

Bezirksausschuss des 19. Stadtbezirkes
**Thalkirchen - Obersendling - Forstenried -
Fürstenried - Solln**



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle Süd, Meindlstr. 14, 81373 München

Vorsitzender
Dr. Ludwig Weidinger

Antrag

Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: (089) 233-33883
Telefax: (089) 233-33885
E-Mail: ba19@muenchen.de

München, 14.10.2019

Verlängerung der Trambahn-Westtangente

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 19 hat sich in seiner Sitzung am 09.10.2019 mit anliegendem Bürgerantrag zu o.g. Thematik befasst und stimmt diesem mehrheitlich zu.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Ludwig Weidinger
Vorsitzender

Anlage
Bürgerantrag

Antrag: Tramverlängerung Westtangente

Vorbemerkung

Aktuell läuft die Planung einer Tramverbindung vom Romanplatz zum U-Bahnhof Aidenbachstraße unter dem Projektnamen „Westtangente“.

In diesem Dokument wird der Antrag / Vorschlag beschrieben, diese Planung direkt um eine Verlängerung zur S-Bahn-Station „Siemenswerke“ und perspektivisch zum Harras zu erweitern.

Erläuterung Vorschlag

In Obersendling entstehen derzeit größere Wohngebiete und Gewerbegebiete werden revitalisiert. Hier sollte von Beginn an eine leistungsstarke ÖPNV-Anbindung eingeplant werden.

Die Verlängerung der Westtangente bis zum S-Bahnhof Siemenswerke würde die Verkehrsmittel verknüpfen und die Wohngebiete EON-Gelände und das neue geplante Mischgebiet an der Boschetsrieder Str. mit der S-Bahn S7 verbinden.

Das neue Wohngebiet (1100 Wohnungen) auf dem ehemaligen Siemensgelände an der Siemensallee und das geplante Gewerbe im Siemenshochhaus ist aktuell über den S-Bahnhof Siemensallee angebunden und wird nur im 20-Minuten-Takt bedient. Durch die verlängerte Tram würde der direkte Anschluss an die U3 Aidenbachstr. und U3 Obersendling hergestellt werden. Das betrifft auch das bereits fertiggestellte Wohngebiet „Südseite“ mit 270 Wohnungen. Ohne eine bessere ÖPNV-Anbindung steht zu befürchten, dass sich ein sehr hoher Anteil der verkehrlichen Anbindung über motorisierten Individualverkehr ergeben wird.

Die Verlängerung könnte dann direkt nach Norden Richtung Harras fortgeführt werden und würde so eine Querverbindung zwischen U3 und U6 schaffen, sowie die parallele S-Bahn entlasten und eine Taktverdichtung ermöglichen.

Vor dem U-Bahn-Bau befanden sich auf größeren Teilen der vorgeschlagenen Linie bereits Tramgleise, bauliche Voraussetzungen wären also bereits gegeben.

Beschreibung möglicher Haltestellen

1) Aidenbachstraße

Knotenpunkt Bus

U-Bahn-Anbindung U3

2) Kreuzung Hofmannstr. / Boschetsrieder Str.

Stadtteilzentrum mit Einzelhandel, Büros und Wohnungen

3) Kreuzung Gmunder Str. / Hofmannstr.

Neues Wohngebiet „Siemensparkplatz Gmunder Str.“ 300 Wohnungen (2022 Fertigstellung geplant)

Neues Stadtteilzentrum um die Zeppelinhalle

Hotel und Büro-Bebauung entlang der Hofmannstr.

4) Südliches Ende Hofmannstr.

Chinesisches Generalkonsulat

Neues Wohngebiet „Campus Süd“ mit 1100 Wohnungen (Zugang West)

5) S-Bahn Siemenswerke

Übergang zur S-Bahn

Neues Wohngebiet „Campus Süd“ mit 1100 Wohnungen (Zugang Ost)

Büronutzung Siemenshochhaus (ca. 800 Mitarbeiter)

Bereits fertiggestelltes Wohngebiet „Südseite“ mit 500 Wohnungen

6) Kreuzung Ruppert-Mayer-Str / Koppstr.

Sirius Business Park (ca. ? Mitarbeiter)

SOHO München (ca. 800 Mitarbeiter, Fertigstellung 2022)

Gewerbegebiet Koppstr. (Fertigstellung 2014-2019)

Zugang Nord vom Wohngebiet „Südseite“ (500 Wohnungen)

7) U-Bahnhof Obersendling

Verknüpfung zu U3

8) Deckel-Gelände

Neues Wohn- und Gewerbegebiet „Deckel-Gelände“

Zusammenfassung

Unter den aktuellen Umwelt- und Klima-anforderungen gerecht werden zu können, ist eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs dringend erforderlich. Leistungsfähige Tramverbindungen können einen erheblichen Beitrag dazu leisten.

Da derzeit bereits Planungen für die Westtangente laufen, könnte die vorgeschlagene Verlängerung direkt in die Planung mit aufgenommen werden.

Die derzeit sehr umfangreiche Entwicklung in Obersendling von sowohl Gewerbe- als auch Wohnnutzung verlangt eine Neubewertung von Kosten-/Nutzenanalysen. Die vorgeschlagene Streckenführung verknüpft wichtige Siedlungsschwerpunkte und -zentren und wird damit einen erheblichen Einfluss auf die verkehrliche Nutzung haben.

