

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

München, 25.03.2024

Antrag:

Expressbus statt Tram-Nord: Planungen für Tram in der Heidemannstraße einstellen

Die Planungen für die Verlängerung der Tramlinie 23 über Neufreimann hinaus zum Kieferngarten sowie für die Linie 24 zwischen Kieferngarten und Am Hart werden eingestellt.

Begründung:

Die Trassierung der Tramlinien im Bereich der Heidemannstraße war bisher schon äußerst fragwürdig:

1. Durch den Bau in Straßenmittellage muss die komplette Heidemannstraße samt Sparten neu aufgebaut werden, was zu unnötigen Kosten führt.
2. Für den Bau in Straßenmittellage müssen mehrere hundert Bäume gefällt werden.
3. Neue gepflanzte Bäume zwischen Tramgleisen und Autofahrbahn sind kein adäquater Ersatz, da sie durch die Fahrdrähte der Tram nie zu richtigen Bäumen heranwachsen können.
4. Der Fahrradverkehr erleidet durch die Neutrassierung erhebliche Nachteile. So gibt es keine Schutz spendenden Bäume mehr neben dem Radweg. Zwischen Radweg und Autofahrbahn liegt kein Grünstreifen mehr, welcher z.B. Kinder vom MIV abschirmt.

Bisher musste der Stadtrat immer davon ausgehen, dass die Tram aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit das geeignetste Verkehrsmittel auf den Strecken ist. So schreibt die MVG auf ihrer Homepage: „Die Kapazität der Tram ist gegenüber Bussen deutlich höher.“ und weiter „Diverse Untersuchungen der Verkehrsforschung sind darüber hinaus zu dem Ergebnis gekommen, dass schienengebundene Verkehrsmittel wie die Trambahn aus Fahrgastsicht attraktiver sind als beispielsweise Busse und daher mehr Nutzer*innen anziehen ("Schienenbonus)".¹ Angesichts der Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring² sind diese Aussagen nicht mehr zu halten. Der Vergleich der Verkehrsträger Seilbahn, Tram und Expressbus zeigt zumindest für den Frankfurter Ring, dass Expressbusse deutlich attraktiver sind als die Tram (20.000 Fahrgäste versus 15.000 Fahrgäste pro Tag). Außerdem betragen die Investitionskosten für eine Expressbuslinie, selbst beim Bau von abschnittweisem Bussonderfahrstreifen nur ca. 3 % der Kosten einer Tramlinie (19,02 Mio. EUR gegenüber 574,4 Mio. EUR). Mehrere hundert Baumopfer, Nachteile für Radfahrer, längere Bauzeit, geringere Attraktivität und 30-fach höhere Kosten, nichts spricht für die Tram.

Initiative:

Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Sonja Haider, verkehrspolitische Sprecherin
Dirk Höpner, Stadtrat
Nicola Holtmann, Stadträtin

¹ <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/tram-muenchner-norden.html>

² [Sitzungsvorlage 20-26 / V
09091:https://risi.muenchen.de/sitzungsvorlage/detail/7600600?dokument=v8279477](https://www.risi.muenchen.de/sitzungsvorlage/detail/7600600?dokument=v8279477)