

SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 10, Moosach

☎ Sprecherin: Hannelore Schrimpf☎ Hardenbergstraße 31☎ 80992
München☎ Tel 089 14 61 24

20.08.2019

Antrag

Seilbahn nach Moosach

Der Bezirksausschuss 10, Moosach bittet um Informationen über geplante Seilbahn/en nach Moosach.

Begründung

Aus Pressemeldungen entnehmen wir, dass die Stadt Dachau eine Seilbahntrasse von Dachau nach Moosach plant. Das Unternehmen PTV Group soll nun darstellen, wie die Linie geführt werden könnte.

Die diesbezüglichen Überlegungen sind natürlich für den Bezirksausschuss Moosach von größtem Interesse. Wir möchten möglichst frühzeitig Informationen über die Streckenführung und die Anbindung an die U3 erhalten. Zumindest ansatzweise sollten solche Überlegungen bereits vorhanden sein.

Des Weiteren sind neben dem bekannten Vorschlag Frankfurter Ring inzwischen auch noch weitere Streckenvorschläge aus anderen Stadtbezirken eingereicht worden. Wir würden gerne wissen, ob der Stadtbezirk 10, Moosach hiervon in irgendeiner Weise tangiert ist.



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**



Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring

Ergebnisse und Empfehlungen

Anlass und Hintergrund



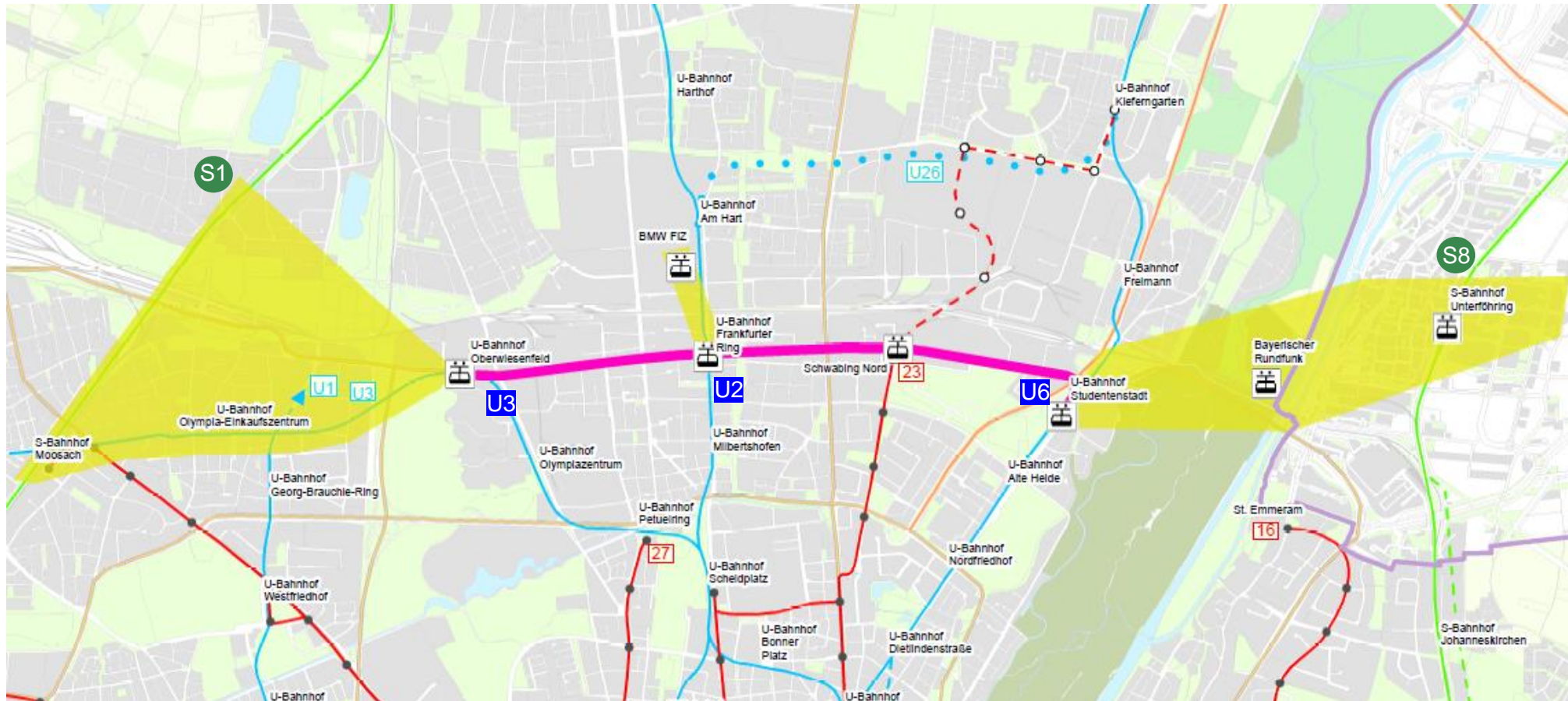
- Vereinbarung zwischen Landeshauptstadt München und Freistaat Bayern (11.7.2018)
- Auftrag und Ressourcenbereitstellung aus Stadtratsbeschluss vom 19.12.2018
- Gesamtkosten: 570.000 EURO
- Finanzierung: 50% LHM und 50% Bezuschussung des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr aufgrund der überregionalen Bedeutung der Studie
- Ausschreibung und Vergabe durch PLAN
- Auftragnehmer*innen: EDR GmbH, SSP Consult, 03 Architekten, mahl gebhard konzepte, Ingérop
- Enge Mitarbeit und Abstimmung SWM/MVG
- Operativer Projektstart: Mitte 2019

Ziele



- Untersuchung einer Pilotstrecke für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring
 - Verkehrliche Analyse
 - Technisch-betriebliche, bauliche Analyse
 - Städtebaulich-naturräumliche Analyse
 - Grobkostenschätzung
 - Systemvergleich mit konventionellen Verkehrsmitteln (Tram und Schnellbus)
- Entwicklung von Empfehlungen zu urbanen Seilbahnen.

Untersuchungsgebiet



Untersuchungsbereiche:

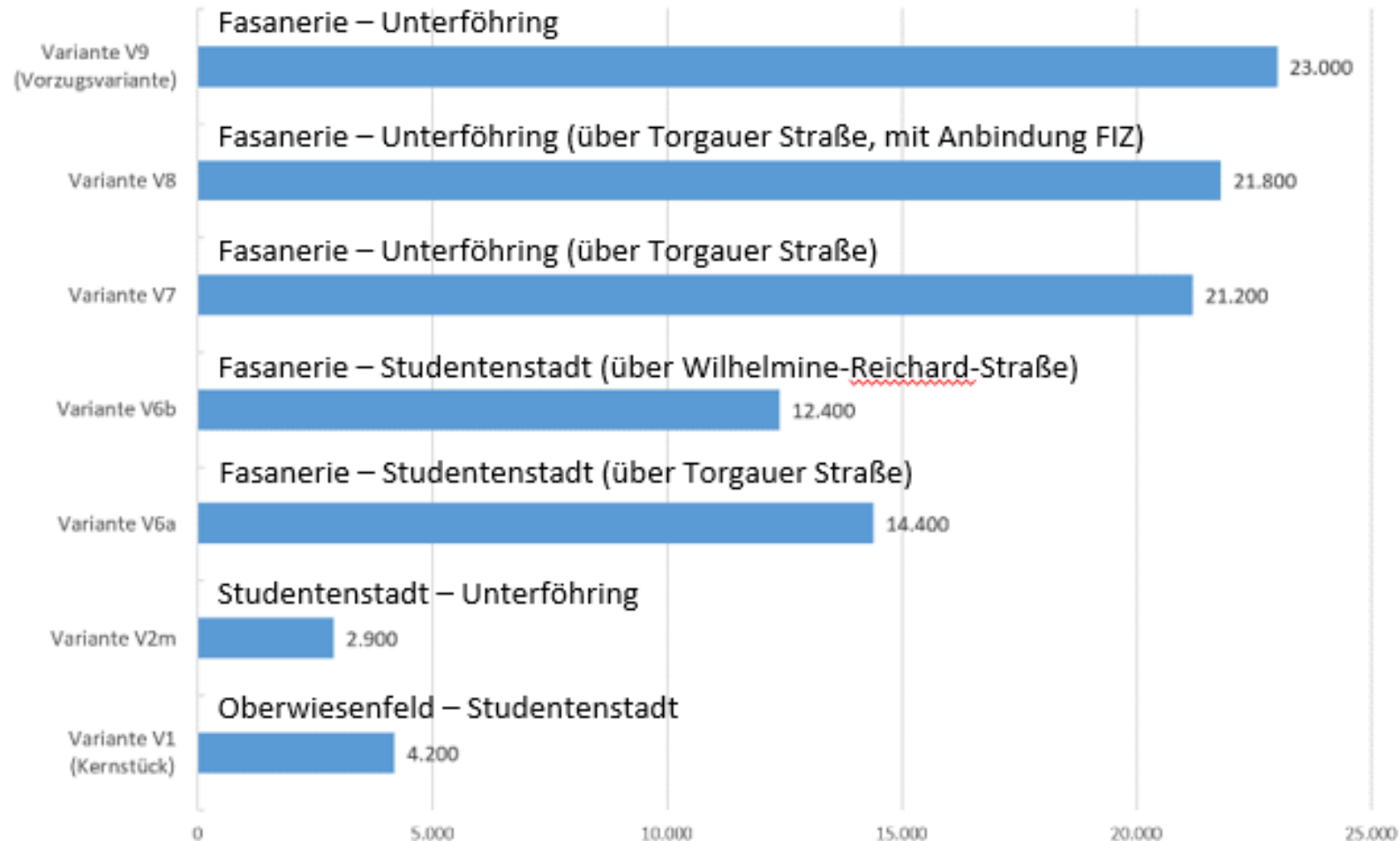
- Kernstrecke:
Oberwiesenfeld bis
Studentenstadt
- Erweiterung Ost:
Unterföhring über
Bayerischen Rundfunk
- Erweiterung West:
Fasanerie, (Moosach)

Insgesamt 9 Varianten

Verkehrliche Analyse – Potenziale



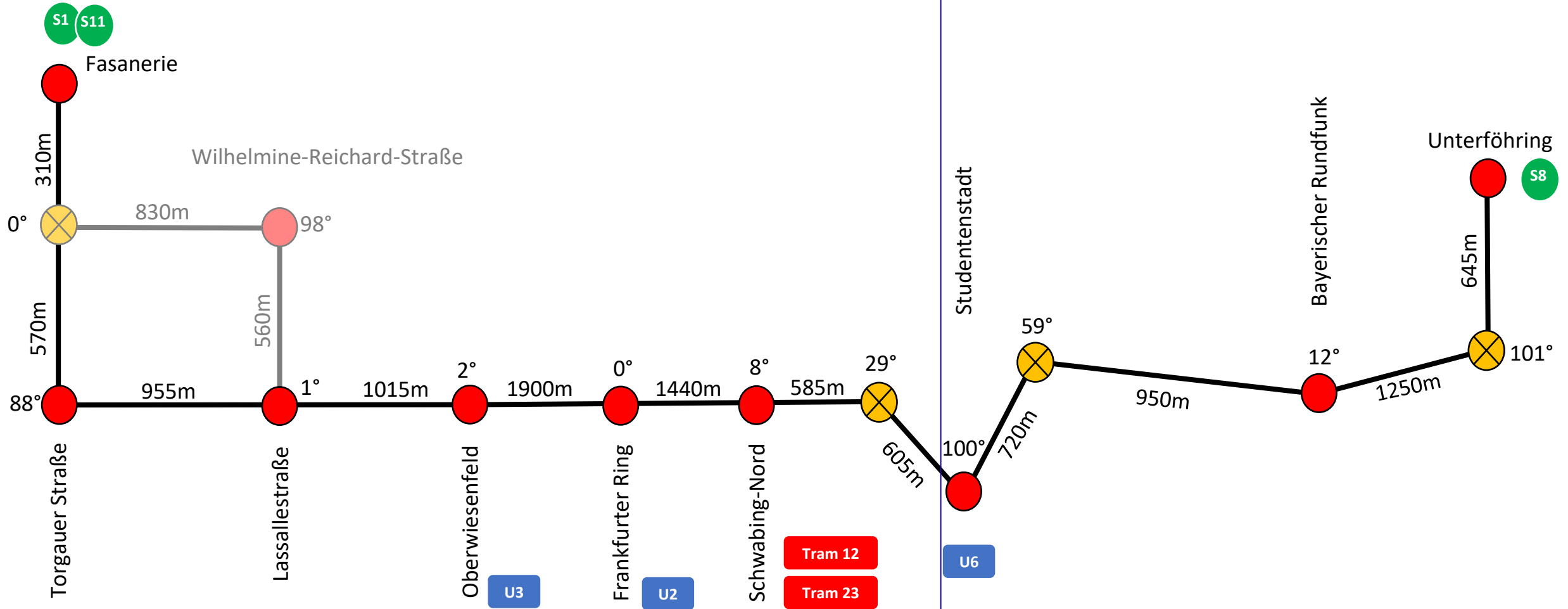
Beförderungsfälle bei den Seilbahnvarianten im Vergleich



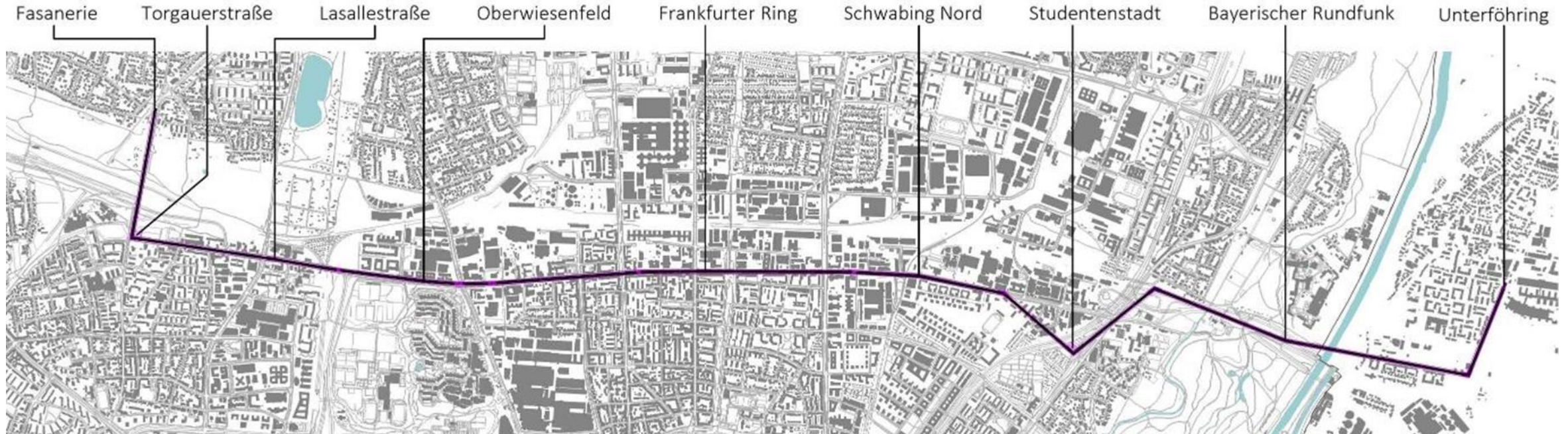
Verlauf Vorzugsvariante



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Verlauf Vorzugsvariante



Rahmendaten Vorzugsvariante



- Ca. 23.000 Beförderungsfälle pro Tag
- Seilbahntyp
 - Umlaufseilbahn, 3S-Seilbahnsystem → erfüllt alle Anforderungen an Barrierefreiheit
 - Verfügbarkeit bis Windgeschwindigkeit ca. 100 km/h
 - Kabinenkapazität: 20 Personen („3S small“), Kabinenfolgezeit: 45 s
 - Kabinenanzahl: 84 Kabinen, Kabinenabstand: ca. 260 m
- Kapazität der Seilbahn: 1.600 Fahrgäste je Stunde und Richtung
- Bahnsteiglänge für Aus- und Einstiegsbereich: je 5m
- Aufenthaltsdauer der Kabinen in der Station: ca. 33 s
- Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Seilbahn ca. 23 km/h.

Unterschied Außen- und Mittelbahnsteig



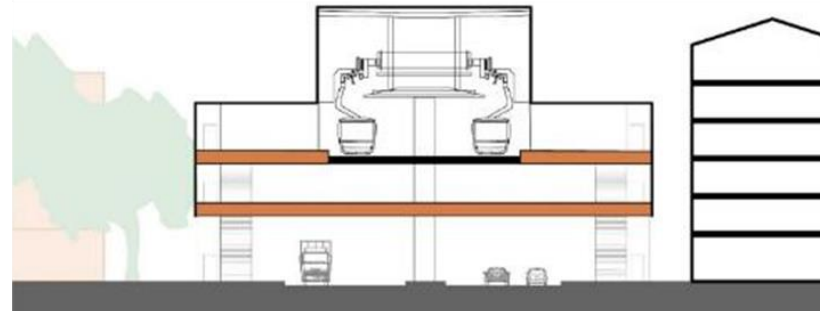
Die Stationen lassen sich in zwei Ausführungsformen unterscheiden:

Station mit Außenbahnsteig
Station mit Mittelbahnsteig

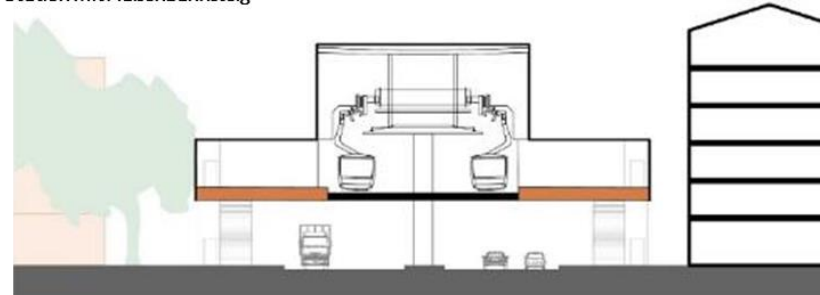
gegenüber Seitenbahnsteigen

- Reduzierung der Breite um ca. 6 m
- Größere Längsentwicklung von ca. 15 m

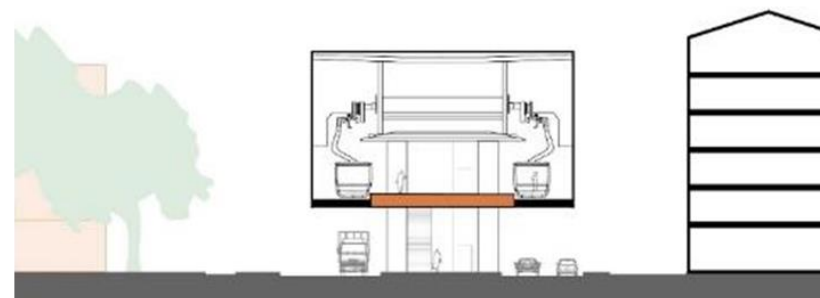
Station mit Zwischengeschoss und Außenbahnsteig



Station mit Außenbahnsteig



Station mit Mittelbahnsteig



Beispiel Station Frankfurter Ring – 3S mit Mittelbahnsteig



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Verkehrliche Analyse (Modellierung)



- Vergleich mit Nahverkehrssystem ohne Seilbahn (Prognosehorizont 2035)
 - Tram
 - Express-Bus
- Anpassung der korrespondierenden Busnetze, um die Seilbahn optimal in Nahverkehrssystem zu integrieren.
- Abbildung des Potentials aus dem werktäglichen Wegeaufkommen (Anzahl Beförderungsfälle)
- Aufzeigen von Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Vergleich Beförderungskapazität



Verkehrssystem	Beförderungsfälle (PBF)
Seilbahn	23.000 Pers./Tag (Rang 1)
Tram	15.000 Pers./Tag (Rang 3) *)
Expressbus X37	20.000 Pers./Tag (Rang 2)

*) Für eine Trambahn wäre eine Führung zum Olympiaeinkaufszentrum / Romanplatz, bis St. Emmeram mit deutlich höheren Fahrgastpotenzialen verbunden, da aber eine Führung der Seilbahn zum OEZ aus technischen städtebaulichen Gründen nicht möglich war, wurde zum Systemvergleich nur die Tram TS auf der ungünstigeren Strecke gewählt.

Vergleich Kosten



Verkehrssystem	Kosten ohne Grunderwerb
Seilbahn	433,00 Mio. € brutto (Rang 2)
Tram	574,40 Mio. € brutto (Rang 3) *)
Expressbus X37	19,02 Mio. € brutto (Rang 1)

*) Die vergleichsweise hohen Kosten sind ein projektspezifischer Sonderfall und können nicht auf andere Trambahnplanungen übertragen werden. So wurden Extrapolationen, wie Brückenbauwerke, U-Bahn-Überfahrungen, Abstellflächen, Fahrzeuge uvm. mit einkalkuliert.

Weitere Themen



Seilbahntechnik (u.a. Kapazität, Betriebsstabilität, Barrierefreiheit; Empfehlung: 3S)
Technische Realisierbarkeit ist gegeben.

Städtebau (u.a. Schattenwurf, Einsehbarkeit, Stadtbild)
Bauliche Realisierbarkeit ist gegeben. Städtebauliche Integration ist möglich

Grünplanung (u.a. Auswirkungen auf Baumbestand und Artenschutz)
Naturräumliche Realisierbarkeit ist gegeben.

Fazit und Empfehlung



- Die **Pilotstrecke** für eine Seilbahn insbesondere **am Frankfurter Ring** wird als **nicht tragfähig** angesehen, da gemäß Modell der verkehrliche Nutzen gegenüber den verkehrenden Expressbussen marginal ist, die Kosten aber ein Vielfaches betragen
- Die Hoffnung auf relevante Umsteigegewinne von anderen Verkehrssystemen auf die tangentielle Seilbahntrasse hat sich nicht erfüllt
- Eine Seilbahn am Frankfurter Ring sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

Fazit und Empfehlung



- Die in der Machbarkeitsstudie herausgearbeiteten Vorteile eines Seilbahnsystems können nur auf Strecken mit besonderen Herausforderungen (Hindernisse: Berge, Flüsse, etc.) zur Geltung kommen.
- Diese Erkenntnis deckt sich mit den aktuellen Untersuchungsständen anderer Städte. Eine abschließende Übersichtsbewertung des BMDV ist in Kürze (2022) zu erwarten.
- Daher empfiehlt das Gutachterteam ggf. nur die Teilstrecke U-Bahnhof Studentenstadt nach S-Bahnhof Unterföhring vertieft zu untersuchen.
- Dabei ist allenfalls für diese Strecke zu prüfen, ob der verkehrliche Nutzen (2.900 zusätzliche Beförderungsfälle) die für eine Seilbahn zu erwartenden relevanten Kosten von 160 Mio. € rechtfertigt.

Weiteres Vorgehen und Ausblick



- Bürgerinformationsveranstaltung (Öffentlichkeitsinformation)
- Allenfalls bei verkehrlichem Potential und Sinnhaftigkeit eines Seilbahnabschnitts (z.B. U-Bahnhof Studentenstadt nach S-Bahnhof Unterföhring oder andere Relation) kann dieser Abschnitt vertieft baulich untersucht werden.
- LHM: Stadtratsbeschluss 3. Quartal 2022

Die Bildrechte in dieser Präsentation liegen bei: Der Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Sollten wir versehentlich vergessen haben, die Rechte eines Bildes oder Grafik zu klären oder gar einen Fehler in unseren Angaben haben, informieren Sie uns bitte. Wir werden diesen Fehler ggf. umgehend korrigieren.





Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Vielen Dank!

muenchenunterwegs.de



Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring

(Stand vom 13.10.2022, abgestimmt zwischen MOR und MVG).

I. Anlass und Ausgangssituation

Ziel der Pilotstudie war es, herauszufinden, ob mit Hilfe einer Seilbahn für den Münchner Norden grundsätzlich eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation zu erreichen ist. Darüber hinaus sollten grundsätzliche Empfehlungen für urbane Seilbahnen erarbeitet werden. Als innerstädtische urbanes Verkehrssystem sollte die Seilbahn in den MVV-Tarif integriert werden.

Ziele der Pilotstudie für den Frankfurter Ring in München waren:

1. Die Untersuchung einer Pilotstrecke für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring
2. Die generelle Ausarbeitung zu Empfehlungen zu urbanen Seilbahnen.

Das Pilotprojekt für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring ist ein unter Federführung der Landeshauptstadt München durchgeführtes Projekt welches zu 50% durch das Bayerische Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StmB) gefördert wurde.

II. Ergebnisse der Studie

a) Seilbahnsystem, Stationslage, Kabinen, Stützen:

- Empfohlen für einen urbanen Seilbahnbetrieb wird eine 3S-Seilbahn¹ mit einer Kabinengröße für etwa 20 Personen. Bei dieser Kabinengröße sind die Stationsbauwerke verhältnismäßig schmal und damit relativ gut in den urbanen, engen Straßenraum integrierbar. Ziel ist u.a. die Verknüpfung der Seilbahnstationen mit anderen ÖPNV-Systemen (S- und U-Bahn, Tram und Busse) herzustellen, um das ÖPNV-Netz zu vervollständigen.
- Die drei Seile bringen Stabilität gegen Wind und verhindern damit Ausfallzeiten des Systems. Außerdem wird die Zuführung von Strom für Heizung und Kühlung sowie für Verbindungsanzeigen (Fahrgastinformation, Displays) ermöglicht. Darüber hinaus können bei einer 3S-Seilbahn doppelflügelige Türen eingebaut werden, die das Ein- und Aussteigen deutlich vereinfachen und beschleunigen (z.B. hinsichtlich der Beschleunigung des Fahrgastwechsels und einer besseren Zugangsmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder)
- Als Lage der Stationen im Straßenraum wird die Mittellage ohne Zwischengeschosse empfohlen. Durch die Seitenlage von Seilbahnstationen würden die erforderlichen Bauwerke zu dicht an die Bebauung im Bestand heranrücken (Brandschutzprobleme). Zwischengeschosse würden die Gebäudehöhe deutlich erhöhen und die benachbarte Bebauung verschatten.
- Die Stützen sind 30 m bis 50 m hoch, dadurch können auch bestehende Hochspannungsleitungen und Geländesprünge (Isarauen) überquert werden.
- In der Vorzugsvariante V9 von der Fasanerie bis nach Unterföhring sind insgesamt 3 Umlenkbauwerke erforderlich. Die Umlenkbauwerke haben eine ähnliche Größe wie

¹ Eine 3S-Seilbahn ist mit bis zu 8m/s die schnellste Seilbahnvariante derzeit. 2 Seile sind Tragseile, diese ermöglichen eine bessere Windstabilität. Ein Seil ermöglicht dabei auch die Stromzufuhr und damit den Betrieb von Heizungen, Displays und anderen technischen Geräten, die im urbanen Betrieb wichtig sind.

die Stationen, benötigen aber nicht die entsprechenden Flächen für den Ein- und Ausstieg.

Fazit Seilbahntechnik:

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass eine Seilbahn am Frankfurter Ring technisch realisierbar ist. Im Betrieb als in den ÖPNV-integriertes Verkehrssystem bietet eine 3S-Seilbahn die schnellste Transportgeschwindigkeit und aufgrund Ihrer Windstabilität garantiert sie die geringsten Ausfälle bei den Betriebszeiten. Daher wird für den urbanen Seilbahnbetrieb eine 3S-Seilbahn (small, 20 Pers.) empfohlen.

b) Systemvergleich

Damit die Seilbahn mit den in München bereits bestehenden Verkehrssystemen verglichen und grundsätzlich von ihrer verkehrlichen Leistungsfähigkeit und ihren Baukosten her eingeschätzt werden kann, wurde ein Systemvergleich mit Tram TS (Tramstrecke entlang der Seilbahntrasse) und Expressbus X37 durchgeführt. Untersucht wurde auch noch eine Tram TR, die einen Ringschluss mit anderen Tramstrecken darstellt. Diese ist allerdings nicht direkt mit der Seilbahn vergleichbar, da sie eine teilweise andere Route nimmt und wurde daher im Systemvergleich nicht weiter berücksichtigt. Für eine Trambahn wäre eine Führung zum Olympiaeinkaufszentrum / Romanplatz, bis St. Emeram mit deutlich höheren Fahrgastpotenzialen verbunden, da aber eine Führung der Seilbahn zum OEZ aus technischen städtebaulichen Gründen nicht möglich war, wurde zum Systemvergleich nur die Tram TS auf der ungünstigeren Strecke gewählt. Eine Trambahnführung durch den Frankfurter Ring mit einer anderen Anbindung sollte weiter vertieft untersucht werden (Nahverkehrsplan/ städtischer Nordring).

Der Systemvergleich sollte zwischen der Seilbahn und den Systemen Schnellbus auf durchgehend eigenem Fahrstreifen, Tram und Expressbus mit partiell eigenem Fahrstreifen durchgeführt werden. Da sich aber relativ früh gezeigt hat, dass ein Bus sich mit durchgehend eigenem Fahrstreifen aufgrund der erforderlichen Eingriffe und der Auswirkungen insbesondere auf den MIV nicht realisieren lässt, wurde das System Schnellbus im Systemvergleich nicht mehr berücksichtigt.

Der Expressbus 37 im Systemvergleich fährt zwar weitestgehend auf eigenem Fahrstreifen, er muss sich aber an den Knotenpunkten vom rechtsabbiegenden Verkehr kreuzen lassen und hat daher nicht den gleichen Reisezeitvorteil eines Schnellbusses auf komplett eigenem Fahrweg. Im Weiteren wird nur noch vom Expressbus gesprochen.

b1) rein verkehrliche Ergebnisse

Verkehrssystem	Beförderungsfälle (PBF)
Seilbahn	23.000 Pers./Tag (Rang 1)
Tram TS ²	15.000 Pers./Tag (Rang 3)
Expressbus X37	20.000 Pers./Tag (Rang 2)

In der Vorzugsvariante der Seilbahn (Fasanerie bis Unterföhring) werden auf 10,95 km Länge 23.000 Pers./Tag befördert.

Bei dem Expressbus werden insgesamt 20.000 Pers./Tag befördert.

Bei der Tram TS werden insgesamt 15.000 Pers./Tag befördert.

Die Differenz zwischen Tram TS und Expressbus X37 ergibt sich daraus, dass bei der Tram 20 Haltestellen angebonden werden (Takt 10 min) und beim Expressbus nur 9

² Für eine Trambahn wäre eine Führung zum Olympiaeinkaufszentrum / Romanplatz, bis St. Emeram mit deutlich höheren Fahrgastpotenzialen verbunden, da aber eine Führung der Seilbahn zum OEZ aus technischen städtebaulichen Gründen nicht möglich war, wurde zum Systemvergleich nur die Tram TS auf der ungünstigeren Strecke gewählt.

Haltestellen (Takt 6/7 min). Die Reisezeit ist im Vergleich zum Expressbus deutlich länger und der Expressbus X37 ist daher deutlich attraktiver.

Die Seilbahn liegt hier unter verkehrlichen Gesichtspunkten im reinen Systemvergleich zwischen diesen drei Systemen auf Rang 1 gefolgt vom Expressbus X37 auf Rang 2 und der Tram auf Rang 3.

Fazit Verkehr: Eine Seilbahn ist verkehrlich grundsätzlich ein vergleichbar leistungsfähiges Verkehrssystem. In dieser Studie wird die Anzahl der möglichen Beförderungsfälle sogar höher als beim Expressbus X37 oder einer Tram eingeschätzt. Durch die Einführung besonderer Bahnkörper bzw. Bussonderfahrstreifen im Zuge der Routenverläufe von Tram und Expressbus (mit Entfall von Fahrstreifen für den MIV) ergeben sich deutliche nachteilige Auswirkungen auch im MIV.

b2) reine Investitionskosten

Verkehrssystem	Investitionskosten
Seilbahn	433,00 Mio. € brutto (Rang 2)
Tram TS ³	574,40 Mio. € brutto (Rang 3)
Expressbus X37	19,02 Mio. € brutto (Rang 1)

In der Vorzugsvariante der Seilbahn (Fasanerie bis Unterföhring) sind Investitionskosten von 433,00 Mio. € (brutto) zu veranschlagen.

Die Investitionskosten für die Tram TS liegen mit 574,40 Mio. € (brutto) etwas höher.

Für den Expressbus X37 auf eigenem Fahrstreifen sind die mit deutlichem Abstand geringsten Investitionskosten von 19,02 Mio. € (brutto) zu veranschlagen.

Fazit Kosten: Eine Seilbahn ist bzgl. der Investitionskosten ähnlich wie eine etwas teurere Tram einzuordnen. Beide Systeme liegen allerdings deutlich über den Kosten des Expressbus X37 auf weitgehend eigenem Fahrstreifen.

c) Verkehrliche Ergebnisse für die Seilbahn am Frankfurter Ring

Aufgrund der verkehrlich kritischen Ausgangslage im Münchner Norden ist es ein wesentliches Ziel der LHM, im Rahmen einer Pilotstudie für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring, ein Verkehrssystem zu finden, welches zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation im München Norden führt.

Aus Vergleichsgründen wurden alternativ auch eine Tram (auf eigenem Gleiskörper) und ein Expressbus X37 in Seitenlage (mit weitgehend eigenem Fahrstreifen) betrachtet.

Untersucht wurden neben der Kernstrecke am Frankfurter Ring zwischen der Haltestelle Oberwiesenfeld und der Haltestelle Studentenstadt auch unterschiedliche mögliche Verlängerungen nach Westen (bis zum S-Bahnhalt Moosach (baulich nicht realisierbar) und zum S-Bahnhalt Fasanerie und nach Osten (über den Bayerischen Rundfunk nach Unterföhring).

Die vom Gutachterteam (SSP, EDR, 03 Architekten, INGEROP, Mahl-Gebhardt-Konzepte) entwickelte Vorzugsvariante mit dem höchsten verkehrlichen Nutzen (23.000 Beförderungsfälle pro Tag) ist die Variante von der S-Bahn Haltestelle Fasanerie (S1) bis zur S-Bahn Haltestelle Unterföhring (S8) unter Anbindung der drei U-Bahnen U3, U2 und U6 sowie der Tram 23. Dabei bestünde bei nur 60 % Auslastung noch Reserve für weitere Fahrgäste bis 2035.

³ Für eine Trambahn wäre eine Führung zum Olympiaeinkaufszentrum / Romanplatz, bis St. Emeram mit deutlich höheren Fahrgastpotenzialen verbunden, da aber eine Führung der Seilbahn zum OEZ aus technischen städtebaulichen Gründen nicht möglich war, wurde zum Systemvergleich nur die Tram TS auf der ungünstigeren Strecke gewählt.

An den Haltepunkten der Seilbahn auf dem Frankfurter Ring werden Haltestellenbauwerke in Mittellage benötigt (eine Station für beide Fahrrichtungen an einem Knotenpunktarm). Diese führen notwendigerweise zu Reduktionen der Fahrbahnbreite für den fließenden Kfz-Verkehr. Dadurch ist der Entfall von einem oder mehreren Fahrstreifen erforderlich. Hier bestünde ggf. noch weiterer Untersuchungsbedarf (Simulationen), um die Auswirkungen des Flächenentfalls abzuschätzen zu können.

Verworfen werden mussten die Varianten einer Verlängerung der Seilbahn zum BMW FIZ (baulich nicht realisierbar) und zur Allianz Arena (nicht wirtschaftlich).

Beide Varianten (Bus und Tram) erfordern den kompletten Entfall eines Fahrstreifens auf dem Frankfurter Ring je Richtung und führen zu erheblichen Verlagerungen auf andere Straßen darunter auch auf den Mittleren Ring (ca. 6.000 Kfz/Tag zusätzlich). Diese Verlagerung wird von dem das Gutachterteam begleitenden Arbeitskreis aus SWM / MOR als nicht realisierbar eingestuft, da dies zu erheblichen verkehrlichen Beeinträchtigungen (Stau) führen würde. Auch für die Seilbahn ist an den 5 Haltestellen am Frankfurter Ring mit dem Wegfall von Fahrstreifen (ca. 100 m Stationslänge) in einer Knotenpunktzufahrt zu rechnen. Welche Fahrstreifen entfallen müssten, müsste ggf. vertiefend mit Verkehrssimulationen ermittelt werden.

Der verkehrliche Nutzen einer Tangentialverbindung durch München hat sich als erstaunlich gering erwiesen. Gegenüber den im fließenden Kfz-Verkehr mitfließenden Expressbussen im Bestand ergibt sich durch die Seilbahnvariante insgesamt kein direkter Nutzungsvorteil.. Allerdings ist die Seilbahn aufgrund der eigenen Transportebene unabhängig vom teilweisen stauanfälligen Verkehr, so dass während der Spitzenstunde im Überlastungsfall durchaus ein gewisser Reisezeitvorteil für die Seilbahn bestehen kann. In der Gesamtbetrachtung ist der verkehrliche Nutzen der Seilbahn allerdings relativ gering. Die Auslastung der Expressbusse ist im Bestand schon relativ hoch, die zu erwartenden Zuwächse können nur in begrenztem Maße aufgenommen werden. Die Reserven einer Seilbahn sind hier im Vergleich deutlich höher.

Für den Systemvergleich wurden konkurrierende Expressbusse aus dem Bezugsplanfall entfernt, weil diese ähnliche Haltestellenabstände haben wie die Seilbahn und so in Konkurrenz zur Seilbahn, Tram und für das in dieser Untersuchung als Alternative untersuchte Expressbussystem mit weitgehend eigenem Fahrstreifen stünden.

Tatsächlich sitzen im Seilbahnplanfall etwa 95 % der bisherigen ÖPNV Nutzer aus anderen ÖPNV-Systemen hinterher in der Seilbahn, die restlichen 5 % der Seilbahnnutzer sind nach den Ergebnissen der Verkehrsmodellierung neue Nutzer, die vom Rad und MIV auf die Seilbahn umsteigen. Einen echten Mehrwert zur Lösung der Verkehrsprobleme im Münchner Norden ist so nicht zu erkennen.

Ihre Stärken spielt die Seilbahn insbesondere auf dem Streckenabschnitt Studentenstadt nach Unterföhring aus, auf dem Hindernisse (Isar, FFH-Gebiete) zu überwinden sind. Eine Verbindung über die Isar ist mit einer Seilbahn viel einfacher als mit konventionellen Verkehrsmitteln (Tram und Expressbus) zu realisieren. Die Infrastruktur von Unterföhring in Richtung München und umgekehrt ist während der Spitzenstunden stark überlastet. Mit einer Seilbahn von Studentenstadt bis zum Haltepunkt der S-Bahn könnte die Anbindung deutlich verbessert werden. Darüber hinaus wird mit dem Streckenabschnitt Studentenstadt nach Unterföhring eine neue Verbindung in Richtung Flughafen geschaffen. Eine erforderliche zusätzliche Brücke für Tram und Bus wäre aufgrund des zu querenden FFH-Gebietes kaum zu realisieren.

Die Transportgeschwindigkeiten der Seilbahn am Frankfurter Ring liegen in einer ähnlichen Größenordnung (ca. 23 km/h) wie die der Trambahn und lägen etwas über der des im fließenden Kfz-Verkehr mitfahrenden Busses.

Verkehrliches Fazit für die Verkehrssysteme am Frankfurter Ring:

Den Bestandsfall bilden die derzeit mitfließenden Expressbusse. Im Bezugsfall und in den Planfällen wurden diese Expressbusse herausgenommen, da sie aufgrund der ähnlichen Haltestellenabstände in direkter Konkurrenz gestanden hätten. Beide Verkehrssysteme gemeinsam sind nicht sinnvoll.

Da die im Bestand im fließenden Kfz-Verkehr mitfließenden Expressbusse X35 und X36 aber im Prinzip (ohne Kostensteigerung und Bauwerke) eine ähnliche Transportkapazität (ca. 80% der Seilbahnbelastung) wie die Seilbahnvariante besitzen und auch was die Reisezeit betrifft nicht wesentlich schlechter abschneiden, ist der verkehrliche Nutzen der Seilbahn gegenüber den heute bereits verkehrenden Expressbussen sehr gering. Die Kosten für die Gesamtstrecke (Fasanerie-Unterföhring) mit einer Seilbahn sind mit 433 Mio. € hingegen erheblich.

Dasselbe gilt verstärkt für die Tram und in erheblich geringerem Maße für den Expressbus X37, da dieser nur 20 Mio. € kosten würde.

Die Seilbahn hat gegenüber den Expressbussen im Bestand allerdings eine deutlich größere Betriebsstabilität und ist im Planfall für die Seilbahn im Jahr 2035 lediglich zu 60 % ausgelastet. Die Seilbahn am Frankfurter Ring besitzt also noch deutliche Reserven. Da die Seilbahn aber erhebliche Kosten verursacht (433 Mio. €) und nur einen geringen verkehrlichen Nutzen hat, ist die Gesamtbewertung der Seilbahn auf der Vorzugsvariante von Fasanerie bis Unterföhring dennoch negativ.

Die anvisierte Verkehrssituationsverbesserung für den Münchner Norden ist so durch die Seilbahn, durch die Tram in Mittellage auf eigenem Gleiskörper oder den Expressbus in Seitenlage mit eigenem Fahrstreifen gegenüber dem Bestandsfall nicht gegeben. Die Seilbahn hat bezogen auf den Modellraum am Frankfurter Ring München keine wesentlichen Wirkungen auf den Modal Split.

Ihre Stärken spielt die Seilbahn hingegen auf dem Streckenabschnitt Studentenstadt nach Unterföhring aus.

d) Städtebau

Untersucht wurde der Einfluss der Seilbahn auf sensible angrenzende Nutzungen (Wohnen) entlang der Strecke im Hinblick auf Einsehbarkeit und Verschattung.

Prinzipiell verläuft die Seilbahntrasse im öffentlichen Straßenraum bzw. öffentlichen Grün- und Naturbereichen. Eine Überquerung von Privatflächen findet nur in Ausnahmefällen und dann nur über Gewerbegebiete statt.

Die Stationen der Seilbahn werden in ca. 10 m Höhe angeordnet, die Kabinen fahren im Stadtraum in ca. 30 m Höhe (etwas über den Dächern der angrenzenden Bebauung). Auswirkungen wie Einsehbarkeit und Verschattung auf die Nachbarbebauung findet daher überwiegend im Bereich der Stationen und in den Auf- und Abstiegsstrecken der Seilbahn statt.

Die Einsehbarkeit kann durch intelligente Fensterbeschichtungen (vernebelt) in bestimmten Bereichen und durch entsprechende Stationsfassaden reduziert werden.

In engen Straßenräumen kann es in Stationsbereichen zur Unterschreitung der Abstandsflächen kommen. Dadurch kann die erforderliche Belichtung eingeschränkt werden. Lichtemission durch beleuchtete Kabinen im Nachtverkehr sind zu beachten.

Eine Querung von Denkmalschutzbereiche wie den Olympiapark und den Englischen Garten erfolgt nicht. Die Seilbahn fährt nur daran vorbei. Kabinen und Seile sind zwar im Stadtbild sichtbar. Die Bewertung dieser leichten Elemente ist noch zu führen. Das Stationsgebäude

Oberwiesenfeld fügt sich in großmaßstäbliche Umgebung ein, hierbei wäre auf gute Architektur zu achten.

Zusätzliche Nutzungen zur Verbesserung von Quartiersinfrastruktur können in Stationen mit größeren Flächengrundrissen (Studentenstadt, Torgauer Straße, ggf. Unterföhring) untergebracht werden. Neben Werkstattflächen und Garagierung sind zusätzliche Nutzungen wie Parken, Gastronomie, Lebensmittelhandel und/oder Wohn- oder Büronutzung möglich.

Städtebauliches Fazit:

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass eine Seilbahn am Frankfurter Ring baulich realisierbar und städtebaulich integrierbar ist.

e) Grünplanung

Durch die punktuell anzuordnenden Stützen findet eine geringe Beeinträchtigung von Grün- und Naturschutzflächen statt. Durch die Flexibilität der Stützenabstände (insbes. bei der 3S-Seilbahn) kann auf Biotope und Naturdenkmäler Rücksicht genommen werden.

Besonders auf der Trasse von Studentenstadt bis Unterföhring bei der Querung der Isarauen zeigt das Verkehrssystem Seilbahn seine Stärke als ein umweltfreundliches Verkehrssystem. Die Realisierung einer Seilbahn ist hier erheblich einfacher und naturschonender als die Realisierung einer neuen Trasse für Tram oder Bus. Auch die bestehenden Höhenunterschiede zur Isar spielen bei der Seilbahn eine untergeordnete Rolle und sind leichter zu überwinden. Durch eine Seilbahn können die Bäume im Straßenraum auf dem Mittelstreifen weitgehend erhalten bleiben. Eine Unterpflanzung der Seilbahntrassen mit Baum- und Straucharten ist möglich.

Die Querung des Naturraums südlich des Bayerischen Rundfunks und des Isarraumes erfolgt entlang bestehender Infrastrukturen (Bündelungsfunktion), daher ergeben sich wenig zusätzliche Beeinträchtigungen.

Aufgrund der Geschwindigkeit wird nicht von einer Beeinträchtigung von Vögeln und Insekten ausgegangen.

Fazit hinsichtlich der Grünplanung

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass eine Seilbahn am Frankfurter Ring naturräumlich realisierbar ist. Eine Seilbahn kann in solchen Höhen geführt werden, dass die Bäume bis auf die notwendigen Flächen für Bauwerke erhalten bleiben können. Für die Tram auf eigenem Gleiskörper in Mittellage müssten alle auf dem Mittelstreifen situierten Bäume gefällt werden. Dies stößt auf erhebliche Kritik für dieses Verkehrssystem bei der Grünplanung. Für den Expressbus X37 wären kaum Baumfällungen erforderlich.

III. Gesamtfazit, weiteres Vorgehen und Zeitplan

Ziel des Projektes war es am Frankfurter Ring zu prüfen, ob mit einem neuen Verkehrssystem eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation am Frankfurter Ring zu erreichen ist. Darüber hinaus sollten Systemempfehlungen für Seilbahnen im urbanen Raum erarbeitet werden.

Die Seilbahntechnik hat sich als grundsätzlich sehr geeignet bei der Überwindung von Hindernissen (Bergen, FFH-Gebiete oder Flüsse) im urbanen Raum herausgestellt.

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass eine Seilbahn am Frankfurter Ring rein technisch realisierbar ist und auch naturräumlich und städtebaulich in den urbanen Raum integrierbar ist.

Da die im Bestand im Kfz-Verkehr mitfließenden Expressbusse X35 und X36 aber im Prinzip (ohne Kostensteigerung und Bauwerke) eine ähnliche Transportkapazität (ca. 80% von der

Seilbahnbelastung) wie die Seilbahnvariante besitzen, ist der verkehrliche Nutzen der Seilbahn gegenüber den heute bereits verkehrenden Expressbussen sehr gering. Zudem sind die Investitionskosten für die Gesamtstrecke (Fasanerie-Unterföhring) mit einer Seilbahn mit 433 Mio. € erheblich. Dasselbe gilt verstärkt für die Tram und in deutlich geringerem Maße für den Expressbus X37, da dieser nur 20 Mio. € Investitionskosten benötigt.

Die Seilbahn hat gegenüber den Expressbussen im Bestand allerdings positiverweise eine deutlich größere Betriebsstabilität (eigene Verkehrsebene) und ist im Planfall für die Seilbahn im Jahr 2035 lediglich zu 60 % ausgelastet. Dies zeigt allerdings auch, dass das Seilbahnsystem nicht zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führt, da 95 % der Nutzer der Seilbahn vorher auch im ÖPNV unterwegs waren.

Im Verlauf der Untersuchung mit dem Gesamtverkehrsmodell der Landeshauptstadt München stellte sich heraus, dass aufgrund der verkehrlichen Gegebenheiten eine Seilbahn auf dem Stammabschnitt Frankfurter Ring nicht sinnvoll zu realisieren ist, da das Ziel eines erheblichen Zugewinns an Fahrgästen und damit einer Verlagerung vom MIV zum ÖPNV praktisch nicht erreicht werden würde.

Alle für den Frankfurter Ring untersuchten Systeme (Seilbahn, Tram und Expressbus) sind so aus wirtschaftlicher und verkehrsplanerischer Sicht keine zielführende Lösung zur Verbesserung der Verkehrssituation am Frankfurter Ring.

Aufgrund der Vorteile des Seilbahnsystems beim Überwinden von Hindernissen empfiehlt das Gutachterteam, die Teilstrecke U-Bahnhof Studentenstadt nach S-Bahnhof Unterföhring vertieft zu untersuchen. Darüber hinaus wäre dies eine neue attraktive Verbindung zum Flughafen. Für diesen Streckenabschnitt belaufen sich die Investitionskosten auf ca. brutto 160 Mio. €.

Die Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring wird innerhalb des ersten Halbjahres 2022 abgeschlossen werden. Die geplante Öffentlichkeitsbeteiligung steht derzeit noch aus.

IV. Ausblick

Die im Rahmen dieser Untersuchung gewonnenen generellen Erkenntnisse über eine optimale Nutzung der Seilbahntechnik in München können auf andere mögliche Strecken übertragen werden.

Die Teilstrecke U-Bahnhof Studentenstadt nach S-Bahnhof Unterföhring sollte vertiefend untersucht werden.

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Münchner Norden weitergedacht werden muss:

- Entlang des Frankfurter Rings sollten alternative Verbesserungen im tangentialen Öffentlichen Verkehr untersucht werden. Hierzu bestehen aus dem Zwischenbericht des Nahverkehrsplans der LH München heraus Planungsaufträge für die Untersuchung einer U-Bahn-Lösung und weiterer Varianten einer Straßenbahn sowie einer Ertüchtigung der Expressbusse.
- Für eine Trambahn wäre eine Führung zum Olympiaeinkaufszentrum / Romanplatz sowie nach St. Emeram mit deutlich höheren Fahrgastpotenzialen verbunden. Eine Trambahnführung durch den Frankfurter Ring mit einer anderen Anbindung sollte weiter vertieft untersucht werden (Nahverkehrsplan/städtischer Nordring).
- Nachdem offensichtlich eine reine Angebotsverbesserung im ÖPNV alleine nicht zu den gewünschten Umsteigeeffekten führt, sollte über eine Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen nachgedacht werden.
- Die Idee der Weiterführung des Pendelzugverkehrs von Karlsfeld zum BMW/FIZ auf dem DB-Nordring sollte ganztägig bis zum Euro-Industriepark mit Anbindung an die Nord-Süd Tram 23 ist weiter zu verfolgen.
- Perspektivisches Ziel sollte darüber hinaus die Weiterführung der S-Bahn auf dem DB-Nordring bis zum Ostbahnhof sein. Dazu müsste der durchgehende Schienengüterverkehr weiträumig um München herumgeführt werden.

Datum: 02.05.2023
Telefon: 0 233-22974
Telefax: 0 233-21559
[REDACTED]
plan.step-pfv@muenchen.de

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Bereich Infrastruktur
PLAN-HAI-12

Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09091

Beschluss des Mobilitätsausschusses am 21.06.2023

I. An das Mobilitätsreferat (per E-Mail)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung kann der Beschlussvorlage unter Maßgabe der Beachtung der nachfolgenden Hinweise und den Überarbeitungen in der Beschlussvorlage zustimmen.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sollte klargestellt werden, dass die Federführung für die Machbarkeitsstudie mit der Gründung des Mobilitätsreferates auf dieses übergegangen ist. Einen entsprechenden Satz haben wir auf Seite 3 unter dem Punkt „1. Anlass und Zielsetzung“ eingefügt.

Weiterhin haben wir auf Seite 7 im Abschnitt 2.2. „Städtebauliche Bewertung“ folgenden Satz eingefügt:

Die Abschnitte in der Nähe von Baudenkmälern, insbesondere der Bereich nördlich des Olympiaparks mit der geplanten Station "Oberwiesenfeld" wären im Falle einer vertieften Planung hinsichtlich Höhenentwicklung und baulicher Gestaltung eng mit dem Denkmalschutz und dem Welterbeantrag abzustimmen.

Diese Ergänzung ergibt sich aus folgenden Sachverhalt:

Der Abschnitt der Seilbahn an der Moosacher Straße, nördlich an den Olympiapark angrenzend, befände sich innerhalb der geplanten Pufferzone des laufenden Weltkulturerbeantrages, deren Inhalte bereits in die Hochhausstudie eingeflossen sind.

In diesem Bereich sieht die Pufferzone als Richtwert für Neubauten eine Höhe von 40m vor. Ein Teil der Trasse befände sich überdies im sog. sensiblen Bereich des Sichtfächers vom Olympiaberg nach Norden auf das Stadion, wo auch bei geringerer Höhe eine profilüberragende Bebauung vermieden werden sollte, da optische Hinterschneidungen mit dem Zeltdach zu befürchten wären.

Es wäre daher eine vertiefte Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung durchzuführen, bei Erlangung des Welterbestatus ggf. ein sogenanntes Heritage Impact Assessment, um eine Verträglichkeit der Seilbahnmasten mit dem potenziellen Welterbe zu prüfen.

Durch eine geschickte Platzierung und Ausgestaltung der Masten sollte dann eine Lösung gefunden werden, die zu keinen Beeinträchtigungen führt.

Weiterhin wird durch den Bezirk West der Stadtplanung angemerkt, dass im Ergebnis zum Städtebau im Beschlussentwurf, in der Zusammenfassung der Machbarkeitsstudie und in den bereits erfolgten Präsentationen jeweils als Fazit nur festgehalten wird, dass es baulich realisierbar und städtebaulich integrierbar ist. Die erheblichen Schwierigkeiten, die mit der städtebaulichen Integration verbunden sind und in der Stellungnahme vom 08.06.2020 ausführlich erläutert wurden, sind daraus leider nicht ersichtlich.

Des Weiteren müsste geklärt werden, ob es den Expressbus X37 gibt. Dazu war auf der MVV-Internetseite keine Auskunft zu finden. Nur eine etwas unklare Formulierung im Beschluss auf Seite 6 in Kapitel 2.1 „Verkehrliche Bewertung und Kostenschätzung“ bei Unterpunkt „Nutzen-Kosten-Bewertung“.

Zitat:

„Dies gilt noch mehr für das System Tram und - in weit geringerer Form – auch für den Expressbus X37. Die Seilbahn hat gegenüber den heute schon verkehrenden Expressbussen X35 und X36 allerdings eine größere Betriebsstabilität und ist weniger störanfällig gegenüber Verkehrsstauungen im fließenden Kfz-Verkehr.“

Anmerkung:

Bus und Tram können genauso unabhängig gegenüber Verkehrsstauungen im fließenden Kfz-Verkehr sein, wenn sie eine eigene Spur zur Verfügung haben.

Im konkreten Fall dieses Beschlussentwurf wird wohl gemeint, dass die untersuchte Seilbahn unabhängig ist, da auf der existierenden Straße (= Frankfurter Ring bzw. der Moosacher Straße) kein Platz mehr für eine separate ÖV-Fahrspur übrig ist.

Es wird daher folgende Änderung vorschlagen (Hinzugefügtes ist unterstrichen):

„Dies gilt noch mehr für das System Tram und – in weit geringerer Form – auch für den Expressbus X37. Die Seilbahn hat gegenüber den heute schon verkehrenden Expressbussen X35 und X36 auf dem Frankfurter Ring bzw. der Moosacher Straße allerdings eine größere Betriebsstabilität und ist weniger störanfällig gegenüber Verkehrsstauungen im fließenden Kfz-Verkehr.“

Sollte der Stadtrat trotz der anderslautenden Anträge des Referenten zu dem Ergebnis kommen, dass die Seilbahn weiter zu verfolgen ist, bitten wir schon jetzt um Beachtung folgender Hinweise:

Die oben genannte Machbarkeitsstudie grenzt im Bereich der Kernstrecke / Pilotstrecke südlich der Rahmenplanung Frankfurter Ring an.

Rahmenplan Frankfurter Ring

Die Beschlussfassung zur Rahmenplanung Frankfurter Ring ist am 01.03.2023 in der Vollversammlung erfolgt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07968).

Das Gewerbeband Frankfurter Ring umfasst eine Fläche von ca. 150ha und erstreckt sich zwischen Frankfurter Ring (im folgenden FFR) und DB-Nordring, von der Ungererstraße (Bundesautobahn A9) im Osten bis zum Olympiagelände im Westen.

Ziel der Rahmenplanung ist es den Erhalt von Gewerbeflächen und -betrieben sowie die Schaffung von neuen Entwicklungsperspektiven für das produzierende Gewerbe zu ermöglichen. Dabei soll aus den bislang eher funktionsgetrennten Gewerbebeständen ein vielfältiger und facettenreicher Arbeitsstandort werden, der zunehmend in die umgebenden Stadtquartiere integriert und damit Teil des Stadtgewerbes werden wird.

Der Freiraum bildet das zentrale und identitätsstiftende Element der einzelnen Quartiere. Er übernimmt eine Vielzahl an Aufgaben insbesondere hinsichtlich Aufenthalt und Erholung, Wegeverbindung und Stadtgestalt.

Das in der Rahmenplanung erarbeitete Bild der großen durchgrünten Quartiersplätze im direkten Anschluss an neue Hochpunkte bzw. in Kombination mit der „Gartenfuge“, als ein zentrales Freiraumelement, das die Gewerbeflächen langfristig untereinander verbinden wird und dadurch gleichzeitig eine attraktive Sekundärschließung geschaffen wird, soll in der künftigen städtebaulichen Struktur wieder zu finden sein.

Die Rahmenplanung Frankfurter Ring ist daher in der o.g. Machbarkeitsstudie und in allen weiteren Planungen in diesem Bereich weiter zu beachten.

Fortführung und Detaillierung der Auswirkungen auf die Schutzgüter außerhalb der Rahmenplanung Frankfurter Ring

- Die Planungsuntersuchungen der Machbarkeitsstudie, dienen der Ermittlung möglicher naturschutzfachlicher Konflikte und können den Ergebnissen einem zukünftigen Genehmigungsverfahren mit detaillierten Erhebungen nicht vorgreifen
- Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens sind umfangreiche naturschutzfachliche Gutachten auf Grundlage aktualisierter faunistischer und floristischer Bestandserfassungen zu erstellen, die ggf. noch nicht absehbare naturschutzfachliche Konflikte aufzeigen könnten
- Für die Genehmigung ist die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zur Seilbahn erforderlich, bei Querung des FFH-Gebietes der Isarauen voraussichtlich, auch eine FFH-Verträglichkeitsprüfung. Dies könnte Auswirkungen auf die Planungen selbst haben.

Rahmenplanung Frankfurter Ring

- Die Situierung der Seilbahnstationen im Bereich des Frankfurter Rings sind nicht final geklärt, so dass eine detaillierte Überschneidung mit dem Rahmenplan Frankfurter Ring und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltung des öffentlichen Freiraumes zum jetzigen Zeitpunkt nicht nachvollziehbar ist
- „Sichtbezüge“ von der Seilbahn / Stationen in die Flächen der Rahmenplanung sowie den angrenzenden Bebauungen und deren Nutzungen könnten Auswirkungen haben und müssten im weiteren Verfahren detailliert analysiert und mögliche Auswirkungen ausgeglichen werden

Allgemeine Hinweise zum Straßenbegleitgrün außerhalb der Rahmenplanung Frankfurter Ring

- Obwohl beabsichtigt ist, die Trassenführung in den Mittelstreifen der Fahrbahn Frankfurter Ring zu legen, ist mit punktuellen / linearen Beeinträchtigungen des Baumbestand und den zukünftig zu entwickelnden Baumbestand auf dem zentralen Grünstreifen zu rechnen. Siehe Vegetationsbestand, besonders in den Bereichen:
 - Moosacher Straße 80 - Moosacher Straße 66
 - Moosacher Straße 26 - Moosacher Straße 22
 - Frankfurter Ring 5 - Frankfurter Ring 29
 - Frankfurter Ring 71 - Frankfurter Ring 87
 - Bereiche der Bundespolizeiinspektion Kriminalitätsbekämpfung München
 - Bereiche des Joseph-Dollinger-Bogen

- Auch wenn die Stützenfolge der Seilbahn lokal an die Bestandssituationen angepasst werden kann, ist mit zukünftigen fortlaufenden Pflegemaßnahmen und Kosten in diesen Bereichen zu rechnen, um ein Überlappen der Kronenbereiche (vertikale Baumgrößen: 1. Ordnung >20m, 2. Ordnung 10-20m; 3.Ordnung 2-10m) und des Seilbahnsicherheitsbereiches auszuschließen.
- Der beabsichtigte Erhalt der Bestandsbäume an den Seitenstreifen des Frankfurter Rings wird von Seiten der Grünplanung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt, wenn auch heute bereits abzusehen ist, dass diese in den Bereichen der Stationen und der Stationszugänge negativ beeinträchtigt werden wird
- Die Einbeziehung des Referates für Klima- und Umweltschutzes, Abteilung Baumschutz zu diesem Zeitpunkt der Planung wird daher sehr empfohlen

gez.

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk
Stadtbaurätin



Ein Unternehmen
der Stadtwerke München

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) · 80287 München

27. April 2023

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Herrn Georg Dunkel
Sendlinger Str. 1
80331 München



Mitzeichnung Beschlussvorlage „Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring“

Sehr geehrter Herr Dunkel,

anbei senden wir zur erbetenen Mitzeichnung (mit Mail vom 13.04.2023) zum oben genannten Beschlussentwurf unsere Anmerkungen mit der Bitte um Übernahme in die Beschlussvorlage.

Mit den Inhalten der Beschlussvorlage besteht Einverständnis. Einige Aussagen zu Tramkosten und -nutzen sehen wir aufgrund der vereinfacht durchgeführten Untersuchungen der Tramstrecke in der Machbarkeitsstudie kritisch. Die Aussagen sollten daher relativiert werden, um eine Untersuchung einer optimierten Tram im Rahmen des NVP (Entwicklungskorridor innerstädtischer Nordring) unvoreingenommen erarbeiten zu können.

Folgende Änderungen bitten wir in die Beschlussvorlage aufzunehmen:

Zu 2.1 Verkehrliche Bewertung und Kostenschätzung, Verkehrlicher Nutzen

Bitte ergänzen sie den 1. Absatz folgendermaßen:

„Hierbei wurde nur eine vergleichbare Strecke wie bei der Seilbahn untersucht. Nicht mitberechnet wurden die Fahrgastzahlen auf einer 2. Tramlinie, die diese Strecke größtenteils mitbenutzen würde und im Westen in Richtung OEZ und im Osten nach St. Emmeram – Englschalking führen würde. Dadurch würden sich die Personen/Tag mit der Tram deutlich erhöhen.“

Zu Kostenschätzung

Bitte ergänzen Sie den 2. Satz um die Klammer:

„Die überschlägigen Projektkosten für die Tram liegen mit brutto 574,4 Mio. EUR (bei Nutzbarkeit für zwei Linien, mit Optimierungspotential).“

Zu Nutzen-Kosten-Bewertung:

Streichen Sie bitte im 3. Absatz folgenden Satz:

„Dies gilt noch mehr für das System Tram und - in weit geringerer Form – auch für den Expressbus X37“

Zu 3. Gesamtfazit und Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Streichen Sie bitte folgenden Satz am Ende des ersten Absatzes:

„Dasselbe gilt verstärkt für die Tram und in deutlich geringerem Maße für den Expressbus X37, da dieser nur 20 Mio. € Investitionskosten benötigt.“

**Münchner
Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)**

Postanschrift
80287 München

Hausanschrift
Emmy-Noether-Straße 2
80992 München

Telefon: +49 89 2191-0
www.mvg.de

Geschäftsführung
Ingo Wortmann (Vorsitzender)
Werner Albrecht
Veit Bodenschatz
Alexandra Diessner
Oliver Glaser

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister Dieter Reiter

Handelsregister
Amtsgericht München,
HRB 140658

USt-IdNr.
DE813357346

Gläubiger-ID
DE1077000000034030

Bankverbindung
HypoVereinsbank München
IBAN DE33 7002 0270 0000 0916 00
BIC HYVEDEMMXXX

Zu Antrag des Referenten, 2. Antragsnummer:

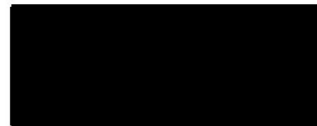
Zur Verdeutlichung des Sachverhaltes schlagen wir vor den zweiten Abschnitt „und von Oberwiesenfeld zur Fasanerie werden“ zu streichen, da er bereits im ersten Satz enthalten ist:

Anbei übersenden wir auch den kommentierten Beschlusstext, aus dem die entsprechenden Anmerkungen ersichtlich sind und begründet werden.

Freundliche Grüße



Ingo Wortmann
Vorsitzender der Geschäftsführung
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH



Geschäftsbereichsleiterin
Mobilitätsplanung

Anlage

Bezirkssausschuss des 10. Stadtbezirkes
Moosach



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1 80992 München

Mobilitätsreferat
MOR-GB 1 / Stabstelle Technologien

per Email:

[Redacted]

Vorsitzender
Wolfgang Kuhn

[Redacted]

Geschäftsstelle:
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233- [Redacted]
Telefax:
E-Mail: bag-nord.dir@muenchen.de
[Redacted]

Unser Zeichen: 6.3/ 23.10.2023	Ihr Zeichen:	Datum: 24.10.2023
--------------------------------	--------------	-------------------

**Sitzungsvorlage: Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring /
Bekanntgabe der Ergebnisse des Förderprojekts**

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26/ V 09091

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 10 hat sich in seiner Sitzung am 23.10.2023 mit Ihrer Zuleitung vom 15.09.2023 befasst und hat der Sitzungsvorlage (dem Antrag des Referenten) mehrheitlich zugestimmt.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Wolfgang Kuhn
Vorsitzender BA 10

Bezirksausschuss des 11. Stadtbezirkes
Milbertshofen – Am Hart



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle Nord, Hanauer Str. 1, 80992 München

**An das
Mobilitätsreferat
MOR-GB1**

**Vorsitzender
Fredy Hummel-Haslauer**



Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 089 / 233-
BA11@muenchen.de

München, 28.09.2023

Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am FFR / Bekanntgabe der Ergebnisse des Förderprojekts - Nr. 20-26 / V 09091

Stellungnahme BA 11

Sehr geehrter

der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart hat sich in seiner Sitzung am 27.09.2023 mit der o.g. Sitzungsvorlage befasst und hat im Rahmen seines Anhörungsrechtes die zustimmende Kenntnisnahme beschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

Fredy Hummel-Haslauer
Vorsitzender

AW: BA-Anhörung | Frist:30.10.2023 | Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring - Bekanntgabe der Ergebnisse des Förderprojekts

bag-mitte.dir

Do 26.10.2023 13:36

Sehr geehrte Damen und Herren,
der BA 12 hat in der Sitzung am 24.10.2023 die o.g. Beschlussvorlage ohne Änderungswünsche zur Kenntnis genommen.

Herzliche Grüße

Landeshauptstadt München
Direktorium - Hauptabteilung II Bürgerangelegenheiten, Service und Fachaufgaben
Geschäftsstelle Mitte für die Bezirksausschüsse 1,2,3,4 und 12
Marienplatz 8, 80331 München

Fax: +49 89/233 - 989 - 21370
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München: <http://www.muenchen.de/ekomm>

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.
Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO2.

Von: [REDACTED]
Gesendet: Freitag, 15. September 2023 14:27:01
An: bag-nord.dir; bag-mitte.dir
Cc: [REDACTED]
Betreff: BA-Anhörung | Frist:30.10.2023 | Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring - Bekanntgabe der Ergebnisse des Förderprojekts

Sitzungsvorlage: Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring / Bekanntgabe der Ergebnisse des Förderprojekts
Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 09091

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage wird der o.g. Entwurf der Beschlussvorlage des Mobilitätsreferats mit der Bitte um BA-Anhörung in der BAG-Nord (BA's 10, 11 und 24) und BAG-Mitte (BA 12) übermittelt.

Wir bitten um eine Rückmeldung per E-Mail [redacted]
[redacted] beziehungsweise per Dienstpost (an: MOR-Stabstelle Technologien) bis
zum 30.10.2023.

Für die termingerechte Beantwortung bedanken wir uns im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Strategie (MOR-GB1)
Stabstelle Technologien

[redacted]
[redacted]
[redacted]

muenchen.de/mobilitaetsreferat



Mehr bewegen
als nur sich selbst.



muenchenunterwegs.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München siehe:
muenchen.de/ekom

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen
Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO₂.



Vorsitzender
Dr. Rainer Großmann

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1 80992 München

Mobilitätsreferat
MOR-GB1



Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233 [REDACTED]
ba24@muenchen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
15.09.2023

Unser Zeichen
BA 24 17.10.2023–TOP 5.3.1

Datum 18.10.2023

Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring / Bekanntgabe der Ergebnisse des Förderprojekts

Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 09091

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 hat sich in seiner Sitzung am 17.10.2023 mit Ihrem Schreiben vom 15.09.2023 befasst und hat einstimmig folgenden Beschluss gefasst:

Den Ausführungen des Referenten wurde einstimmig zugestimmt.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Dr. Rainer Großmann
Vorsitzender BA 24

Gemeinde Unterföhring · Postfach 1253 · 85766 Unterföhring

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Strategie (MOR-GB1)
Stabstelle Technologien

Ihre Nachricht vom: 26.09.2023

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: 3.2 -/CBo

Unterföhring, 05.10.2023

Stellungnahme der Gemeinde Unterföhring zur Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 09091

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf Ihre schriftliche Anfrage vom 15.09.2023, in der Sie um eine Stellungnahme zur Beschlussvorlage zum Thema „weitergehende Untersuchung der Trasse von Studentenstadt und Unterföhring“ bitten.

Zur Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 09091 Punkt 3 möchten wir daher wie folgt Stellung nehmen:

Grundsätzlich steht die Gemeinde Unterföhring Innovationen im Verkehrssystem, die die Verkehrswende vorantreiben, offen und interessiert gegenüber.

Die Untersuchung der Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring mit der Option über eine Verlängerung der Streckenbeziehung nach Unterföhring haben wir gespannt verfolgt. In der Sitzung vom 10.03.2022 wurde der Unterföhringer Gemeinderat über die am 16.02.2022 präsentierten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie unterrichtet.

Nachdem die weiterführende Untersuchung der Seilbahn über den Frankfurter Ring durch das Gutachterteam nicht empfohlen wurde, stellte der Teilstreckenabschnitt zwischen München, Studentenstadt und der Gemeinde Unterföhring aufgrund der topographischen Situation mit der Querung des Isarraums eine Verbindung dar, die auf Empfehlung des Gutachterteams vertieft untersucht werden könnte.

Die Verbindung zwischen der Gemeinde Unterföhring und der Haltestelle Studentenstadt über den Föhringer Ring stellt eine wichtige Verkehrsachse dar, die sich sowohl im motorisierten Individualverkehr als auch in den Fahrgastzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel niederschlägt.



Das Verkehrsaufkommen steigt. Mit dem Ausbau des Föhringer Rings von zwei auf vier Spuren sollen die angespannte Verkehrssituation sowie die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert werden. Inwiefern dies durch eine urbane Seilbahn umsetzbar wäre, können wir nicht abschätzen. Der in der Untersuchung dargestellte zusätzliche verkehrliche Nutzen von schätzungsweise 2.900 Fahrgästen pro Tag steht jedoch auch aus unserer Sicht in keinem Verhältnis zu den geschätzten hohen Baukosten i.H.v. 160 Mio. Euro.

Die Realisierung eines Seilbahnsystems zwischen München, Studentenstadt und der Gemeinde Unterföhring ggü. anderen Verkehrssystemen ohne entsprechenden verkehrlichen Zusatznutzen ist wirtschaftlich und finanziell nicht zu rechtfertigen.

Zusammenfassend kann sich die Gemeinde Unterföhring dem Beschlussentwurf zur Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 09091 Punkt 3 anschließen.

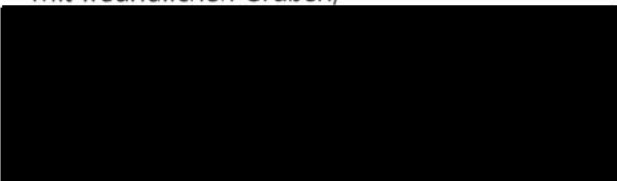
Gleichzeitig fordern wir das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München und die verantwortlichen Akteure dazu auf den Ausbau (alternativer) öffentlicher Verkehrsmittel im Teilstreckenabschnitt zwischen der Gemeinde Unterföhring und der Stadt München dringend weiter voranzutreiben. Das Verkehrsaufkommen wird künftig weiter zunehmen. Mit dem Ausbau des Föhringer Rings hätte dem öffentlichen Nahverkehr eine höhere Priorität zugeordnet werden müssen, um den Busverkehr ggü. dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig zu gestalten.

An diesem Punkt möchten wir auch auf den Stellenwert des Radverkehrs hinweisen. Der Ausbau des Föhringer Rings kommt dem motorisierten Verkehr zu Gute. Im Rahmen der Verkehrswende muss jedoch auch das Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel mitgedacht werden. Aus diesem Grund möchten wir uns für eine Verbesserung der Radwegeverbindung zwischen der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Unterföhring, beispielsweise durch die Umwidmung der Leinthaler Brücke in eine reine Geh- und Radwegebrücke, einsetzen.

Bei künftigen Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrsbeziehung zwischen der Stadt München und der Gemeinde Unterföhring möchten wir auch weiterhin gerne eingebunden werden.

Wir bitten darum die Stellungnahme bis zur Behandlung in der Stadtratssitzung vertraulich zu behandeln.

Mit freundlichen Grüßen,


Andreas Kemmelmeyer,
Erster Bürgermeister