

An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, den 05.02.2020

## **Änderungs-Antrag**

TOP 8 des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 05.02.2020,

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16083:

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2155, Schnellbustrasse zwischen den U-Bahnhöfen Am Hart und Kieferngarten Abschnitt „Gymnasium Nord - Bayernkaserne“

## **Optimierte Tram 24 statt Pseudo-Schnellbus für den Münchner Norden**

Die Ziffer II. des Antrags der Referentin wird folgendermaßen geändert:

**1. neu: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die erforderlichen Vorarbeiten zu einem Planfeststellungsverfahren für eine durchgängig Trambahntrasse (vgl. anhängende Grobskizze) zwischen Fröttmaning (U6), Am Hart (U2) und FIZ-Süd (S-Bahn-Halt am Bahn-Nordring) durchzuführen und den Stadtrat über das Ergebnis zu informieren.**

### **2. neu (geänderte Ziffer 1. alt):**

Den im Vortrag der Referentin unter Ziffer 3 dargelegten Planungszielen:

- Sicherung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine **Schnellbustrasse ÖPNV-Trasse**,
- Sicherstellung einer attraktiven verkehrlichen Erschließung der ehemaligen Bayernkaserne und des FIZ Nord Nord,
- Sicherung und Ausbau des übergeordneten Grünzugs in Ost-West-Richtung von den Isarauen bis zur Feldmochinger Flur, Umsetzung der Grünflächendarstellungen des Flächennutzungsplans und Sicherung und Ausbau einer Grünverbindung in Nord-Süd-Richtung,
- Berücksichtigung vorhandener Grün- und Gehölzstrukturen, Schaffung eines attraktiven öffentlichen Raums entlang der **Bustrasse ÖPNV-Trasse**,
- Sicherstellung einer durchgängigen Eingrünung entlang der **Bustrasse ÖPNV-Trasse**, Berücksichtigung der Belange der anderen Verkehrsträger
- Lärmvorsorge für die angrenzenden Siedlungsgebiete
- Berücksichtigung von allgemeinen Planungszielen, insbesondere des Arten- und Biotopschutzprogramms)
- Kompensation für entfallende öffentliche Grünflächen und Jugendspiel- /Rasenbolzplatz und
- Schaffung einer attraktiven und leistungsfähigen Radverbindung entlang der **Bustrasse ÖPNV-Trasse**

und dem in Ziffer 4 dargelegten Planungskonzept

- einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB mit öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und Straßenbegleitgrün, öffentliche Grünflächen und Einzelbaumfestsetzungen, der im Normalverfahren mit Umweltbericht aufgestellt wird
- Prüfung von bedingten Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB für Folgenutzungen wird ~~für die mit diesem Beschluss vorgelegte Planung~~ zugestimmt.

**Die Ziffern 2. - 8. alt werden die Ziffern 3. - 9. neu.**

### **DIE LINKE Stadtratsgruppe**

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 176 • 80331 München  
DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 252 35 • E-Mail: [info@dielinke-muenchen-stadtrat.de](mailto:info@dielinke-muenchen-stadtrat.de)

## **Begründung**

Die geplante ÖPNV-Erschließung an der Oberfläche dient, wie schon an der Haltestellendichte erkennbar, der Naherschließung und ist somit nicht als Vorläuferverkehr für eine U26 zu sehen, sondern als dauerhaft notwendiges Angebot. Ein Schnellbus liegt bei der Planung des Referates, entgegen dem Vorlagentitel, nicht vor, denn dieser hat große Abstände zwischen den Haltestellen, vgl. die X-Bus-Linien der MVG.

Der ermittelte Beförderungsbedarf von bis zu 24 Bussen pro Stunde und Richtung (s. Seite 4 der Vorlage), also ein 2-Minuten-Takt, wird mit Sicherheit zu Engpässen an den Knotenpunkten führen. Bei einer Trambahn wäre aufgrund der höheren Beförderungskapazität wohl ein 5-Minuten-Takt ausreichend.

Die Breite einer Tramtrasse beträgt nur 6,05 Meter, die Breite einer Bustrasse 6,50 Meter, weshalb die Tram einen geringeren Flächenverbrauch hat, wodurch im knappen Straßenraum fast ein halber Meter mehr für Rad- oder Fußwege zur Verfügung steht.

Eine asphaltierte Bustrasse ist vollständig versiegelt und trägt damit im Sommer zur Aufheizung des Stadtklimas bei, eine Tramtrasse kann in weiten Teilen als Rasengleis ausgeführt werden. Eine Tram fährt vor Ort ohne die Luft mit Schadstoffen zu belasten, beim Bus ist das sehr ungewiss.

Die nach der derzeitigen Planung des Referates vorgesehenen Bus- und/oder Tramwendeschleifen sind im Bereich „Am Hart“ und „Kieferngarten“ an ungünstiger Stelle situiert, da beim Wenden, Abbremsen und Anfahren erhöhte Lärmemissionen (und beim Bus auch Abgasemissionen) entstehen, die direkt die angrenzenden Siedlungen erreichen. Eine Umrundung des FIZ und eine Verlegung der Wendeschleife „Kieferngarten“ ins Gewerbeareal Fröttmaning würde dagegen die Anwohnerbelastung minimieren.

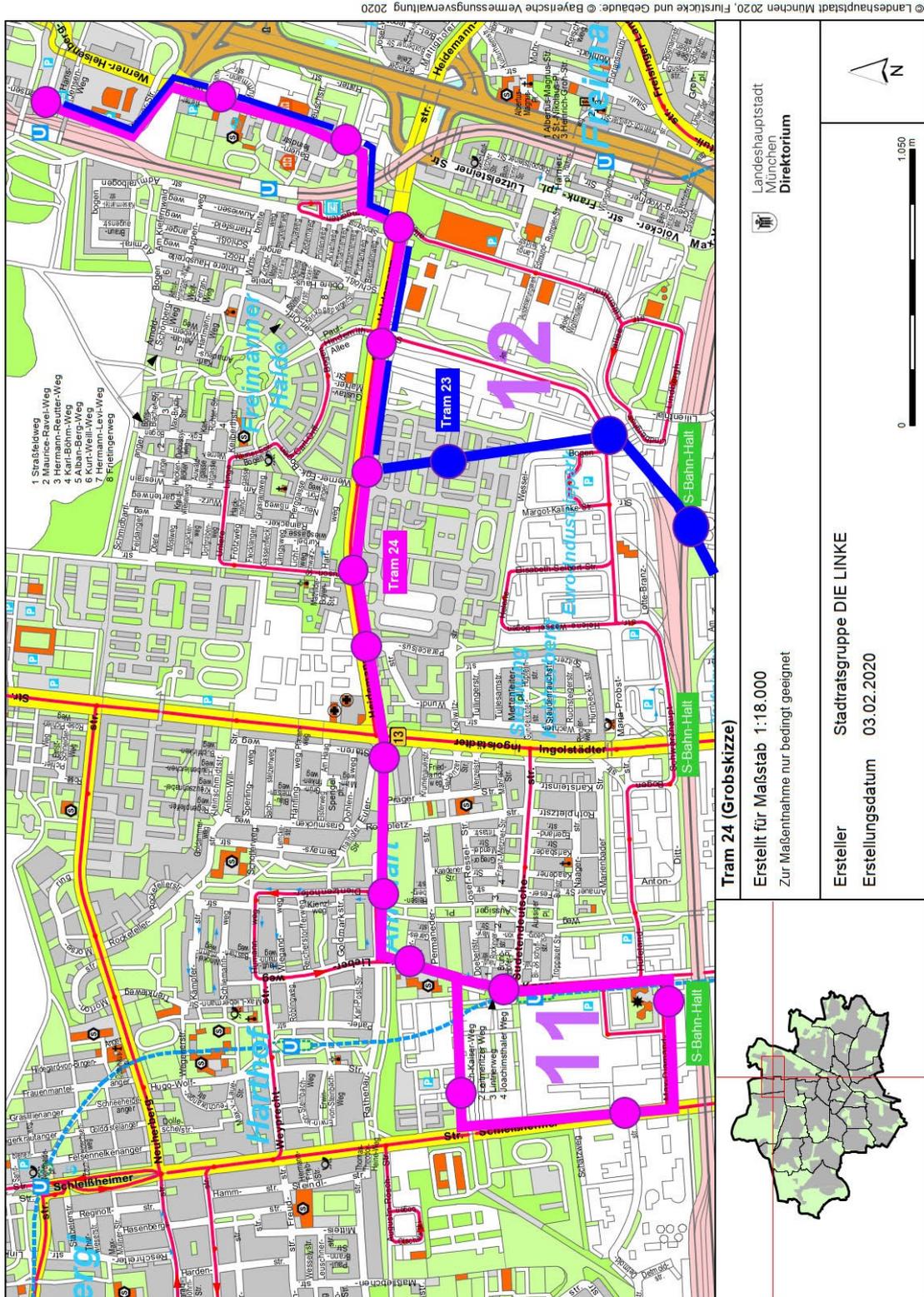
Die aktuell geplante kurze Strecke Am Hart – Kieferngarten entspricht nicht den Verkehrsbedürfnissen. Weder wollen BMW-Mitarbeiter nach Abstellen ihres Kfz im Parkhaus Fröttmaning erst eine Station mit der U-Bahn fahren, um dann an der Station „Kieferngarten“ in einen Bus oder eine Tram bis zur Haltestelle „Am Hart“ umzusteigen, um von dort dann noch ein bis zwei Kilometer zu ihren Arbeitsplätzen im südlichen FIZ zu laufen, noch wollen die Besucher der Allianz Arena nach der Anreise mit Bus oder Tram bis zu Station „Kieferngarten“ dort dann in eine überfüllte U-Bahn zum Stadion umsteigen. Daher ist eine Umrundung des FIZ mit Verknüpfung der U2-Station „Am Hart“ und der künftigen S-Bahn- und Regionalbahnstation „FIZ-Süd“ ebenso notwendig, wie eine Verlegung der Endhaltestelle an der U6 zur Station „Fröttmaning“.

Anliegend finden Sie eine Grobskizze der empfohlenen Linienführung der Tram 24.

**Brigitte Wolf (DIE LINKE), Cetin Oraner (DIE LINKE)**

**DIE LINKE Stadtratsgruppe**

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 176 • 80331 München  
DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 252 35 • E-Mail: [info@dielinke-muenchen-stadtrat.de](mailto:info@dielinke-muenchen-stadtrat.de)



© Landeshauptstadt München 2020, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2020