



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Bezirksausschuss 12
Herrn Patric Wolf
Vorsitzender

Tal 13
80331 München

MOR-GB2.12

80313 München
Telefon: 089 [REDACTED]
Telefax: 089 [REDACTED]
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
Zimmer: [REDACTED]
Sachbearbeitung:
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

10.11.2022

**BA-Antrag Nr. 20-26 / B 04361 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann vom 26.07.2022**

Sehr geehrter Herr Wolf, sehr geehrte Damen und Herren,

die o.g. Anträge des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann wurden dem Mobilitätsreferat zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

In Ihrem Antrag regen Sie eine geänderte Linienführung der Tram-Nordtangente an.

Zu den einzelnen Punkten Ihres Antrags nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den SWM/MVG wie folgt Stellung:

1.)

Wir regen daher an, eine Variante nördlich des bisher angedachten Streckenverlaufes zu prüfen: Tram 23 Schwabing-Nord zur Münchner Freiheit mit einer

- Ableitung Richtung Westen und Verknüpfung mit dem Trambahnnetz West: über die bestehende Gleisanlage in der Parzivalstraße gen Scheidplatz und dann weiter Richtung Hauptbahnhof und Romanplatz.*
- Ableitung Richtung Osten und Verknüpfung mit dem Trambahnnetz Ost: über Leopoldstraße, Potsdamer Straße, Dietlindenstraße, auf einer extra ÖPNV-Spur (Tram, Bus) im Bereich des Mittleren Ringes, die auf der Verflechtungsspur im neuen Tunnel im Englischen Garten geführt werden könnte, dann weiter über die Ifflandstraße zur Tivolibrücke oder alternativ Richtung Effnerplatz, jeweils mit Anschluss an das vorhandene Netz der Straßenbahn.*

Zu 1.)

Die vorgeschlagene Streckenführung wurde geprüft und ist aus folgenden Gründen nachteiliger als die zum aktuellen Planungsstand verfolgte Strecke Elisabethplatz – Giselastraße – Tivolistraße mit Abzweig Giselastraße – Münchner Freiheit:

Richtung Westen über Parzivalstraße:

- Die Verbindung von der Parzivalstraße zum Kurfürstenplatz über die Parzivalstraße und den Scheidplatz wird nach aktuellem Planungsstand bereits durch eine Linie von Schwabing Nord kommend bedient werden, mit Weiterführung Richtung Neuhausen / Romanplatz.
- Die Verlängerung der bestehenden Trasse südlich der Münchner Freiheit zur Giselastraße, wie sie der aktuelle Planungsstand der Tram Nordtangente vorsieht, ermöglicht stattdessen eine Anbindung der aktuellen Insellinie 23 ans bestehende Tramnetz und bietet eine attraktive zusätzliche Verbindung aus der Parkstadt Schwabing (mit Realisierung der Tram Münchner Norden aus dem Gebiet Bayernkaserne) in Richtung Barer Straße / Innenstadt.
- Die Strecke vom Elisabethplatz über Giselastraße zur Münchner Freiheit stellt zudem eine zweite Zulaufstrecke zum Tramnetz im Münchner Norden dar; auch und besonders relevant für Störungs- und Umleitungsfälle.

Richtung Osten über Leopoldstraße – Potsdamer Straße – Dietlindenstraße:

- Die alternative Streckenführung wäre erheblich länger und dadurch mit sehr viel höheren Baukosten verbunden. Der Verkehrswert einer solchen alternativen Streckenführung ist deutlich geringer, die Buslinie 59 nutzen im Vergleich zu den drei Buslinien 54, 58/68 und 154, die durch den Englischen Garten auf der heutigen Bustrasse fahren, deutlich weniger Fahrgäste.
- Die Umsetzung des Straßentunnels durch den Englischen Garten wird aktuell durch die LHM nicht weiter verfolgt. Auch eine oberirdische Führung über den Isarring wäre voraussichtlich mit erheblichen Eingriffen in den Baumbestand verbunden. Eine Umsetzbarkeit ist fraglich wegen des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens auf dem Isarring.

Die Tangentenwirkung auf der Ost-West-Relation wird durch die umwegigere Streckenführung der vorgeschlagenen Alternative stark geschwächt: die Strecke Effnerplatz – Kurfürstenplatz beträgt in der aktuellen Planungsvariante über die Giselastraße nur ca. 4 km, bei der alternativen Führung über den Isarring ca. 5,5 km bzw. 7 km, wenn die Führung über Tivolistraße / Tucherpark erfolgt.

Die Streckenführung durch den Englischen Garten ist zentraler und bietet durch den Anschluss am Elisabethplatz und durch die Leopoldstr. an die Münchner Freiheit mehr Möglichkeiten, das Tramnetz attraktiv zu gestalten.

Der Vorteil der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Streckenführung in Ost-West-Relation ist, dass mittels Lückenschluss (Neubau von nur ca. 2,2 km) eine größtmögliche Netzwirkung und Attraktivität erreicht und damit eine echte Tangentenwirkung erzielt wird.

Durch die Realisierung von kurzen Teilstücken lassen sich bestehende Lücken im aktuellen Tramnetz schließen. Es können zahlreiche sinnvolle Linienverbindungen geschaffen werden, die eine verkehrliche Wirkung weit über die lokale Betrachtung hinaus zeigen und einen wertvollen Beitrag zur notwendigen Verkehrsverlagerung hin zum ÖPNV leisten.

2.) Hierfür werden für die Errichtung des Tunnels am Isarring mit exklusiver ÖPNV-Spur schnellstmöglich Mittel aus dem Bundes-Förderprogramm zur Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel beantragt. Das Programm versteht sich als Beitrag des Bundes zur klimaangepassten Stadtentwicklung durch eine gezielte Entwicklung und Modernisierung von Grün- und Freiflächen. Gefördert werden hierdurch u.a. die Entsiegelung und Begrünung von Frei- und Verkehrsflächen.

Zu 2.)

Der Tunnel am Isarring durch den Englischen Garten wird derzeit durch die LHM nicht mehr weiterverfolgt. Eine Beantragung von Fördergeldern ist daher nicht möglich.

3.)

Die in Punkt 3 neu des ÄA vom Mobilitätsausschuss des Stadtrates am 20.07.2022 geforderten Mittel in Höhe von 1,3 Mio € für Untersuchungen und Gutachten bitten wir für die Prüfung dieser Variante der Tram-Nordtangente zu verwenden.

Zu 3.)

Eine weiter nördlich verlaufende Variante wurde bereits geprüft (Ergebnisse siehe Punkt 1) und weist erhebliche Nachteile gegenüber der aktuellen Streckenführung der Tram Nordtangente auf, so dass diese Variante nicht weiterverfolgt wird.

4.)

Weiterhin beantragen wir, die im ÄA der SPD -und Grünen-Fraktion im Mobilitätsausschuss vom 20.07.2022 geforderten 40 Stellenzuschaltungen (Punkt 3 neu) auch in nennenswertem Umfang für die Planungen der beiden U-Bahn-Linien U9 und U26 zu verwenden. Hierfür gibt es aktuell deutlich zu wenig Planungspersonal.

Zu 4.)

Die insgesamt 40 durch die Vollversammlung am 27.07.2022 beschlossenen Stellen für das Mobilitätsreferat und das Baureferat sind zur Tramstreckenplanung und Umsetzung des ÖPNV-Programmes (29 VZÄ, davon 18 VZÄ für das Mobilitätsreferat sowie 11 VZÄ für das Baureferat) sowie zur Förderung des Umweltverbunds (11 VZÄ Mobilitätsreferat) vorgesehen. Die 29 ÖPNV-Stellen werden im Mobilitätsreferat und Baureferat für die jeweils zur Planung anliegenden ÖPNV-Projekte eingesetzt.

5.)

Wir begrüßen, dass im Herbst ein weiterer Bürgerworkshop stattfinden soll und bitten um rechtzeitige Beteiligung des BA 12.

Zu 5.)

Der BA 12 wurde rechtzeitig am am 22.11.2022 stattfindenden Bürger*innenworkshop beteiligt. Der BA 12-Vorsitzende Herr Wolf ist über den Bürger*innenworkshop bereits informiert und in die Auswahl der Teilnehmer eingebunden. Der BA12-Vorsitzende Herr Wolf und Vertreter des Unterausschusses Verkehr werden zum Bürger*innenworkshop eingeladen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 04361 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Dahlmeier