeinsamer Signalisierung gemäß StVO auf die Trambahnen beider Fahrrichtungen, die Fahrzeuge des 2-spurigen Gegenverkehrs sowie die Radfahrer und Fußgänger an der Höglwörther Straße achten müssten, nicht zu überfordern (Sicherheitsaspekt), muss diese Fahrbeziehung künftig eigens signalisiert werden.

Damit kann auch die bisher zur Verbesserung der Sichtbeziehungen notwendige, jedoch als zusätzliche Sicherungsmaßnahme nicht als ausreichend erachtete Sperrfläche entfallen. Der dadurch gewonnene Platz soll überwiegend der Fußgängeraufstellfläche im Anschluss an die Haltestelleninsel Richtung Aidenbachstraße zugeschlagen werden, was sich positiv auf die Schulwegsicherheit ankommender Schüler zum benachbarten Thomas-Mann-Gymnasium in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auswirkt.

Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass diese Form des Linksabbiegens in die Höglwörther Straße weniger leistungsfähig ist, als die von der Verwaltung ursprünglich vorgeschlagene indirekte Abbiegemöglichkeit. Die indirekte Abbiegemöglichkeit soll daher als zusätzliches Angebot für Ortskundige ebenfalls realisiert werden.

#### **4.3.2 Fürstenrieder Straße, Haupteingang Waldfriedhof**

##### **4.3.2 a) Erhalt der Fußgängerunterführung und Parkplätze am Waldfriedhof (Wiedervorlage aufgrund eines neuen Sachstandes)**

Verworfen Alternative aus Vorplanung mit Entfall der Unterführung (siehe Abb. 10):

Die in der Vorplanung enthaltene Alternative sah vor, die bestehende Unterführung aufzugeben und die geplante Wendeschleife im Bereich der Unterführungsrampe anzulegen. Zwei ebenerdige Fuß-/Rad-Querungen, die zur Bedienung der Haltestelle ohnehin notwendig sind, könnten den Entfall der Unterführung barrierefrei kompensieren. Durch die Nutzung der bisherigen Unterführungsrampe entfielen für die Wendeschleife in dieser Variante nur ca. 10 von 236 Stellplätzen.

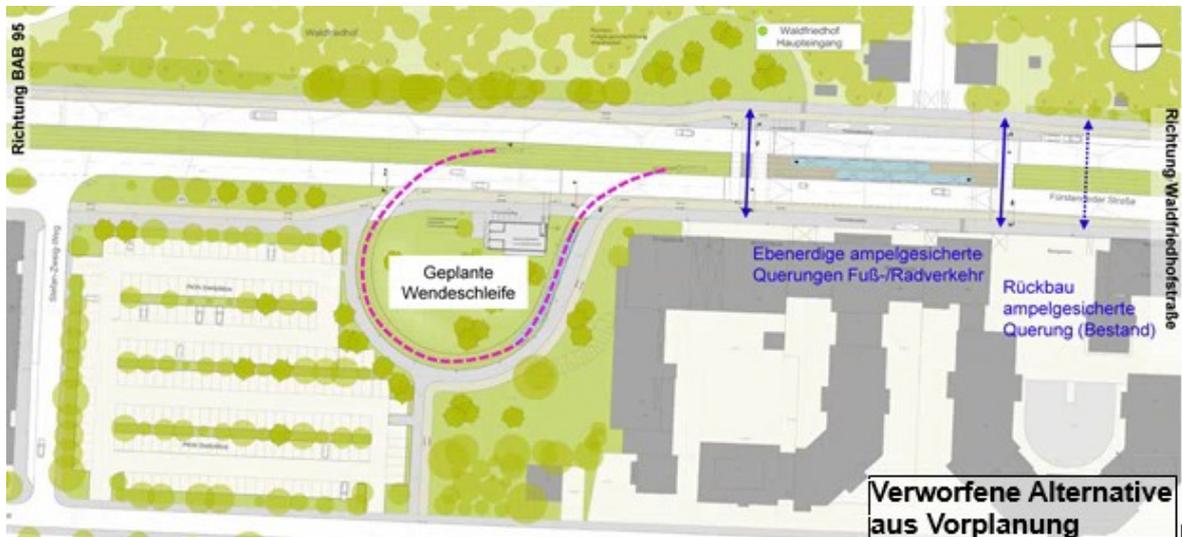


Abbildung 10: Fürstenrieder Straße, Haupteingang Waldfriedhof: Entfall der Fuß-/Radunterführung

Umplanung gemäß Beschluss vom 14.12.2016 (siehe Abb. 11):

Am 14.12.2016 wurde beschlossen, die Fußgänger- und Radwegunterführung am Haupteingang Waldfriedhof zu erhalten. Bei der planerischen Verfeinerung hat sich allerdings herausgestellt, dass deutlich mehr Parkplätze bei dieser Lösung entfallen müssen als bisher angenommen. Da Parkplätze im Inneren der Wendeschleife bei der nicht ausschließenden gleichzeitigen Anwesenheit von zwei Zügen<sup>1</sup> gefangen wären, können dort keine Parkplätze angeordnet werden. Daher ist die Variante mit Erhalt der Unterführung zwangsläufig mit dem Entfall von 81 statt wie bisher angenommen ca. 30 der im Bestand vorhandenen 236 Stellplätze verbunden. Die Untersuchungen haben ferner gezeigt, dass durch die Umplanung lediglich zusätzliche Kosten für eine im Rahmen des Unterhalts notwendige Erneuerung der Bauwerksabdichtung am Unterführungsbauwerk erforderlich werden, die nach Ermittlungen der SWM durch Minderkosten beim Straßenbau und den entfallenden Rückbau vsl. ausgeglichen werden. Die fehlende Barrierefreiheit der Unterführung wird ausgeglichen durch die für die Tram-Haltestelle ohnehin notwendigen zwei ebenerdigen, ampelgesicherten Querungsstellen über die Fürstenrieder Straße.

<sup>1</sup> Da mit der Verlegung der Wendeschleife auf den Parkplatz am Haupteingang zahlreiche Parkplätze entfallen müssen, wird nachrichtlich in Abb. 12 nochmals dargestellt, dass die Längsparkplätze entlang der Friedhofsmauer zwischen der Haltestelle Haupteingang Waldfriedhof und der Würmtalstraße weitestgehend erhalten werden können. Im Übrigen wird auf die Ausführungen dazu im Beschluss vom 14.12.2016 verwiesen.

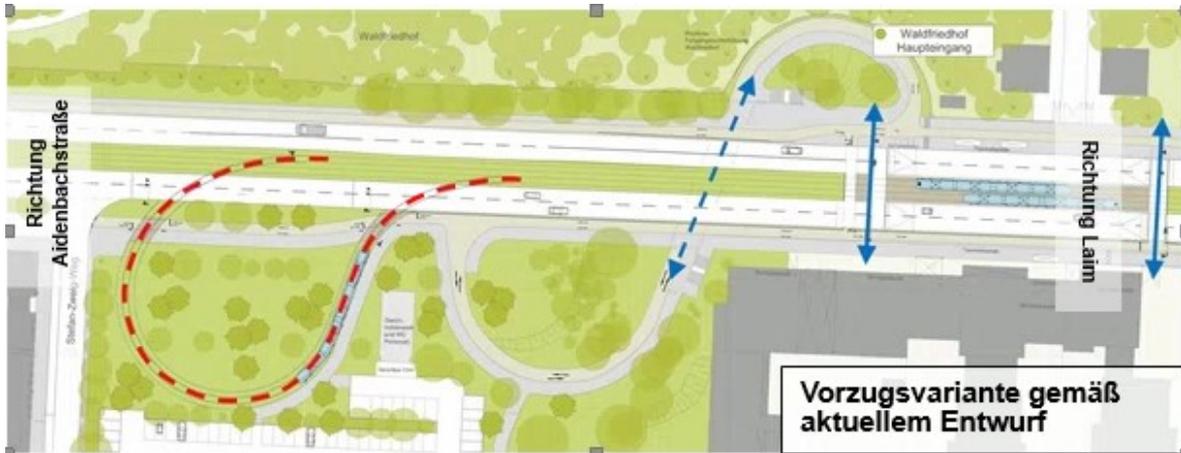


Abbildung 11: Fürstenrieder Straße, Haupteingang Waldfriedhof: Beibehaltung der Fuß-/Radunterführung, Entfall von 81 Parkplätzen

Aufgrund der erheblich angestiegenen Anzahl entfallender Parkplätze wird die Planung für diesen Bereich dem Stadtrat erneut zu Entscheidung vorgelegt.

#### **Entscheidungsvorschlag:**

Der Entscheidungsvorschlag der Verwaltung lautet, an der Entscheidung vom 14.12.2016 festzuhalten.

#### **4.3.2 b) Fürstenrieder Straße (Westseite), zwischen Haupteingang Waldfriedhof und Würmtalstraße (nachrichtlich)**

Da mit der Verlegung der Wendeschleife auf den Parkplatz am Haupteingang zahlreiche Parkplätze entfallen müssen, wird nachrichtlich in Abb. 12 nochmals dargestellt, dass die Längsparkplätze entlang der Friedhofsmauer zwischen der Haltestelle Haupteingang Waldfriedhof und der Würmtalstraße weitestgehend erhalten werden können. Im Übrigen wird auf die Ausführungen dazu im Beschluss vom 14.12.2016 verwiesen.



Abbildung 12: Fürstenrieder Straße, südlich Würmtalstraße: weitgehender Erhalt der Längsparkplätze (am 14.12.2016 beschlossene Variante)

#### **4.3.3 Stadtteilzentrum Fürstenrieder / Ecke Würmtalstraße**

Im „Vorbereitenden Trassierungsbeschluss“ vom 24.07.2013 wurde als arrondierende, städtebauliche Maßnahme zur Tram Westtangente die Aufwertung des Stadtteilzentrums an der Fürstenrieder/Waldfriedhofstraße beschlossen. Ferner wurde mit Beschluss vom 29.07.2015 „Strategiekonzept für die öffentlichen Bedürfnisanstalten“, Vorlagen-Nr. 14 – 20 / V 03511 der Erhalt der vormals zur Schließung vorgesehenen öffentlichen WC-Anlage Waldfriedhofstraße 200 beschlossen. Dadurch haben sich neue Planungsvoraussetzungen für die Platzfläche ergeben, welche die im Moment ausgearbeitete Planung noch nicht beinhaltet.

Der Erhalt des vorhandenen, großen Bauwerks mit der WC-Anlage und die Forderung nach einer großzügigen Platzfläche mit Haltestellen am Platzrand schließen sich aus. Im Zuge der weiteren Planung muss eine gestalterisch ansprechende, aber auch funktionale Lösung mit einer neuen WC-Anlage gefunden werden. Hier besteht noch Klärungs- und Abstimmungsbedarf.

Da die Platzgestaltung aber nicht relevant für die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung der Tram ist, ist vorgesehen, während des laufenden Planfeststellungsverfahrens die Platzgestaltung unter Berücksichtigung eines Neubaus für das öffentliche WC zu überarbeiten und dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung für das Baureferat im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren abschließend zur Genehmigung vorzulegen (siehe auch Ausführungen zur Projektgenehmigung unten im Kapitel 8.).

#### **5. Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr**

Hier wurde weitestgehend die Darstellung aus dem Beschluss vom 14.12.2016 übernommen und um die neuen Erkenntnisse insbesondere aus den Planungs- und Prüfaufträgen in einer neuen letzten Spalte der in Kapitel 5.2 folgenden Tabelle 2 ergänzt.

Die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen wurde auf Basis von Prognosewerten für das Jahr 2020 entsprechend dem Stand der Technik und Wissenschaft nachgewiesen. Die gleiche Tendenz lassen die ersten Prognoserechnungen für das Jahr 2030, die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen sind, erkennen. Dies ist sowohl im Hinblick auf die Rechtssicherheit im anstehenden Planfeststellungsverfahren als auch für die Beurteilung des Immissionsschutzes zwingend notwendig.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis basiert auf den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiL-SA) und dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Dabei wurden an allen signalisierten 26 Kreuzungen der Neubaustrecke folgende Bestands- bzw. Planfälle betrachtet:

- Analyse-Null-Fall: Bestand 2009 (vor Beginn Tunnelbauarbeiten Mittlerer Ring Südwest)
- Prognose-Null-Fall: Ohne Tram Westtangente
- Prognose-Mit-Fall: Mit Tram Westtangente und optimierter Planung

Den Prognosewerten der beiden Prognosefälle sind die zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten Strukturentwicklungen wie z.B. die Bevölkerungsentwicklung sowie Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Luise-Kiesselbach-Tunnel) zugrunde gelegt. Des Weiteren wurden alle bekannten Bebauungspläne mit den zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten Eckwerten berücksichtigt.

## **5.1 Betrachtete Verkehrssituationen**

### **5.1.1 Bestand – Analyse-Null-Fall**

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit basiert im Analyse-Null-Fall (Bestand) auf Verkehrszählungen aus dem Jahr 2009. Diese dokumentieren die Verkehrssituation unmittelbar vor Beginn der Tunnelbauarbeiten Mittlerer Ring Südwest.

Die Verkehrsqualität im Analyse-Null-Fall ist mit wenigen Ausnahmen (z.B. Ammersee-/Fürstenrieder Straße) trotz hohem Verkehrsaufkommen in einem positiven Bereich.

### **5.1.2 Ohne Tram Westtangente – Prognose-Null-Fall**

An nahezu allen Knotenpunkten würde sich die Verkehrsqualität aufgrund der zunehmenden Nachfrage nach Mobilität gegenüber dem Analyse-Null-Fall verschlechtern. Am Ratzingerplatz, an der Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee und an der Fürstenrieder-/Agnes-Bernauer-Straße würde die Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunktzufahrten nicht mehr ausreichend sein. An der bereits kritischen Kreuzung Ammersee-/Fürstenrieder Straße würde sich das bereits bestehende Leistungsdefizit nochmals erhöhen.

### **5.1.3 Mit Tram Westtangente – Prognose-Mit-Fall**

Auch mit Tram Westtangente wird der Kfz-Verkehr gegenüber dem Analyse-Null-Fall aufgrund der unterstellten Siedlungsentwicklungen (Bevölkerungszunahme) um bis zu 2.000 Kfz/24 h zunehmen. Die Qualität des Kfz-Verkehrs liegt mit Ausnahme der Kreuzung Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee hier aber in einem positiven Bereich (Leistungsreserven vorhanden). Die Kreuzung Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee gleitet, wie im Prognose-Null-Fall in einen negativen Bereich, was durch das unter Ziffer 4.3.1 dargestellte, geänderte Signalisierungskonzept nochmals verstärkt wird. Dies betrifft allerdings nur die Zufahrt der Boschetsrieder Straße von Westen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Allerdings: Die Verkehrsqualität an dieser Kreuzung ist mit Tram Westtangente auch weiterhin besser als ohne Tram Westtangente.

Der Großteil der betroffenen Knoten wird leistungsfähig sein. Bei den zehn in der Tabelle 2 unter Punkt 5.2 aufgeführten wichtigsten Knoten kann es abhängig vom Verlauf des täglichen Verkehrsaufkommens an einigen Kreuzungen und an einzelnen Zufahrten zu

temporären Stausituationen kommen, diese werden sich jedoch nicht wesentlich von der heutigen Verkehrssituation unterscheiden. Bei den im Vergleich zur Vorplanung optimierten Kreuzungen verringern sich die temporären Stausituationen nochmals. Die Abweichungen gegenüber dem Stand zum Beschluss vom 14.12.2016 sind der neu hinzugefügten letzten Spalte der Tabelle 2 zu entnehmen.

## **5.2 Übersicht: Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr an wichtigen Kreuzungen**

In der nachfolgenden Tabelle ist die Qualität der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs in den maßgebenden Spitzenstunden (morgens oder abends) für folgende Fälle dargestellt:

- Analyse-Null-Fall: Bestand
- Prognose-Null-Fall: Ohne Tram Westtangente (TWT)
- Prognose-Mit-Fall: Mit Tram Westtangente für die Varianten, die in Kapitel 4.2 und 4.3 erläutert wurden
  - Vorplanung (Lösungsvorschlag – Stand 2012)
  - Weiterentwickelte Planung Stand 12/2016 (Lösungen mit für den Kfz-Verkehr optimierter Planung).
  - Weiterentwickelte Planung Stand 04/2017 (unter Berücksichtigung der Planungs- und Prüfaufträge vom 14.12.2016)

Kreuzung	Bestand	Prognose ohne Tram	Prognose Vorplanung	Prognose überarbeitete Planung (Stand 12/2016)	Prognose Planung gemäß Aufträgen vom 14.12.2016
Boschetsrieder Str. / Aidenbachstr. (Ratzingerplatz)					
Boschetsrieder Str. / Drygalski-Allee				Mit Tram-Projekt besser als ohne	Schlechter als Planung Stand 12/2016
Fürstenrieder Str. / Waldfriedhofstr.					
Fürstenrieder Str. / Ehrwalder Str.					
Fürstenrieder Str. / Ammerseestr.					
Fürstenrieder Str. / Gotthardstr.					Mit direktem Linksabbieger Süd → West: Schlechter als Planung Stand 12/2016
Fürstenrieder Str. / Agnes-Bernauer Str.					Mit direktem Linksabbieger Süd → West: Nahezu unverändert zur Planung Stand 12/2016
Fürstenrieder Str. / Landsberger Str. (Laimer Kreisel)					Besser als Planung Stand 12/2016
Hirschgartenallee / Wotanstr.					

Tab. 2: Leistungsfähigkeit Motorisierter Individualverkehr an wichtigen Kreuzungen

	<b>Knoten voll leistungsfähig</b> Keine Zufahrt weist Leistungsdefizit auf
	<b>Knoten unproblematisch</b> Einzelne Zufahrten können geringe Leistungsdefizite aufweisen Geringe Wartezeiten in den Spitzenstunden möglich
	<b>Einzelne Zufahrten stark defizitär</b> Auswirkungen unterschiedlich Längere Wartezeiten in den Spitzenstunden möglich

Bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung wurde sowohl die morgendliche als auch die abendliche Spitzenstunde betrachtet. Die Tabelle gibt die jeweils maßgebende Stunde (also den kritischsten Wert) wieder.

Bei Kreuzungen, die voll leistungsfähig (grün) dargestellt sind, treten sowohl in der morgendlichen als auch in der abendlichen Spitzenstunde in den Zufahrten keine Leistungsdefizite für den Kfz-Verkehr auf.

Bei Kreuzungen, die als unproblematisch (gelb) dargestellt sind, können sowohl in der morgendlichen als auch in der abendlichen Spitzenstunde für einzelne Zufahrten Leistungsdefizite für den Kfz-Verkehr auftreten. Auch wenn vorübergehend Staus auftreten, bilden sich diese schnell wieder zurück. Die Kreuzungen weisen insgesamt eine gute Qualität (Leistungsreserven sind vorhanden) auf. Die Kapazitätsgrenze der Kreuzung wird in bestimmten Zeitintervallen erreicht.

Bei Kreuzungen, für die einzelne Zufahrten als stark defizitär (rot) dargestellt sind, treten mindestens in den morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunden Leistungsdefizite an diesen Zufahrten für den Kfz-Verkehr auf. Die Anzahl der zufließenden Fahrzeuge ist über ein längeres Zeitintervall größer als die abfließende Menge. Der Knoten ist temporär überlastet.

### **5.3 Zusammenfassung Leistungsfähigkeitsnachweis**

Mit der in diesem Beschluss vorgestellten optimierten Planung wird sich die Qualität des Kfz-Verkehrs gegenüber den ursprünglichen Planungen erhöhen. Mit der Tram Westtangente fällt der Anstieg des Kfz-Verkehrs aufgrund der höheren ÖV-Nutzung, bedingt durch die größere Leistungsfähigkeit und Attraktivität des künftigen ÖV-Angebotes mit Tram, geringer aus.

### **6. Haltestelle Aidenbachstraße / P+R-Anlage / Bebauungsplanentwurf Nr. A1769a**

Im Bereich Ratzingerplatz / U-Bahnhof Aidenbachstraße mit Busbahnhof, geplanter Tram-Endhaltestelle und P+R-Anlage liegen aufgrund mehrerer sich überlagernder Planungen komplexe Rahmenbedingungen vor:

- Aufstellungsbeschluss Nr. 1769a
- Schulplanungen mit Wegeverbindung
- Tram-/Bushaltestellenanlage mit Wendeschleife (ÖPNV-Anlage)
- P+R-Anlage Aidenbachstraße mit Erweiterungsbedarf
- Straßenbaubetriebshof Gmunder Straße 32
- Städtebauliche Anforderungen
- Prüfung der Überbauung der ÖPNV-Anlage

Um diese für das anstehende Planfeststellungsverfahren zu klären, sind im Rahmen dieses Beschlusses einige Grundsatzentscheidungen zu treffen. Diese haben mit dem Pro-

jekt Tram Westtangente auf den ersten Blick teilweise nur mittelbar zu tun, ohne sie wären die Umsetzung und Inbetriebnahme der Tram Westtangente jedoch ernsthaft gefährdet.

### 6.1 Rahmenplanung Ratzingerplatz

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 1769a Ratzingerplatz hat aufgrund der vorliegenden komplexen Rahmenbedingungen derzeit keine klare Zeitschiene für den Abschluss des Verfahrens und die Realisierung. Die Verwaltung arbeitet daher aktuell in diesem Gebiet auf Basis der Rahmenplanung 2015 zum Ratzingerplatz (siehe Abbildung 13, identisch mit Anlage 6 zum Grundsatz- und Eckdatenbeschluss für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1769a, Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 04366 vom 16.02.2016).

Im Juni 2017 wurden die Anträge auf Bauvorbescheid für zwei in die Rahmenplanung integrierte Schulbauprojekte – eine Grundschule und ein Gymnasium – eingereicht. Die Genehmigung der Bauvorbescheide erfolgte im Oktober 2017.

Die Realisierung der Grundschule ist zum Schuljahr 2022/2023 und des Gymnasiums zum Schuljahr 2023/2024 vorgesehen.

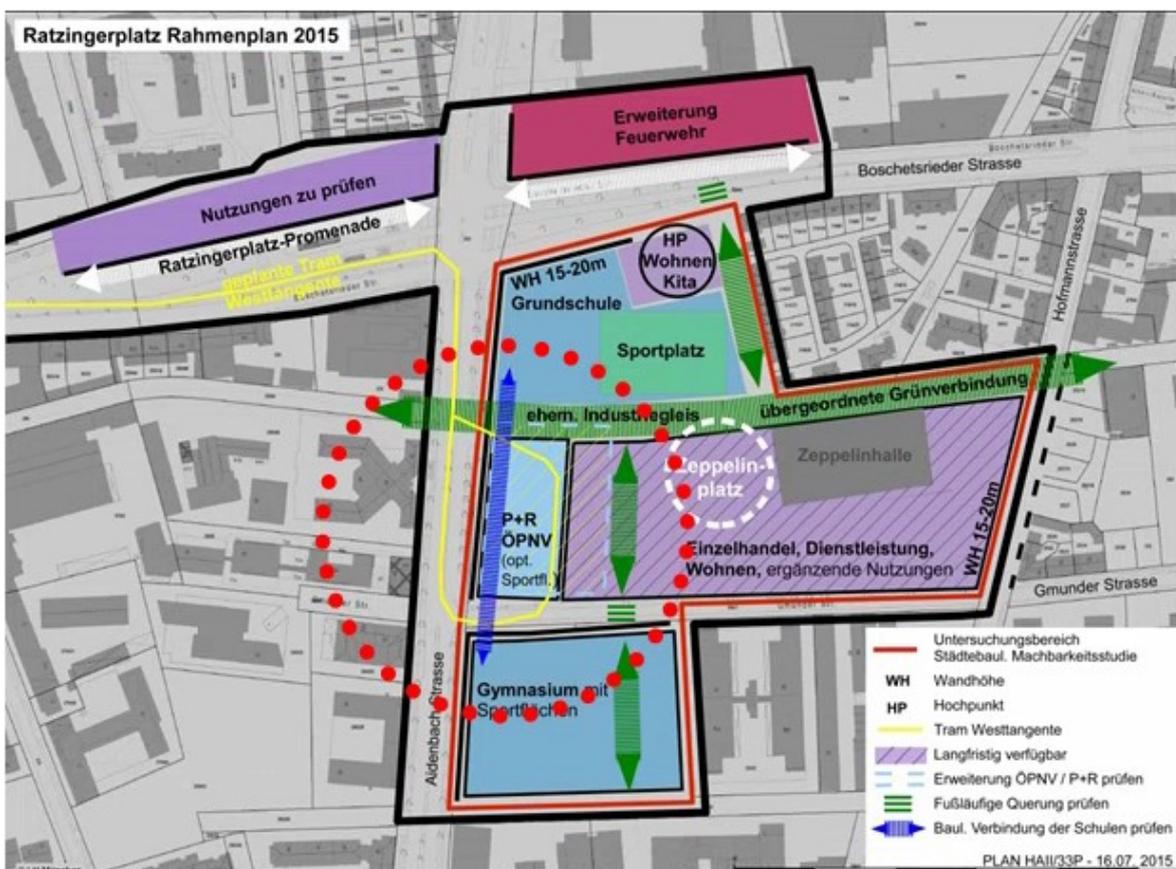


Abbildung 13: Ratzingerplatz Rahmenplan 2015

## **6.2 Dimensionierung Haltestellen Tram / Bus mit Wendeschleife (ÖPNV-Anlage)**

Aufgrund der seit Jahren steigenden Einwohnerprognosen für den Großraum München war bei der Dimensionierung der ÖPNV-Umsteiganlage im Rahmen der Entwurfsplanung darauf zu achten, dass ausreichend Kapazität für eine bedarfsgerechte und nachhaltig anpassbare Gestaltung des Liniennetzes besteht, die auch die Vergrößerung der P+R-Anlage berücksichtigt.

Hinzu kam neben der Planung einer Grundschule (rd. 500 Kinder), einem Haus für Kinder (Kinderkrippe und Kindergarten für rd. 110 Kinder), einer Münchner Volkshochschule und Musikproberäumen noch die eines Gymnasiums mit insges. rund 1.600 Schülerinnen und Schülern und einer entsprechenden Belastung der Haltestellen. Insbesondere für das Gymnasium musste dabei infolge der Entscheidung für die Rückkehr zum 9-jährigen Gymnasium kurzfristig der Raumbedarf nochmals nach oben korrigiert werden. Bei Berücksichtigung der gesamten Anforderungen ergab sich bereits früher, dass eine kombinierte Anlage für Tram und Bus unter dem bestehenden P+R-Parkdeck auf eigenem Grund der SWM nicht unterzubringen ist. Eine Erweiterungsmöglichkeit für die Haltestelle im notwendigen Umfang besteht nur in Richtung Osten auf den Flächen des städtischen Betriebshofes Grundstück FINr. 296 Gemarkung Thalkirchen. Daher musste die ÖPNV-Anlage (in Abb. 13 rot eingekreist) umgeplant werden. Dafür ist jedoch der Abbruch der an der östlichen Grundstücksgrenze befindlichen Auffahrtsrampe der P+R-Anlage erforderlich und die Anlage in der bisherigen Form damit künftig nicht mehr nutzbar. Da die Anlage wie nachfolgend ausgeführt (s. Punkt 6.4) jedoch ohnehin abgebrochen werden soll, ist dies hinnehmbar.

## **6.3 Teilverlagerung des städtischen Betriebshofes Gmunder Str. 32**

Östlich angrenzend an die ÖPNV-Umsteiganlage Aidenbachstraße befindet sich der städtische Betriebshof der Zentrale der Straßenreinigung mit Winterdienst (Bau-T21) sowie des Straßenunterhaltsbezirks Mitte (Bau-T22M). Beschlossenes Planungsziel ist die Umorganisation dieser Nutzungen, um die Anordnung einer ebenerdigen fußläufigen Verbindung der Schulen östlich der P+R-Anlage und ggf. eine Erweiterung der ÖPNV-Flächen bzw. einen erweiterten Neubau der P+R-Anlage zu ermöglichen.

Wie das Kommunalreferat mitgeteilt hat, sind für eine Teilfreimachung des Geländes zahlreiche Einzelschritte erforderlich, die ihrerseits überwiegend bau- und planungsrechtliche Genehmigungsverfahren durchlaufen müssen. Dazu zählen insbesondere der Umzug des Baureferats Tiefbau, Sachgebiet T22M in den noch zu errichtenden Neubau an der Kargerstraße 9 (derzeit Baufeldfreimachung mit Abschluss bis 10/2018), der Auszug des Kompetenzzentrums für das Maler- und Lackiererhandwerk aus der Zeppelinhalle in die Carl-Wery-Str. 60 (geplant 2023/24) und des Katastrophenschutzes aus der Zeppelinhalle, Umbaumaßnahmen in der Zeppelinhalle für die Nutzung durch das Sachgebiet T21, die Errichtung einer neuen Salzlagerhalle und der Abbruch der jetzigen Salzlagerhalle und des westlichen Teilbereichs der bestehenden Fahrzeughalle samt Untergeschoss.

Eine seriöse Prognose des tatsächlichen Freimachungszeitpunkts des 45 m breiten Grundstücksstreifens zur weiteren Bebauung durch die SWM kann seitens des Kommunalreferates, mangels verbindlicher Zusagen von frühzeitigen Freimachungsterminen zur weiteren Verlagerung des Straßenreinigungsstützpunktes, demnach nicht erfolgen. Das Kommunalreferat kann nur in Aussicht stellen, dass eine darin liegende Fläche für eine Wegeverbindung zwischen den Schulneubauten mit Auszug von Bau-T22M voraussichtlich rechtzeitig zum Schulbeginn geräumt, zur evtl. noch provisorischen Herstellung, dem Baureferat zur Verfügung gestellt werden kann.

#### **6.4 P+R-Anlage Aidenbachstraße (unabhängiges Nachbarprojekt)**

Über der ÖPNV-Umsteigeanlage befindet sich die eingeschossige P+R-Anlage Aidenbachstraße mit aktuell 184 Stellplätzen. Die Bedarfsplanung wurde zuletzt mit dem Grundsatz- und Eckdatenbeschluss für den Bebauungsplan Ratzingerplatz vom 25.02.2016, Vorlagen Nr. 14-20 / V 04366, aktualisiert und weist einen Erweiterungsbedarf auf 400 Stellplätze aus. Aufgrund des zuvor ausgeführten Zusammenhangs mit der Erweiterung der ÖPNV-Anlage nach Osten muss zeitnah mit der Ausarbeitung der Planung einer Ersatzanlage für dieses nun anlässlich der Tram Westtangente zu realisierende, ansonsten aber unabhängige Nachbarprojekt begonnen werden.

Als Lösungsansätze waren bis zuletzt unterschiedliche Varianten in Untersuchung, die sich außer mit einem Neubau am bisherigen Standort auch mit einer Verlagerung der P+R-Anlage unter das Rasenspielfeld neben der benachbart geplanten Grundschule und einer damit möglichen anderweitigen Überbauung der ÖPNV-Anlage, z. B. mit einer Büro- oder Verwaltungsnutzung, beschäftigten. Diesbezüglich wurde auch das Kommunalreferat mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.11.2017 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 09333) beauftragt, unter anderem auch diesen Standort auf seine Eignung für die Verwaltung zu untersuchen. Die Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Abstimmung dieser Beschlussvorlage noch nicht vor, es deutete sich aber bereits an, dass es im Umgriff des U-Bahnhofs Aidenbachstraße bzw. des Rahmenplans Ratzingerplatz Standorte gibt, die aus technischen und wirtschaftlichen, wenn auch nicht aus verkehrlichen Gründen voraussichtlich besser für eine Verwaltungsnutzung geeignet sind als eine Überbauung der ÖPNV-Anlage Aidenbachstraße. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.11.2017 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 09333) hat der Stadtrat das Kommunalreferat mit der Herbeiführung einer Machbarkeitsstudie für diesen Standort beauftragt. Die planungsrechtlichen und bautechnischen Möglichkeiten sollen insoweit konkret erörtert werden.

Die Erschließung eines Bürogebäudes über der ÖPNV-Anlage mit Eingangsbereichen, Treppenhäusern und zusätzlichen Flucht- und Rettungswegen wäre zudem voraussichtlich nicht mit den Anforderungen der ÖPNV-Anlage an die Haltestellensituierung und die notwendigen Bahnsteigbreiten etc. vereinbar. Eine repräsentative Adressbildung wäre au-

ßer über dem U-Bahn-Aufgang im Wesentlichen nur in Richtung des geplanten integrierten Zentrums (Zeppelinplatz) möglich. Diese Gebäudefront würde sich aber auf derzeit nicht absehbare Zeit in Richtung des verbleibenden Straßenreinigungsbetriebshofes öffnen, was die Attraktivität erheblich mindert. Da darüber hinaus bei der Gründung des Bauwerks sowohl die Verkehrsanlagenplanung mit Bahnsteigen und Fahrgassen als auch das darunter liegende U-Bahnbauwerk zu berücksichtigen sind, sind die Möglichkeiten der aufgeständerten Bauweise erheblich eingeschränkt bzw. mit erheblichem, konstruktiven Aufwand verbunden. Die daraus resultierenden Mehrkosten gegenüber einem Bürogebäude „auf der grünen Wiese“ sind daher ebenso nachteilig in der Abwägung zu berücksichtigen wie die höheren Kosten einer P+R-Tiefgarage gegenüber einem 2-stöckigen Parkdeck in Palettenbauweise.

Für die Errichtung einer Überbauung bestehen zudem enge zeitliche Abhängigkeiten (vgl. Kapitel 6.3), da mit der Überbauung erst ab 2023 begonnen werden kann und diese bis 2025 abgeschlossen sein muss, da auf Grund der schwierigen Gründung und der komplexen Bauabwicklung die Überbauung vor dem Neubau der ÖPNV-Anlage abgeschlossen sein muss und keine zeitgleiche Errichtung möglich ist.

Eine Variante mit Büro- oder Verwaltungsnutzung über der ÖPNV-Anlage erscheint der Verwaltung daher in Abstimmung mit dem Kommunalreferat und im Vorgriff auf die Ergebnisse der am 23.11.2017 beauftragten Untersuchung zur Eignung als Verwaltungsstandort insgesamt ungünstig und besonders schwierig umsetzbar, so dass davon abgeraten werden muss. Für Wohnnutzungen gilt grundsätzlich das Gleiche, es kommen jedoch noch erhöhte Anforderungen an den Immissionsschutz insbesondere im Nachtzeitraum hinzu, so dass auch hier eine städtebaulich und wirtschaftlich tragfähige Lösung nicht erreichbar scheint.

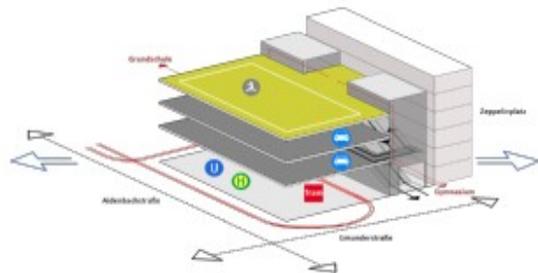


Abbildung 14: Systemskizze Vorzugsvariante ÖPNV-Anlage Haltestelle Aidenbachstraße mit Überbauung durch P+R-Anlage und Sportflächen; östliche Ergänzungsoption für Büronutzung öä. (Grafik: SWM/ZillerPlus)

Die Vorzugsvariante der Verwaltung geht daher von der Erneuerung und Erweiterung der P+R-Anlage am bisherigen Standort aus. Zusätzlich kann ein (Kunst-)Rasenspielfeld auf dem Dach der P+R-Anlage angeordnet werden. Das Referat für Bildung und Sport hat mitgeteilt, dass gemäß den geltenden Standardraumprogrammen für Schulsportanlagen für die Grundschule und das Gymnasium zwei Rasenspielfelder (60m x 90m und 40m x 60m) vorzusehen sind. Bei der bisherigen Planung, mit nur einem verkleinerten Rasen-

spielfeld von 50m x 75m auf dem Grundschulgrundstück, können nicht alle Sportklassen am Schulstandort versorgt werden. Mit der zusätzlichen Nutzung des Daches der P+R-Anlage für ein (Kunst-)Rasenspielfeld sowie dem Grundschul-Rasenspielfeld können die Schulen mit dem notwendigen Rasenspielfeld ausgestattet werden. Ein Entfall der Grundschul-Rasenspielfläche ist nicht möglich. Für eine ordnungsgemäße Nutzung der Dachfläche der P+R-Anlage als Spielfeld (60m x 90m) sind folgende Voraussetzungen notwendig:

- 2. Rettungsweg
- separate, sichere, barrierefreie Erschließung für den Schulbetrieb
- Toilettenanlagen
- Geräteraum
- Ballfangzaun, vorauss. mit „Volieren“-Abdeckung
- notwendige Schallschutzmaßnahmen

Ebenso sprechen die günstigeren Erstellungskosten für ein Parkdeck gegenüber einer Tiefgarage für diese Variante. Eine spätere Arrondierung der P+R-Anlage auf der Ostseite mit einem Gebäuderiegel als westliche Platzrandbebauung des künftigen Zeppelinplatzes ist ebenfalls möglich. Durch eine entsprechende Gestaltung der P+R-Anlage, insbesondere der Fassaden, kann zudem gewährleistet werden, dass von der vergrößerten P+R-Anlage keine Lärmemissionen ausgehen, die die geplanten Schulen stärker beeinträchtigen als bei der bisherigen, offenen P+R-Anlage. Dies ist als Planungsgrundlage für die neue P+R-Anlage zu berücksichtigen.

Nachteilig an dieser Variante sind zwar insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen auf die Gmunder Straße, da dort neben der Ausfahrt von Bus und Tram auch der Mehrverkehr der vergrößerten P+R-Anlage und in gewissem Umfang Hol- und Bringverkehr des Gymnasiums abgewickelt werden müssen und zum heute vorhandenen Verkehr der Gmunder Straße hinzukommen. Im Interesse eines geordneten Betriebes ist daher auf Länge der ÖPNV-Anlage eine bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen der Gmunder Straße vorgesehen. Die Schulwegsicherheit ist zu gewährleisten. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit kann aber voraussichtlich gewährleistet werden. Ferner entfällt die P+R-Nutzung während der Bauzeit ersatzlos, da in der näheren Umgebung keine Flächen für ein bauzeitliches Provisorium zur Verfügung stehen. Diese Nachteile erscheinen jedoch im Vergleich zu den überwiegenden Vorteilen der Variante hinnehmbar.

Grundsätzlich sind gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats Nr. 14 – 20 / V 05253 „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ für den erweiterten Neubau der P+R-Anlage Aidenbachstraße Mittel in Höhe von 16 Mio. € in die Verwendungsplanung für den Einsatz von Stellplatzablösemittel eingestellt. Dies entspricht einem Förderhöchstbetrag für Abbruch und Neubau von Stellplatzeinrichtungen i.H.v. 40.000 € je Stellplatz bei 400

Stellplätzen. Da ein Neubau mit Erweiterung der P+R-Anlage nach den Bedarfsfeststellungen der Verwaltung auch ohne Realisierung der Tram Westtangente erforderlich wäre, wird der Neubau der P+R-Anlage als eigenes Projekt geführt und ist insbesondere bzgl. der Kosten nicht Bestandteil des Projekts Tram Westtangente, jedoch insbesondere terminlich mit diesem eng zu koordinieren. Als Bauherr sind die SWM vorgesehen. Entsprechend sollen die SWM mit der Planung der neuen P+R-Anlage als Zusatzaufgabe Infrastruktur betraut werden. Die Mehraufwendungen für den Bau der Sportanlagen über der P+R-Anlage sind dem Grunde nach von der Landeshauptstadt München zu finanzieren. Im Rahmen dieses Beschlusses sollen die SWM gebeten und das Referat für Bildung und Sport und das Kommunalreferat beauftragt werden, eine Finanzierungs- und Nutzungsvereinbarung, ggf. aus Fördergründen in Form einer Dienstbarkeit am Stadtwerkegrundstück, auszuarbeiten. Die Beschlussfassung über die Inhalte der Vereinbarungen erfolgt dann gesondert im Rahmen der Genehmigung des Bedarfsprogramms und des Projektauftrags für die P+R-Anlage nach Herstellung einer ausreichenden Kostensicherheit.

Da zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags auf Planfeststellung die Planung für eine Überbauung der ÖPNV-Anlage vsl. noch nicht ausreichend konkret vorliegen wird, beabsichtigen die SWM in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern, im Rahmen der Planfeststellung eine Überbauung als Platzhalter zu unterstellen, die geeignet ist, daran Fahrleitungsanlagen und Beleuchtungseinrichtungen zu befestigen sowie die notwendigen Betriebsräume aufzunehmen. Hinsichtlich der Gründung der Überbauung werden in der Verkehrsanlagenplanung ausreichend breite Fahrgastaufstellflächen mit Platz für Stützbauwerke (z. B. Stützen oder Wandscheiben) berücksichtigt. Geringfügige Anpassungen z. B. der Bahnsteigbreiten an die Erfordernisse der Tragwerksplanung sind in der weiteren Planung auch später noch über ein Tekturverfahren zur Planfeststellung in begrenztem Umfang möglich. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Planung für den Neubau der P+R-Anlage während des Planfeststellungsverfahrens soweit konkretisiert werden kann, dass zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag ein aktualisierter Plan zugrunde gelegt werden kann.

## **7. Benachbartes Projekt Umweltverbundröhre Laim**

Die Umweltverbundröhre Laim (UVR) ist nicht Bestandteil des Projektes Tram Westtangente. Sie ist jedoch so zu planen und auszuführen, dass ein späterer Betrieb mit der Tram offengehalten wird (vgl. u. a. Grundsatzbeschluss zur UVR vom 28.07.2004, Vorlage Nr. 02-08 / V 04703 und Bedarfs- und Konzeptgenehmigung vom 27.07.2005, Vorlage Nr. 02-08 / V 06592).

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10153) wurde einer Umplanung zugestimmt, die sicherstellen soll, dass die zwischenzeitlich eingetretene Fahrgastentwicklung, die Bevölkerungsprognosen für München (letzte Aktualisierung 2017 mit 1,85 Mio. Erst- und Zweitwohnsitzinhabern im Jahr 2035) und die

fortgeschriebenen bundesdeutschen Vorschriften und Regelwerke (u.a. EAÖ 2013). einbezogen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Darstellung in den als Anlage 26 beiliegenden Plänen des vorliegenden Beschlusssentwurfes diese Umplanung naturgemäß noch nicht berücksichtigen konnte. Die SWM werden aufgrund der absehbaren Überschneidung beider Genehmigungsverfahren mit den zuständigen Genehmigungsbehörden (Eisenbahnbundesamt und Regierung von Oberbayern) klären, wie die Tekturplanung zur Umweltverbundröhre korrekt in den Genehmigungsplänen zur Tram Westtangente darzustellen ist.

### **8. Straßenunterhaltsmaßnahmen**

Ein Großteil der Fahrbahnen der Straßen entlang der Tram-Westtangente sind für die derzeitigen und auch für die prognostizierten Verkehrsmengen nicht in der entsprechenden Bauklasse ausgebaut.

Da die Verbesserung der Bauklasse durch eine grundhafte Erneuerung nicht im Vorgriff auf die Großbaumaßnahme der Tram-Westtangente sinnvoll und wirtschaftlich umgesetzt werden konnte wurden in der Vergangenheit nur Sanierungen der Verschleißschicht zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit durchgeführt.

Mit einer gemeinsamen Umsetzung der Baumaßnahme Tram-Westtangente und der notwendigen Erneuerungen und Verbesserungen der anschließenden Verkehrsflächen können nun Synergieeffekte in Bezug auf Planung, Bauabwicklung und der baustellenbedingten Verkehrsführung erreicht werden. Somit kann verlorener Aufwand vermieden, die Bauzeit gegenüber einer getrennten Ausführung beider Maßnahmen reduziert und die Behinderungen der Anlieger und Verkehrsteilnehmer minimiert werden.

Es handelt sich somit um eine weitere Maßnahme, welche seitens der Landeshauptstadt München anlässlich des Neubaus der Tram durchgeführt wird (vgl. vorbereitender Trassierungsbeschluss vom 24.07.2013, Beschlussziffer 5 zu Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung und zur funktionalen Verbesserung der Geh-/Radwege, die über das reine Tram-Projekt hinausgehen). Wegen der oben genannten Synergieeffekte ist es aus Sicht des Baureferates zwingend erforderlich, diese Planungsaufgabe federführend an die Stadtwerke München GmbH zu übertragen.

### **9. Kosten**

Zwischenzeitlich wurde für die Tram Westtangente auf Basis des Planungsstandes Dezember 2016 von den SWM die Kostenberechnung durchgeführt. Ferner wurden von den SWM die zu erwartenden Differenzkosten zu den am 14.12.2016 beschlossenen bzw. zur Untersuchung beauftragten Planungsvarianten ermittelt.

Zur Kostenteilung liegt ein von den SWM mit den Referaten erarbeiteter Vorschlag zur

Kostenteilung vor, der sich an den Vereinbarungen der größeren Straßenbahnprojekte der vergangenen Jahre und hier insbesondere an der bereits verhandelten Vereinbarung zum Romanplatz orientiert.

Im Rahmen des vorbereitenden Trassierungsbeschlusses vom 24.07.2013 wurden für die Realisierung der Straßenbahn als voraussichtliche Erstellungskosten 65 – 75 Mio. € angegeben.

Darin ausdrücklich nicht enthalten waren Ansätze für

- Maßnahmen zur stadtgestalterischen-freiraumplanerischen Aufwertung
- Maßnahmen zur funktionalen Verbesserung der Geh- und Radwege sowie
- Maßnahmen zur Anpassung der Straßenbeleuchtung und der Lichtzeichenanlagen (LHM Anteile)

Für diese Positionen wurde zusätzlich ein Kostenrahmen von 7 – 9 Mio. € zzgl. Umsatzsteuer genannt.

Ferner standen die Angaben 2013 unter dem Vorbehalt, dass

- es sich um Angaben auf Basis eines sehr frühen Planungsstandes handelte. Es wurde bereits angekündigt, dass zu den 2013 genannten Kosten bei voranschreitender Planungstiefe noch weitere Kosten hinzukommen können.
- ein zunehmender Erkenntnisstand aus der Spartenprüfung im Rahmen der damals folgenden Entwurfsplanung zu erwarten war.
- weitere Untersuchungen (insbes. Baugrund) zu Kostensteigerungen führen können.
- keine Angaben zum Sanierungs- und Instandsetzungsaufwand von Ingenieurbauwerken enthalten waren.

Nicht enthalten waren ebenfalls

- die Planungskosten
- Grunderwerbskosten
- Kosten für Ausgleichsmaßnahmen

Kosten für Spartenanpassungen oder Spartenschutzmaßnahmen waren nur in beschränktem Umfang soweit 2013 bereits abschätzbar, enthalten. Gerade in diesem Bereich hat die Entwurfsplanung zu einem erheblichen Erkenntniszugewinn geführt, so dass dieser Ansatz erheblich nach oben korrigiert werden muss.

Dies ist insbesondere bei den Kabel- und Rohrsparten, aber auch bzgl. gestiegener Kosten beim Gleis- und Straßenbau, zu einem ganz wesentlichen Anteil auf die erst seit 2015/2016 vorliegenden Erkenntnisse zum Baugrund zurückzuführen.

Während man beim 2013 zugrunde liegenden Planungsstand von ca. 70 cm Aushubtiefe für Planum und Gleisoberbau ausging, mussten diese Annahmen aufgrund der Erkenntnisse zu Baugrund und Altlasten auf nahezu gesamter Länge auf 1,20 m bis 1,45 m korrigiert werden. Dies hatte neben erheblich höheren Ansätzen für Aushub und Entsorgung auch zur Folge, dass sämtliche Spartenquerungen, teils auch Längsleitungen, die bisher mit geringem Aufwand hätten geschützt oder sogar ohne weiteres überbaut werden können, nun im Rahmen des Aushubes freigelegt würden, so dass diese nun tiefer gelegt oder in veränderter Lage neu erstellt werden müssen. Gleiches gilt sinngemäß auch für die früher zur Überbauung vorgesehenen Abschnitte der Hauptwasserleitung HW 5. Aufgrund der nun nur noch ca. 25 – 45 cm verbleibenden Überdeckung nach Aushub besteht bei der Verdichtung im Rahmen des Wiederaufbaus des Gleisunterbaus ein erhebliches Beschädigungsrisiko der bituminösen Korrosionsschutzumhüllung. Daher ist die Leitung nun in mehreren Abschnitten auf einer Länge von insgesamt ca. 2 km doch zu erneuern sowie auf einer Länge von weiteren ca. 2 km aufwändig vor Schäden zu schützen.

Gegenzurechnen ist der Mehrwert insbesondere bei der HW 5. Durch die abschnittsweise Erneuerung der aus den 1930er Jahren stammenden, wirtschaftlich bereits abgeschrieben, aber noch gebrauchsfähigen Anlage durch Leitungen nach dem neuesten Stand der Technik kann auf Jahrzehnte hinaus wieder ein einwandfreier Betrieb der Leitung angenommen werden.

Weitere Kostensteigerungen sind nach Ermittlung der SWM durch eine Ausweitung des Leistungsumfangs zu begründen, etwa durch die Kosten für die 2013 noch nicht berücksichtigte Gestaltung zur städtebaulichen Aufwertung des Platzes an der Waldfriedhofstraße, durch erweiterte Eingriffe in die Randbereiche von Knotenpunkten durch die im Dezember 2016 beschlossenen Maßnahmen zur Optimierung für die Abwicklung des MIV oder die zusätzliche Signalisierung von in der Vorplanung noch unsignalisierten Querungsstellen.

Zudem lässt sich derzeit nicht abschätzen, in welcher Höhe Aufwendungen für passiven Schallschutz entstehen. Eine exakte Kostenprognose ist auf diesem Gebiet nicht möglich, da die tatsächlich entstehenden Kosten den Umsetzungswillen der Anspruchsberechtigten voraussetzen.

Sämtliche bisherigen Angaben (65 – 75 Mio. € SWM / 7 – 9 Mio. € LHM) bezogen sich ferner auf den Preisstand 2011. Allein durch die Preissteigerung durch den allgemeinen Baupreisindex bis zum Jahr 2017 (Stand der Kostenberechnung) verändern sich diese Zahlen nach Angabe der SWM auf 73,5 – 85 Mio. € für die Straßenbahnbetriebsanlagen bzw. 7,9 – 10,2 Mio. € für die damals einkalkulierten LHM-Anteile, in Summe also auf ca. 95 Mio. €.

Hinzuzurechnen sind nach Ermittlung der SWM ferner folgende Kostenblöcke, die 2013 noch nicht enthalten waren:

• Ingenieurbauwerke (Sicherung, Ertüchtigung für Tram)	2,9 Mio. €
• Ingenieurbauwerke (Maßnahmen für MIV)	3,8 Mio. €
• Sparten	31,7 Mio. €

Die von den SWM ermittelten Baukosten belaufen sich somit für die ursächlichen und anlässlich des Tramprojekts durchgeführten zusätzlichen Maßnahmen auf ca. 150 Mio. € für die Anteile der SWM und ca. 20 Mio. € für die von der LHM zu finanzierenden Anteile zzgl. der Baunebenkosten (ohne Umsatzsteuer) vorbehaltlich der weiteren Verhandlungen zur Kostenteilung.

Die vorstehenden Angaben beruhen auf der vorläufigen Kostenberechnung der Stadtwerke München GmbH und können zum derzeitigen Stand nur nachrichtlichen und orientierenden Charakter haben. Insbesondere eine Beschlussfassung über den exakten Projektkostenanteil des Baureferats ist erst im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren und nach Einarbeitung der notwendigen Maßnahmen zur grundhaften Erneuerung möglich. Eine erneute Stadtratsbefassung zu diesem Thema zwischen Planfeststellung und Realisierung ist daher unumgänglich.

## **10. Finanzierung/Förderung**

### **10.1 Betrauung**

Die Finanzierung dieser Straßenbahn-Neubaustrecke erfolgt im Rahmen der geltenden Regelungen zur Betrauung für "Zusatzaufgaben Infrastruktur" für den SWM-Anteil durch die Landeshauptstadt München aus der Finanzposition 6050.750.0000.9 "Zuweisungen - Kommunale Sonderrechnungen".

Die Finanzierung der Planung für die Erneuerung der P+R-Anlage Aidenbachstraße erfolgt ebenfalls im Rahmen der geltenden Regelungen zur Betrauung für "Zusatzaufgaben Infrastruktur" durch die Landeshauptstadt München.

Die vorgesehene Finanzierung für den Anteil der Landeshauptstadt an den Straßenbaukosten ist im Rahmen des oben genannten, nach erfolgreicher Planfeststellung folgenden Beschlusses mit der Projektgenehmigung für das Baureferat zu konkretisieren.

### **10.2 Förderung**

Das Tram-Projekt ist in wesentlichen Teilen grundsätzlich zuwendungsfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht jedoch nicht.

## **11. Anträge und Empfehlungen**

Die vorliegenden Anträge und Empfehlungen sind als Anlagen 1 bis 25 beigelegt und wer-

den im folgenden kurz kommentiert.

**Offenlegung der Kosten-/Nutzenrechnung für die Tram-Westtangente (Anlage 1)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01479 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln vom 11.05.2017

Die Kosten, die sich aus der Kostenberechnung zum Abschluss der Entwurfsplanung ergeben haben, werden mit dem vorliegenden Trassierungsbeschluss offengelegt, ebenso die Fahrgastprognose (Spitzenwert). Wie im Vortrag unter Ziff. 1 und 9 ausgeführt, kann die für die Förderung relevante Kosten-Nutzen-Untersuchung erst im Nachgang zum Trassierungsbeschluss erstellt werden. Für die TWT werden rund 26.000 Fahrgäste pro Tag auf dem stärksten Abschnitt erwartet.

**Tram Westtangente: Aktuelle MVG-Planungen, Berechnungsgrundlagen und Kosten, Lärmwerte, Rettungssituation Wotanstraße und erneute Diskussionsveranstaltung (Anlage 2)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01287 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

Hinsichtlich der Kosten etc. wird auf die o. a. Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01479 verwiesen. Die Rettungssituation wird sich nicht signifikant von anderen Straßen mit Straßenbahnverkehr in München unterscheiden, die Planung ist mit dem auch für das Rettungswesen und als Straßenverkehrsbehörde zuständigen Kreisverwaltungsreferat der LHM abgestimmt. Die Gutachten zum Immissionsschutz sind verpflichtender Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen; alle Unterlagen werden im Rahmen des Verfahrens öffentlich ausgelegt. Aufgrund der Vorbelastung durch den motorisierten Individualverkehr ist mit Ansprüchen auf Ersatz für Aufwendungen zum passiven Schallschutz in dem für vergleichbare Neubaustrecken üblichen Rahmen zu rechnen (vgl. z. B. Tram 23 im Bereich Leopoldstraße).

**Tram Westtangente stoppen – stattdessen Einsatz von Elektrobussen (Anlage 3)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01836 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 21.11.2017

**Tram Westtangente: Nachweis über Staufreiheit der betroffenen Kreuzungen, Kostenberechnung und Untersuchung einer Alternative mit Akku-Busbetrieb (Antr. Nr. 9a + 9b) (Anlage 4)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01286 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

Zum Nachweis der Staufreiheit der betroffenen Kreuzungen wird auf die Ausführungen unter Kapitel 5 „Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr“ verwiesen.

Hinsichtlich der Kosten wird auf die o. a. Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01479 verwiesen.

Auch für einen zu verdichtenden und leistungsfähigen Busbetrieb wären vom Kfz-Verkehr getrennte Busspuren notwendig.

Busse, ob mit Diesel oder Akku betrieben, haben eine deutlich geringere Kapazität als die Tram, so dass bei dem prognostizierten und in den letzten Jahren stetig wachsenden Fahrgastaufkommen die Tram letztlich das wirtschaftlichere Verkehrsmittel ist.

Dazu kommt, dass ein nicht unerheblicher Anteil des Fahrgastzugewinns aus der Umstellung von Bus auf Tram resultiert, da Trambahnen bei gleicher Linienführung erfahrungsgemäß stärker genutzt werden als Busse; ein vergleichbarer Fahrgastgewinn könnte durch Buszüge nicht erreicht werden.

#### **U-Bahnhof Laimer Platz:**

##### **zusätzlicher Aufzug am westlichen U-Bahn-Zugang (Anlage 5)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01277 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016

Mit gesonderter Beschlussvorlage des Referats für Arbeit und Wirtschaft für den Bezirksausschuss 25 Laim am 30.05.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 08135) wurde dargestellt, warum dem Bau eines zweiten Aufzugs am westlichen Aufgang des U-Bahnhofs Laimer Platz nicht entsprochen werden kann. Der Bezirksausschuss hat diese Beschlussvorlage abgelehnt und einen Sachstandsbericht gewünscht. Eine Umgestaltung des U-Bahnaufgangs im Rahmen des oben dargestellten Projekts Westtangente ist nicht geplant. Zur Verlängerung der U5 nach Pasing hat das Baureferat den Stadtrat mit Beschluss der Vollversammlung vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) befasst. Auch in diesem Zusammenhang ist die Errichtung eines zusätzlichen Aufzugs nicht geplant. Die Empfehlung wird daher nochmals zur abschließenden Entscheidung vorgelegt.

##### **Fragen zur Planung und zum Bau der Tram Westtangente (Anlage 6)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01263 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 - Sendling-Westpark vom 10.11.2016

Die Fragen der BiBAB96 wurden mit Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 24.08.2016 sowie mit Email des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.02.2017 beantwortet. Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

##### **Bau der Tram Westtangente (Anlage 7)**

Antrag Nr. 14-20 / B 03016 des Bezirksausschusses 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 15.11.2016

##### **Tram Westtangente (Anlage 8)**

Antrag Nr. 14-20 / B 00283 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim vom 05.08.2014

**Umsetzung der Tram-Westtangente (Anlage 9)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01720 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark vom 10.10.2017

**Umsetzung der geplanten Tram-Westtangente (Anlage 10)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00842

der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 17.12.2015

**JA zur Trambahn-Westtangente - und zwar so bald wie möglich (Anlage 11)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00839

der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 27.11.2015

**Tram Westtangente in der Fürstenrieder Straße (Anlage 12)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00757 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 - Sendling-Westpark vom 17.11.2015

**Realisierung der Tram Westtangente (Anlage 13)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00200 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 21.10.2014

**Bau und Realisierung der Tram Westtangente in der Fürstenrieder Straße (Anlage 14)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02152 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 22.10.2013

Die Anträge und Empfehlungen befürworten eine baldige Realisierung der Tram Westtangente. Dem wird mit dieser Vorlage entsprochen.

**Tram-Westtangente: Benennung der geschätzten Kosten und der Kostenträger; Entscheidung des Stadtrats erst nach Veröffentlichung der Summe aller Kosten, der Benennung der Aufwandsträger, des Planungsstands sowie der Berechnungsgrundlagen der Fahrgast- und Anwohnerzahlen;**

**Einstellung der Weiterplanung der Tram-Westtangente (Anlage 15)**

(Ziffern 1 bis 3 des Antrages)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 24.11.2015

Der Forderung gemäß Ziff. 1 der Empfehlung, alle im Zusammenhang mit dem Bau der Tram Westtangente entstehenden Kosten und deren Kostenträger zu benennen, wird mit der vorliegenden Beschlussvorlage entsprochen. Ebenso wird der Ziff. 2 entsprochen, wonach der Stadtrat erst nach Nennung der geforderten Angaben auf Basis dieser Vorlage entscheiden wird. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist übergeordnetes Ziel des Münchner Verkehrsentwicklungsplans und des aktuellen Maßnahmenpakets der Bayeri-

schen Staatsregierung zur Bewältigung der Umwelt- und Verkehrsprobleme in den wachsenden Metropolen. Die Tram Westtangente ist ein wesentlicher Teil der geplanten Tram-Tangenten. Daher kann der Empfehlung, die Planung einzustellen, nicht entsprochen werden.

**Information aller mit der Tram Westtangente befassten Mitglieder des Stadtrates über die vorgelegten Argumente der Gegner vor Abstimmung (Anlage 16)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00308 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014

Die von der Bürgerinitiative „keineTramWesttangente“ bisher vorgebrachten Argumente sind in der vorliegenden Beschlussvorlage sowie dem Beschluss vom 14.12.2016, Vorlage Nr. 14-020 / V 02990 inhaltlich aufgearbeitet und dem Stadtrat damit bekannt. Der Empfehlung kann bzgl. der Information des Stadtrats damit im Wesentlichen entsprochen werden, der Empfehlung, die Planung einzustellen, kann nicht entsprochen werden, siehe dazu die Ausführungen zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 00781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim am 24.11.2015.

**Einstellung der Weiterplanung zur Tram Westtangente (auch Anlage 16)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00307 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014

**Ablehnung der Tram Westtangente (Anlage 17)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02113 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 26.11.2013

**Kein weiterer Ausbau der Straßenbahnlinie vom Romanplatz zum Ratzingerplatz (Anlage 18)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01925 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern vom 25.09.2013

Zu den in den Empfehlungen angesprochenen Argumenten wird auf die Ausführungen im Vortrag der Referentinnen und der Referenten sowie im Beschluss vom 14.12.2016, Vorlage Nr. 14-20 / V 02290 verwiesen.

Den Empfehlungen die Planung einzustellen kann nicht entsprochen werden, siehe dazu die Ausführungen zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 00781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 24.11.2015.

**Einsatz von mit Brennstoffzellen oder Wasserstoff betriebenen Bussen in der Fürstenrieder Straße statt Straßenbahn (Antrag 1) (Anlage 19)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02114 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 26.11.2013

Hierzu wird auf die Ausführungen zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01286 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016 verwiesen.

**Klärung offener Fragen zur Tram Westtangente (Anlage 20)**

Antrag Nr. 14-20 / B 00323 des Bezirksausschusses 07 – Sendling-Westpark vom 09.09.2014

Bezüglich der im Antrag aufgegriffenen Fragen vom Juni 2013 wird auf die entsprechenden Ausführungen im Vortrag der Referentinnen und Referenten bzw. im Beschluss vom 14.12.2016, Vorlage Nr. 14-20 / V 02990 verwiesen. Den damaligen Anregungen des BA 7 konnte weitestgehend durch Anpassungen der Planung entsprochen werden. Hinsichtlich der Auswirkungen aus Lärm und Erschütterungen und zum naturschutzrechtlichen Ausgleich wird auf die Gutachten verwiesen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein werden. Es werden im Rahmen des Projektes Tram Westtangente mehr Bäume gepflanzt als Bäume, die unter dem Schutz der Münchner Baumschutzverordnung stehen, gefällt werden. Unter Berücksichtigung von Flächenentsiegelungen durch die Anlage von Rasengleisen wird nach derzeitigem Erkenntnisstand vsl. nur ein relativ kleiner Bedarf an ökologischem Ausgleich verbleiben, für den die Entwicklung wertvoller Flächen im Bereich der Fröttmaninger Heide vorgesehen ist. Genaueres wird den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen sein.

**Nachfrage zu aktueller Unterführungsplanung in der Fürstenrieder Straße im Zuge der Tram-Westtangente (Anlage 21)**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00485 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirkes Laim am 21.11.2017

Gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 14.12.2016 ist der Erhalt der Fußgängerunterführung auf Höhe Fürstenrieder Straße 52 vorgesehen.

**Tram Westtangente: Aktuelle MVG-Planungen, Berechnungsgrundlagen und Kosten, Lärmwerte, Rettungssituation Wotanstraße und erneute Diskussionsveranstaltung (Anlage 22)**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00484 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirkes Laim am 21.11.2017

Hierzu wird auf die Ausführungen im Vortrag verwiesen, dem Stadtrat werden mit dieser Vorlage alle Anträge, Empfehlungen und Fragen aus den Bezirksausschüssen zur Kenntnis gebracht.

**Tram Westtangente; Bekanntmachung der überarbeiteten Pläne und Informationen zur Kostenabschätzung (Anlage 23)**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00456 aus der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirkes Hadern am 17.10.2017

**Informationen zur Tram Westtangente (Anlage 24)**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00301 aus der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirkes Hadern am 20.10.2016

Die aktuelle Planung und Kostenschätzung wird dem Stadtrat mit dieser Vorlage vorgelegt und damit auch öffentlich gemacht. Davon unberührt bleibt eine evtl. gesetzlich vorgeschriebene Auslegung im Rahmen der Planfeststellung. Zum Umbau des Romanplatzes wurde bzw. wird der Stadtrat gesondert befasst.

**Offene Fragen zur geplanten Tram Westtangente (Anlage 25)**

Anfrage Nr. 14-20 / Q 00336 aus der Bürgerversammlung des 25. Stadtbezirkes Laim am 22.11.2016

Hinsichtlich der Nutzen-Kosten-Analyse, Fahrgastzahlen etc. wird auf die o. a. Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01479 verwiesen. Die Fahrgastzahlen stammen aus fortlaufenden Fahrgastzählungen sowie - wie auch die Verkehrsdaten des Motorisierten Individualverkehrs - aus dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München. Die Zählungen entlang der Tram Westtangente fanden zuletzt 2016 statt.

Auf allen Bahnsteigen in der Fürstenrieder Straße ist wie aus den beiliegenden Plänen ersichtlich die Pflanzung von je 4 bis 5 Bäumen vorgesehen.

**12. Abstimmung**

Der Arbeitskreis „Barrierefreiheit bei U-Bahn, Bus und Tram“ der SWM/MVG und die von der Landeshauptstadt München benannten Behindertenvertretungen wurden im Rahmen der Vorplanung einbezogen. Die Grundsätze des Barrierefreien Bauens wurden bei der Planung stets beachtet.

Der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München hat Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Die Bezirksausschüsse 07 Sendling-Westpark, 09 Neuhausen-Nymphenburg, 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln, 20 Hadern und 25 Laim wurden gem. § 13 Abs. 3 BA-Satzung fristgerecht angehört. Die Stellungnahmen werden mit einer Ergänzung für den Ausschuss nachgereicht, soweit sie bis dahin vorliegen.

Die Beschlussvorlage ist mit der Stadtkämmerei, dem Kommunalreferat und dem Referat für Bildung und Sport abgestimmt.

Die Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, und die Korreferenten des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Quaas, des Kreisverwaltungsreferats, Frau Stadträtin Dr. Menges, des Baureferats, Herr Stadtrat

Danner, die Verwaltungsbeirätin des Baureferats Tiefbau, Frau Stadträtin Menges und die Verwaltungsbeiräte des Referats für Arbeit und Wirtschaft - Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Lischka, des KVR - HA Straßenverkehr, Herr Stadtrat Progl und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung - Stadtentwicklungsplanung, Herr Stadtrat Bickelbacher, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## II. Antrag der Referentinnen und der Referenten

1. Der Optimierung und Überarbeitung der bisherigen Planung zur Tram Westtangente wird unter Berücksichtigung der in den nachfolgenden Beschlussziffern genannten Ergebnisse der Planungs- und Prüfaufträge zugestimmt. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf dieser Basis die Entwurfsplanung abzuschließen, die Genehmigungsplanung zu erarbeiten und baldmöglichst den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.
2. Die nachfolgend genannten Planungsalternativen werden in die Entwurfsplanung übernommen und der Genehmigungsplanung zugrunde gelegt.
  - Kreuzung Boschetsrieder Straße/Drygalski-Allee/Höglwörther Straße: Direktes Linksabbiegen aus der Boschetsrieder Str. in die Höglwörther Str., siehe Abb. 9.
  - Unterführung der Fürstenrieder Straße/Boschetsrieder Straße unter der Autobahn A95: durchgehend mind. zweispurige Führung in Richtung Süden, in Richtung Norden ebenfalls zweispurig bis zur Autobahnauffahrt (A95), dann einspurige, überbreite Fahrbahn zwischen der Zu- und Abfahrt nach/von Garmisch in Richtung Norden entlang der Fürstenrieder Straße / Boschetsrieder Straße, siehe Abb. 3
  - Waldfriedhof Haupteingang: Erhalt der Fuß- und Radwegunterführung mit Reduzierung der Parkplatzkapazität um ca. 80 Stellplätze, siehe Abb. 11
  - Kreuzung Fürstenrieder/Agnes-Bernauer-Straße: Berücksichtigung einer Linksabbiegespur von Süd nach West, siehe Abb. 6
  - Laimer Kreisel: Einrichtung einer baulich abgesetzten „freilaufenden“ Rechtsabbiegespur von Süd nach Ost östlich der Trambahngleise auf der Ostseite des Laimer Kreisels, siehe Abb. 8
3. Die Ergebnisse für folgende Planungsaufträge werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung nicht weiterverfolgt:
  - Haltestelle Andreas-Voest-Straße: Öffnung des Mittelteilers zur Ermöglichung des direkten Linksabbiegens von der Fürstenrieder Straße in die Andreas-Voest-Straße, siehe Abb. 4
  - Kreuzung Fürstenrieder/Gotthardstraße: Veränderung und/oder Verlegung von weiteren U-Bahn-Zugängen zur Berücksichtigung einer Linksabbiegespur von Süd nach West, siehe Abb. 5

- Fürstenrieder Straße im Streckenabschnitt Aindorferstraße bis Landsberger Straße: Prüfung der Anordnung von Bushaltestellen der Linie 168 in Busbuchten
4. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, während des laufenden Planfeststellungsverfahrens die Planungen zur Platzgestaltung des Quartierszentrums an der Waldfriedhofstraße federführend weiter zu entwickeln, abzuschließen und dem Stadtrat anschließend zur Genehmigung vorzulegen. Das Baureferat wird beauftragt, die Stadtwerke München GmbH hierbei zu unterstützen.
  5. Das Baureferat wird mit der Entwurfs- und Bauphasenplanung für die im Zuge der Tram-Westtangente erforderlichen grundhaften Straßenerneuerungsmaßnahmen beauftragt. Die Durchführung der dafür notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren wird an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen der Planungs- und Kostenteilungsvereinbarung übergeben.
  6. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses durch die Regierung von Oberbayern, in Zusammenarbeit mit dem Baureferat eine ganzheitliche Entwurfsplanung unter Berücksichtigung der vorstehenden Beschlussziffern 4 und 5 auszuarbeiten und dem Stadtrat die sich daraus ergebenden konkretisierten Kosten und die Art der Finanzierung vorzulegen. Die Projektgenehmigung des Stadtrates für den Projektkostenanteil des Baureferates ist im Zusammenhang mit diesem Beschluss herbeizuführen.
  7. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Baureferat werden beauftragt und die Stadtkämmerei sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Regelungen zur Kostenteilung und -tragung für das Gesamtprojekt weiter auszuarbeiten und endgültig abzuschließen.
  8. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, die Betrauung der Stadtwerke München GmbH für die Realisierung der Straßenbahn-Neubaustrecke Westtangente als Zusatzaufgabe Infrastruktur vorzunehmen.
  9. Das Kommunalreferat wird beauftragt, den notwendigen Grunderwerb an der Fürstenrieder/Guardinistraße zur Verlegung des U-Bahnabgangs Holzapfelkreuth (Nordwest) und an der Fürstenrieder/Agnes-Bernauer-Straße zur Berücksichtigung einer Linksabbiegespur unter der aufschiebenden Bedingung der Planfeststellung vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu tätigen.
  10. Der weiteren Planung für die Endhaltestelle mit Tramwendescheife und Busbahnhof Aidenbachstraße werden der Abbruch der bestehenden P+R-Anlage und ein Neubau als 2-geschossiges Parkhochdeck mit einer Kapazität von 400 Stellplätzen, sowie der Anordnung eines für den Schulsport geeigneten (Kunst-)Rasenspielfeldes auf dem Dach der Anlage zugrunde gelegt. Die diesbezügliche Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt.  
Die SWM werden gebeten, in Abstimmung mit dem RBS die Planung zu erstellen. Das RAW wird beauftragt, dem Stadtrat nach Herstellung einer ausreichenden Kostensicherheit in Abstimmung mit den SWM und dem RBS bis spätestens Ende

2019 den Beschluss zur Genehmigung des Bedarfsprogramms und des Projektauftrags für den Neubau der P+R-Anlage Aidenbachstraße mit Sportanlagen-Dachnutzung vorzulegen.

Die Kosten für den Abbruch der bestehenden P+R-Anlage sind nicht Teil des Projekts Tram Westtangente, sondern werden, da der Abbruch für die Neuerrichtung der erweiterten P+R-Anlage notwendig ist, mit dem Neubau der erweiterten P+R-Anlage aus Stellplatzablösemitteln finanziert. Die auf die P+R-Nutzung bezogene Verwendungsplanung ist für den Neubau inkl. Abbruch gemäß Beschluss des Stadtrats vom 14.12.2016 (Vorlage Nr. 14-20 / V 05253) auf 40.000 € pro Stellplatz (inkl. Umsatzsteuer) begrenzt und umfasst bei 400 Stellplätzen 16 Mio. €. Die Förderzusage für die konkrete Projektausführung ist der Höhe nach an das Bedarfsprogramm und den Projektauftrag geknüpft und kann erst nach dieser Konkretisierung auf der Grundlage und den Bestimmungen einer Zuwendungsbeihilfe erteilt werden. Die sportanlagenbezogenen Kostenanteile werden dem Grunde nach von der LHM finanziert. Die SWM werden gebeten und das Referat für Bildung und Sport und das Kommunalreferat beauftragt, eine entsprechende Finanzierungs- und Nutzungsvereinbarung, ggf. aus Fördergründen in Form einer Dienstbarkeit, abzuschließen und dem Stadtrat mit dem Beschluss zur Genehmigung des Bedarfsprogramms und des Projektauftrags für den Neubau der P+R-Anlage Aidenbachstraße mit Sportanlagen-Dachnutzung zur Genehmigung vorzulegen.

11. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, die Betrauung der Stadtwerke München GmbH für die Planung des Neubaus der P+R-Anlage Aidenbachstraße mit Sportanlagen-Dachnutzung als Zusatzaufgabe Infrastruktur vorzunehmen.
12. Die Aufträge aus dem Grundsatz- und Eckdatenbeschluss der Vollversammlung vom 25.02.2016 zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1769a (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 04366) bleiben weiterhin erteilt. Die Referate sind aufgefordert, die Planungs-, Herstellungs- und Genehmigungsverfahren ihrer jeweiligen Bauprojekte zügig voranzutreiben und dem Stadtrat, den Hochbaurichtlinien entsprechend, schnellstmöglich vorzulegen.
13. Die Anträge Nrn. 14-20 / B 00283 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim vom 05.08.2014, B 00323 des Bezirksausschusses 07 – Sendling-Westpark vom 09.09.2014 und B 03016 des Bezirksausschusses 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 15.11.2016 sind hiermit satzungsgemäß behandelt.
14. Die Empfehlungen Empfehlung Nrn. 08-14 / E 01925 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern vom 25.09.2013, E 02113 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim am 26.11.2013, E 02114 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim am 26.11.2013, E 02152 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 22.10.2013, Nrn. 14-20 / E 00200 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 21.10.2014,

E 00307 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014, E 00308 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 25.11.2014, E 00757 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 – Sendling-Westpark am 17.11.2015, E 00781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim am 24.11.2015, E 00839 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 27.11.2015, E 00842 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim am 17.12.2015, E 01263 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 – Sendling-Westpark am 10.11.2016, E 01277 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016, E 01286 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016, E 01287 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 22.11.2016, E 01479 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017, E 01720 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark am 10.10.2017 und E 01836 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 – Laim vom 21.11.2017 sind gemäß Art. 18 Abs. 4 GO erledigt.

15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. **Beschluss**

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende    Die Referentinnen und Referenten

Ober-/Bürgermeister/-in	Josef Schmid	Prof. Dr. (I) Merk	Hingerl	Dr. Böhle
ea. Stadtrat/-rätin	2. Bürgermeister	Stadtbaurätin	Baureferentin	Kreisverwaltungsreferent

IV. Abdruck von I. mit III.  
über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)  
an die Stadtkämmerei  
an das Revisionsamt  
z.K.

V. Wv. RAW - FB V Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/swm/5 Betrieb/1 Eigentliches Geschäft/08 Verkehr/03  
Trambahn/Westtangente/Trassierungsbeschluss 2018/180206WAWesttangente\_Stand 2601.odt

Zu V.

- I. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
  
- II. An das Direktorium BAG Nord (4-fach)  
An das Direktorium BAG Süd (22-fach)  
An das Direktorium BAG West (33-fach)  
An das Planungsreferat HA I  
An das Baureferat  
An das Kreisverwaltungsreferat  
An das Planungsreferat  
An die Stadtwerke München GmbH – VB – BGF 1 (3-fach)

mit der Bitte um Kenntnisnahme

Am