



Per E-Mail

Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost  
An den BA - 14

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

**Durchgehender Betrieb der Trambahn auf der Berg-am-Laim-/Kreillerstraße während der Bauarbeiten zur 2. S-Bahn-Stammstrecke – Prüfung auch alternativer Lösungen**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03508 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim vom 18.01.2022

Sehr geehrter Herr Friedrich,

gemäß o.g. BA-Antrag forderten Sie einen durchgehenden Betrieb der Trambahn auf der Berg-am-Laim-/Kreillerstraße während der Bauarbeiten zur 2. S-Bahn-Stammstrecke sowie die Prüfung alternativer Lösungen.

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der das Mobilitätsreferat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Hierzu haben wir die dafür zuständige SWM/MVG um Stellungnahme gebeten, die uns nun Folgendes mitteilte:

„Die SWM/MVG sind etwa seit 20 Jahren mit der DB im Austausch über den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke im Bereich Haidenauplatz. Ziel der SWM/MVG war es, den Trambetrieb möglichst aufrecht zu erhalten und einen SEV gänzlich zu vermeiden, wegen der von Ihnen ja auch beschriebenen Nachteile für die Fahrgäste.



Seit einigen Jahren steht nun fest, dass der S-Bahnhof nicht am Orleansplatz, sondern im Bereich Friedensstraße liegen wird. In diesem Zusammenhang haben wir die DB dringend um Prüfung gebeten, ob eine Beeinträchtigung der Tram durch eine bergmännische Bauweise vermieden werden kann. Ergebnis: Dies ist wegen zu geringer Überdeckung leider nicht möglich.

Es wurden auch verschiedene Varianten der Bauausführung und korrespondierender Verkehrsführungen geprüft. Tatsächlich wird die Querung der Berg-am-Laim-Straße abschnittsweise erfolgen, also so, dass die Baugrube nicht über die gesamte Breite des Troges gehen wird, sondern immer ein Teil für Verkehrsführung zur Verfügung stehen wird. Es wird also teilweise auch Bautätigkeit der DB mit parallelem Trambetrieb geben.

Es wurde auch intensiv geprüft, ob ein eingleisiger Verkehr möglich ist, der das „Abhängen“ der Linie 21 vermeiden kann. Dies ist leider aus einer ganzen Reihe von Gründen nicht der Fall. Als wichtigste Kriterien möchten wir herausgreifen, dass die Entwicklungslängen und Platzverhältnisse in dem engen Bereich rund um das Gleisdreieck nicht ausreichend sind, um eine provisorische Tramführung neben der Baustelle zu ermöglichen. Auch müsste die Tram neben einer sehr tiefen Baugrube verkehren. Insofern besteht hier ein wesentlicher Unterschied zu der von Ihnen angesprochenen Erneuerung der Eisenbahnüberführung. Neben der Baugrube bräuchte es (nicht vorhandenen) Platz für eine Absturzsicherung und zusätzlich aufwändige Stabilisierungsmaßnahmen für den Untergrund, um Setzungen zu vermeiden. Kletterweichen im Speziellen wurden zwar früher eingesetzt, heute ist dies jedoch aus technischen, organisatorischen und rechtlichen Gründen nicht mehr möglich. Bauzeitliche Provisorien werden also ähnlich einem Neubau errichtet, geprüft und genehmigt.

Die Vollsperrung ist leider unvermeidlich und wurde auch in der Planfeststellung festgesetzt. Mittlerweile konnte die DB ihren Bauablauf so optimieren, dass die benötigte Sperrzeit auf gut vier Monate begrenzt werden kann.

Weiterhin hat sich positiv ergeben, dass die etlichen Verschiebungen des avisierten Sperrzeitraums bei der DB (derzeit für 2027 vorgesehen) dazu geführt haben, dass wir die Sperrung für Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen auf dem Linienast der 21 zwischen Haidenauplatz und St.-Veit-Straße nutzen können. So können wir eine sonst nötige weitere Sperrung des Linienastes der 21 vermeiden. Der „Netto-Nachteil“ der Sperrung für die 2. Stammstrecke ist dadurch deutlich gesunken.

Den von Ihnen vorgeschlagene Inselbetrieb zwischen Friedens- und St.-Veit-Straße verfolgen wir nicht. Sie haben dafür eine Reihe interessanter und kreativer Vorschläge gemacht, die wir so oder ähnlich auch an anderer Stelle schon in Erwägung gezogen haben, die aber jeweils sehr viele technische Probleme und auch Nachteile haben. In der Gesamtbetrachtung ist ein durchgängiger SEV – trotz Stau zu manchen Tageszeiten – für unsere Fahrgäste komfortabler.

Die Anregung, für den SEV 21 auch eine Haltestelle am U-Bahnhof Josephsburg einzurichten, werden wir gerne prüfen.“

Die Anfrage des Bezirksausschusses ist damit satzungsmäßig erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB1.11