

ANFRAGE

Fraktion der CSU im Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach

An den
Bezirksausschuss 16 • Ramersdorf-Perlach
der Landeshauptstadt München
Friedenstraße 40
81660 München

27.01.2022

Trambahnplanung Ostbahnhof – Neuperlach: 33 Fragen statt einem Gipfel - eine Anfrage an das Mobilitätsreferat

Der Bezirksausschuss Ramersdorf-Perlach möge beschließen:

Angesichts der nur zu bedauernden mehrfachen Absage des Mobilitätsreferats für den vom Bezirksausschuss 16 einstimmig beschlossenen „Trambahn-Gipfel“ wird zur Trambahnstrecke „Ostbahnhof - Neuperlach“ eine schriftliche Anfrage gestellt, um deren Beantwortung binnen der satzungsgemäßen Frist gebeten wird.

Die Anfrage soll dazu dienen, einerseits Fragen von Bürgerinnen und Bürger wenigstens rudimentär beantworten zu können und andererseits sich auch als Bezirksausschuss selbst eine Meinung zur vom Stadtrat beauftragten Machbarkeitsstudie bilden zu können. Insofern ist mit den Fragen weder ein Votum noch eine Meinungsäußerung zur Trambahn verbunden.

A) Verfahrensfragen:

1. Wird dem Bezirksausschuss die Möglichkeit gegeben, an den Eingangsparametern der Machbarkeitsstudie mitzuwirken oder eigene Fragen einzubringen?
2. Welchen Zeitplan verfolgt das Mobilitätsreferat im Hinblick auf das Vorhaben: Wann soll die Machbarkeitsstudie starten und enden? Welcher Zeitraum ist für Bürgerbeteiligung, Planfeststellungsverfahren etc. vorgesehen?
3. Trifft es zu, dass das Mobilitätsreferat zeitgleiche Machbarkeitsstudien für alle vom Stadtrat beschlossenen Trambahnkorridore beauftragen möchte?
4. Wird ein Planfeststellungsverfahren für die gesamte Strecke angestrebt oder sind einzelne Planfeststellungsverfahren zu erwarten, ähnlich dem Vorgehen bei der zweiten Stammstrecke?
5. Besteht auf dem früheren Trambahnplanum in der Rosenheimer Straße noch eine Genehmigung zur Nutzung oder muss dieser Abschnitt ggf. ebenfalls einem neuen Planfeststellungsverfahren unterzogen werden?

6. Werden seitens der Unteren Denkmalschutzbehörde Beeinträchtigungen der historischen Dorfkerne Ramersdorf und Pfanzeltplatz infolge der historisch atypischen Verlegung von Oberleitungen und Gleisen gesehen bzw. wurden die Denkmalschutzbehörden dazu schon einmal gehört?
7. Teile der mutmaßlichen Strecke, also etwa die Rosenheimer Straße oder Teile der Putzbrunner Straße zeichnen sich durch gewachsenen Baumbestand aus. Dieser dürfte durch die meist in der Straßenmitte geführte Trambahn nicht unmittelbar gefährdet sein. Es stellt sich jedoch die Frage, ob im Zuge der Trambahnbaumaßnahmen auch Rad- und Fußwege angepasst werden würden oder müssten (Stichwort Radentscheid) und es in der Folge zu Gefährdungen des Baumbestands kommen könnte (vgl. viel diskutierte Planungen zur Hochackerstraße)?
8. Wie wirkt sich die Trambahnplanung auf die Sanierungsziele des Ramersdorfer Ortskerns aus? Inwieweit ist sie mit den Ergebnissen des Wettbewerbs kompatibel und welche möglichen zeitlichen Verzögerungen könnten sich ergeben?
9. Inwieweit ist das Mobilitätsreferat schon heute in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Hinblick auf die Gewährleistung des Lärmschutzes bei aktuellen Neubauvorhaben und künftigen Bauleitplanungen entlang der Strecke (z.B. Ortskern Ramersdorf, Bebauungsplan 1638, Ottobrunner Str. 90/92, Bereich Pfanzeltplatz, etc.)?
10. Gab oder gibt es bereits Gespräche mit Umlandgemeinden über eine mögliche Fortführung der Trambahn dorthin?

B) Streckenführung:

1. Welche möglichen Streckenverläufe werden in der Machbarkeitsstudie untersucht?
2. Bei der Streckenüberlegung Ostbahnhof - Neuperlach handelt es sich um eine Fortsetzung des sternförmigen Netzgedankens. In den vergangenen Jahren wurde jedoch mehrfach konstatiert, dass es München an tangentialen Verbindungen, also zwischen den Stadtbezirken, fehle. Vor dem Hintergrund, dass der BA 16 im Vorfeld des erbetteten Trambahngipfels selbst solche tangentialen Verbindungen vorgeschlagen hat (Anträge zur Verlängerung von der St.-Veit-Straße Richtung Neuperlach oder von der Schwannseestraße über den künftigen Trambahnbetriebshof Richtung Neuperlach) stellt sich die Frage, warum hier einer sternförmigen Planung der Vorzug gegeben werden soll?
3. Wurden oder werden ab Ramersdorf auch andere Zielführungen als Neuperlach untersucht? Etwa das Gebiet entlang der Balanstraße oder in Richtung Emdenstraße, die beide bisher nur durch einen Bus erschlossen sind?
4. Bisher wird wolkig formuliert, die Trambahn solle bis Neuperlach führen - wo nach Neuperlach? Wo wird Platz für eine Wendeschleife in Neuperlach gesehen?
5. Teilt das Mobilitätsreferat die Annahme, dass eine Trambahn nach Neuperlach gute Umsteigebeziehungen im Zentrum Neuperlachs aufweisen muss, um erfolgversprechend zu sein?
6. Naheliegender ist eine Führung von Ramersdorf über die Ottobrunner Straße - entspricht das den Überlegungen?
7. Spielt die Adam-Berg-Straße, die in einem früheren Schreiben einmal im Zusammenhang mit Trambahnplanungen genannt war, noch eine Rolle in der Machbarkeitsstudie?

8. Trambahnen wurden zuletzt bevorzugt im Rahmen eines eigenen Planums, also getrennt vom motorisierten Individualverkehr, realisiert. Dies hat für die Trambahn verschiedene Vorteile, kostet aber natürlich auch Platz. Wird eine solche separate Trambahnstrecke auch für die Streckenabschnitte jenseits der Rosenheimer Straße im 16. Stadtbezirk angestrebt?
9. In jedem Fall ist der Mittlere Ring im hochbelasteten Abschnitt Ramersdorf zu queren: Wo soll dies in etwa geschehen? Gibt es Auswirkungen auf die im Rahmen des Bebauungsplans zur Sanierung des Ortskerns Ramersdorf vorgesehene Zusammenlegung der Rosenheimer Straße?
10. Da Trambahnen nicht in Kurven halten können und für Haltestellen auch eine Länge von etwa 50m einzuplanen sein dürfte, ergibt sich für eine mögliche Haltestelle vermutlich nur der Straßenabschnitt zwischen der Bäckerei Aumüller und Gasthaus zur Post. Stimmt diese Annahme?
11. Werden die Bushaltestellen entlang der möglichen Trambahnstrecke in den kommenden Jahren unabhängig von den Planungen barrierefrei ausgebaut oder ist hier mit Rückstellungen zu rechnen?
12. Infolge des Bebauungsplans zur Änderung der Führung der Schmidbauerstraße ergibt sich eine neue Kreuzungskonfiguration im Bereich Unterhachinger Straße / Ottobrunner Straße. Wird diese Gegenstand der Machbarkeitsstudie sein oder erfolgt hier eine Rückstellung der Umsetzung?

C) Vorteile einer Trambahn:

1. Welchen verkehrlichen Mehrwert erhofft man sich auf der Strecke zwischen Ostbahnhof und Neuperlach Zentrum mit einer Trambahn gegenüber der heutigen Erschließung mit der MetroBus-Linie 55?
2. Welche Leistungs- oder Komfortsteigerungen dürfen die Fahrgäste erwarten (dichtere Takte? mehr Platz? Linienverknüpfungen und damit direkte Verbindungen? o.ä.?)
3. Welchen ökologischen Mehrwert bietet die elektrisierte Trambahn gegenüber einem Elektrobus, gerade im Hinblick auf die rasante technologische Entwicklung im Bereich E-Mobilität?
4. Welche perspektivische Netzidee liegt dem Gedanken der Trambahn Ostbahnhof - Neuperlach zugrunde? Soll diese nur auf dieser Strecke fahren oder beispielsweise mit anderen Linien verbunden werden, etwa zur St.-Veit-Straße oder nach Berg am Laim?
5. Erhofft man sich von der Trambahn auch eine Entlastung der U5 im Hinblick auf deren diskutierte Verlängerung über die Gemeindegrenzen hinaus?
6. Soll die zukünftige Tramverbindung analog zur heutigen Buslinie 55 bzw. N45 ebenfalls als tägliche Nachttram ausgeführt werden? Wenn ja, wie wird die nächtliche Anbindung zwischen Neuperlach (als Endhaltestelle der neuen Tramlinie) und Waldperlach gewährleistet?

D) Auswirkungen der Trambahn:

1. Der Abschnitt zwischen Ostbahnhof und Karl-Preis-Platz wird aktuell von den Buslinien 55, 145 und 155 parallel bedient. Die Buslinie 145 zweigt am Karl-Preis-Platz ab, die Linie 155 in Ramersdorf. Welche Erwartungen dürfen die Fahrgäste dieser Linien haben: Sollen diese Linien parallel zum Trambahnabschnitt aufrechterhalten werden oder sind Umsteige-notwendigkeiten zwischen Tram und Bus zu erwarten?
2. Zwischen Karl-Preis-Platz und Ostbahnhof besteht heute in Hauptverkehrszeiten ein rech-nerischer 2,5 Minutentakt. Soll dieser durch die Tram aufrechterhalten, verdichtet oder aus-gedünnt werden?
3. Können bei einer Trambahn entlang einer heutigen Busstrecke sämtliche Haltestellen auf-rechterhalten werden oder gibt es Mindestabstände zwischen Haltestellen? Gedacht ist bei dieser Frage vor allem an den vergleichsweise kurzen Abstand zwischen „Adilostraße“ und „Woferlstraße“.
4. Welche Perspektive wird gesehen für die heute vorhandenen Parkplätze entlang der Otto-brunner Straße?
5. Die Trambahnstrecke würde durch zwei Ortskerne mit Ensemble- und Denkmalschutz (Ra-mersdorf und Pfanzeltplatz) führen. Welche denkmalschutzrechtlichen Einschränkungen oder Auswirkungen ergeben sich dadurch?

Für die Fraktion der SPD
gez. Astrid Schweizer
Fraktionssprecherin

Für die Fraktion der CSU
gez. Simon Soukup
Fraktionssprecher

Für die Fraktion B90/Die Grünen
gez. Werner Nüßle
Fraktionssprecher

Für die Fraktion Freie Wähler/ödp
gez. StR Rudolf Schabl
Fraktionssprecher

Für die FDP im BA 16
gez. Rolf Döll