



Politik, die aufgeht. ödp.

ödp. Tobias Ruff, Marienplatz 8, Zi. 174, 80331 München

Herrn Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

11. April 2011

Antrag

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Kronprinz-Rupprecht-Kaserne: Verkehrsplanung überarbeiten, Einkaufsmöglichkeit schaffen

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt die Planungen so zu überarbeiten, dass
 - a) die künftige Tram 24 im Bereich Knorrstraße nicht im Mischverkehr, sondern auf eigener Trasse verkehren kann,
 - b) der Schulweg von der U-Bahn-Haltestelle „Am Hart“ zum künftigen Gymnasium nicht direkt an der verkehrsreichen Knorrstraße verläuft, sondern etwas weiter westlich angelegt werden kann,
 - c) eine Einkaufsmöglichkeit im Bereich der stark frequentierten Umsteige-Haltestelle „Am Hart“ geschaffen werden kann.

2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt zu prüfen und darzustellen, wie eine Verlegung der Trasse der künftigen Tram 24 aus der Knorrstraße auf die westliche Seite des künftigen Gymnasiums möglich ist, damit
 - a) der Verkehrsfluss in der Knorrstraße weniger behindert wird,
 - b) eine Lärmbelastung durch die Straßenbahn im Wohngebiet der Kleinsiedlung „Am Hart“ östlich der Knorrstraße vermieden wird,
 - c) bei Bedarf eine künftige Verlängerung der Tram 24 zur Schleißheimer Straße leichter realisierbar ist.

Begründung:

zu 1.a und 2.: Mit Beschluss vom 16.03.2011 hat der Stadtrat die Planung einer Tram 24 zwischen den Haltestellen „Am Hart“ und „Kieferngarten“ beauftragt.¹ Um eine optimale Lösung für die Trassierung der Tram 24 zu erreichen, ist es notwendig, die Planungen der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Kronprinz-Rupprecht-Kaserne besser auf diesen Stadtratsbeschluss abzustimmen.

In Anlage 2 zum Stadtratsbeschluss vom 16.03.2011 wird mehrfach ausgeführt, dass eine staatliche Bezuschussung (GVFG) des Baus einer neuen Straßenbahn grundsätzlich nur möglich ist, wenn der Bau auf einer separaten Trasse erfolgt.²

¹ Nahverkehrsplan (NVP) LH München, S.25, <http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2233091.pdf>

² Tagungsbericht zum Symposium 30 Jahre Standardisierte Bewertung vom 03./04. November 2009, S.13, 17, 20, 32: <http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2233075.pdf>

Somit erscheint der vom Planungsreferat bisher³ in der Knorrstraße auf gemeinsamer Trasse vorgesehene Mischverkehr von Tram und KfZ schon aus finanziellen Gründen problematisch. Darüber hinaus führt ein Mischverkehr erfahrungsgemäß auch zu unnötigen Einschränkungen des Verkehrsflusses, sowohl im Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr (z.B. Stauungen im Alltagsverkehr, gleichzeitige Behinderung beider Verkehrsarten bei Baumaßnahmen).

Neben der Möglichkeit einen Randstreifen des Planungsgebietes Kronprinz-Rupprecht-Kaserne zu einer Verbreiterung des Straßenraumes der Knorrstraße zu verwenden, um dort die separate Trassierung zu ermöglichen, spricht einiges für eine Verlegung der Trambahntrasse auf die westliche Seite des Gymnasiums, in einen Korridor zwischen BMW FIZ und Gymnasium: keine Behinderung des Verkehrsflusses durch Querung der Knorrstraße beim Abbiegen der Tram vom und zum Haltepunkt „Am Hart“, keine Behinderung des Verkehrsflusses durch Querung der Knorrstraße beim Abbiegen der Tram von der Rathenastraße in die Knorrstraße bzw. umgekehrt, keine Beeinträchtigung der Wohnsiedlung östlich der Knorrstraße durch Lärmemissionen der künftigen Trambahn, keine Behinderung des Verkehrsflusses durch Querung der Knorrstraße beim Abbiegen der Tram von der Knorrstraße in die Rathenastraße bzw. umgekehrt bei einer optional denkbaren späteren Verlängerung der Tram 24 in die Schleißheimer Straße.

zu 1.b): Im Sinne der Gesundheitsvorsorge und der Schulwegsicherheit sollte ein Schulweg möglichst nicht direkt an einer lärm-, abgas und verkehrsreichen Straße verlaufen. Nach der derzeitigen Planung⁴ müssten jedoch hunderte Gymnasiasten mehrmals täglich von der U-Bahn-, Trambahn-, und Bushaltestelle „Am Hart“ etwa 200 Meter auf einem schmalen Fußweg zwischen einer mannshohen Kasernenmauer und der abgasreichen Knorrstraße laufen. Um dies zu vermeiden, muss der bestehende Fuß- und Radweg auf der westlichen Seite der Knorrstraße zumindest verbreitert und etwas nach Westen in den Bereich des Planungsgebietes verlegt werden. Noch besser wäre es, einen begrünten autofreien Fuß- und Radweg westlich des Gymnasiums neben dem vorgeschlagenen Trambahnkorridor anzulegen.

zu 1.c): Im Bereich des von Umsteigern stark frequentierten U- und Busbahnhof „Am Hart“ fehlt bereits jetzt ein Einkaufs- und Gastronomieangebot. Bei einem künftigen Ausbau zu einem Umsteigepunkt Trambahn - U-Bahn wird sich dieser Mangel verstärkt bemerkbar machen. Ferner ergibt sich durch die Mitarbeiter des künftigen BMW - FIZ Nord-Nord, die große Zahl der Gymnasiasten und die Wohnbevölkerung der angrenzenden Siedlung „Am Hart“ ein ansehnliches Kundenpotential, welches nach der bisherigen Planung⁵ nicht versorgt wird. Der völlige Wegfall des im Strukturkonzept 2003 vorgesehenen Kerngebietes (MK) ist daher nicht akzeptabel. Es muss zumindest eine verkleinerte Fläche für ein Einkaufs- und Gastronomieangebot direkt nördlich der Haltestelle „Am Hart“ eingeplant werden.

Tobias Ruff
Stadtrat

Ökologisch-Demokratische Partei
im Münchner Rathaus
Dipl.-Forstingenieur Tobias Ruff, Stadtrat
Rathaus, Marienplatz 8, Zimmer 174
D-80331 München
Telefon 0 89 / 12 30 55 87
t.ruff@oedp-muenchen.de
www.oedp-muenchen.de

³ Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 06428 für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 13.04.2011, S.8

⁴ Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 06428 für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 13.04.2011

⁵ Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 06428 für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 13.04.2011