



Josef Schmid
2. Bürgermeister
Leiter des Referats für
Arbeit und Wirtschaft

I. LKR-Gruppierung im Münchner Stadtrat

Rathaus

Datum
20.08.2018

München wächst – Die Verkehrsinfrastruktur wächst nur leider nicht mit! Wo bleibt der Trassierungsbeschluss für die Tram 23 (neu) und 24?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 14-20 / F 01104 der LKR vom 29.01.2018, eingegangen am 29.01.2018

Sehr geehrte Herren Stadträte,

in Ihrer Anfrage vom 29.01.2018 führten Sie als Begründung aus:

„Die LHM ist seit vielen Jahren geprägt von einem stetigen, bis hin zu einem rasanten Wachstum, sowohl an Arbeitsplätzen, als auch an Einwohnern.

Neue Nahverkehrsprojekte wurden in 24 Jahren Rot-Grün gänzlich vernachlässigt. Aber auch unter Schwarz-Rot laufen neue Vorhaben nur sehr schwer an. Nach über der Hälfte der Wahlperiode kann einzig die U5 Verlängerung nach Pasing als gesichert gelten. Die angedachten Trambahntangenten im Westen und durch den Englischen Garten könnten mit einer neuen Regierung schnell wieder vom „Planungstisch“ geräumt werden.

Der Münchner Norden ist noch weit stärker vom Wachstum betroffen als andere Teile der Landeshauptstadt. So sollen z.B. auf dem Gebiet der ehemaligen Bayernkaserne bis 2030 weitere 15.000 Menschen leben. Bisher wurde für die Anbindung eine Tram- (23 und 24) oder eine U-Bahn-Verbindung (U26) zwischen den U-Bahnhöfen Am Hart und Kieferngarten angedacht.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 17.01.2018 hat der MVG Chef Ingo Wortmann klar gemacht, dass eine U26 erst im Anschluss an den Bau der U9 realisiert werden könnte. Ohne U9 keine U26! Sollte es überhaupt jemals zu einer U9 kommen, so kann – realistisch betrachtet – nicht vor 2040 – mit einer Fertigstellung der U26

Herzog-Wilhelm-Str. 15
80331 München
Telefon: 089 233-22605
Telefax: 089 233-21136

gerechnet werden. Daher sollte diese Option vom Stadtrat schnellstmöglich „beerdigt“ werden.“

Vorbemerkung:

Die Stadtratsfraktionen der CSU und SPD haben sich im Januar 2018 auf eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur des ÖPNV in München verständigt, u.a. eine U-Bahn-Querverbindung (U26) zwischen Am Hart und Kieferngarten. Hierdurch ist eine Anpassung der bisherigen Beschlusslage durch den Stadtrat erforderlich. Eine entsprechende Stadtratsvorlage wird derzeit vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitet. Dies vorausgeschickt können Ihre konkreten Fragen von der Stadtwerke München GmbH, die vom Stadtrat im Jahr 2014 mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie beauftragt wurde, wie folgt beantwortet werden:

Frage 1:

Wann ist die betriebliche Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Tram 23/24 fertig erstellt?

Antwort der SWM:

„Die vom Stadtrat beauftragte Machbarkeitsstudie wurde von der MVG erstellt. Derzeit wird jedoch auf Grundlage der zwischenzeitlich von der Stadtspitze am 11.01.2018 verkündeten ÖPNV-Offensive anstelle der bisher geplanten Tram 24 eine Planung für eine Expressbustrasse zwischen dem U-Bahnhof Am Hart und der Bayernkaserne als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der U26 erstellt. Als Grundlage hierfür können die Erkenntnisse aus der Tram-Planung dienen, da eine eigene Busspur mindestens dieselben Anforderungen an die Flächeninanspruchnahme hat wie eine Tram. Zudem sollen die Auswirkungen des dichteren Taktes der Expressbusse gegenüber der Tram auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte untersucht werden.“

Frage 2:

Wann legt das RAW dem Stadtrat einen Trassierungsbeschluss für die Tram 23/24 vor?

Antwort der SWM:

„Ein Trassierungsbeschluss für die Tram 23 wird 2019 angestrebt. Aufgrund der von der Stadtspitze am 11.1.2018 verkündeten ÖPNV-Offensive mit der angestrebten U-Bahn Querverbindung (U26) zwischen Am Hart und dem Kieferngarten (anstelle der Tram 24) muss ein mögliches Linienkonzept für einen Vorlaufbetrieb mit Expressbussen untersucht werden. Entscheidend hierbei sind neben der Taktdichte auch der Linienverlauf und die sinnvollen Endpunkte sowohl des Expressbusses als auch der Tram 23 und deren infrastrukturelle Anforderungen.“

Frage 3:

Ist es die Regel, dass eine Machbarkeitsstudie über drei Jahre Bearbeitungszeit benötigt?

Antwort der SWM:

„Um dem Stadtrat eine fundierte Entscheidungsvorlage in Form eines Trassierungsbeschlusses vorlegen zu können, ist eine detaillierte Planung immanent. Für eine Trasse dieser Länge, mit einem komplexen Brückenbauwerk über die Anlagen des DB-Nordrings, sind die hierfür erforderlichen Planungen und vor allem Abstimmungen zeitintensiv.“

Es sind nicht nur Planungen der Verkehrsanlagen erforderlich, sondern auch der Fahrleitung, der Freianlagen, der Fahrstromversorgung, Abstimmungen und Planungen mit sämtlichen Leitungsträgern im öffentlichen Raum, intensive Abstimmungen mit den B-Plänen Bayernkaserne und Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) Nord-Nord, Abstimmungen mit unzähligen Anliegern und Grundstückseigentümern und nicht zuletzt intensive Abstimmungen mit der Deutschen Bahn bezüglich des Querungsbauwerks über den DB-Nordring. Hinzu kommen noch langwierige Vergabeverfahren für Planungs- und Ingenieurbüros, auf deren Unterstützung wir angewiesen sind. All dies in Summe führt dazu, dass der Planungsprozess eines solchen Großprojekts einige Jahre in Anspruch nimmt.“

Frage 4:

Wie sieht das RAW, bzw. das Planungsreferat aktuell die Sinnhaftigkeit einer möglichen U26?

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat hierzu mitgeteilt, dass es gemeinsam mit der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) derzeit Konzepte für eine kurzfristige Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Münchner Norden erarbeitet. Zielsetzung dabei sei, bereits deutlich vor Realisierung einer U26 eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung im Zusammenhang mit den zahlreichen städtebaulichen Entwicklungen (insbesondere Bebauungsplan-Nr. 1989 Bayernkaserne und BMW-FIZ) zu entwickeln.

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Josef Schmid