



MOR-GB1.11

An den Vorsitzenden des 16. Stadtbezirkes
Herr Thomas Kauer
Friedenstraße 40
81660 München

80313 München

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

Dienstgebäude:

Blumenstr. 31

Sachbearbeitung:
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

23.05.2022

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

Anfrage Nr. 20-26 / B 03560 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirks – Ramersdorf-Perlach vom 10.02.2022

Sehr geehrter Herr Kauer,

der Bezirksausschuss 16 hat am 10.02.2022 33 Fragen zur Tramverbindung Haidhausen – Ramersdorf – Neuperlach gestellt. Dem Mobilitätsreferat wurde Ihr Antrag zur Beantwortung zugeleitet.

Das Mobilitätsreferat bedauert, dass bei Ihnen der Eindruck erweckt wurde, dass keine Gespräche mit Ihnen als Bezirksausschuss geführt werden sollen. Wie in den Antwortschreiben auf Ihre Einladungen bereits erläutert, konnten wir im vergangenen Jahr keine Termine mit einzelnen Bezirksausschüssen zum Ausbau des ÖPNV durchführen. Am 30.03.2022 hat aber ein Termin für alle Bezirksausschüsse zu den geplanten Machbarkeitsstudien Tram stattgefunden, an dem der BA16 auch vertreten war. Weitere Termine zur konkreten Strecke sowie zum weiteren ÖPNV-Ausbau sollen in den nächsten Jahren folgen.

Zu den einzelnen Fragen können wir Ihnen in Abstimmung mit den Stadtwerken München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH Folgendes mitteilen.

A) Verfahrensfragen:

1. Wird dem Bezirksausschuss die Möglichkeit gegeben, an den Eingangsparametern der Machbarkeitsstudie mitzuwirken oder eigene Fragen einzubringen?

Antwort zu Frage 1:

Im Rahmen der BA-Veranstaltung zu den Machbarkeitsstudien (MBS) am 30.03. wurden alle Bezirksausschüsse über die Planungen informiert und konnten erste Meinungen äußern. Die-

se wurden im Nachgang dokumentiert und sollen im Rahmen der Erstellung der MBS geprüft werden.

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?

Antwort zu den Fragen 2 + 3:

Laut Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.01.2022 zum ÖV-Planungsprogramm (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 05005) **soll mit der Machbarkeitsstudie (MBS) zur Tram Ramersdorf - Neuperlach noch im Jahr 2022 begonnen werden und die Ergebnisse bis Mitte 2023 vorgestellt werden.**

Mit den weiteren Machbarkeitsstudien soll ebenfalls in diesem oder im kommenden Jahr begonnen werden.

4. Wird ein Planfeststellungsverfahren für die gesamte Strecke angestrebt oder sind einzelne Planfeststellungsverfahren zu erwarten, ähnlich dem Vorgehen bei der zweiten Stammstrecke?

Antwort zu Frage 4:

Eine Aussage hierzu kann im Rahmen der Machbarkeitsstudien noch nicht getroffen werden. Erst im Rahmen fortschreitender konkreter Planungen werden hierzu Aussagen möglich sein. Das Vorgehen kann dabei den örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Strecke angepasst sein. So wurde für die Tram Westtangente nur ein Planfeststellungsverfahren für die gesamte Strecke durchgeführt, die Tram Nordtangente wird dagegen in insgesamt drei Planfeststellungsabschnitte unterteilt (inkl. Abzweig Johanneskirchen), die jeweils schon eigenständig in Betrieb genommen werden können.

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?

Antwort zu Frage 5:

Es ist von einem neuen Planfeststellungsverfahren für den gesamten Abschnitt auszugehen.

6. Werden seitens der Unteren Denkmalschutzbehörde (UDB) 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?

Antwort zu Frage 6:

Es **fanden bereits Abstimmungen mit der UDB** statt. Diese sind jedoch noch nicht abgeschlossen und sollen im weiteren Verlauf der Planungen fortgesetzt werden. Zudem ist anzumerken, dass im Rahmen der MBS die genaue Führung der Trambahn noch zu ermitteln ist.

7. Teile der mutmaßlichen Strecke, also etwa die Rosenheimer Straße oder Teile der Putz-

brunner 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 Hochäckersstraße)?

Antwort zu Frage 7:

Grundsätzlich werden bei Tramplanungen auch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr geprüft. Wie auch bei anderen Projekten z. B. Projekten des Radentscheids findet jedoch auch immer eine Abwägung mit anderen Belangen z. B. der Grünplanung statt. Die o. g. Aspekte werden auch beim Variantenentscheid berücksichtigt.

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?

Antwort zu Frage 8:

Das **Mobilitätsreferat steht bereits jetzt im Austausch mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung** um beide Planungen bestmöglich aufeinander abzustimmen. Auch hier werden die Abstimmungen im weiteren Verlauf der Planungen fortgesetzt werden.

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.)?

Antwort zu Frage 9:

Die gesetzlichen Vorgaben des Lärmschutzes sind durch die jeweiligen Vorhabenträger bzw. Baurechtsbegünstigten einzuhalten.

Die geplanten Trammaßnahmen, wurden dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung unmittelbar nach Beschlussfassung vorgestellt. Auch bezüglich verschiedener Einzelvorhaben entlang der möglichen Trambahnstrecken stehen Mobilitätsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung im fachlichen Austausch.

Im Hinblick auf die Tram wird es im Rahmen der vertieften Planungen auch eine Betrachtung der Lärmschutzthematik geben.

10. Gab oder gibt es bereits Gespräche mit Umlandgemeinden über eine mögliche Fortführung der Trambahn dorthin?

Antwort zu Frage 10:

Es gab bereits Gespräche mit dem Landkreis München, worin eine **Verlängerung Richtung Putzbrunn** thematisiert wurde. Der Landkreis München hat zugesagt, sich mit der Gemeinde Putzbrunn diesbezüglich auszutauschen.

B) Streckenführung:

1. Welche möglichen Streckenverläufe werden in der Machbarkeitsstudie untersucht?

Antwort zu Frage 1:

Die Variantenentwicklung ist ein wichtiges Arbeitspaket im Rahmen der Machbarkeitsstudie. In jedem Fall werden Streckenvarianten via Pfanzeltplatz sowie entlang der Ständlerstraße, ggf. mit Untervarianten im Bereich Neuperlach, enthalten sein. Fokus der Variantenauswahl ist, eine leistungsfähige, schnelle und gut erschließende Tramverbindung zwischen Innenstadt – Ramersdorf und Neuperlach im Rahmen des definierten Korridors zu identifizieren.

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 erbetenen Trambahngipfels selbst solche tangentialen Verbindungen vorgeschlagen hat (Anträge zur Verlängerung von der St.-Veit-Straße Richtung Neuperlach oder von der Schwanseestraße über den künftigen Trambahnbetriebshof Richtung Neuperlach) stellt sich die Frage, warum hier einer sternförmigen Planung der Vorzug gegeben werden soll?

Antwort zu Frage 2:

Im Rahmen der weiteren Untersuchungen zum Themenfeld Infrastruktur des Nahverkehrsplans sind das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München damit beauftragt, die von Ihnen angesprochenen Strecken auf Ihre verkehrliche Sinnhaftigkeit hin zu prüfen. Allerdings wurde bei der Strecke von Haidhausen über Ramersdorf nach Neuperlach ein erheblich höheres Potential identifiziert, was eine Priorisierung rechtfertigt.

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?

Antwort zu Frage 3:

Im Rahmen der anstehenden Machbarkeitsstudie ist vom Stadtrat eine MBS für die Verbindung Ramersdorf – Perlach beauftragt worden. Der zugehörige Korridor sieht in jedem Fall eine Führung nach Neuperlach vor, da hier die größten verkehrlichen Potentiale bestehen. Eine Führung entlang der Balanstraße kann diese Verbindungsfunktion mit einer kurzen Fahrzeit dagegen nicht erfüllen.

4. Bisher wird wolkig formuliert, die Trambahn solle bis Neuperlach führen - wo nach Neuperlach? Wo wird Platz für eine Wendeschleife in Neuperlach gesehen?

Antwort zu Frage 4:

Die derzeitigen Überlegungen sehen eine Führung zum U-Bahnhof Neuperlach Zentrum vor. Eine Wendeschleife kann ggf. auch in Form einer kurzen Blockumfahrung realisiert werden (d.h., Wendung um einen Straßenblock in einer Fahrtrichtung).

5. Teilt das Mobilitätsreferat die Annahme, dass eine Trambahn nach Neuperlach gute Umsteigebeziehungen im Zentrum Neuperlachs aufweisen muss, um erfolgversprechend zu sein?

Antwort zu Frage 5:

Ja, eine Verknüpfung mit dem U-Bahnhof und den zahlreichen Buslinien am U-Bahnhof Neuperlach wird als sinnvoll erachtet.

6. Naheliegend 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?

Antwort zu den Fragen 6+7

Die bisherigen Überlegungen im Rahmen des Nahverkehrsplans sehen eine Führung über die Ottobrunner Straße vor. Weitere Varianten sollen im Rahmen der MBS geprüft werden.

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?

Antwort zu Frage 8:

Grundsätzlich wird die Führung im eigenen Planum bevorzugt. Aufgrund beengter Platzverhältnisse kann aber darauf verzichtet werden. Im Rahmen der MBS und der weiteren Planungsschritte werden die Bereiche identifiziert, in denen eine Führung unabhängig vom motorisierten Individualverkehr möglich ist.

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?

Antwort zu Frage 9:

Das Mobilitätsreferat hat in den vergangenen Jahren verschiedene Möglichkeiten der ÖPNV-Führung im Rahmen der Umgestaltung des Ortskerns Ramersdorf geprüft. Auswirkungen auf die Zusammenlegung der Rosenheimer Straße wurden dabei nicht identifiziert.

Die genaue Querung des Mittleren Rings ist daher abhängig von der im Rahmen der MBS erarbeiteten Vorzugsvariante und der Variante der ÖPNV-Führung im Umgriff des Ortskerns Ramersdorf.

10. Da Trambahnen nicht in Kurven halten können und für Haltestellen auch eine Länge von etwa 50 m einzuplanen sein dürfte, ergibt sich für eine mögliche Haltestelle vermutlich nur der Straßenabschnitt zwischen der Bäckerei Aumüller und Gasthaus zur Post. Stimmt diese Annahme?

Antwort zu Frage 10:

Die Regellänge für Tram-Haltestellen wurde mit dem Beschluss zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021 (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 20-26 / V 01848) auf 56 m festgelegt. Für einen optimalen barrierefreien Einstieg muss die gesamte Haltestelle in der Geraden liegen. Zudem sind gerade An- und Abfahrtsbereiche für optimale Einstiegsverhältnisse zu beachten.

Laut den definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit im Rahmen des Nahverkehrsplans der LHM (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 20-26 / V 04581) kann davon bei besonderen Platzverhältnissen abgewichen werden, so dass nur die ersten beiden Türen eine Bahnsteighöhe

von 25 cm aufweisen. Die konkrete Prüfung von möglichen Haltestellenstandorten wird im Rahmen der MBS entsprechend den Anforderungen an die Barrierefreiheit, aber auch für kurze Zugangswege und der Kompatibilität mit anderen Nutzungsanforderungen erfolgen.

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?

Antwort zu Frage 12:

Da im Vorfeld der Machbarkeitsstudie die konkrete Linienführung noch nicht feststeht, soll für die Haltestellen im Untersuchungskorridor in Abstimmung mit dem Baureferat im Einzelfall und je nach Fortschritt der Machbarkeitsstudie entschieden werden. Eine Rückstellung kann erst nach der Entscheidung des Stadtrates über die weiter zu planende Variante erfolgen.

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?

Antwort zu Frage 12:

Eine mögliche Tramführung wurde bei den Planungen zur Schmidbauerstraße berücksichtigt. Bezüglich der Umsetzung ist zunächst abzuwarten, ob sich hier Synergien mit der Umsetzung der Trammaßnahme ergeben könnten, sollte sich eine Führung über die Ottobrunner Straße als vorzugswürdig erweisen.

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 Metro-Bus-Linie 55?

2. Welche Leistungs- oder Komfortsteigerungen dürfen die Fahrgäste erwarten (dichtere Takte? mehr Platz? Linienverknüpfungen und damit direkte Verbindungen? o.ä.?)

Antwort zu den Fragen 1+2:

Die Kapazitäten der MetroBuslinie 55 wurden in den vergangenen Jahren durch Taktverdichtungen und den Einsatz von Buszügen sukzessive erweitert. Das prognostiziert weiter steigende Fahrgastaufkommen kann durch eine Trambahn leistungsfähig bewältigt werden, indem Trambahnen mindestens das **doppelte Platzangebot** pro Fahrt gegenüber einem Bus anbieten können (bei **56m sogar das 2,5-fache**). Weitere Taktverdichtungen über den bestehenden 5-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten sind derzeit nicht darstellbar. Deutliche Vorteile für die Gebiete entlang der Streckenführung werden sich durch über den Ostbahnhof hinausgehende Direktverbindungen in weitere Bereiche der Stadt bzw. Innenstadt ergeben.

3. Welchen ökologischen Mehrwert bietet die elektrisierte Trambahn gegenüber einem Elektrobus, gerade im Hinblick auf die rasante technologische Entwicklung im Bereich E-Mobilität?

Antwort zu Frage 3:

Vorteile bietet eine Trambahn insbesondere bei Fahrgastaufkommen, die ansonsten einen sehr dichten Takt mit Bussen erfordern würde. Hier sind neben einem verringerten Fahrperso-

naleinsatz auch die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten anzuführen. Die Anzahl der Eingriffe durch ÖPNV-Fahrzeuge wird damit gegenüber einem deutlich ausgeweiteten Busverkehr konstant gehalten.

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?

Antwort zu Frage 4:

Konkrete Linienverknüpfungen können zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht genannt werden. Grundsätzlich ist von einer Führung in Richtung Innenstadt sowie über den Ostbahnhof hinaus auszugehen, da damit deutliche zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erwarten sind.

5. Erhofft man sich von der Trambahn auch eine Entlastung der U5 im Hinblick auf deren diskutierte Verlängerung über die Gemeindegrenzen hinaus?

Antwort zu Frage 5:

Die Wechselwirkung zur U5 wird im Rahmen der MBS betrachtet und hängt auch von den ab Gasteig/Ostbahnhof weiterführenden Linienwegen ab.

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?

Antwort zu Frage 6:

Grundsätzlich werden entlang jeder Tramstrecke auch Nachtverbindungen angestrebt. Konkrete Aussagen können hierzu allerdings noch nicht getroffen werden. Im Falle einer Nachttramverbindung würde die Anbindung über eine ergänzende Nachtbuslinie für die o.g. Bereiche geprüft werden.

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 Umsteigenotwendigkeiten zwischen Tram und Bus zu erwarten?

2. Zwischen Karl-Preis-Platz und Ostbahnhof besteht heute in Hauptverkehrszeiten ein rechnerischer 2,5 Minutentakt. Soll dieser durch die Tram aufrechterhalten, verdichtet oder ausgedünnt werden?

Antwort zu den Fragen 1+2:

Die Abschätzungen zu den verkehrlichen Wirkungen der potentiellen neuen Tramverbindung (in Varianten) berücksichtigen auch die Buslinien. Es werden hier verschiedene Varianten untersucht werden. Tendenziell wird an einer Führung der Linien 145 und 155 zum Ostbahnhof bzw. Richtung Innenstadt festgehalten, da Nachteile durch einen möglichen zusätzlichen Umsteigezwang als gravierender angesehen werden. Auf dem gemeinsamen Abschnitt wird es weiterhin ein sehr dichtes Fahrtenangebot geben. Die Tram soll ein weiteres Ansteigen der Fahrtenanzahlen vermeiden.

3. Können bei einer Trambahn entlang einer heutigen Busstrecke sämtliche Haltestellen aufrechterhalten 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 Ottonbrunner Straße?

5. Die Trambahnstrecke würde durch zwei Ortskerne mit Ensemble- und Denkmalschutz (Rammersdorf und Pfanzeltplatz) führen. Welche denkmalschutzrechtlichen Einschränkungen oder Auswirkungen ergeben sich dadurch?

Antwort zu den Fragen 3-5:

Diese Fragestellungen werden im Rahmen der MBS geprüft und würde im Rahmen von möglichen Vorplanungen dann konkretisiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB1.11