



Clemens Baumgärtner
Referent für Arbeit und
Wirtschaft

- I. An den Vorsitzenden
des Bezirksausschusses 12
Schwabing-Freimann
Herrn Werner Lederer-Piloty
Tal 13

80331 München

Datum
09.04.2020

**Überbauung der neu zu gestaltenden Bus- und Trambahnhaltestelle an der
U-Bahnstation Kieferngarten**

Antrag Nr. 14-20 / B 06339 des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirks vom 07.06.2019

Sehr geehrter Herr Lederer-Piloty,

der Bezirksausschuss beantragte am 07.06.2019 die Prüfung, ob im Zuge der Neueinrichtung der Straßenbahndaltestelle am Kieferngarten ein Parkhaus oder ein Wohngebäude über der Bus- und Tramhaltestelle errichtet werden kann.

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der mein Referat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Wir haben das Referat für Stadtplanung und Bauordnung um Stellungnahme gebeten, welches uns Folgendes mitgeteilt hat:

„Bereits im September 2015 hat sich die referatsübergreifende Lenkungsgruppe zur Verwendung von Stellplatzablösemitteln wegen der Sanierungsnotwendigkeit der P+R-Anlage Kieferngarten und der sich schon zum damaligen Zeitpunkt abzeichnenden Inanspruchnahme des Grundstücks für eine Trambahnwendeschleife mit der Frage des zukünftigen Umgangs mit der P+R-Anlage beschäftigt. Denn aus verkehrlicher Sicht hat die P+R-Anlage seit Inbetriebnahme der P+R-Anlage Fröttmaning an Bedeutung verloren und wurde auch von der P+R GmbH als verzichtbarer Standort eingeschätzt.

Diese Einschätzung hat auch weiterhin Bestand.

Daher wurde 2016 ein Konzept für kleinteilige Sanierungen beschlossen, welches es wirtschaftlich vertretbar erlaubt, zunächst über einen Zeitraum von 5 Jahren eine regelmäßige visuelle Inspektion und die kleinteilige Behebung von relevanten Schäden an der tragenden Gebäudestruktur vorzunehmen, um die vorhandene Anlage bis zur anderweitigen Verwendung des Grundstücks weiter nutzen zu können.

Ein dauerhafter Erhalt der P+R-Anlage oder eine Neuerrichtung in Verbindung mit der Trambahnwendeschleife wird entsprechend der verkehrlichen P+R-Bedarfseinschätzung nicht verfolgt. Der P+R-Standort soll damit mittelfristig zugunsten der Trambahnwendeschleife aufgegeben werden.

Eine Überbauung der Trambahnwendeschleife mit einem Wohngebäude ist aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich vorstellbar, soweit die Wohnnutzung kein hohes Verkehrsaufkommen erzeugt und dieses ohne Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs auf der Kieferngartenstraße, insbesondere des Betriebsablaufs der Trambahn und der Busse, abgewickelt werden kann.“

Die zudem um Stellungnahme gebetene Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) teilte überdies Folgendes mit:

„Bezüglich des Prüfauftrags zur Überbauung der geplanten Wendeanlage mit einem Parkhaus wird auf die Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung verwiesen, wonach der P+R-Standort mittelfristig ersatzlos zugunsten der Tramwendeanlage aufgegeben werden soll.

Entgegen der Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sehen wir erhebliche planerische, bauliche und zeitliche Konflikte, die sich durch eine mögliche Überbauung - unabhängig von der Nutzung – ergeben.

Ein Großteil der Flächen der bestehenden P+R-Anlage Kieferngarten wird nach dem Abriss für die geplante Tram- und Buswendeanlage benötigt. Die Umplanung des ÖPNV Verknüpfungspunktes am Kieferngarten beinhaltet neben der neuen Tramhaltestelle auch eine deutliche Erweiterung der bestehenden Bushaltestellen, um den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen infolge der enormen Entwicklungen im Münchner Norden gerecht zu werden.

In der bereits weit fortgeschrittenen Planung kann in der Kieferngartenstraße keine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit für die ober- oder unterirdische Erschließung einer Überbauung berücksichtigt werden. In der vorliegenden Planung sind diese Bereiche entlang der Kieferngartenstraße durch die Ein- und Ausfahrt der Tramfahrzeuge mit Gleisen und der Busse mit Fahrspuren sowie einer Ausstiegshaltestelle für die Tram bereits belegt.

Die neu geplanten Verkehrsanlagen sind soweit als möglich von der westlich angrenzenden Wohnbebauung abgerückt und somit bereits hinsichtlich der vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beschriebenen möglichen Nutzungskonflikte zur bestehenden Bebauung optimiert.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat in einer Stellungnahme vom 15.01.2020 hingewiesen, dass eine Überbauung mit Wohnungen eine Nutzungsänderung gegenüber der im Bebauungsplan Nr. 1067 festgesetzten P+R-Anlage darstellt und eine Überbauung unter dem Vorbehalt einer Bebauungsplanänderung gestellt.

An dieser Stelle müssen wir auf die terminlichen Konflikte hinweisen, die sich aus einer möglichen Überbauung und einer Bebauungsplanänderung für die Tram-Neubaustrecke ergeben.

Der aktuell kommunizierte Terminplan für die Tram Münchner Norden, der auf dem Stadtratsbeschluss vom 23.01.2019 beruht, berücksichtigt die verkehrliche Erschließung der Bayernkaserne und sieht eine Inbetriebnahme in 2026 vor. Um dies zu gewährleisten, wird derzeit intensiv die Entwurfsplanung erstellt und voraussichtlich Ende 2020 auf dieser Grundlage dem Stadtrat der Trassierungsbeschluss vorgelegt, um damit die Voraussetzung zur Einleitung des für Anfang 2021 vorgesehenen Planfeststellungsverfahrens zu schaffen.

Die Berücksichtigung einer möglichen Überbauung hätte direkte Auswirkungen auf diesen Terminplan und somit auf die verkehrliche Erschließung der Bayernkaserne. Es müsste zunächst eine Variantenuntersuchung mit genehmigungsreifer Architekturplanung für eine Überbauung ausgeschrieben und erstellt werden, was bei realistischen Zeitanätzen ein bis zwei Jahre in Anspruch nehmen würde.

Das anschließende Bebauungsplanverfahren würde zu weiteren Verzögerungen beim Terminplan der Tram-Neubaustrecke führen, da das zur Baugenehmigung erforderliche Planfeststellungsverfahren voraussichtlich erst mit der beschlossenen Bebauungsplanänderung durchgeführt werden könnte. Die Planungen der Überbauung und der Tram müssten detailliert aufeinander abgestimmt sein und hätten umfangreiche Änderungen zur aktuellen Tram- und Busplanung zur Folge, z.B. bei den Haltestellen und der Fahrleitung.

Die geplante Inbetriebnahme der Tram-Neubaustrecke würde sich somit um mehrere Jahre verzögern. Eine nachträgliche bauliche Umsetzung von Überbauungen unter laufendem Trambetrieb ist aufgrund der nicht aufeinander abgestimmten Planungen und der beengten Örtlichkeit mit fehlender Zuwegung nicht möglich. Auf der östlichen Seite befindet sich die U6 in Damm-Lage und südlich grenzt die Nachbarbebauung an. Bautätigkeiten an dieser Stelle müssten daher zwangsläufig von der Kieferngartenstraße über die dann neu hergestellte Tram- und Buswendeanlage erfolgen.

Ein geregelter ÖPNV-Betrieb wäre damit nicht möglich und würde die verkehrliche Erschließung der Bayernkaserne enorm beeinträchtigen, da die Tram von stadteinwärts kommend bereits an der Wendeschleife Schwabing Nord vorzeitig wenden müsste.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die vorgesehene U-Bahn Verbindungsspange U26 aufgrund eventueller Freihaltebereiche Auswirkungen auf eine mögliche Überbauung hat und durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Baureferat geprüft werden müsste.

Aufgrund der genannten Gründe erachten wir eine Überbauung der geplanten Tram- und Buswendeanlage als nicht möglich.“

Ich hoffe, dass Ihrer Bitte um Prüfung gemäß der obigen Ausführungen Rechnung getragen ist und möchte mich für Ihr Engagement im Interesse der Bürgerinnen und Bürger bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an RS/BW

an das Direktorium-HA II/BA-G Mitte

an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, PLAN-HAI-35

per Hauspost

an die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität

jeweils z.K.

III. Wv. FB 5

S:\FB5\SWM\3 Gremien\1 Stadt\1 Stadtrat\4 BA Antraege\Ba12\6339_Antw.odt

Clemens Baumgärtner