



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 09.12.2020

**Änderungsantrag
für den Mobilitätsausschuss vom 09.12.2020 – TOP 6 öffentlich
Zwischenbericht Nahverkehrsplan
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848**

Tramnetz ergänzen - Betriebsnotstand im Busverkehr verhindern

Der Antrag der Referentin wird wie folgt geändert:

Ziffer 2. geändert	Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit dem Baureferat und SWM/MVG sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat bleiben beauftragt, den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München im dargestellten Umfang gemäß Vortrag der Referentin gemeinsam zu bearbeiten. Die in Kapitel 1.2.4 des Vortrags der Referentin als nicht zielführend beschriebenen Strecken werden nicht weiterverfolgt, ausgenommen die Tram Am Hart – Goldschmidplatz.
Ziffer 3. geändert	3. Der Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans wird entsprechend den Ausführungen in den Kapiteln 1.2.1 und 1.2.4 des Vortrags der Referentin wie folgt aktualisiert (vgl. auch Anlage 2): 3.1. Folgende Strecken werden in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen: ... i. ... j. Tram Heidemannstraße – Fröttmaning k. Tram Amalienburgstraße – Blumenburg 3.2. Die U5 Ost wird nachrichtlich in die Kategorie „in Untersuchung“ aufgenommen. Eine ... verhandelt ist. Die Tram Am Hart – Goldschmidplatz verbleibt in der Kategorie „in Untersuchung / offen zu halten“.
Ziffer 8. geändert	Die ebenfalls in Kapitel 1.2.4 erläuterten Strecken: a) U-Bahn: Moosach – Allach – Freiham Tram: b) Moosach – Olympia-Einkaufszentrum c) Berg am Laim – Moosfeld d) St.-Veit-Straße – Michaelibad e) Aidenbachstraße – Brudermühlbrücke (via. Wolfratshauer Str.) f) Am Hart – Goldschmidplatz f) g) Klinikum Harlaching – Solln g) h) Münchner Freiheit – Feldmoching werden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht weiterverfolgt.
Ziffer 17. geändert	Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in der weiteren Stadtentwicklungsplanung neben den notwendigen Trassen und Haltestellen des ÖPNV auch geeignete Standorte für die Abstellung / Betriebshöfe in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH zu berücksichtigen und diese dementsprechend bei städtebaulichen Wettbewerben oder sonstigen Planungsverfahren zur Vorbereitung neuer Stadtentwicklungsgebiete zu

	<p>beteiligen (Auslobung / Preisgericht). Der derzeitige Betriebshof an der Westendstraße wird nicht nach Inbetriebnahme des neuen Busbetriebshof in Moosach 2021 aufgegeben, sondern erst ca. 2030 nach Neubau eines oder mehrerer weiterer Busbetriebshöfe, welche die erforderlichen Kapazitäten für den angestrebten Weiterbetrieb und Ausbau des Busnetzes haben.</p>
--	---

Begründung:

A) Tram Am Hart – Goldschmidplatz:

Diese Tram würde als Verlängerung in der Mitte der geplanten Tram Y auf der Schleißheimer Straße nach Norden über die U-Bahn-Station U2 Dülferstraße bis zur Stadtgrenze verkehren. Die Anlage auf eigenem Gleiskörper ist im Straßenraum problemlos möglich, da dort bis in die 1990er Jahre die Tram 13 fuhr und bei der Neutrassierung der Schleißheimer Straße vor einigen Jahren die Führung einer Tram im Straßenraum offen gehalten wurde. Es wäre verfehlt, nun gerade in dem Moment, wo mit der Planung der Tram Y in der Schleißheimer Straße deren Realisierung näher rückt, die Option einer Verlängerung zum Goldschmidplatz nicht mehr offen zu halten. Trambahnen könnten künftig vielmehr wechselweise in die Richtungen Am Hart, Dülferstraße und Lerchenau fahren, womit aus der Tram Y eine Tram Ψ (griech. Buchstabe Psi) würde.

B) Tram Heidemannstraße – Fröttmaning:

Diese Tram ist in der Anlage 1 zur Vorlage bereits als in Planung / Realisierung dargestellt (blau). Diese Darstellung soll in den Nahverkehrsplan übernommen werden, da vor Realisierung der U26 nur ein Endpunkt der Tram 23/24 mit Wendeschleife in Fröttmaning statt am Kieferngarten geeignet ist, die Auto-Pendlerströme auf der A9 an der Münchner Stadtgrenze abzufangen. Dort stehen bereits im städtischen P+R-Parkhaus Fröttmaning 1.259 Stellplätze zur Verfügung.¹ Bei Miteinbezug des „größten Parkhauses Europas“² der Allianz-Arena könnten außerhalb von Großveranstaltungen in der Arena sofort weitere rund 10.000 Stellplätze für den Pendlerverkehr zur Verfügung stehen. Am Kieferngarten würden nach Abriss des dortigen P+R-Parkhauses für den Bau der Tram-Wendeschleife exakt 0 Stellplätze zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zur Verfügung stehen. Mit einem zweimaligen Umsteigeaufwand (z.B. in Fröttmaning auf die U-Bahn und eine Station später in Kieferngarten auf die Tram) verlockt man keine Pendler zum Umstieg, insbesondere wenn diese für einen großen Automobilhersteller oder dessen Zulieferer arbeiten.

C) Tram Amalienburgstraße – Blumenburg:

Diese Tram ist in der Anlage 1 zur Vorlage nur in der „Kategorie B zusammen mit innerstädtischem Nordring via Blumenburg – ansonsten Kategorie C“ eingestuft. Eine Einstufung in die Kategorie A ist jedoch sinnvoll, da am vorgesehenen P+R-Parkplatz die Auto-Pendlerströme auf der A8 an der Münchner Stadtgrenze abgefangen werden können, auch ohne „Nordring“. Bei der Einstufung in Kategorie B/C wurde zudem übersehen, dass durch das in der Vorlage zu beschließende Pilotprojekt zum Einsatz längerer und breiterer Tramzüge auf der Linie 17 bei der fast durchgängig auf eigenem Gleiskörper verkehrenden Tram 17 – West beinahe eine U-Bahn-Qualität erreicht werden kann, welche einen Umstieg für Pendler sehr attraktiv machen würde. Diese Tram soll daher in den Nahverkehrsplan als in „Planung / im Bau“ übernommen werden.

D) Busbetriebshof:

Auf Anfrage der ÖDP vom 25.06.2018 wurde mitgeteilt, dass der Betriebshof Westendstraße aus stadtplanerischen Gründen (angrenzende Wohnbebauung) nicht dauerhaft weiterzubetreiben ist.³ Diesen nun jedoch 2021/2022 aufzugeben, ohne zuvor ausreichende Kapazitäten an anderen Standorten aufgebaut zu haben, führt zum Betriebsnotstand im Busverkehr. Der Betriebshof Westendstraße ist daher weiterzubetreiben, bis genug andere Standorte betriebsbereit sind, was laut Seite 20 der Vorlage erst ca. 2030 der Fall sein wird.

Initiative: Sonja Haider, Mobilitätspolitische Sprecherin, Stadträtin

¹ <https://www.parkundride.de/de/froettmaning.html>

² <https://allianz-arena.com/de/die-arena/fakten/allgemeine-informationen>

³ SIR-Antrags-Nummer: 14-20 / F 01235: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_dokumente.jsp?risid=5015423