

Telefon: 0 233-58179
0 233-24763

Telefax: 0 233-989 58179
0 233-989 24763

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2-1.2

Verkehrsplanung im Bereich Paul-Gerhardt-Allee

- **Ergebnisse der aktualisierten Machbarkeitsstudie „Tunnel Paul-Gerhardt-Allee“**
- **Nahmobilitätskonzept für den Bereich rund um das Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee**
- **Finanzierung S-Bahnhalte „München-Berduxstraße“**
- **Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung**
- **Änderung des MIP 2023 - 2027**
- **Beschluss über die Finanzierung ab 2023**

Verkehrsflüsse nördlich der Bahntrasse nach Bau der Nordumgehung Pasing untersuchen – Verkehrsberuhigung berücksichtigen

Antrag Nr. 02-08 / A 01501 von Herrn StR Christian Müller vom 12.03.2004

Machbarkeitsstudie Tunnel Paul-Gerhardt-Allee

Antrag Nr. 14-20 / A 00508 von Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Max Straßer, Herrn StR Walter Zöller vom 03.12.2014

Machbarkeitsstudie für eine Anbindung des Neubaugebiets an der Paul-Gerhardt-Allee durch eine Seilbahn

Antrag Nr. 14-20 / A 04939 von Herrn StR Christian Müller vom 01.02.2019

Planung und Bau des Paul-Gerhardt-Tunnels zusammen mit der Nordumgehung Pasing

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00707 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21- Pasing-Obermenzing am 03.05.2007

Verkehrerschließung Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee (Antrag 2)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00368 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 24.03.2015

Direkte Anbindung des motorisierten Individualverkehrs des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee an das Hauptstraßennetz

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00428 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 28.04.2015

Verkehrsplanung für das Wohngebiet an der Paul-Gerhardt-Allee; Beachtung der Verkehrsverträglichkeit der Umgebung

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00429 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 28.04.2015

Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee; Anbindung durch S-Bahnhalte Berduxstraße (Ziffer 1 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00878 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 15.03.2016

Übergreifendes Verkehrskonzept für ganz Pasing (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00879 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 –
Pasing-Obermenzing am 15.03.2016

Erweiterung der Machbarkeitsstudie zum Paul-Gerhard-Tunnel hinsichtlich der Vermeidung Durchgangsverkehr sowie Überprüfung der Ableitung des Tunnels in das neue Baugebiet

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00881 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 –
Pasing-Obermenzing am 15.03.2016

Verkehrsplanung für das Baugebiet Paul-Gerhardt-Allee

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01373 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 –
Pasing-Obermenzing am 21.03.2017

Verkehrskonzept; Erstellung eines Verkehrskonzeptes zur verkehrlichen Anbindung der Paul-Gerhardt-Allee (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02460 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 –
Pasing-Obermenzing am 28.02.2019

Machbarkeitsstudie zu einer Brücke vom Wohngebiet „Paul-Gerhardt-Allee“ zur Kreuzung „Am Knie“ (Ziffer 1 – 3)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02488 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 –
Pasing-Obermenzing am 28.02.2019

Umgehende Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) (Ziffer 1 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02521 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 –
Pasing-Obermenzing am 26.03.2019

Umgehende Erstellung zukunftsfähiger Verkehrskonzepte in den Stadtrandgebieten (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02523 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 –
Pasing-Obermenzing am 26.03.2019

S-Bahnhalt Berduxstraße – Planungen sofort beginnen und finanziell unterstützen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00630 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 -
Pasing-Obermenzing vom 08.09.2020

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06043

Anlagen:

1. Antrag Nr. 02-08 / A 01501
2. Antrag Nr. 14-20 / A 00508
3. Antrag Nr. 14-20 / A 04939
4. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00707

5. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00368
6. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00428
7. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00429
8. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00878
9. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00879
10. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00881
11. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01373
12. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02460
13. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02488
14. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02521
15. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02523
16. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00630
17. Stellungnahme BA 21 vom 07.04.2022
18. Plan S-Bahnhalt München-Berduxstraße
19. Machbarkeitsstudie zum Tunnel Paul-Gerhardt-Allee (2017)
20. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 20.07.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Mit dem Projekt Hauptbahnhof – Laim – Pasing wurde in den letzten Jahren der Teilbereich östlich der Paul-Gerhardt-Allee unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung entwickelt. Das Konzept beinhaltet ein allgemeines Wohngebiet mit weiteren sportlichen und sozialen Nutzungen.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat in der Sitzung am 17.12.2014 den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a (Paul-Gerhardt-Allee (östlich), Bärmannstraße (südlich), Bahnlinie München-Ingolstadt (westlich), Bahnlinie München-Augsburg (nördlich), Baumbachstraße (östlich) sowie Teile der sog. Gleisinsel (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 61a Teilbereich I und 1075)) als Satzung beschlossen (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01899). Der Bebauungsplan Nr. 2058a ist seit dem 10.04.2015 rechtsverbindlich.

Zum Verkehrskonzept, das dem genannten Bebauungsplan zugrunde liegt, liegen dem Mobilitätsreferat verschiedene Stadtratsanträge und Bürgerversammlungsempfehlungen vor, die eine Erläuterung und Prüfung erfordern und im Folgenden behandelt werden.

Ferner beinhaltet die Beschlussvorlage Informationen zur Finanzierung und weiteren Planungen des S-Bahnhofs „München-Berduxstraße“. Der Stadtratsauftrag hierzu wurde durch den Mobilitätsausschuss gemeinsam mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 09.12.2020 bzw. in der Vollversammlung am 16.12.2020 erteilt (vgl. Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01649).

2. Planungsgebiet östlich der Paul-Gerhardt-Allee (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a)

Das geplante Baugebiet östlich der Paul-Gerhardt-Allee (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a) ist circa 38 ha groß und soll überwiegend mit Wohnnutzung realisiert werden (vgl. Abbildung 1). Es wird dabei von einer mittleren Bebauungsdichte ausgegangen (ca. 2.400 Wohneinheiten (WE), entsprechend ca. 5.500 Einwohner*innen und zusätzlich circa 1.000 Arbeitsplätze).



Abbildung 1: Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a (Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2014)

Aktuell sind bereits einzelne Bauabschnitte des Quartiers realisiert. Das Quartier wird nach und nach fertiggestellt und von neuen Bewohner*innen bezogen.

3. Verkehrliche Erschließung des Planungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee

3.1. Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen

Im Jahr 2009 wurde im Rahmen der Planungen des Projektes Hauptbahnhof - Laim - Pasing ein Verkehrsgutachten erstellt, das die Auswirkungen der künftigen Entwicklung sowie einen Vergleich der zusätzlichen Anbindung des Planungsgebietes mit/ohne Tunnel an die Nordumgehung Pasing (NUP) aufzeigt.

Die verkehrliche Ausgangssituation bezieht sich auf ein Gebiet, das bis zum Jahr 2008 voll gewerblich genutzt war. Als besonders verkehrsintensive Nutzungen erwiesen sich zuletzt zwei Baumärkte. Aber auch produzierendes Gewerbe war vorhanden, wie zum Beispiel ein Transport-Betonwerk. Unter anderem hierdurch war ein sehr hohes Schwerverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Das Gewerbegebiet induzierte vor der vollständigen Absiedelung im Jahr 2008 ein Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 10.700 Kfz/24h. Der Lkw-Anteil lag mit 940 Lkw/24h bei knapp 9%.

Mit dem Baugebiet des B-Plans 2058a ist ein neues Verkehrsaufkommen von ca. 9.900 Kfz/24h zu erwarten. Dieses liegt somit in der Größenordnung des ehemaligen Verkehrsaufkommens, das bis 2008 vorhanden war, als die Entwicklungsflächen noch anders genutzt wurden.

Somit konnten die prognostizierten Verkehrsmengen an den vier vorgesehenen Anschlüssen abgewickelt werden. Mit dem Kreisverkehr zum Anschluss der Erschließungsstraße steht ein äußerst leistungsfähiger Knotenpunkt zur Verfügung. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen ist auch an den beiden benachbarten Knotenpunkten Offenbachstraße/Nusselstraße und Verdistraße/Frauendorferstraße, über die die Verteilung in das übergeordnete Straßennetz erfolgt, insgesamt noch leistungsfähig abzuwickeln.

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen wurde als zusätzliche Ausbaumaßnahme die Errichtung eines Tunnels zwischen der Paul-Gerhardt-Allee und der NUP unterstellt.

Der Tunnel Paul-Gerhardt-Allee zeigt insbesondere Entlastungswirkungen im unmittelbaren Umfeld (Offenbachstraße und Nusselstraße). Im weiteren Umfeld ergeben sich etwas geringere Belastungen als ohne den Tunnel.

Zwischenfazit

Mit der Realisierung eines Tunnels Paul-Gerhardt-Allee würden sich zweifellos verkehrliche Entlastungseffekte ergeben, aber im Vergleich zu den hohen Baukosten würden diese in keinem wirtschaftlich darstellbaren Umfang liegen. Der Verkehr aus

dem Baugebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058a kann ohne Tunnel verträglich abgewickelt werden und liegt zudem in einer ähnlichen Größenordnung wie zu der Zeit als das Gebiet noch gewerblich genutzt wurde.

3.2. Machbarkeitsstudie zum Tunnel Paul-Gerhardt-Allee 2009

Im Jahr 2009 wurde im Auftrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung eine bauliche Machbarkeitsstudie für einen Tunnel Paul-Gerhardt-Allee durchgeführt. Gegenstand der Untersuchung waren zwei Varianten, eine indirekte und eine direkte Führung. Die direkte Führung ist in Abb. 2 wiedergegeben. Die Kosten für den Tunnel beliefen sich nach dem damaligen Gutachten auf rund 62 Mio. €.



Abbildung 2: Tunnel Paul-Gerhardt-Allee; Quelle Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2009

Bereits mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 27.07.2011 (Sitzungsvorlagen Nr. 08 -14 / V 07208) hat der Stadtrat beschlossen, den Tunnel nicht weiterzuverfolgen, da das vorhandene Straßennetz den künftigen Verkehr aus dem Baugebiet Paul-Gerhardt-Allee aufnehmen kann.

Mit der Satzung des Bebauungsplans Nr. 2085a (Planungsgebiet östlich der Paul-Gerhardt-Allee; Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01899) und den dort beschriebenen Verkehrsgutachten wurde erneut bekräftigt, dass eine Anbindung des Planungsgebietes bahnquerend nach Süden zur Landsberger Straße (Tunnel bzw. Brücke) nicht erforderlich ist, da das umliegende Straßennetz eine ausreichende Verteilung des künf-

tig vorhandenen MIV auf das angrenzende Hauptstraßennetz gewährleistet und ein Tunnel nur eine begrenzte Entlastungswirkung für die Nusselstraße und die südliche Offenbachstraße bringen würde.

3.3. Machbarkeitsstudie zum Tunnel Paul-Gerhardt-Allee 2017

Aufgabenstellung

Mit einem Stadtratsantrag und mit mehreren Bürgerversammlungsempfehlungen wurde die Stadtverwaltung gebeten, eine aktualisierte Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Tunnels Paul-Gerhardt-Allee in Auftrag zu geben.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie vom September 2017 ist daher eine Aktualisierung der Untersuchung aus dem Jahr 2009 (s.o.), in der die vorgesehenen Planungsmaßnahmen im Umfeld der geplanten Tunneltrasse miteinbezogen wurde. Die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2017 ist den Anlagen beigefügt (vgl. Anlage 19).

Trassierung

Die Trassierung für eine mögliche Tunnelplanung stellt die kürzeste Verknüpfung zwischen der NUP und der Paul-Gerhardt-Allee dar. Die Tunnellänge liegt bei 311 Metern. Die Nutzung des Tunnels ist ausschließlich durch den MIV vorgesehen, der nichtmotorisierte Individualverkehr (nMIV) soll die geplante Geh- und Radwegbrücke nutzen (vgl. Kapitel 3.4).

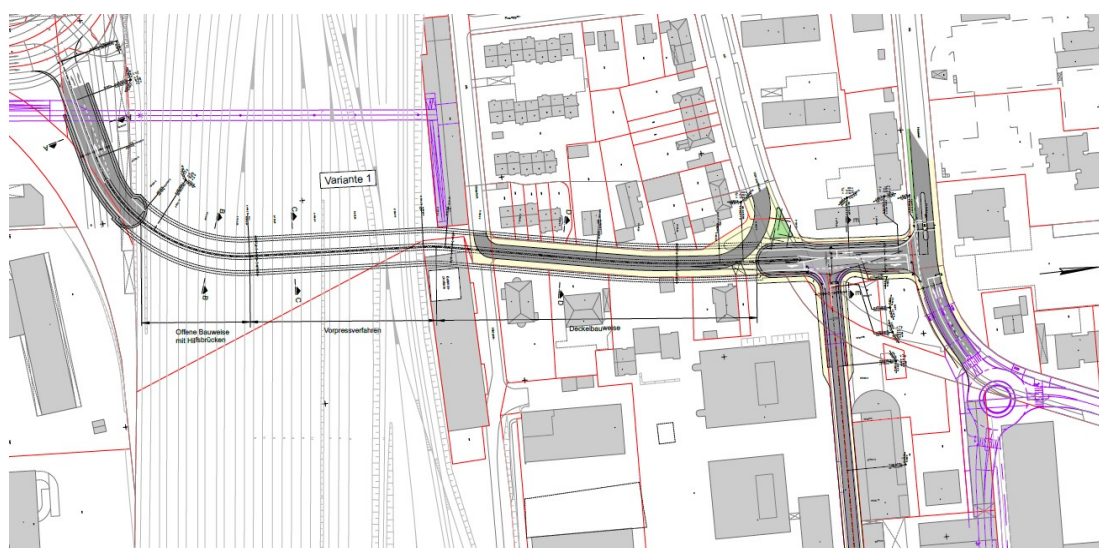


Abbildung 3: Tunnel Paul-Gerhardt-Allee; Quelle Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2017

Die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2017 hat lediglich die technische Machbarkeit einer Tunnellösung untersucht. Die Herstellung des Tunnels unter den Gleisen und

die Verlegung der Sparten wären in einem weiteren Planungsstadium zu prüfen bzw. zu klären, da das Baureferat im Rahmen der Machbarkeitsstudie darauf hingewiesen hat, *„dass einer Verlegung von Sparten und auch der Oberflächenentwässerung in die Tunneldecke nicht zugestimmt wird. Es ist also davon auszugehen, dass die Entwässerungsleitungen seitlich, neben dem Tunnel eingebaut werden müssen.“* Darüber hinaus würden durch die Baumaßnahme neben städtischen Grundstücken auch Grundstücke der DB AG und einiger privater Eigentümer benötigt. Aufgrund des Beschlusses der Vollversammlung vom 27.07.2011 (Sitzungsvorlagen Nr. 08 -14 / V 07208) wurden nördlich der Bahnleiße keine Flächen für einen Tunnelanschluss vorgesehen bzw. freigehalten.

Für die Realisierung würde ein Planfeststellungsverfahren, das die verkehrliche Notwendigkeit des Tunnels voraussetzt, erforderlich.

Infrastrukturkosten

Im Vergleich zur Untersuchung aus dem Jahr 2009 erhöhen sich nach der Machbarkeitsstudie aus 2017 die vom Gutachter geschätzten Baukosten für diese Variante mit 99,4 Mio. € brutto um ca. 60%. Hinzu kommen hier die noch nicht bezifferbaren Kosten für die Herstellung des Tunnels unter den Gleisen sowie für die Spartenumverlegungen. Diese deutliche Erhöhung der Baukosten ergibt sich u.a. aus größeren Tunnelbreiten im Bereich der Baumbachstraße aufgrund geänderter Anforderungen an die Planungen (u.a. Berücksichtigung aktuell gültiger Regelwerke im Tunnelbau). Zusätzlich ergeben sich daraus höhere Kosten im Grunderwerb sowie im Bauvolumen. Ein weiterer Aspekt, der die Steigerung der Baukosten seit der letzten Machbarkeitsstudie im Jahr 2009 erklärt, ist die allgemeine Preissteigerung im Bauwesen in den vergangenen Jahren. Dies hat sich seit 2017 erneut verschärft.

Fazit

Die im Rahmen des Projektes Hauptbahnhof – Laim – Pasing sowie des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058a beauftragten Verkehrsgutachten haben ergeben, dass bei der künftig geplanten Nutzungsstruktur und -dichte und dem daraus resultierenden MIV sowohl das interne als auch das umliegende Straßennetz für die verkehrliche Erschließung des Siedlungsgebietes nördlich der Bahnanlagen ausreichen (vgl. Kapitel 3.1). Die Ergebnisse der Gutachten (inkl. Leistungsfähigkeitsberechnungen) sind in den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a vom 17.12.2014 eingeflossen und haben nach wie vor Gültigkeit.

Demzufolge sollte eine Tunnelplanung in südlicher Fortsetzung der Paul-Gerhardt-Allee im Zuge der Baumbachstraße mit Kosten in Höhe von ca. 100 Mio. € (Schätzung aus 2017) im Hinblick auf die Unverhältnismäßigkeit der Kosten zum erzielbaren Nutzen nicht weiter verfolgt werden.

3.4. Nahmobilität

Die Vernetzung innerhalb des Planungsgebietes sowie mit der Umgebung wird laut Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a vom 08.07.2014 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / 00468) u.a. über ein zu schaffendes Fuß- und Radwegenetz gewährleistet. Bahntrassenbegleitend ist am östlichen und südlichen Rand des Planungsgebietes eine übergeordnete Fuß- und Radwegeverbindung geplant, von der nach Süden und Osten folgende Anbindungen über den Gleisbereich geplant sind (vgl. Abbildung 4).



Abbildung 4: Konzept Nahmobilität Paul-Gerhardt-Allee (Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung)

Die Erschließung des geplanten Wohngebietes an der Paul-Gerhardt-Allee für den nMIV soll u.a. über neu geplante Fuß- und Radwegebrücken erfolgen.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat sich mit dem Beschluss zum Thema „Fuß- und Radwegbrücken zur besseren Erschließung des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee“ vom 12.11.2014 für eine optimierte Anbindung des Baugebietes an das umliegende bestehende und geplante Straßen- und Wegenetz im nMIV entschieden (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01428). Am 02.07.2019 wurde vom Stadtrat im Bauausschuss der Beschluss "Bauprogramm Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344) genehmigt.

Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße nördlich der Bahntrasse

In Richtung Westen erfolgt die Realisierung der Fuß- und Radwegebrücke über die Offenbachstraße zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs Pasing sowie zur Trennung der Verkehrsströme des MIV und des nMIV und damit zur Erhöhung der Akzep-

tanz und Attraktivität des nMIV für alle Bewohner*innen sowie Beschäftigten im näheren und weiteren Umfeld. Die geplante Fuß- und Radwegbrücke stellt einen Lückenschluss für die Hauptradwegroute vom Hauptbahnhof nach Pasing dar. Die geplante Brücke über die Offenbachstraße nördlich der Bahntrasse ist im ersten Maßnahmenpaket im o.g. Bauprogramm eingestuft. Mit Beschluss des Bauausschusses „Stahlbrücke für Fuß- und Radverkehr über die Offenbachstraße nördlich der Bahntrasse“ vom 05.10.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04101) wurde die Ausführungsgenehmigung erteilt. Die Bauausführung für die Fuß- und Radwegbrücke hat begonnen. Eine Fertigstellung der Baumaßnahme wird Ende 2022 angestrebt. Je nach Witterungsverlauf können gegebenenfalls temperaturabhängige Restarbeiten im Frühjahr 2023 durchgeführt werden.

Fuß- und Radwegebrücke Paul-Gerhardt-Allee / Am Knie

In Richtung Süden soll eine Fuß- und Radwegbrücke vom Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee in Fortführung der Baumbachstraße über die Fern- und S-Bahntrasse in Richtung der Straße Am Knie mit dem Ziel der verbesserten und barrierefreien Erreichbarkeit, v. a. der Trambahnlinie 19 und des künftigen U-Bahnhofes „Am Knie“ der in Bau befindlichen U-Bahnlinie U5 in Richtung Innenstadt/Pasing sowie der besseren Vernetzung mit dem Siedlungsbereich südlich der Bahnanlagen errichtet werden. Mit Beschluss des Bauausschusses vom 14.07.2015 „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03325) wurde über die Verlängerung der geplanten Fuß- und Radwegbrücke über den Kreuzungsbereich Josef-Felder-Straße / Landsberger Straße nach Süden sowie die Anbindung an den geplanten U-Bahnhof berichtet.

Die Fuß- und Radwegbrücke Paul-Gerhardt-Allee / Am Knie ist im dritten Maßnahmenpaket des o.g. Bauprogramms enthalten und steht im engen Zusammenhang mit der Verlängerung der U5 nach Pasing. In Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Ressourcen, beabsichtigt das Baureferat die Durchführung eines konkurrierenden Vergabeverfahrens für die Objektplanung mit anschließender Stadtratsbefassung.

Fuß- und Radwegebrücke südlich Berduxstraße / Nymphenburger Schlosspark

Zusätzlich ist mittel- bis langfristig geplant, eine Ost-West-Verbindung für den nMIV zwischen dem Gebiet des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a und dem Vorfeld des Nymphenburger Schlossparks über die Fern- und S-Bahntrasse der Deutschen Bahn AG (Ingolstadt / Freising / Landshut), ggf. in Verbindung mit dem geplanten S-Bahnhof „München-Berduxstraße“, zu realisieren. Der Brückenstandort südlich Berduxstraße / südlich Schlossmauer wurde ebenfalls in das dritte Maßnahmenpaket des Bauprogramms „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ aufgenommen. Es besteht eine Abhängigkeit zum übergeordneten Projekt S-Bahn-Haltepunkt „München-Berduxstraße“ (siehe 3.5). Im Rahmen der Planungen zum S-Bahnhalte-

punkt ist es Ziel, auch die Realisierung der Fuß- und Radwegquerung über die Bahnanlagen durch die Deutsche Bahn am Standort des künftigen S-Bahn-Haltes „München-Berduxstraße“ zu klären bzw. die gemeinsamen Planungen aufeinander abzustimmen.

Die weitere angestrebte Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund sowie die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV soll durch die Einrichtung einer Shuttle-Bus-Verbindung zwischen dem Planungsgebiet und dem Nordausgang am Bahnhof Pasing erfolgen (vgl. Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058a vom 17.12.2014). Die ÖPNV-Erschließung ist derzeit mit einem 10-Minuten-Takt geplant. Gegebenenfalls wird der Takt auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet. Damit wird eine sehr gute Anbindung an das örtliche sowie überörtliche öffentliche Verkehrsnetz (Fernbahn, S-Bahn, Tram, Bus und zukünftig auch U-Bahn) angestrebt.

3.5. S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“

Bereits mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung zur Verkehrsplanung Pasing-Nord vom 12.11.2014 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01694) wurde festgelegt, einen möglichen S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ für zukünftige Planungen optional offen zu halten.

Das für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) inkl. S-Bahnverkehr zuständige Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hat Ende 2018 eine umfassende Machbarkeitsstudie zum Programm „Bahnausbau Region München“ vergeben, in der u. a. der S-Bahnhaltepunkt an der Berduxstraße mitbetrachtet wurde.

Die Bewertung des S-Bahnhaltepunkts „München-Berduxstraße“ wurde im 2. Quartal 2020 abgeschlossen und hat insgesamt zu einem positiven Ergebnis geführt. Der Freistaat ist bereit, die Planung und Realisierung des S-Bahnhalts gemeinsam mit der Landeshauptstadt voranzubringen, wenn sich die Landeshauptstadt auch finanziell beteiligt.

Der aktuelle Planungsstand aus der Machbarkeitsstudie ist der Anlage 18 zu entnehmen (Erläuterung: gelb: Rückbau; rot: Neubau; rot schraffiert: vorgesehener Bahnsteig der Station „München-Berduxstraße“; türkis: Grenzlinien aus städtischem Planungswerkzeug). Weitergehende Planungen können gegebenenfalls noch zu deutlichen Änderungen führen.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Mobilitätsausschuss gemeinsam mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 09.12.2020 (Vollversammlung am 16.12.2020) mit der Thematik befasst (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 01649). Das Mobilitätsreferat wurde beauftragt, „Zuschussvereinbarungen zu den Planungs- und Baukosten

maximal bis zur Hälfte der anfallenden Kosten eines S-Bahnhalts „München-Berduxstraße“ zu verhandeln und in einem weiteren Beschluss das Verhandlungsergebnis darzustellen. Dieser Beschluss soll auch die Finanzierung sicherstellen und zum Abschluss der entsprechenden Vereinbarungen ermächtigen.“ Im Vortrag der Referentin (damals des Referates für Stadtplanung und Bauordnung) wurde – als Erwiderung auf die Stellungnahme der Stadtkämmerei – der folgende Passus aufgenommen: „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, künftig Mobilitätsreferat, wird prüfen, ob im vorliegenden Fall für den Bau des S-Bahnhofs Stellplatzablösemittel eingesetzt werden können. [...] Nach Abschluss der Verhandlungen ist vorgesehen, dem Stadtrat in einer zweiten Stufe durch Beschlussvorlage erneut zu berichten, eine Zustimmung zum Abschluss einer Zuschussvereinbarung einzuholen und auch darzustellen, wie die Finanzierung sichergestellt werden kann. Dabei wird auch dargelegt werden, in welchem Umfang Stellplatzablösemittel eingesetzt werden können.“

Die Verhandlungen mit dem StMB konnten im Herbst 2021 soweit abgeschlossen werden, dass eine unterschriftsreife Vereinbarung vorliegt (Stand: Februar 2022). Aufgrund der hohen Bedeutung des S-Bahnhaltes für den innerstädtischen Verkehr sehen die Verhandlungspartner eine hälftige Beteiligung der LHM an den Kosten der Errichtung als gerechtfertigt an. Das Ergebnis ist, dass sich Freistaat Bayern und Landeshauptstadt München die Kosten welche beim Freistaat anfallen, also abzüglich ggf. durch die DB AG einzubringender Drittmittel für die Erstellung des S-Bahnhaltes hälftig teilen.

In der Vereinbarung wird festgehalten, dass sich die Parteien darüber einig sind, dass die Gewährung des Zuschusses den Besonderheiten des konkreten Falls geschuldet ist und kein Präjudiz für andere Projekte darstellt.

Die Kosten für die Umfeldmaßnahmen sind von der Landeshauptstadt München allein zu tragen, da seitens des Freistaates geltend gemacht wird, für diese keine Rechtsgrundlage einer Mitfinanzierung zu haben.

Die Kostenbeteiligung für die Landeshauptstadt München am neuen S-Bahnhalt in Höhe von ca. 7 Mio. € können vollständig aus Stellplatzablösemitteln beglichen werden. Gemäß Artikel 47 Absatz 4 BayBauO kann die Gemeinde den Geldbetrag für die Ablösung notwendiger Stellplätze für investive Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs verwenden. Um solche Maßnahmen, die der Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr dienen, handelt es sich beim Bau eines S-Bahnhaltes. In den genannten Kosten – die auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie ermittelt wurden – sind nach Aussagen der Gutachter bereits Risikozuschläge gemäß ÖBB-Handbuch Kostenermittlung enthalten (Basis: Preisstand 2016). Allerdings können laut Aussage des StMB aufgrund des sehr frühen Planungsstadiums noch starke Schwankungen (z.B. durch Kosten für Fremdgrundinanspruchnahme) auftreten.

Die Finanzierung soll mit diesem Beschluss gesichert werden. Nähere Ausführungen dazu in Kapitel 4.

Im weiteren Planungsverlauf soll zudem geprüft werden, inwieweit eine Förderung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Anspruch genommen werden kann. Laut der angesprochenen Machbarkeitsstudie ist der errechnete Nutzen-Kosten-Faktor >1 . Somit ist eine Förderfähigkeit grundsätzlich gegeben.

Die Umfeldmaßnahmen umfassen insbesondere die Erschließung des S-Bahnhalts in Form einer Fuß- und Radwegquerung der Bahnanlagen mit Anbindung an den geplanten S-Bahn-Haltepunkt „München-Berduxstraße“ und eine attraktive Wegeverbindung zwischen (voraussichtlich neu zu schaffender) Bushaltestelle und Stationsanlage. Hierzu soll das Mobilitätsreferat beauftragt werden, im Benehmen mit dem Baureferat, an den weiteren Planungen zum neuen S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ (inklusive Umfeldmaßnahmen) aktiv mitzuwirken und die weiteren Kosten für die Umfeldmaßnahmen, insbesondere für die Fuß- und Radwegquerung über die Bahnanlagen an diesem Standort, zeitnah dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Zudem soll eine Förderung durch GVFG-Mittel weiterverfolgt werden. Weiter sollen überdachte Fahrradabstellplätze (Bike&Ride) sowie Behindertenstellplätze und eine Kiss&Ride-Zone vorgesehen werden. Die dafür anfallenden Kosten werden vom Baureferat zu gegebener Zeit ermittelt, um anschließend in gesonderten Beschlüssen beantragt zu werden. Gegebenenfalls sind Kostenanteile der Umfeldmaßnahmen, sofern sie den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen, die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen und gemeindlichen Mietfahrradanlagen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen betreffen, ebenfalls aus der Stellplatzabläse nach Art. 47 Absatz 4 BayBauO finanzierbar.

Nach Beschlussfassung soll die Finanzierungsvereinbarung durch Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sowie der Landeshauptstadt München unterschrieben werden. Nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung wird die Planungsvereinbarung zwischen dem StMB und der Deutschen Bahn AG finalisiert und unterzeichnet. Anschließend kann in die weitere Planung eingestiegen werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden die weiteren Schritte (Planung, Baurechtsschaffung und Bau) ca. 5-7 Jahre in Anspruch nehmen. Der Freistaat Bayern strebt eine des S-Bahnhaltes „München-Berduxstraße“ noch vor Inbetriebnahme vor der 2. Stammstrecke an.

3.6. Verlagerung der geplanten Netzersatzanlage für die U5

Für den Betrieb der neugebauten U-Bahnlinie U5 ist eine Netzersatzanlage (NEA) notwendig. Die NEA sichert die Notstromversorgung des Verlängerungsabschnitts der U5 vom Bahnhof Laim bis Pasing. Diese ist mit Planfeststellungsverfahren des Pla-

nungsabschnittes 77 (PA 77) auf den Flächen der städtischen Baumschule an der Gotthardstraße planfestgestellt.

Diesen Standort beurteilt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als städtebaulich ungeeignet, da mit der Behandlung des Entwurfs des Stadtentwicklungsplans 2040 (STEP 2040) in der Vollversammlung des Stadtrates am 28.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03346, Entwurf des Stadtentwicklungsplans STEP 2040 „München – Stadt im Gleichgewicht“) beschlossen wurde, das Gebiet der städtischen Baumschule aus dem STEP 2040 bzw. aus der Planung und Prüfung als Fläche für Siedlungsentwicklung auszunehmen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, das Gebiet des Landschaftsparks „Pasing-Laim-Blumenau-Hadern“ einschließlich des Gebiets der städtischen Baumschule bei der Umsetzung des STEP 2040 als Grün- und Freifläche in Form eines Landschaftsparks zu berücksichtigen und entsprechend zu beplanen bzw. umzusetzen. Somit sollte auch das oberirdische Betriebsgebäude an einen anderen Standort verlegt werden.

Im Rahmen der Suche nach einem Alternativstandort für die Errichtung einer NEA und der Sondierung der in Frage kommenden Flächen, haben sich die Flächen mit den Flurnummern 1207, 1207/2, 1208 und 1209 südlich der Bahnlinie an der Josef-Felder-Straße als der einzig mögliche, geeignete Standort herausgestellt.

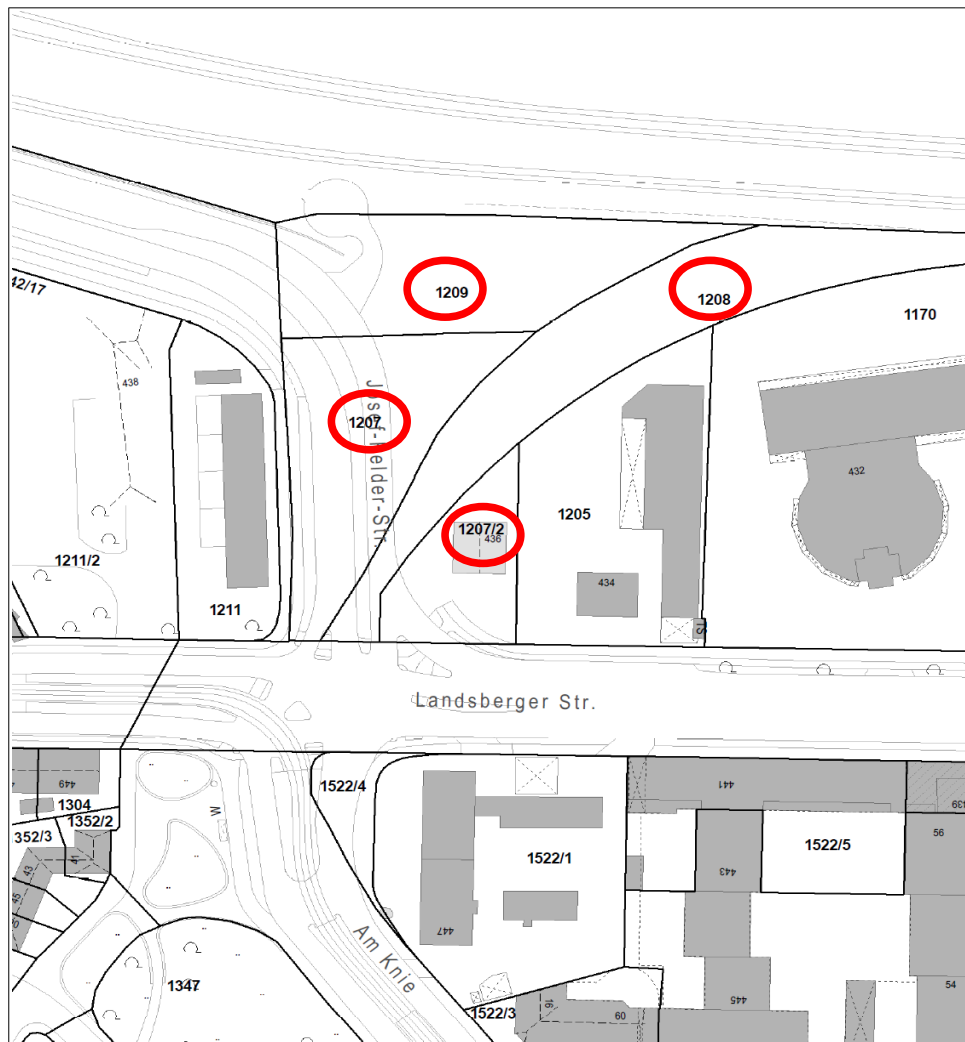


Abbildung 5: möglicher Standort der geplanten Netzersatzanlage für die U5 (Quelle: GeoInfoWeb; Landeshauptstadt München)

Die Flächen westlich Josef-Felder-Straße, nördlich Landsberger Straße und südlich der Bahngleise (Flur Nrn. 1207, 1207/2, 1208 und 1209 Gemarkung Pasing), die für den südlichen Tunnelausgang freigehalten werden sollen, sind in städtischem Eigentum. Aktuell sind diese Flächen für unterschiedliche Bedarfe vorgesehen. Mit Planfeststellungsbeschluss des Planungsabschnittes 78 (PA 78) sind die o.g. Flächen vollständig als Baustelleneinrichtungsfläche für die Verlängerung der U5 nach Pasing gesichert. Die Baustelle wird voraussichtlich 2030 geräumt sein.

Der Charakter der umliegenden Nutzungen sowie die Anfahrbarkeit und Nähe zur planfestgestellten U-Bahn-Trasse sind günstig für die Errichtung und den Betrieb der NEA. Diese ist nach ersten Prüfungen mit der Umsetzung der Fuß- und Radbrücke sowie des Radwegs entlang der Bahnflächen vereinbar.

Auch der zeitliche Ablauf (Räumung der Baustelleneinrichtungsfläche und Bau / Inbetriebnahme NEA) spricht für diesen Standort.

Die Vorgaben der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) können beim Betrieb der NEA für die angrenzende gewerbliche Nutzung eingehalten werden.

Fazit

Der Stadtrat hat mit dem Aufstellungsbeschluss zum B-Plan 2058 („Projekt Hauptbahnhof – Laim – Pasing – Entwicklung Teilbereich Paul-Gerhardt-Allee“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 07208, Vollversammlung am 27.07.2011) beschlossen, die Tunnelplanung nicht weiter zu verfolgen. Eine Einplanung des Tunnels würde für die nördlich der Bahngleise liegenden Flächen erhebliche Konsequenzen bedeuten. Daher wird empfohlen, die Flächen südlich der Bahngleise zugunsten einer optional zukünftigen Tunnelplanung nicht weiter freizuhalten.

Stattdessen sollte an dieser Stelle die für die U5 erforderliche Netzersatzanlage (NEA) untergebracht werden. Hierbei ist sicherzustellen, dass die NEA mit der Umsetzung der Fuß- und Radwegbrücke, die die Paul-Gerhardt-Allee an die U-Bahnhaltestelle Am Knie anbindet, sowie des Radschnellwegs südlich der Bahnflächen vereinbar ist.

Die etwaige Ansiedlung eines Gewerbehofs (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15570, Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 24.09.2019) auf dieser Fläche steht der Unterbringung der NEA nicht grundsätzlich entgegen. Da die Realisierung eines Gewerbehofs jedoch vom Zuerwerb des Nachbargrundstücks Flurnummer 1205, Gemarkung Pasing, abhängt, ist eine davon unabhängige weitere Untersuchung der Realisierungsmöglichkeit eines Gewerbehofs auf den o.g. Grundstücken, u.a. dem der künftigen NEA, sinnvoll. Eine Abstimmung mit dem Kommunalreferat und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft wird hier erforderlich sein.

4. Finanzierung des S-Bahnhaltepunkts „München-Berduxstraße“

4.1. Zweck des Vorhabens

Der S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ trägt einen Hauptteil der Erschließung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee mit Öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stellt einen wesentlichen Baustein der Stadt- und Verkehrsplanung dar. Im neuen Wohngebiet an der Paul-Gerhardt-Allee sind ca. 2.400 Wohneinheiten geplant und teilweise bereits realisiert. Es ist wichtig, den neuen Bewohner*innen ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln bereitzustellen.

4.2. Mehrjahresinvestitionsprogramm

Darstellung des Finanzbedarfs im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 - 2027
Beschreibung des IST-Zustandes

Die Maßnahme S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ – Anteil LHM ist im Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2022 - 2026 nicht enthalten.

Darstellung der erforderlichen Änderung im Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2023 - 2027

Die Maßnahme S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ – Anteil LHM löst Gesamtkosten in Höhe von 7.000.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 - 2027 aus.

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu: S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ – Anteil LHM, Maßnahmen-Nr. **6141.981.7670.9**, Rangfolgen-Nr. 13

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2023 bis 2027 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2023 - 2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Finanz. 2029 ff.
S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ – Anteil LHM	7.000 €		7.000 €	2.000€		5.000 €				
Summe	7.000 €		7.000 €	2.000 €		5.000 €				
Z (36x)										
St. A.										

Gruppierungen (bitte in der dargestellten Reihenfolge in obiger Tabelle abbilden)

932 = Grunderwerb

940 = Baukosten Hochbau

950 = Baukosten Tiefbau

960 = Baukosten Technische Anlagen

935 = Erwerb von beweglichem Anlagevermögen

930 = Erwerb von Beteiligungen, Aufstockung Eigenkapital

98x = Investitionsfördermaßnahmen

92x = Sonstige Investitionen

Z36 = Zuschüsse, sonst. Zuwendungen (z.B. Förderanteile ROB)

St. A. = Städtischer Anteil

(Hinweis: bei Baumaßnahmen sind ggf. weitere Angaben erforderlich, z.B. eine zusätzliche Tabelle für die Risikoausgleichspauschale)

4.3. Finanzierung

Die Finanzierung der Planung und des Baus des S-Bahnhaltes „München-Berduxstraße“ erfolgt durch Stellplatzablösemittel. Gemäß Art. 47 Abs. 4 BayBO können die Gemeinden die Stellplatzablösebeträge für „sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs“ verwenden. Die referatsübergreifende Lenkungsgruppe „Verwendung von Stellplatzablösemitteln zur Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen“ hat der dem Einsatz von Stellplatzablösemitteln zugestimmt. Die Vorlage von Förderfällen zu Einzelprojekten oder Maßnahmen gem. § 22 GeschO des Stadtrats ist bei Überschreiten einschlägiger Wertgrenzen dem jeweiliger Fachausschuss notwendig.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Der Freistaat Bayern möchte das Projekt gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG weiter vorantreiben und wartet daher auf die Finanzierungszusage der Landeshauptstadt München. Eine Finanzierung im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 würde zu unvorhersehbaren Verzögerungen bei den weiteren Planungen und der Herstellung des S-Bahnhaltes führen.

4.4. Produktbezug

Die Veränderungen betreffen das Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung.

4.4.1. Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

4.4.2. Kennzahlen

Eine Änderung der Kennzahlen ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

4.5. Bezug zur Perspektive München

Folgende Ziele/Leitlinie/n der Perspektive München werden/wird unterstützt:

Leitlinie 7: Stadtverträgliche Verkehrsbewältigung und Leitlinie 10.2.: Ökologie - Klimawandel und Klimaschutz

5. Anträge und Empfehlungen

5.1. Stadtrats-Anträge

Verkehrsflüsse nördlich der Bahntrasse nach Bau der Nordumgehung Pasing untersuchen – Verkehrsberuhigung berücksichtigen

Antrag Nr. 02-06 / A 01501 von Herrn StR Christian Müller vom 12.03.2004 (Anlage 1). Der Antrag fordert, im Zuge der Planung der Nordumgehung Pasing sowie der Bebauungsplanung südlich der Bahngleise die daraus resultierenden Verkehrsflüsse in den Wohngebieten nördlich der Bahntrasse um die Pasinger Fabrik sowie die Paul-Gerhardt-Allee zu untersuchen. Dabei ist ein Szenario mit und ohne einen Tunnel Paul-Gerhardt-Allee vom Am Knie aus vorzusehen.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 02-06 / A 01501 wie folgt Stellung:

Wie in Kapitel 3.1 erläutert, können die Verkehrsmengen, die u.a. durch die Bebauung entlang der Paul-Gerhardt-Allee entstehen, im bestehenden Straßennetz abgewickelt werden. Ein möglicher Tunnel als Verbindung zwischen der Paul-Gerhardt-Allee zur Nordumgehung Pasing ergibt zwar verkehrliche Entlastungseffekte, jedoch stehen diese in keinem Verhältnis zu den Kosten, die für eine Realisierung erforderlich sind. Aufgrund der fehlenden verkehrlichen Notwendigkeit sowie den hohen Kosten in Höhe von mindestens ca. 100 Mio. € wird der Tunnel Paul-Gerhardt-Allee nicht weiterverfolgt.

Derzeit wird eine städtebaulich verkehrliche Machbarkeitsstudie für das Gebiet auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing durchgeführt. Übergeordnetes Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Bahnhofs Pasing Nord zu Fuß, mit dem Rad und dem Bus zu verbessern sowie die Aufenthaltsqualität insbesondere in den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten (Wensauerplatz) zu erhöhen. Außerdem wird die Realisierung einer neuen Radabstellanlage (als Tiefgarage oder im Hochbau) geprüft.

Im zweiten Teil der Machbarkeitsstudie für das erweiterte Umfeld sollen Maßnahmen untersucht werden, um den Lkw-Verkehr und gebietsfremden Durchgangsverkehr im MIV allgemein aus den Wohngebieten herauszunehmen und auf das Hauptstraßen-

netz zu bündeln. Dazu werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie Vorschläge zur Verminderung entwickelt. Der Umgriff hierfür umfasst den Bereich Verdistraße, Paul-Gerhardt-Allee, Offenbachstraße, Landsberger-/Josef-Felder-Straße, Pippinger Straße. Die Ergebnisse dieser Studie werden dem Stadtrat im Lauf des Jahre 2022 vorgestellt.

Dem Antrag Nr. 02-06 / A 01501 vom 12.03.2004 wird nach Maßgabe der obigen Ausführungen entsprochen.

Machbarkeitsstudie Tunnel Paul-Gerhardt-Allee

Antrag Nr. 14-20 / A 00508 von Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Max Straßer, Herrn StR Walter Zöller vom 03.12.2014 (Anlage 2).

Der Antrag fordert die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zum Tunnel Paul-Gerhardt-Allee, deren Inhalt die technische Machbarkeit sowie eine Kostenschätzung sein soll.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 00508 wie folgt Stellung:

Mit der Realisierung eines Tunnels Paul-Gerhardt Allee würden sich zweifellos verkehrliche Entlastungseffekte ergeben. Der Verkehr aus dem Baugebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058a kann aber auch ohne Tunnel verträglich abgewickelt werden und liegt zudem in einer ähnlichen Größenordnung wie zu der Zeit als das Gebiet noch gewerblich genutzt wurde.

Die aktuelle bautechnische Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass die Realisierung eines Tunnels zwischen der Josef-Felder-Straße und der Paul-Gerhardt-Allee zur Erschließung des Wohngebietes an der Paul-Gerhardt-Allee technisch machbar erscheint. Wie bereits im Kapitel 3.3 erläutert, haben sich die Kosten im Vergleich zur Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2009 um ca. 60% erhöht (u.a. wegen größerer Tunnelbreiten, höhere Grunderwerbskosten, allgemeine Preissteigerungen im Bau).

Da die verkehrliche Notwendigkeit dieser zusätzlichen Verkehrsverbindung weiterhin nicht gegeben ist, soll im Hinblick auf das Kosten-/Nutzen-Verhältnis sowie den möglichen Standort einer Netzersatzanlage für die U-Bahn die Realisierung nicht weiter verfolgt werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00508 vom 03.12.2014 wird nach Maßgabe der obigen Ausführungen entsprochen.

Machbarkeitsstudie für eine Anbindung des Neubaugebiets an der Paul-Gerhardt-Allee durch eine Seilbahn

Antrag Nr. 14-20 / A 04939 von Herrn StR Christian Müller vom 01.02.2019 (Anlage 3).

Der Antrag schlägt für die Anbindung des Baugebiets Paul-Gerhard-Allee von der Südseite der Bahnanlagen eine Seilbahn als Alternative zu einer Brückenverbindung vor.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 04939 wie folgt Stellung:

Wie unter Kapitel 3.4 ausgeführt, soll die Erschließung des geplanten Wohngebietes an der Paul-Gerhardt-Allee für den nMIV u.a. über eine neue, südlich gelegene Fußgänger- und Radwegebrücke erfolgen. Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat sich mit dem Beschluss zum Thema „Fuß- und Radwegebrücken zur besseren Erschließung des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee“ vom 12.11.2014 für eine optimierte Anbindung des Baugebietes an das umliegende bestehende und geplante Straßen- und Wegenetz im nMIV entschieden (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01428).

In Richtung Süden soll eine Fuß- und Radwegebrücke vom Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee in Fortführung der Baumbachstraße über die Fern- und S-Bahntrasse in Richtung der Straße Am Knie mit dem Ziel der verbesserten und barrierefreien Erreichbarkeit, v. a. der Trambahnlinie 19 und des künftigen U-Bahnhofes „Am Knie“ der in Bau befindlichen U-Bahnlinie U5 in Richtung Innenstadt/Pasing sowie der besseren Vernetzung mit dem Siedlungsbereich südlich der Bahnanlagen errichtet werden. Die Einsatzmöglichkeiten einer Seilbahn im Stadtgebiet wurden im Rahmen eines Projektes am Frankfurter Ring untersucht. Grundsätzlich hat die Studie gezeigt, dass Seilbahnen im urbanen Raum bezüglich des Kosten-Nutzen-Effekt im Vergleich zu den konventionellen Verkehrsmitteln nicht wirklich rentabel sind. Die in der Machbarkeitsstudie herausgestellten Vorteile eines Seilbahnsystems können wenn überhaupt, dann nur auf Strecken mit besonderen Herausforderungen (Hindernisse wie Berge oder das Überqueren von Flüssen etc.) zur Geltung kommen, bei welchem zudem bei alternativen Verkehrssystemen (Bus/Tram) Schwierigkeiten zu erwarten sind. Die dazugehörige Beschlussvorlage wird voraussichtlich im 3. Quartal 2022 dem Stadtrat vorgelegt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04939 vom 01.02.2019 kann nur nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

5.2. Bürgerversammlungsempfehlungen

Verkehrerschließung Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee (Ziffer 2)

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing hat am 24.03.2015 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 00368 (Anlage 5) beschlossen. Diese Empfehlung fordert eine Verkehrerschließung des Neubaugebietes östlich der Paul-Gerhardt-Allee über eine Brücke bzw. einen Tunnel zur Landsberger Straße.

Direkte Anbindung des motorisierten Individualverkehrs des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee an das Hauptstraßennetz

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing hat am 28.04.2015 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 00428 (Anlage 6) beschlossen. Die Empfehlung fordert eine direkte Anbindung des MIV des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee an das Hauptstraßennetz.

Autarker Anschluss des Wohngebietes an der Paul-Gerhardt-Allee und Realisierung eines S-Bahnhaltepunktes Berduxstraße (Ziffer 1 des Antrags)

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing hat am 15.03.2016 die anliegende Empfehlung Nr. 14 – 20 / E 00878 (Anlage 8) beschlossen. Die Empfehlung fordert die Umsetzung eines autarken Anschlusses des Wohngebietes östlich der Paul-Gerhardt-Allee sowie die Realisierung eines S-Bahnhaltepunktes Berduxstraße.

Machbarkeitsstudie zu einer Brücke vom Wohngebiet „Paul-Gerhardt-Allee“ zur Kreuzung „Am Knie“

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing hat am 28.02.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02488 (Anlage 13, Ziffer 1) beschlossen. Die Empfehlung fordert die Errichtung eines Tunnels zwischen der Paul-Gerhardt-Allee und Am Knie.

Verkehrskonzept; Erstellung eines Konzeptes zur verkehrlichen Anbindung der Paul-Gerhardt-Allee (Ziffer 2 des Antrags)

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing hat am 28.02.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02460 (Anlage 12, Ziffer 2) beschlossen. Die Empfehlung fordert die Erstellung eines Konzeptes zur verkehrlichen Anbindung des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee.

Umgehende Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes (Ziffer 1 des Antrags)

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing hat am 26.03.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02521 (Anlage 14) beschlossen. Die Empfehlung fordert die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans mit Bündelung des Schwerlast- und Durchgangsverkehrs auf den Hauptstraßen.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zu den Empfehlungen Nr. 14-20 / E 00368, Nr. 14-20 / E 00428, Nr. 14-20 / E 00878 (Ziffer 1) ,Nr. 14-20 / E 02488 (Ziffer 1), Nr. 14-20 / E 02460 (Ziffer 2) und Nr. 14-20 / E 02521 (Ziffer 1) wie folgt Stellung:

Mit der durchgeführten Machbarkeitsstudie zum Tunnel Paul-Gerhardt-Allee wurde die Verkehrserschließung des Neubaugebietes östlich der Paul-Gerhardt-Allee über einen Tunnel zwischen der Josef-Felder-Straße im Süden und der Paul-Gerhardt-Allee im Norden technisch geprüft. Für den Zu- und Abflussverkehr in das neue Wohngebiet ergeben sich durch Lage und Ausgestaltung des Tunnelbauwerks zwar direkte

und schnelle Verbindungen zu den übergeordneten Straßen (z.B. NUP, Landsberger Straße), die eine mögliche Beeinträchtigung der Wohn- und Sammelstraßen in den Kolonien I und II minimieren würden, jedoch ist aus verkehrlicher Sicht die Realisierung eines Tunnelbauwerks nicht zwingend erforderlich, da die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes auch mit den Neuverkehrsmengen des Planungsgebiets des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058a gegeben ist (vgl. Kapitel 2 und 3.1). Dieser Zusammenhang gilt auch für den möglichen Bau einer Brücke über die Bahnanlagen.

Durch die Nutzungsveränderungen in diesem Gebiet von Gewerbe zu Wohnen reduziert sich der Schwerlastverkehr deutlich, sodass sich die Schallemissionen dieses Gebietes ebenfalls reduzieren.

Eine aktualisierte technische Machbarkeitsstudie im Jahr 2017 hat eine Kostenerhöhung für eine Tunnellösung von 60% ergeben. Im Hinblick auf das Kosten-/Nutzen-Verhältnis sowie den möglichen Standort einer Netzersatzanlage für die geplante Verlängerung der U5 (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.6) soll die Realisierung nicht weiter verfolgt werden.

Der S-Bahnhaltepunkt „München-Berduxstraße“ wurde durch das zuständige Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Programm „Bahnknoten München“ mit positivem Ergebnis untersucht. Zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der Realisierung des S-Bahnhalts wird auf den Beschluss des Mobilitätsausschusses am 09.12.2020 / Vollversammlung am 16.12.2020 (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 01649) verwiesen (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.5).

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00368 vom 24.03.2015 kann nicht entsprochen werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00428 vom 28.04.2015 kann nicht entsprochen werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00878 (Ziffer 1) vom 15.03.2016 kann nur nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02460 (Ziffer 2) vom 28.02.2019 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02488 (Ziffer 1) vom 28.02.2019 kann nicht entsprochen werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E02521 (Ziffer 1) vom 26.03.2019 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Verkehrsplanung für das Wohngebiet an der Paul-Gerhardt-Allee; Beachtung der Verkehrsverträglichkeit der Umgebung

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing hat am 28.04.2015 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 00429 (Anlage 7) beschlossen. Die Empfehlung fordert die Mitbetrachtung der Verkehrsverträglichkeit der Umgebung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2058a im Sinne des Gleichheitsgrundsatzes.

Übergreifendes Verkehrskonzept für ganz Pasing (Ziffer 2 des Antrags)

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing hat am 15.03.2016 die anliegende Empfehlung Nr. 14 – 20 / E 00879 (Anlage 9) beschlossen. Die Empfehlung fordert ein übergreifendes Verkehrskonzept für ganz Pasing.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zu den Empfehlungen Nr. 14-20 / E 00429 und Nr. 14-20 / E 00879 wie folgt Stellung:

Für die verkehrsverträgliche Erschließung des Gebietes des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058a wurden sowohl der Fuß- und Radverkehr, der öffentliche Verkehr als auch der MIV betrachtet. Neben Maßnahmen im öffentlichen Verkehr (Shuttle-Bus zum Bahnhof Pasing, Planungen zum S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“) wurden auch Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung für Zufußgehende und Radfahrende erarbeitet (vgl. Kapitel 3.4), um die umliegenden Wohngebiete nicht stärker zu belasten. Durch die Nutzungsveränderung im Gebiet des Bebauungsplans 2058a von hauptsächlich gewerblicher Nutzung zu Wohnnutzung wird eine Minimierung des Schwerlastverkehrs erreicht, durch die die Umgebung des Wohngebiets östlich der Paul-Gerhardt-Allee von Emissionen durch den Schwerlastverkehr (Lärm, Stickoxide) deutlich entlastet wird.

Den Empfehlungen Nr. 14-20 / E 00429 und Nr. 14-20 / E 00879 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

Erweiterung der Machbarkeitsstudie zum Paul-Gerhardt-Tunnel hinsichtlich der Vermeidung Durchgangsverkehr sowie Überprüfung der Ableitung des Tunnels in das neue Baugebiet

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing hat am 15.03.2016 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 00881 (Anlage 10) beschlossen. Die Empfehlung fordert eine Erweiterung der Machbarkeitsstudie zum Tunnel Paul-Gerhardt-Allee. Diese Erweiterung sieht eine Erschließung des Neubaugebietes südlich der ehemaligen Eggenfabrik in der Hildachstraße vor, um die Baumbachstraße von Durchgangsverkehr und Lärm freizuhalten.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 00881 wie folgt Stellung:

Die aktuell vorliegende technische Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2017 beinhaltet einen Tunnel zwischen der Josef-Felder-Straße im Süden und der Paul-Gerhardt-Allee im Norden. Die nördliche Anbindung erfolgt über einen Knotenpunkt an die Nusselstraße und im weiteren Verlauf über einen Kreisverkehr an die Paul-Gerhardt-Allee. Das Tunnelportal auf der Nordseite der Bahngleise liegt auf Höhe der Einmündung der Nimmerfallstraße. Die Baumbachstraße ist somit auf dem Abschnitt zwischen der Hildachstraße und der Nimmerfallstraße untertunnelt. An der Oberfläche ergibt sich die infrastrukturelle Veränderung, dass die Nimmerfallstraße von der Baumbachstraße abgehängt wird. Diese Randbedingungen zum Tunnelbauwerk würden zu einer Vermeidung von Durchgangsverkehr auf der Baumbachstraße führen. Aber der Tunnel wird aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt: Die Verkehrsmengen, die durch das Wohngebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058a erzeugt werden, können über das umliegende Straßennetz auch zukünftig abgewickelt werden. Auch das Kosten-/Nutzen-Verhältnis einer solchen Straßenbaumaßnahme sowie der geeignete Standort einer Netzersatzanlage (NEA) für die geplante Verlängerung der U5 nach Pasing sprechen aufgrund der Randbedingungen gegen eine Realisierung.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00881 vom 15.03.2016 kann nur nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Planung und Bau des Paul-Gerhard-Tunnels zusammen mit der Nordumgehung Pasing

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing hat am 03.05.2007 die anliegende Empfehlung Nr. 02-08 / E 00707 (Anlage 4) beschlossen. Die Empfehlung fordert die Planung und Realisierung eines Tunnels entlang der Paul-Gerhardt-Allee gemeinsam mit der Nordumgehung Pasing.

Verkehrsplanung für das Baugebiet Paul-Gerhardt-Allee

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing hat am 21.03.2017 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 01373 (Anlage 11) beschlossen. Die Empfehlung beinhaltet eine Forderung nach massiven Straßenbaumaßnahmen zur Bewältigung des künftigen Individualverkehrs des Neubaugebietes östlich der Paul-Gerhardt-Allee.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zu den beiden Empfehlungen Nr. 02-08 / E 00707 und Nr. 14-20 / E 01373 wie folgt Stellung:

Mit der aktuellen Machbarkeitsstudie wurde eine mögliche Straßenausbaumaßnahme zur Erschließung des Wohngebietes östlich der Paul-Gerhardt-Allee geprüft. Der Bau eines Tunnelbauwerks scheint technisch möglich zu sein, die Kosten haben sich im

Vergleich zur Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2009 jedoch deutlich erhöht. Weiterhin ist die Realisierung eines Tunnels zwischen der Josef-Felder-Straße und der Paul-Gerhardt-Allee aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich, da das bestehende Straßennetz eine leistungsfähige Abwicklung der auftretenden Verkehrsmengen ermöglicht (vgl. Kapitel 2). Zusätzlich werden durch attraktive Angebote im öffentlichen Verkehr (Shuttle-Bus zum Pasinger Bahnhof, Planungen zum S-Bahnhaltepunkt „München-Berduxstraße“) sowie im nMIV (Steg für zu Fußgehende und Radfahrende) weitere Anreize zur Nutzung der alternativen Verkehrsmittel geschaffen (vgl. Kapitel 3.4).

Massive Straßenausbaumaßnahmen, die in der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01373 gefordert werden, könnten auch zusätzlichen neuen Verkehr anziehen, der die umliegenden Wohngebiete ggf. stärker belastet.

Der Empfehlung Nr. 02-08 / E 00707 vom 03.05.2007 wird nicht entsprochen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01373 vom 21.03.2017 wird nicht entsprochen.

Umgehende Erstellung zukunftsfähiger Verkehrskonzepte in den Stadtrandgebieten (Ziffer 2 des Antrags)

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing hat am 26.03.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02523 (Anlage 15) beschlossen.

Die Empfehlung fordert ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept in den Stadtrandbezirken.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu der Empfehlung wie folgt Stellung:

Die Gebiete an den Stadträndern, insbesondere im Westen der Landeshauptstadt weisen ein dynamisches Wachstum auf. So wird sich beispielsweise der Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied durch die enorme Neubautätigkeit von rund 14.000 Wohnungen bis ins Jahr 2030 und dem damit einhergehenden Zuzug erheblich verändern. Die Einwohnerzahl steigt voraussichtlich bis 2035 auf rund 83.600 Einwohner*innen. Das entspricht einer Steigerungsrate von circa 55 % gegenüber 2016 (plus knapp 46.000 Einwohner*innen, vgl. ZIMAS Nov. 2016). Dementsprechend wird ausreichend Infrastruktur (soziale und Verkehr) neu geschaffen werden müssen.

Die zahlreich geplanten Projekte erfordern die Erstellung eines aussagekräftigen Gesamtverkehrskonzeptes, welches neben der Ist-Situation und den derzeit laufenden Projekten auch die künftigen Entwicklungen, deren verkehrliche Auswirkungen und Zwangspunkte im Stadtbezirk 22 unter Einbeziehung aller zukünftigen Bauvorhaben aufzeigen soll.

Zur Erstellung eines detaillierten, umfassenden Konzeptes mit Handlungsbedarf für die Verkehrsinfrastruktur inkl. Fuß- und Radverkehr und öffentlicher Nahverkehr im Stadtbezirk 22, hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss

vom 06.12.2017 das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, ein Verkehrskonzept zu erarbeiten und eine Machbarkeitsstudie durchführen zu lassen. Die Zwischenergebnisse wurden dem Bezirksausschuss Ende November 2020 vorgestellt. Anfang 2021 wurden die Zwischenergebnisse der Politik vorgestellt und den Umlandgemeinden übermittelt. Am 02.02.2022 startete eine Onlinebeteiligung, bei der die Bürger*innen noch bis 15.03.2022 die ausgearbeiteten Maßnahmen der Verwaltung kommentieren können oder zusätzlich auch eigene Vorschläge einstellen können.

Nach Beendigung der Onlinebeteiligung werden alle Eingaben und Vorschläge aus der Bürgerschaft von den Fachabteilungen der Verwaltung gesichtet und bewertet sowie zusätzlich durch ein Planungsbüro begutachtet.

In einer weiteren Veranstaltung wird das Verkehrskonzept, bereichert um die Vorschläge der digitalen Beteiligungsphase, den Bürger*innen vorgestellt und gemeinsam mit Ihnen diskutiert. Nach Berücksichtigung auch dieser Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wird das finalisierte Verkehrskonzept dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Bei städtebaulichen Vorhaben steht generell die Förderung des Umweltverbundes im Vordergrund. So soll gemäß Satzungsbeschluss zum Baugebiet Freiham Nord vom 07.10.2015 „eine umweltgerechte und energieeffiziente Mobilität basierend auf dem ÖPNV sowie den weiteren Verkehrsmitteln und multimodalen Diensten des Umweltverbunds gefördert werden“. Nach dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ und die günstige Verteilung der wesentlichen Nutzungen wie Einkaufen, soziale Einrichtungen und Naherholungsflächen und ein gut ausgebildetes Netz an Fuß- und Radwegen kann innerhalb des neuen Stadtteils die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel reduziert werden. Eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt ist durch die Anbindung an den ÖPNV (S-Bahn, geplante Buslinie und U-Bahn) gegeben. Verschiedene Sharing-Angebote sollen die Mobilität ergänzen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / 02523 wird entsprochen.

5.3. BA-Anträge

Der Bezirksausschuss 21 hat am 08.09.2020 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / B 00630 beschlossen (vgl. Anlage 16).

Der Antrag fordert, gemeinsam mit dem Freistaat Bayern die Planungen für den neuen S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ sofort zu beginnen und dabei bis zur Hälfte der Kosten zu übernehmen.

Wie in Kapitel 3.5 beschrieben, waren die Verhandlungen mit dem zuständigen Freistaat Bayern erfolgreich. Mit dieser Vorlage soll die Übernahme von 50 % der beim Freistaat anfallenden Kosten für den S-Bahnhalt durch die LHM genehmigt werden.

Die weiteren Planungen sollen direkt nach der Unterzeichnung der Planungsvereinbarung zwischen Freistaat und DB AG weitergeführt werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00630 wird somit entsprochen.

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die Stadtkämmerei und das Kommunalreferat haben diese Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing wurde gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 17):

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing fordert, dass der Tunnel derzeit nicht weiterverfolgt wird und dass für die geplante NEA Alternativstandorte gefunden werden, ohne Verzögerungen beim Bau der Verlängerung der U5 zu schaffen, da diese in Konflikt mit einem Tunnel zwischen der Paul-Gerhardt-Allee und der Josef-Felder-Straße (NUP) steht. Weiterhin wird eine Evaluierung der Verkehrsströme nach Fertigstellung des Wohngebiets entlang der Paul-Gerhardt-Allee sowie nach Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunkts „München-Berduxstraße“ gefordert. Darüber hinaus bittet der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing um Darstellung eines realisierbaren Vorschlags zur Situierung der Fuß- und Radwegebrücke in West-Ost-Verbindung zwischen dem Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee und dem Nymphenburger Schlosspark.

Stellungnahme

Im Fazit unter Kapitel 3.3 wird erneut verdeutlicht, dass die weitere Offenhaltung eines Tunnels mit Kosten in Höhe von mindestens 100 Millionen € im Hinblick auf den erzielbaren Nutzen unverhältnismäßig ist und somit nicht weiter verfolgt wird. Die Verkehrsuntersuchungen, die seinerzeit durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass sich zwar Entlastungseffekte ergeben, diese aber in keinem Verhältnis zu den anfallenden Kosten stehen. Vor dem Hintergrund, dass mit Planung und Realisierung des S-Bahnhaltepunkts „München-Berduxstraße“ sowie den drei Fuß- und Radwegeverbindungen in Richtung Süden und Osten für die Bewohner*innen ein attraktives Angebot im Umweltverbund geschaffen wird, werden weitere Grundlagen geschaffen, die gegen eine Tunnellösung sprechen.

Für die Verlegung der Netzersatzanlage (NEA) weg vom Gelände der städtischen Baum-

schule wurde eine umfangreiche Standortuntersuchung durchgeführt. Aufgrund der Vorgabe, dass die NEA in unmittelbarer Nähe zur U-Bahn liegen muss, kommt – neben dem planfestgestellten Standort auf dem Gelände der Baumschule – nur der vorgesehene Standort an der Josef-Felder-Straße in Frage. Es besteht jedoch grundsätzlich die Möglichkeit, bei Bedarf nach Inbetriebnahme der U-Bahn nach Freiham eine NEA an einem anderen Standort zu installieren, die auch die Strecke zwischen Laimer Platz und Pasing versorgt. Das für den Bau des Straßentunnels zur Paul-Gerhardt-Allee erforderliche Grundstück könnte dann wieder freigemacht werden. Voraussetzung hierfür wäre die Bereitstellung einer entsprechenden Fläche für eine NEA im Umfeld der Gesamtverlängerungstrasse zwischen Pasing und Freiham. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass eine Umverlegung der NEA einen erheblichen verlorenen Aufwand darstellt.

Der vom Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing geforderten Evaluation der Verkehrsströme nach Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunkts „München-Berduxstraße“ und der Fertigstellung des neuen Wohngebiets an der Paul-Gerhardt-Allee kann aus Sicht des Mobilitätsreferats zugestimmt werden.

Die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee und dem Nymphenburger Schlosspark ist im 3. Maßnahmenpaket des Bauprogramms „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ enthalten. Die Planung und Realisierung einer solchen Verbindung ist gemeinsam mit der Planung zum S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ verkehrsplanerisch sinnvoll. Es haben bereits bilaterale Gespräche zwischen Vertreter*innen aus dem Baureferat, dem Mobilitätsreferat und dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr stattgefunden, bei denen eine gemeinsame Planung der Infrastruktur für den SPNV sowie den Fußgänger- und Radverkehr besprochen worden ist. Mit dem vorliegenden Beschluss wird die Verwaltung gebeten, die weiteren Arbeitsschritte einzuleiten.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zum Tunnel Paul-Gerhardt-Allee zur Kenntnis.
2. Eine Tunnelplanung in südlicher Fortsetzung der Paul-Gerhardt-Allee im Zuge der Baumbachstraße wird, im Hinblick auf Kosten und Nutzen sowie den möglichen Standort einer Netzersatzanlage (NEA) für die geplante Verlängerung der U5, nicht weiter verfolgt .
3. Das Baureferat wird gebeten, die notwendigen Anpassungen zur Verlagerung der NEA in den Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der U-Bahnlinie 5 West für die Planfeststellungsabschnitte 77 und 78 einzuleiten.
4. Dem Verhandlungsergebnis zwischen dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Mobilitätsreferat zur hälftigen Aufteilung der Finanzierung des S-Bahnhofs „München-Berduxstraße“ wird zugestimmt. Die Landeshauptstadt München wird die Finanzierungsvereinbarung unterzeichnen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem Baureferat an den weiteren Planungen zum neuen S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ (inklusive Umfeldmaßnahmen) aktiv mitzuwirken und die weiteren Kosten für die Umfeldmaßnahmen, insbesondere für die Fuß- und Radwegquerung über die Bahnanlagen an diesem Standort, zeitnah dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Zudem soll eine Förderung durch GVFG-Mittel weiterverfolgt werden.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in den Jahren 2023 - 2027 die Mitfinanzierung des S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ – Anteil LHM mit einem Volumen von 7.000.000 € nach den unter Ziffer 4 des Vortrags genannten Kriterien / Beschreibungen durchzuführen.
7. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 - 2027 ist wie folgt zu ändern:

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu: S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ – Anteil LHM, Maßnahmen-Nr. **6141.981.7670.9**, Rangfolgen-Nr. 13

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2023 bis 2027 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2023 - 2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Finanz. 2029 ff.
S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ –	7.000 €		7.000 €	2.000€		5.000 €				

Anteil LHM										
Summe	7.000 €		7.000 €	2.000€		5.000 €				
Z (36x)										
St. A.										

8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 7.000.000 € auf der Finanzposition S-Bahnhalt „München-Berduxstraße“ – Anteil LHM zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren termingerecht anzumelden. Die Finanzierung erfolgt zu 100% aus dem Sonderposten „Stellplatzablösemittel“.
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, nach Fertigstellung des gesamten Wohnquartiers Paul-Gerhardt-Allee und der Inbetriebnahme des S-Bahnhalt punkts „München-Berduxstraße“ eine Evaluation der Verkehrsmengen durchzuführen.
10. Der Antrag Nr. 02-06 / A 01501 von Herrn StR Christian Müller vom 12.03.2004 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00508 von Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Max Straßer und Herrn StR Walter Zöller vom 03.12.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04939 von Herrn StR Christian Müller vom 01.02.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Die Empfehlung Nr. 02-08 / E 00707 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 03.05.2007 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00368 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 24.03.2015 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
15. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00428 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 28.04.2015 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00429 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 28.04.2015 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
17. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00878 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 15.03.2016 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
18. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00879 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 15.03.2016 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

19. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00881 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 15.03.2016 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01373 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 21.03.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
21. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02460 (Ziffer 2) der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 28.02.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
22. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02488 (Ziffern 1 und 2) der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 28.02.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
23. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02521 (Ziffer 1) der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 26.03.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
24. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02523 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing am 26.03.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
25. Der Antrag Nr. 20-26 / B 00630 des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 08.09.2020 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
26. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 21
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
10. An das Mobilitätsreferat – GB1
11. An das Mobilitätsreferat – GB2
12. An das Mobilitätsreferat - RL-Recht
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB2-1.2

Am

Mobilitätsreferat - GL-Beschlusswesen