

Eilantrag

München, 16.12.2019

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen stellt zum TOP 8.4.1 der Tagesordnung für die BA11 Sitzung am 18.12.2019 „Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. xxxx - Schnellbustrasse zwischen den U-Bahnhöfen Am Hart und Kieferngarten Abschnitt "Gymnasium München Nord - Bayernkaserne" folgenden Eilantrag:

Ablehnung des Entwurfs der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16083 und Überarbeitung der geplanten Maßnahmen unter Beachtung der eigentlichen Ziele und dringend notwendiger Maßnahmen zum Klimaschutz.

Im Einzelnen fordern wir:

- Kein Ausbau der Heidemannstraße und der Ingolstädter Straße für noch mehr MIV Kapazitäten.
- Bessere Führung und Verbreiterung der Radwege, insbesondere der Zweirichtungsradwege
- Einarbeitung der Radschnellwege entlang der Ingolstädter Straße
- Sofortiger Planungsstopp für eine Expressbustrasse.
- Sofortiger Planungsstart für die Tram 24 mit Grüngleis wo immer möglich auf der ursprünglich geplanten Trasse. Die Tram 24 soll das FIZ komplett umrunden mit Haltestellen am U-Bahnhof Am Hart, S-Bahnhof FIZ (geplant), Schleißheimer Straße (geplanter Westeingang FIZ) und im Bürgergarten (geplanter Nordeingang FIZ).
- Keine vergrößerte Bus- bzw. Tramwendeschleife am U-Bahnhof am Hart (nicht Teil dieses Entwurfes)
- Prüfauftrag für ein von der Tram 24 ausgehendes erweitertes Trambahnnetz zur Erschließung BMW-Produktionswerk, Wohngebiete Lerchenau und Fasanerie, Hasenberg Nord und Süd, Wohnanlagen entlang Neuherbergstraße, Trainingsgelände des FC Bayern, usw. Potenzial, Kosten und Realisierungszeitabgleich mit der U26.

Begründung:

Der Entwurf enthält im Ergebnis eine Bevorzugung des MIV gegenüber allen anderen Verkehrsarten. Das entspricht in keinsten Weise den Zielen für weniger Autoverkehr und mehr Klimaschutz, sondern lockt nur noch mehr Autoverkehr in die Stadt. Die Unterföhrungslösung in der Ingolstädter Straße sowie die zusätzlichen Fahr- und Abbiegestreifen an Ingolstädter- und Heidemannstraße versiegeln zu viel Fläche, bringen im Ergebnis durch noch mehr Autoverkehr keinen verbesserten Verkehrsfluss sondern verleiten die Autofahrer außerhalb der Stoßzeiten zu noch höheren Tempo- und Lärmverstößen. An der Ingolstädter Straße wird durch die geplante Maßnahme der beschlossene Schnellradweg noch mehr in die Grünbereiche abgedrängt und es müssen noch mehr Bäume gefällt werden. Im Entwurf sind die Radwege zu schmal und zu kurvenreich geplant. Im Bereich der Kreuzung Knorrstraße / Rathenaustraße wird der Radverkehr durch die geplante Gestaltung erheblich benachteiligt. Für Zweirichtungsradwege schreiben die Verfasser des Entwurfes bei der Ablehnung des Bürgerantrages für einen Zweirichtungsradweg selber eine notwendige Breite von 3m und nennen dies aus Platzgründen als Ablehnungsgrund, planen aber im gleichen Entwurf an anderer Stelle nur mit 2,5m – das ist zu wenig!

Die Trasse für die beschlossenen Schnellradwege entlang der Ingolstädter Straße sind in den Plan mit einzuarbeiten. Ohne dies macht der ganze Plan keinen Sinn, weil die Realisierung jetzt mitbewertet werden muss.

Der Expressbus benötigt für zügiges Durchkommen über die komplette Fahrstrecke eigene exklusive Trassen. Im Bereich der Grünanlage verlieren wir dadurch erheblich an Grün und

versiegeln zusätzlich große Bereiche. Die Lösung Expressbus ist daher abzulehnen, zumal er auch über viele Jahre noch mit Verbrennungsmotor betrieben werden muss.

Die ursprünglich geplante Tram 24 ist im Gegensatz zum Expressbus die ideale Lösung. Über weite Streckenteile ausgeführt mit Grüngleis erhält sie die Grünanlage und bringt zusätzliches Grün entlang der Heidemannstraße. Wie ursprünglich auch von BMW geplant sollte sie nicht am U-Bahnhof Am Hart wenden, sondern das FIZ komplett umrunden. Damit erhält sie auch das Grün im Bürgergarten. Gleichzeitig verbindet sie die U2 mit dem Nordring.

Eine U26 ist auch mit höherer Priorisierung nicht vor 2030 realisierbar. Sie verschlingt sehr viel Geld, belastet sowohl U2 als auch U6, die jetzt schon erhebliche Probleme im Betrieb haben. Es soll geprüft werden, ob es nicht für uns im Norden besser ist ausgehend von den Tramlinien 23 und 24 ein erweitertes Tramnetz zu bauen. Gerade mit Blick auf die Potenziale eines S- und Fernbahnverkehrs auf dem Nordring kann ein entsprechendes Tramnetz für die Erschließung der Wohn- und Industriegebiete sowie den notwendigen Verbindungen mit den U-Bahnlinien U2 und U6 sorgen.

Im Ergebnis kann nur mit den obigen Forderungen der massive Autopendlerverkehr zeitnah reduziert werden um die Lebens- und Wohnqualität zu verbessern und es auch den Bewohnern in unserem Bezirk wieder ermöglichen nach Feierabend mit dem eigenen Auto in normalen Zeiten z.B. zum Baumarkt zu kommen (nur ein Beispiel für den katastrophalen derzeitigen Zustand für die eigene dringende Autonutzung aufgrund der erheblichen Belastung durch die Berufspendler von Außerhalb mit dem Auto).

Antragsteller*innen: Delija Balidemaj, Michael Dörrich, Jutta Koller, Dr. Nicole Riemer-Trepohl und Jürgen Trepohl