

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München, den

12.07.2013

Antrag

**ÖV - Ausbau V:
Vergleichende Prüfung U-Bahn oder Tram unter neuen Voraussetzungen**

Das Planungsreferat und das Baureferat werden beauftragt, gemeinsam mit der MVG den Tram- und U-Bahn-Ausbau voranzutreiben. Hierzu sind verschiedene Alternativen in Bezug auf den verkehrlichen Wert, der als solcher in der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ nur teilweise Eingang findet, zu prüfen und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Ergänzend zu den bisherigen Überlegungen sind folgende Strecken zu prüfen, im Nahverkehrsplan zu sichern und vergleichend darzustellen:

Querspange U2 Am Hart zur U6 Kieferngarten/Fröttmaning angesichts einer dichter bebauten Bayernkaserne im Vergleich zur Tram 24 zwischen den U-Bahn-Stationen Am Hart und Kieferngarten

Verlängerung der U4 vom Arabellapark nach Engelschalking im Vergleich zu einer Tramverbindung von der Cosimastraße nach Engelschalking

Verlängerung der U5 nach Freiham im Vergleich zur derzeit geplanten Tram-Erschließung Freiham

Abzweig einer U4 vom Willibaldplatz nach Blumenau im Vergleich zu einer Verlängerung der Tram 18 vom Gondrellplatz zur Blumenau

Verlängerung der U1 vom Mangfallplatz zu S-Bahn Solln im Vergleich einer Verlängerung der Tram von der Schwannseestraße über die Ständlerstraße weiter auf der Strecke der Linie 15/25 zu einem Regionalzughalt Mengerschwaige

Ausfädelung der U1 ab Kolombusplatz/Canditplatz bzw. U3/6 ab Implerstraße und Führung zum Hauptbahnhof (alternativ zur derzeit geprüften U9 (Implerstraße bis zur Münchner Freiheit)

und Prüfung einer Tram Nord-Südtrasse durch die Innenstadt (Am Harras - Messegelände - Hauptbahnhof mit den beiden Varianten zum Nordbad über die Augusten und Schleißheimer Straße bzw. über Karolinen und den Odeonsplatz zur Münchner Freiheit)

Begründung:

Angesichts der zukünftigen Herausforderungen infolge der Zuwanderung in die

LH München und der wünschenswerten Verringerung des Kfz-Verkehrs erhält der ÖV-Ausbau eine höhere Priorität und sind Streckenneubauten z.T. neu zu bewerten.

Entscheidend ist hierbei nicht nur die üblicherweise betrachtete Zeitersparnis sondern auch die Schaffung neuer Kapazitäten und Netzergänzungen, beispielsweise durch Lückenschlüsse und Schaffung von tangentialen Verbindungen sowie Maßnahmen, die geeignet sind stabilisierend auf das Gesamtnetz zu wirken und bestehende Engpässe an den zentralen Umsteigeknoten zu beheben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sinnvolle Maßnahmen bei fehlenden Möglichkeiten der Förderung gemäß GVFG von der Landeshauptstadt auch allein finanziert werden können, da ansonsten die Lebensqualität und Wirtschaftskraft Münchens durch wachsenden Straßenverkehr gefährdet ist.

Zur Begründung der Strecken im Einzelnen:

Querspange Am Hart/Kieferngarten bzw. Fröttmaning

Das Verkehrsnetz im Münchner Norden ist bereits heute stark ausgelastet. Insbesondere im ÖV-Netz fehlen leistungsstarke tangentielle Verkehrsverbindungen. Mit den geplanten Maßnahmen (u.a. Bayernkaserne und BMW-FIZ) besteht hier dringender Handlungsbedarf. Die Anbindung des Neubaugebiets Bayernkaserne mittels einer Querspange U2 Am Hart zur U6 Kieferngarten würde nicht nur die Anbindung des neuen Wohngebiets Bayernkaserne und des BMW-Forschungszentrums verbessern, sondern auch den Bereich Carl-Orff-Bogen und Ingolstädter Straße/Heidemannstraße und das Stadion besser anbinden, eine neue Umsteigeverbindung von der nördlichen U6 zum Hauptbahnhof schaffen und dadurch die Strecke zwischen Kieferngarten und Marienplatz entlasten. Die Grundidee der U-Bahn-Verbindungsspange, eine Direktverbindung zwischen dem Fußballstadion in Fröttmaning und dem Hauptbahnhof sowie die einer erweiterten Betriebszufahrt in den U-Bahn-Betriebshof zu schaffen, erhöht den verkehrlichen Wert dieser Beziehung, ohne dass dies wesentlich ein eine „Standardisierte Bewertung“ mit einfließen würde.

Englschalking

Bei einer U-Bahn-Strecke nach Englschalking würden nur eine relative kurze Strecke bis zur Verknüpfung mit der S-Bahn fehlen. Bei der Prüfung der Strecke kommt den Planungen des neuen Stadtteils östlich der Bahn eine große Bedeutung zu. Eine U-Bahn wäre eine zweite leistungsfähige Innenstadtquerung neben der S-Bahn und hätte im Gegensatz zu einer zweiten Stammstrecken neue Verknüpfungen zur Folge. Ein U-Bahn könnte eine gute verkehrliche Wirkung entfalten, wenn die S-Bahn im 10-Minuten-Takt verkehren würde oder eine Express-S-Bahn zum Flughafen einen Halt in Englschalking hätte, damit die Fahrgäste der U-Bahn zusteigen könnten. Im Straßenraum der Englschalkinger Straße ist aber auch genügend Raum für eine Trambahn vorhanden.

Freiham

Die derzeitige Planung sieht eine Straßenbahn, die vom S-Bahnhof Freiham bis Pasing das Gebiet zwischen 2 S-Bahn-Ästen erschließt. Diesen Planungen lagen zu Grunde, dass die S-Bahn noch Kapazitäten hatte, ein S-Bahn-Ausbau - auch

in den Außenästen – bis 2020 erwartbar war und Pasing keinen U-Bahnanschluss hatte. Mittlerweile hat die S-Bahn, insbesondere in den Spitzenstunden, keine Kapazitäten mehr, ein Ausbau der Außenäste bis 2030 ist eher unwahrscheinlich; eine U- Bahn nach Pasing dagegen scheint realisierbar. Insbesondere eine schnelle und umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt könnte dem Ziel, den Anteil des Autoverkehrs deutlich zu senken, nachhaltig dienlich sein. Eine punktuelle Anpassung der Pläne im Umfeld möglicher U-Bahn-Stationen sollte möglich sein.

Blumenau

Zur Verbesserung der Anbindung dieses bisher nur mit Buslinien erschlossenen Stadtteils soll geprüft werden, welchen Verkehrswert der Anschluss mittels Verlängerung der U4 oder Trambahn hat. Dies soll auch vor dem Hintergrund möglicher Siedlungspotenziale angrenzend zur heutigen Siedlungsfläche geschehen.

Mangfallplatz/Solln

Im öffentlichen Verkehrsnetz gibt es südlich der Brudermühlbrücke (Bus 54) keine Isarquerung. Derzeit wird ein Regionalzughalt „Menterschwaige“ angedacht. Eine Verlängerung der Tram ab der Schwanseestraße würde den Einzugsbereich dieser Haltestelle deutlich erweitern. Deutlich aufwändiger wäre eine Verlängerung der U1 vom Mangfallplatz nach Solln, hätte aber einen deutlich höher zu erwartenden verkehrlichen Wert. Mit dieser südlichen Isarquerung könnte ein weitaus größerer Bereich mit dem S-Bahn/Regionalverkehrsnetz verknüpft werden. Darüber hinaus ergäben sich neue Verkehrsangebote, die kein Umsteigen mehr erfordern und damit auch die innerstädtischen Knoten entlasten könnten.

U9/Entlastung innerstädtischer Umsteigeknoten

Im Rahmen der laufenden Prüfung der Machbarkeit einer U9 (Implerstraße – Münchner Freiheit) ist es sinnvoll, drei weitere Varianten zu untersuchen nämlich die Ausfädelung der U3 ab Implerstraße und Einfädelung auf den Gleisen U1 am Hauptbahnhof (Variante 1, mit neuer Station östlich der Theresienwiese). Die U3 würde dann die U1-Strecke vom Hauptbahnhof zum Olympia-Einkaufszentrum übernehmen, so dass sich die Kapazität auf der U2 und der U6 erhöhen und Umsteigebeziehungen verbessern

die Ausfädelung der U1 ab Kolombusplatz bzw. Candidplatz und Führung zum Hauptbahnhof (Variante 2 u. 3) mit neuen Stationen Balde- und Goetheplatz (Umstieg zur U3/U6) und Einfädelung in die bestehende Station Hauptbahnhof mit ähnlichen Vorteilen.

Aussagen, ob eine U9 überhaupt machbar und finanzierbar ist können zum heutigen Zeitpunkt nicht gemacht werden. Klar ist jedoch, dass die Linie U3/6 vom Harras bis Münchner Freiheit mit ihren Umsteigeknoten in Spitzenzeiten keine wesentlichen Kapazitätsreserven mehr hat und mittelfristig einen Bypass braucht. Dieser könnte auch oberirdisch in Form einer Trambahn durch die Innenstadt, angelehnt an die ehemalige Linie 2 vom Harras zur Münchner Freiheit,

bzw. zum Nordbad, geschehen. Der verkehrliche Wert hierzu ist daher vergleichend zu prüfen und die Trassen im Nahverkehrsplan frei zu halten.

Fraktion Die Grünen-rosa liste
Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Herbert Danner

Mitglieder des Stadtrates