

Planungswerkstatt Leopoldstraße (Nordtangente) Dokumentation

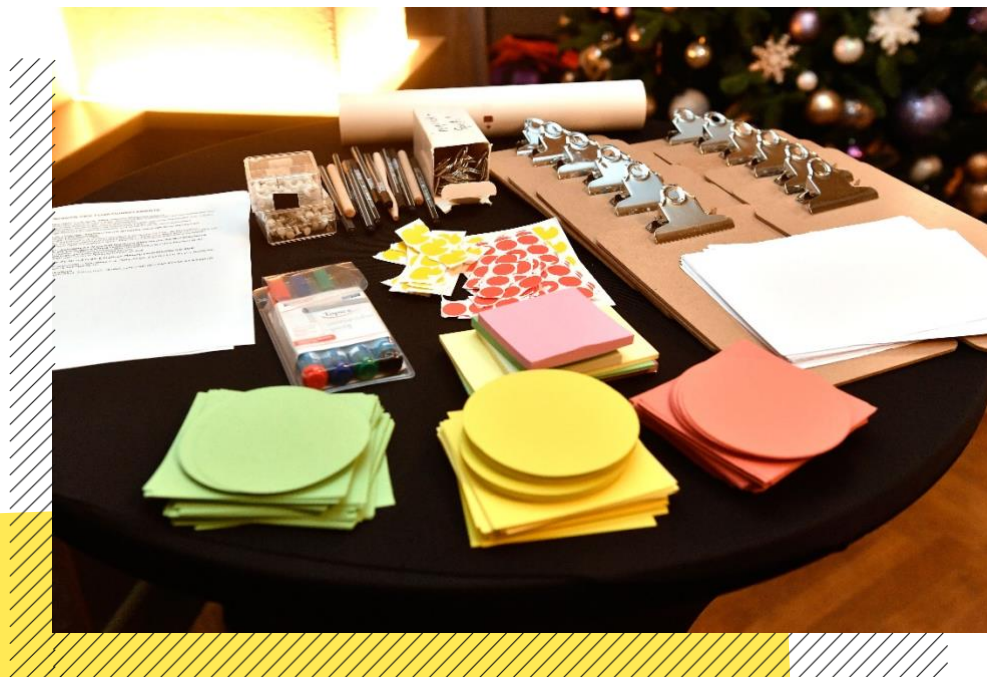


Foto: © Markus Schlaf für SWM/MVG

Dokumentation

Planungswerkstatt Leopoldstraße (Nordtangente)

22. November 2022

18 - 21 Uhr

Café Reitschule - Studio, München

Inhalt

1	Übersicht der Veranstaltung	3
2	Veranstaltungsablauf	5
3	Ergebnisse der Varianteninseln	8
3.1	Variante 1 – Mittellage	8
3.2	Variante 2 – Seitenlage	15
3.3	Variante 3 – Ostlage	21
3.4	Variante 4 – Westlage	28
4	Abschluss und Ausblick	35
4.1	Feedback zur Veranstaltung	35
4.2	Impressionen aus der Veranstaltung	36

Version 2.0
21. Dezember 2022

Josephine Brücher
Stephan Landau
Clara Mentzel
Lea Richter
Rabea Schumann

Zebralog GmbH
Oranienburger Straße 87/89
10178 Berlin

Zebralog GmbH Niederlassung Bonn
Adenauerallee 15
53111 Bonn

www.zebralog.de
info@zebralog.de

1 Übersicht der Veranstaltung

Ort

Café Reitschule – Studio, München

Kontext

Das Projekt „Tram Nordtangente“ ist ein zentraler Baustein des Münchner Nahverkehrsplans, um die Stadtteile Neuhausen im Westen, Schwabing und Bogenhausen im Osten zu verbinden.

Die ursprüngliche Planung für den Abschnitt Leopoldstraße (zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit) wurde im Juli 2022 von der Vollversammlung des Münchner Stadtrats verworfen: Die Planungen sollen nun mit einem starken Fokus auf den Umweltverbund neu überarbeitet werden. Die dort geplante Tram soll eine eigene, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entkoppelte Trasse erhalten. Die nun anstehende Planung soll unter Einbeziehung der Quartiersöffentlichkeit durchgeführt werden.

Zu diesem Zweck führten die SWM/MVG und das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München in enger Zusammenarbeit eine Öffentlichkeitsbeteiligung in Form einer Planungswerkstatt durch. Für diese Planungswerkstatt wurden die vier möglichen Varianten (Mittellage, Seitenlage, Westlage, Ostlage) skizzenhaft aufbereitet und mit den Teilnehmenden diskutiert.

Die Rahmenbedingungen sind klar formuliert:

- Separate ÖV-Führung für Tram und Bus auf Kosten des MIV
- Möglichst kurze Umsteigebeziehungen zwischen U-Bahn und Bus/Tram (Giselastraße, Münchner Freiheit)
- Die Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen und Radfahrende
- Eine gute Erschließung der anliegenden Wohnviertel, funktionierender Lieferverkehr und sicherer Rettungsverkehr
- Erweiterung des Planungsumgriffs im Norden bis zur Ungererstraße
- Integration eines Radschnellwegs

Ziel der Veranstaltung

- **Information:** Im Rahmen der Beteiligung wird zum einen über den Anlass und die Zielsetzungen der bevorstehenden Neuplanung des zukünftigen Nordtangente-Abschnittes zwischen Franz-Joseph-Straße und Ungererstraße informiert.
- Identifikation von **Prüfaufträgen für die weitere fachliche Planung:** Zum anderen werden die teilnehmenden Akteure durch das Beteiligungsangebot in die Lage versetzt und aufgefordert, den verantwortlichen Planer*innen zu Schienenlagenvarianten ihre Einschätzungen, Hinweise und Ideen zu den jeweiligen **Stärken und Schwächen** unterschiedlicher Raumaufteilungs- bzw.

Streckenführungsvarianten zu geben. Auf der Basis von Plänen zu **vier Gleisbettvarianten** (beide mittig, beide außen, beide westlich, beide östlich) werden diese in vier „Varianteninseln“ entlang relevanter Planungsthemen diskutiert und Hinweise und Vorschläge strukturiert eingesammelt.

Teilnehmende

Die Teilnehmenden der Planungswerkstatt setzen sich wie folgt zusammen:

- **29 Quartiersbewohnende/Anlieger*innen.** Über einen Verteilerkreis von etwa 8.000 Haushalten wurden Bürger*innen per Postwurfsendung über die Veranstaltung informiert. Insgesamt haben sich 68 interessierte Bürger*innen online oder per E-Mail angemeldet. Insgesamt 40 Teilnahmeplätze wurden unter Berücksichtigung demographischer Daten des Bezirks Schwabing-Freimann ausgelost, um einen möglichst repräsentativen Querschnitt der Teilnehmenden zu gewährleisten.
- **14 Vertreter*innen relevanter Stakeholder/Interessensverbände.**
- **13 Vertreter*innen der Politik** aus dem Bezirksausschuss Schwabing-Freimann sowie den Stadtratsfraktionen

Fachliche Unterstützung und Projektbeteiligte

- Daniel Amann (SWM/MVG)
- Lukas Borowski (SWM/MVG)
- Susanne Lischka (SWM/MVG)
- Martin Müller (SWM/MVG)
- Thomas Werner (SWM/MVG)
- Anja Wetzel (SWM/MVG)
- Stefan Zwick (SWM/MVG)

- Dr. Stefanie Diesch (LHM)
- Harald Knoll (LHM)
- Michael Schaller (LHM)
- Dr. Martin Schreiner (LHM)
- Christine Weis-Hiller (LHM)
- Markus Weißenborn (LHM)

- Milena Preiß (mahl gebhard konzepte)
- Max Tettenborn (mahl gebhard konzepte)

Moderation

- Helena Schmidt (Zebralog)

Moderation Kleingruppen

- Josephine Brücher (Zebralog)
- Stephan Landau (Zebralog)
- Clara Mentzel (Zebralog)
- Lea Richter (Zebralog)
- Rabea Schumann (Zebralog)

2 Veranstaltungsablauf

Tagesordnung

18:00	Begrüßung und Einführung mit Impulsvorträgen
18.30	Arbeitsphase I Diskussion & Austausch in den vier Varianteninseln
19:30	Pause
19:45	Arbeitsphase II Wechsel der Varianteninseln, vertiefende Diskussionen und Gespräche
20:25	Pause
20:30	Vorstellung der Ergebnisse im Plenum
20:50	Abschluss und Ausblick

Begrüßung und Einführung mit Impulsvorträgen

Helena Schmidt (Zebralog) eröffnet die Planungswerkstatt Leopoldstraße und heißt die Teilnehmenden herzlich willkommen. Anschließend begrüßt Herr Dr. Martin Schreiner (LHM) die Anwesenden seitens der Stadt und erläutert die Mobilitätswende und -strategie der Landeshauptstadt München.

Im Anschluss erklärt Herr Martin Müller (SWM/MVG) den Kontext zum Nahverkehrsplan sowie Ausbau des ÖPNV und des Tramnetzes in München. Frau Anja Wetzel (SWM/MVG) erläutert daraufhin die Beschlussvorlage zum Planungsauftrag der Tram Nordtangente. Sie gibt einen kurzen Überblick zur ursprünglichen Planung sowie dem aktuellen Planungsstand und dessen Rahmenbedingungen. Ebenso werden die vier Planungsvarianten vorgestellt, die im Rahmen der Veranstaltung diskutiert werden. Die Varianten unterscheiden sich in ihrer Gleislage:

Variante 1 – Mittellage

Variante 2 – Seitenlage

Variante 3 – Ostlage

Variante 4 – Westlage

Nach Abschluss der Impulsvorträge im Plenum beginnt die erste Arbeitsphase.



Foto: © Markus Schlaf für SWM/MVG

Arbeitsphase I: Diskussion & Austausch in den vier Varianteninseln

Im Raum verteilt stehen vier Varianteninseln, die mit Pinnwänden zur Unterstützung der Diskussion und Plänen auf Arbeitstischen ausgestattet sind. Die Teilnehmenden finden sich an der jeweiligen Station ein, der sie zuvor beim Empfang zugelost wurden. Jede Varianteninsel wird von einer/m Moderator*in von Zebralog sowie von etwa drei Planungsbeteiligten betreut.

Die Tischmoderation erläutert die Methode und stellt die Dialogfragen vor, die von den Teilnehmenden mit Klebepunkten priorisiert werden können. Anschließend erläutert ein Planungsbeteiligter die jeweilige Variante hinsichtlich ihrer Gleislage.

Die Dialogfragen beziehen sich auf unterschiedliche Nutzungsperspektiven und lauten:

„Stellen Sie sich vor, Sie möchten in Zukunft auf der Leopoldstraße ...

- ... die Straßenbahn nutzen
- ... mit dem Fahrrad fahren
- ... zu Fuß die Straße queren
- ... mit dem Auto fahren
- ... verweilen oder bummeln
- ... etwas anliefern oder Rettungswege nutzen

Welche Chancen und Risiken sehen Sie, wenn diese Variante umgesetzt werden würde?“

Die Diskussionsbeiträge werden von den Teilnehmenden schriftlich festgehalten und mit Hilfe von Notizhaltern in den Variantenplan gesteckt. Dazu werden drei unterschiedliche Farben verwendet:

- Stärke (grün)
- Schwäche (rot)
- Neutral (gelb)

Die Moderator*innen unterstützen die Teilnehmenden und versuchen im Gespräch, die Beiträge richtig einzuordnen. Beiträge, die nicht zu den Dialogfragen passen, werden an den Pinnwänden in einer Themensammlung aufgenommen. Die Planungsbeteiligten geben während des Austauschs ihre fachliche Einschätzung zu aufkommenden Fragen.



Foto: © Markus Schlaf für SWM/MVG

Arbeitsphase II: Wechsel der Varianteninseln, vertiefende Diskussionen und Gespräche

Nach einer kurzen Pause wechseln die Teilnehmenden zu einer zweiten Varianteninsel, die sie diesmal frei wählen. Der Ablauf entspricht dem der ersten Arbeitsphase. Ergänzend fasst die Moderation zu Beginn die Ergebnisse der ersten Runde kurz zusammen. Die Teilnehmenden ergänzen die bereits gesetzten Beiträge und diskutieren miteinander.

Vorstellung der Ergebnisse im Plenum

Nach den intensiven Diskussionen an den Varianteninseln werden die Ergebnisse im Plenum von den Moderator*innen vorgestellt. Im Folgenden werden diese gelistet.

3 Ergebnisse der Varianteninseln

Die aufgeführten Beiträge und deren Einordnung als Stärke/Schwäche/neutrale Anmerkung haben die Teilnehmenden selbst vorgenommen.

3.1 Variante 1 – Mittellage



Arbeitstisch Variante 1

Von den Teilnehmenden als Stärken geäußerte Beiträge (grün)

Straßenbahn führt zu sauberer Luft, Günstiger statt Auto fortzubewegen
Tolle Radwege!

Frischluftschneisen
Beste Lösung
Rettungswege auf den Gleisen --> immer umsetzbar!
verengte Spuren können Raser reduzieren
Sitzgelegenheit mit Grün
Mobilitätsstation Lastenradverleih (2x gesteckt)
Dächer Haltestellen Wartehäuser begrünen
Sitzgelegenheiten, Verweilmöglichkeiten schaffen
Frischluftschneisen schaffen
Lastenradverleih
Mobilitätsstationen
sichere Radwege
Radwegführung klar
"gerader Radweg"
Prinzipiell zu bevorzugende Variante wg. Boulevardcharakter
Tram-Mittellage: einzige Variante, wo Lieferung noch funktionieren kann
Verlangsamung des Autoverkehrs
Eigenes Gleis in Südrichtung gut

Von den Teilnehmenden als Schwäche geäußerte Beiträge (rot)

"Radfahrstreifen (Rfs)" unpassend, besser "Radweg (Rw)" (z.B. für Kunden)
Abfahrtshaltestelle Giselastraße fehlt
Haltestelle Hohenzollernstr. fehlt
Lebt auch nur ein einziges Teammitglied der Planer in Schwabing?!
Fahrradstraße und dann? Wie weiter stadtauswärts?
Haltestelle ≠ Radweg!
Bitte keine Zäune zwischen den Gleisen! -> Boulevardcharakter
Fahrbahnbreite muss fließenden und Lieferverkehr ermöglichen
Fahrradschnellweg besser in die Königinnenstraße
Wie kommt der Lieferverkehr sicher über den Radweg?
Wie werden Radwege von Parkern (Lieferverkehr) freigehalten?
Fahrspuren 4.75 = 1,25 zu breit
Platz fehlt anders!
Mittellage führt zu Unfällen der querenden Menschen
geschützte Radwege / versenkbare Poller
Rasengleis fehlt (Radweg (RW) als Rettungsspur)
Lieferzonen fehlen, Wirtschaftsverkehr mitdenken!
Breite Planung d. Tram in der Breite notwendig?
Ausreichend Aufstellfläche für Haltestelle
Ausreichend grün?
Karl-Theodor-Str. auf Leopold - Links abbiegen Richtung Norden
Wird nicht jede Variante zu Ausweichverkehr + Stau in den umliegenden Nebenstraßen + erhöhte Emissionen führen?
Zu breite Fahrradwege - Raserei vermeiden

Radweg durch Gastro starker Rückstau mit Leo Ri. München
Vollkreuzung mit Überweg südlich
Lieferzonen
Tram-Einstieg besonders für Ältere unkomfortabel
Lieferdienste parken auf Doppel(gleis für) Ein- und ausfahrt. Wo sonst? - ständig Hindernisse
Fußgängerüberweg
Radfahrer fahren links und rechts auf Bürgersteig

Von den Teilnehmenden als neutral geäußerte Beiträge (weiß/gelb)

Haltestelle ohne Gitter
KAP-Haltestelle für mehr Platz für Aus- und Einstieg?
Lieferverkehr früh Anlieferung Haltestellen
Radquerung Hohenzollernstr. Fehlt
Tram als Lieferverkehr nutzen ab 6:00
Statt Schleife an der Freiheit Schleife aus beiden Richtungen befahrbar Leopold/Ungerer (Parkplatz)
Option für verlegte Wendeschleife
Haltestelle zw. Giselastr. und Münchner Freiheit
Lieferverkehr Martiusstraße (an Stellwand geschrieben)
Rettungswege Martiusstraße (an Stellwand geschrieben)
Variante 1 ist die beste der 4 schlechten Varianten -> besser wäre gemeinsame Trassierung (vgl. abgelehnter Vorschlag von Juli 2022) (an Stellwand geschrieben)

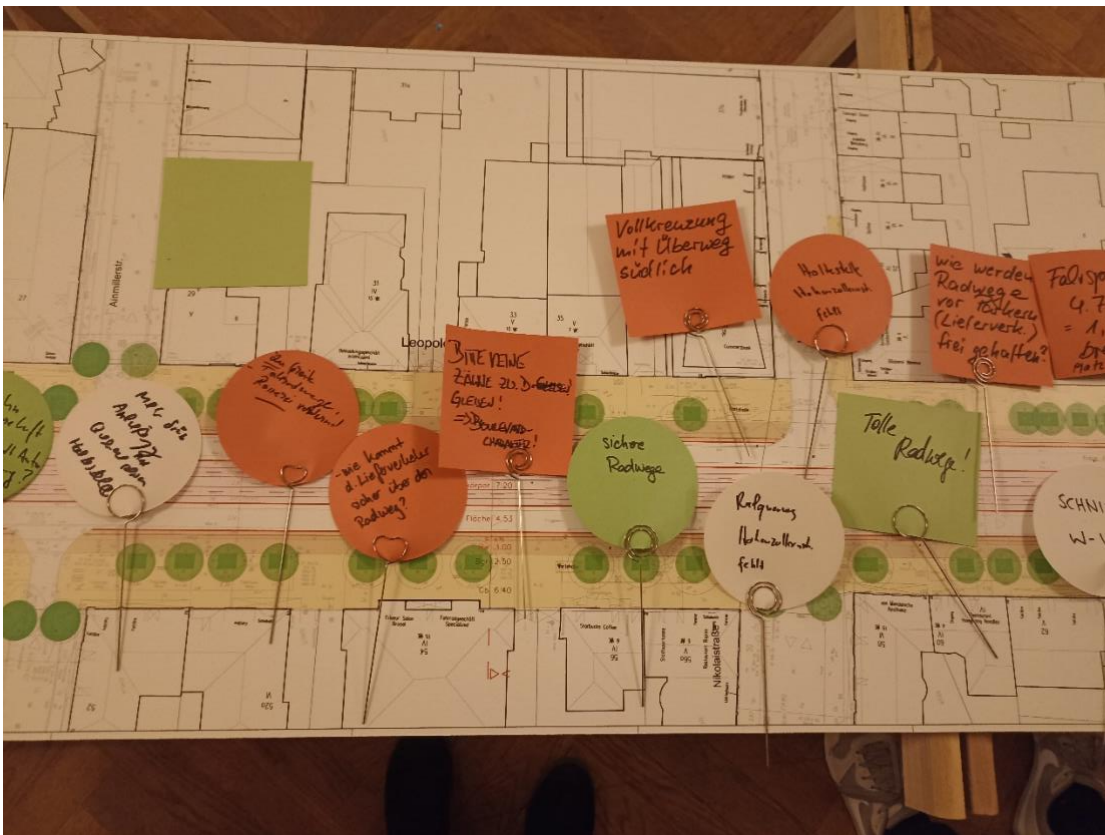
Fazit der Variante 1:

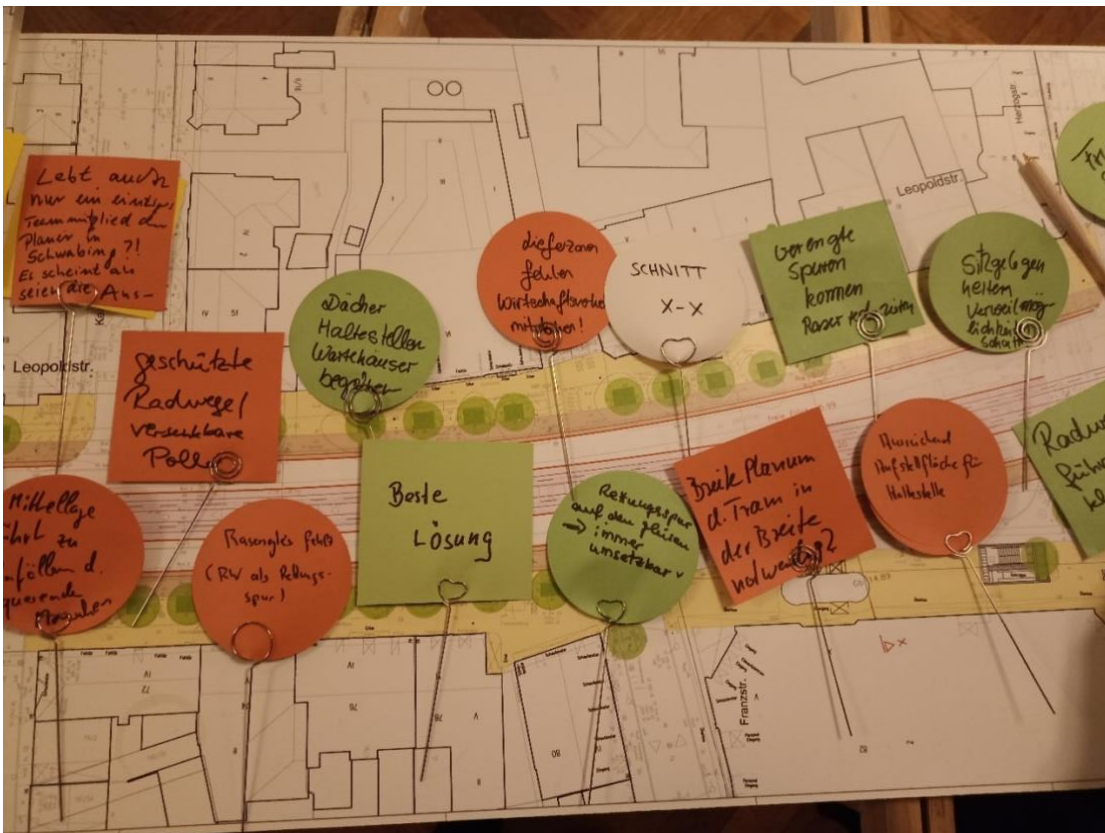
Insgesamt 60 Beiträge äußerten die Teilnehmenden in Form schriftlicher Anmerkungen. Einzelne Teilnehmende sprachen sich dabei positiv für diese Variante aus, insbesondere, da sie den Boulevardcharakter der Leopoldstraße erhalten würde.

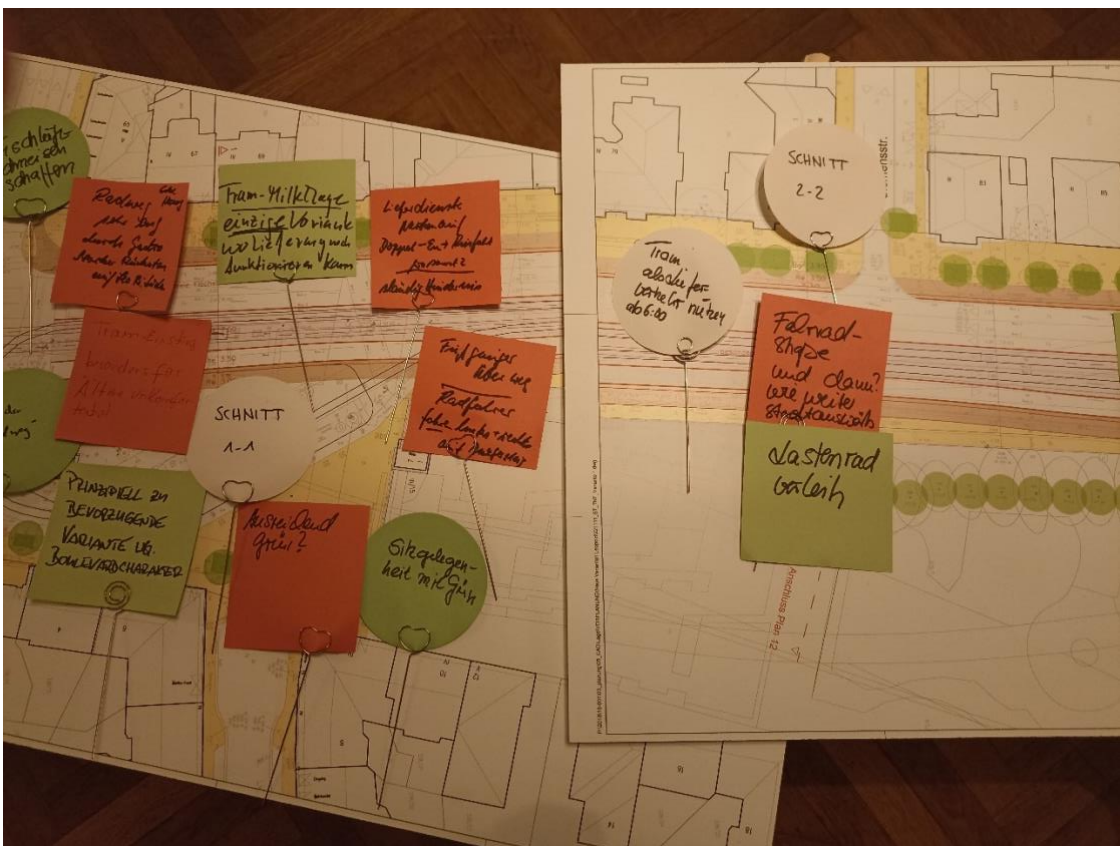
Es ist eine Chance gesehen worden, mehr Grün in die Leopoldstraße zu bringen. Es ist zu prüfen, welche Möglichkeiten umsetzbar sind. Auch werden Vorteile für den Radverkehr in dieser Variante gesehen.

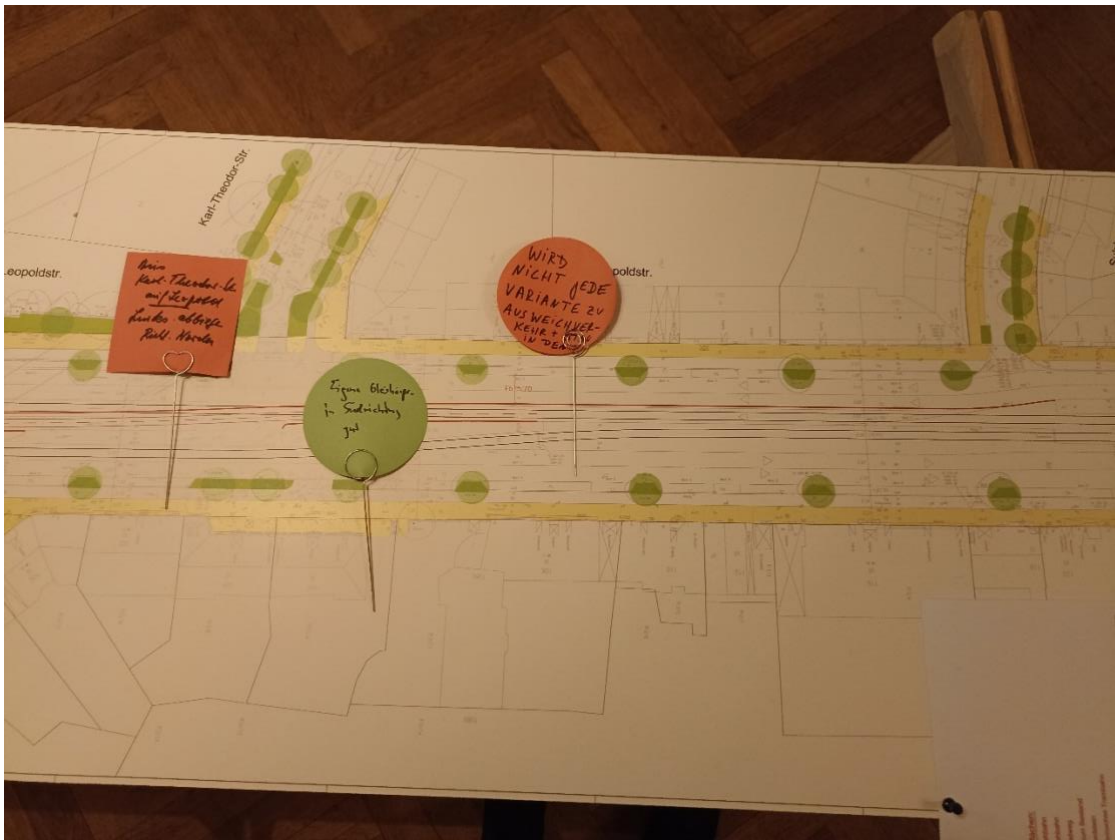
Prägend war in der Diskussion das Thema Lieferverkehr. Im Rahmen der Planung ist zu erörtern, wie dieser in Zukunft organisiert wird und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden vermieden werden.

Das Thema Haltestellen wurde in der Variante 1 - Mittellage diskutiert. Barrierefreier Zugang (gerade in der Mittellage), Aufenthaltsqualität sowie das „Weiterdenken“ von Haltestellen hin zu Mobilitätsstationen standen im Fokus.

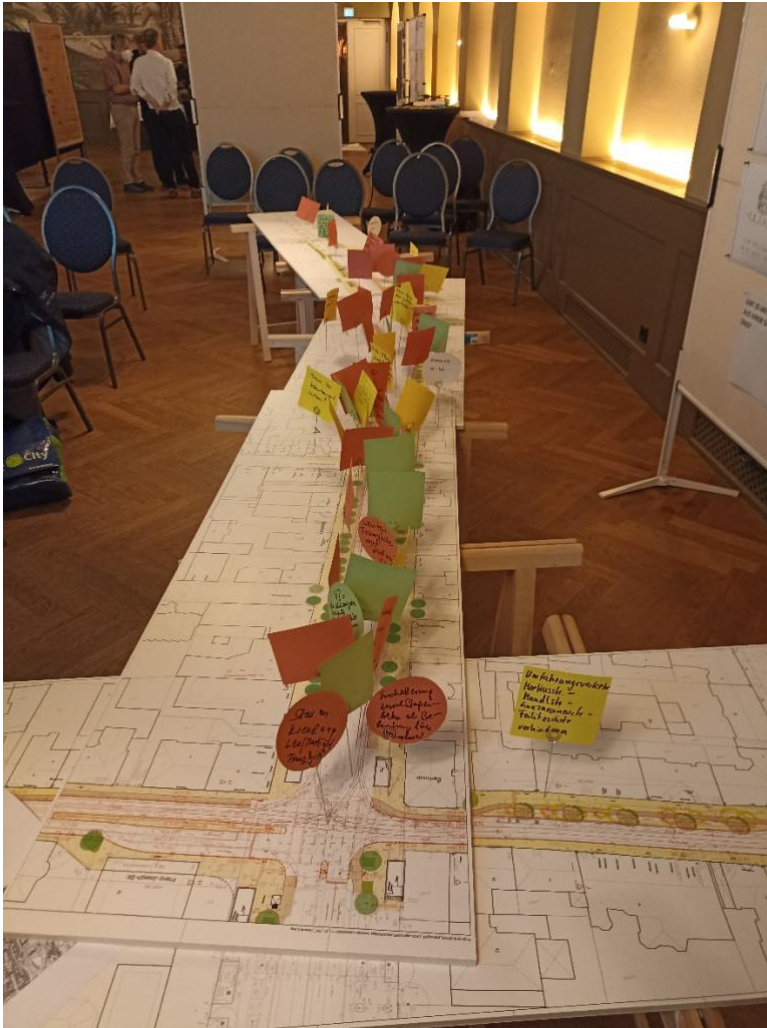








3.2 Variante 2 – Seitenlage



Arbeitstisch Variante 2

Von den Teilnehmenden als Stärken geäußerte Beiträge (grün)

Durch Tram reduziert sich der Autoverkehr
Raser einbremsen
weniger Autoverkehr führt zu weniger Unfällen
Abbiegen in Martiusstr.?
V2 = die schlüssigste Variante, den Autos bleibt der Innenraum
Autoverkehr fließt weiter, auch wenn Tram anhält. Gut!
Zustieg für Tramnutzer evtl. einfacher
Tram schützt Radweg vor Zuparken
Gefährlicher Schlenker vom Radweg entfällt hier
Trameinstieg sehr komfortabel
Meiner Meinung nach der beste Vorschlag, beide Seiten von d. Straßenbahnnetz. Weil die Restaurant-Gastro in angenehmer Ruhe zum Genießen einlädt!

Umsteigebeziehungen +

Von den Teilnehmenden als Schwäche geäußerte Beiträge (rot)

Wieso wird die Fahrbahn der Tram nicht doppelt genutzt? Raum ist knapp. Die Politik sollte das überdenken.
Haltestelle ≠ Radweg
Abfahrtshaltestelle Giselastraße fehlt
Stau löst sich dann automatisch, wenn 2 Fahrbahnen weniger
Münchner Freiheit Fahrradweg Richtung Nord
Einfahrt/Ausfahrt Leopold Str. 71 - Ausfahrt gegen Radschnellweg und Fußgänger
Radweg nie !! mehr hintenrum!
Barrierefreiheit!
Erschütterung durch Straßenbahn als Belastung für Anwohner?
Stau an Kreuzung Leo/Martius/Franz Joseph
Wo halten Lieferboten?
Warten Tramgäste auf Radweg?
Wie werden Parkplätze kompensiert?
Warum keinen Radweg der <u>über</u> der Straßenbahn ist? -> Fahrbahn für Autos bleibt erhalten
Haltestelle Hohenzollernstr fehlt
Voll-Kreuzung bauen!
Feste Lieferzonen?
Einbiegestraßen Richtungen wie bisher?
Wo hält der Briefkastenbote/Auto Brief-Leerung?
Gute + breite Einstiegshaltestelle Tram nach Norden fehlt
Wo Bus Haltestelle 53 54 39
Warum wird die Wendeschleife nicht auch von Süden angefahren werden? (bei Störungen)
Überweg Clemenstraße (Fahrradstr.) herstellen
Einfahrt Karl-Th.-Str. zu Leo Richtung Norden möglich?
Haltestelle wegen Radwege kritisch
erhöhte Unfallgefahr
Konkurrenz zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden
Anlieferungen beiderseits unmöglich
Konflikt Radweg - Fußgänger

Von den Teilnehmenden als neutral geäußerte Beiträge (gelb)

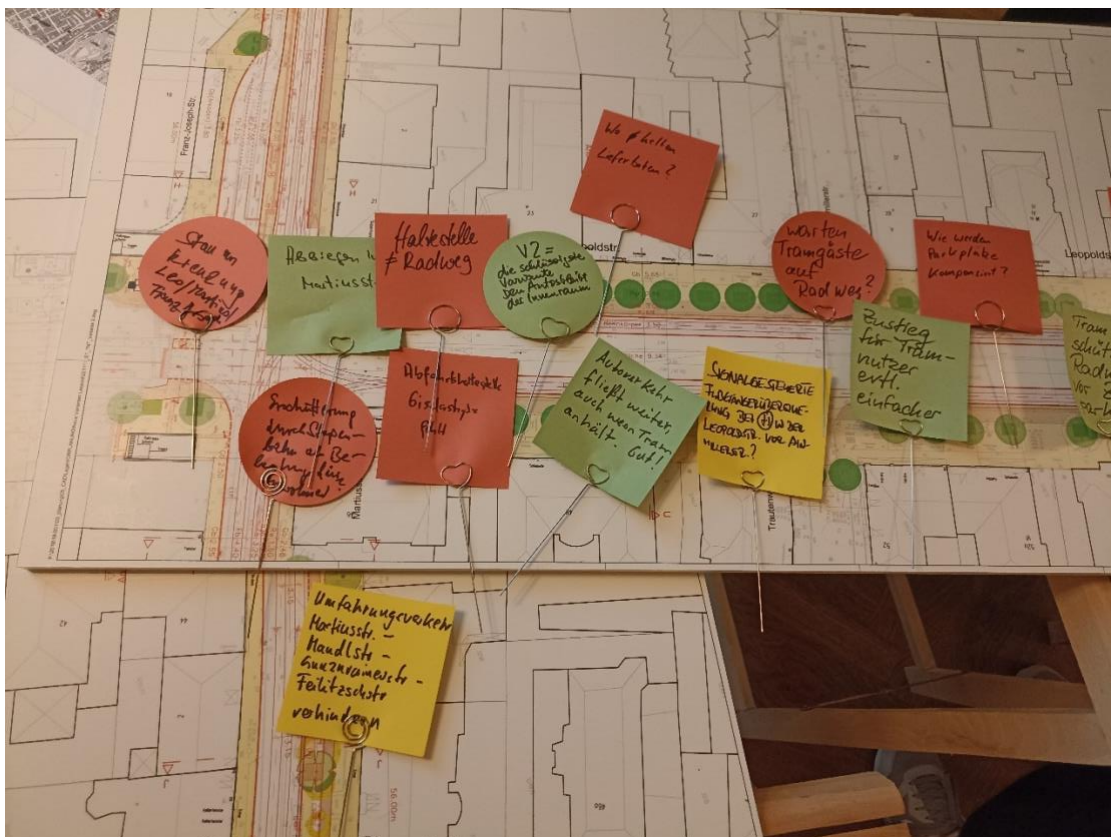
MIV-Fläche zwei Spuren nach Norden, eine nach Süden?
Gibt es Ideen welche Linien welche Relationen nutzen könnten?
Haltestelle Hohenzollernstr ist unbedingt notwendig
Umfahrungsverkehr Martiusstr - Mandlstr - Gunezrainerstr - Feilitzschstr verhindern
Signalgesteuerte Fußgängerüberquerungen bei Haltestelle w. der Leopoldstr. vor Ainmillerstr.?

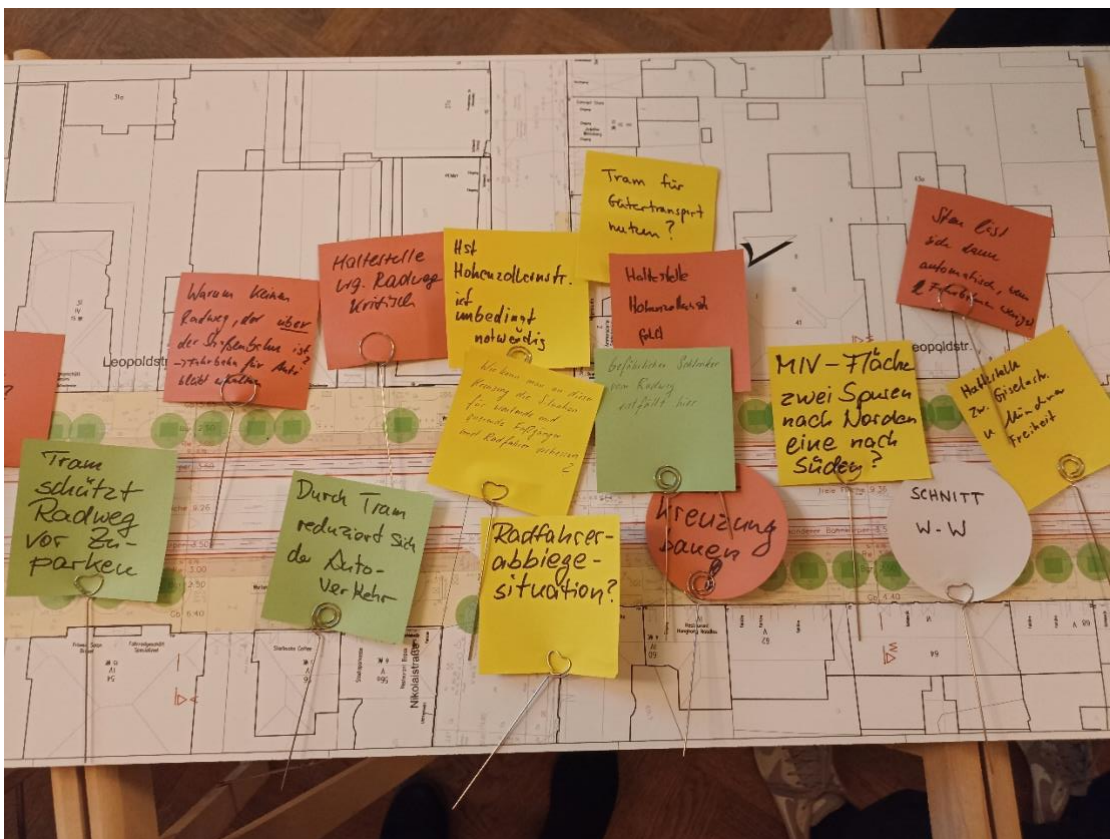
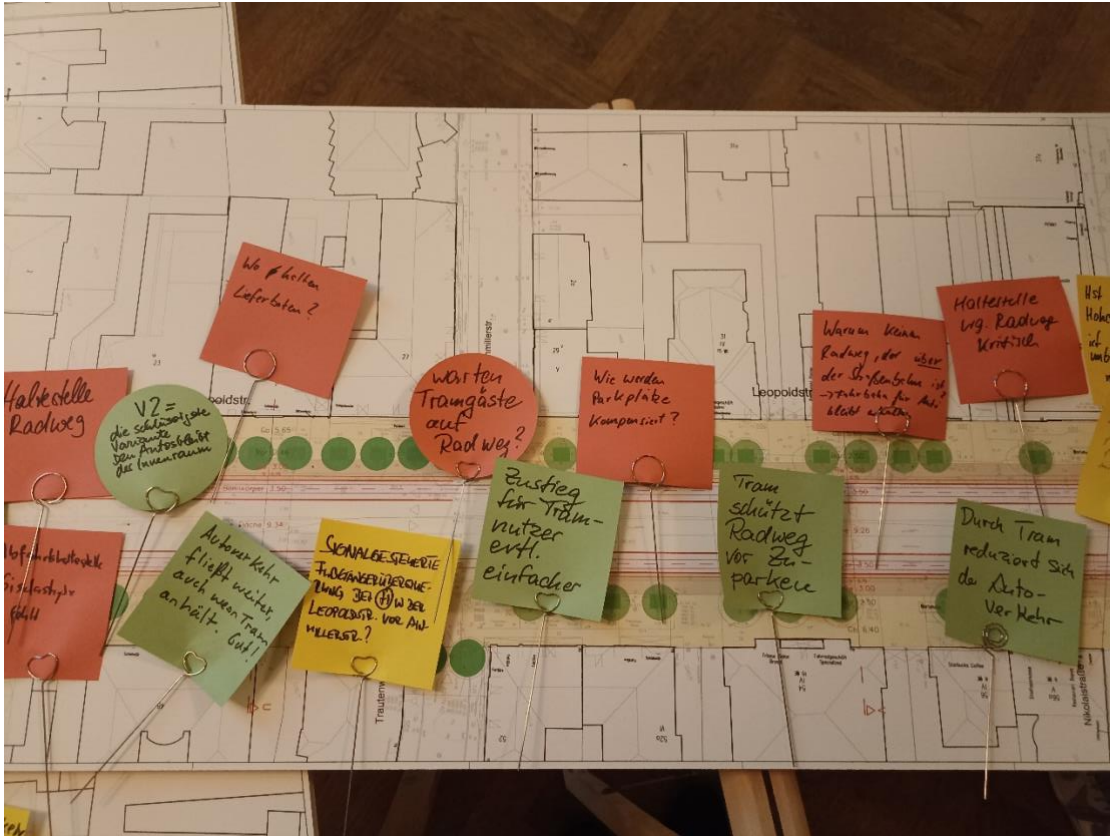
Wie kann man an dieser Kreuzung die Situation für wartende und querende Fußgänger und Radfahrer verbessern?
Radfahrerabbiegesituation?
Tram für Gütertransport nutzen?
Haltestelle zwischen Giselastr und Münchner Freiheit
Luftschneisen einplanen
Grünflächen schaffen?
eine Spur für Lieferverkehr?
Bleibt Taxistand vorm Hertie? Verlegung in Herzogstr. (vor ABC) möglich?
Bleibt jetzige Schleife? Oder Option von beiden Richtungen befahrbare Schleife Leopold/Ungerer (Parkplatz)?
Sonnenkollektoren?

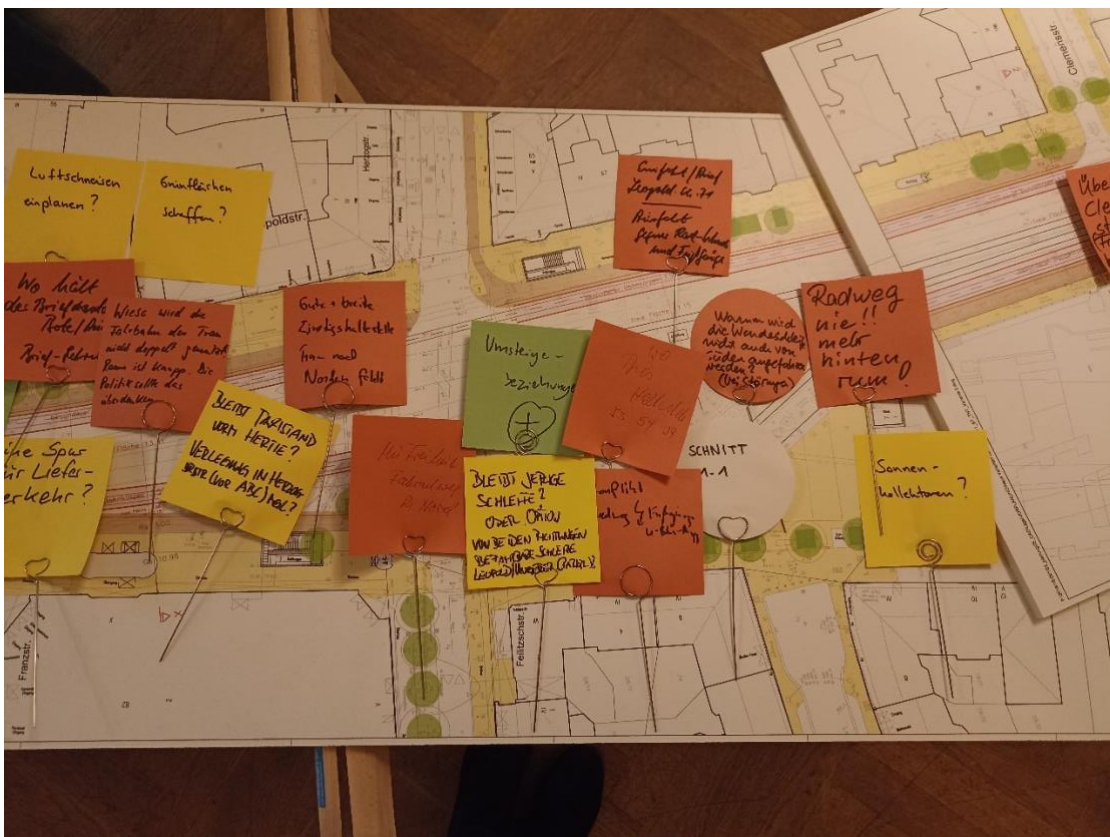
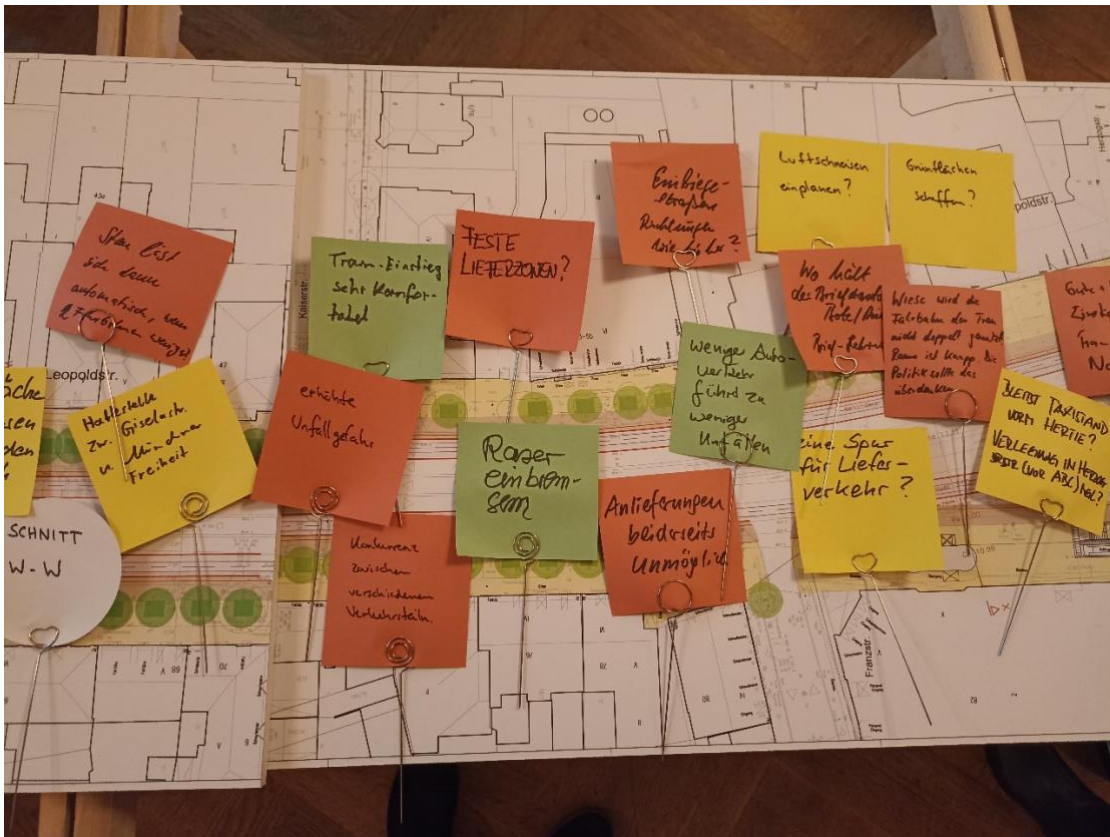
Fazit der Variante 2:

Bei der Variante 2 Seitenlage werden die Stärken beim leichten Tramzustieg gesehen, auch wenn Konflikte zwischen Radverkehr und wartenden Fahrgästen an den Haltestellen gelöst werden müssen.

In den 56 schriftlich festgehaltenen Beiträgen spielte auch das Thema Regelung des Lieferverkehrs eine große Rolle sowie die Ausgestaltung einzelner Querung- und Kreuzungssituationen. Insgesamt wird die Konkurrenz zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sehr kritisch gesehen. Eine erhöhte Unfallgefahr soll vermieden werden.

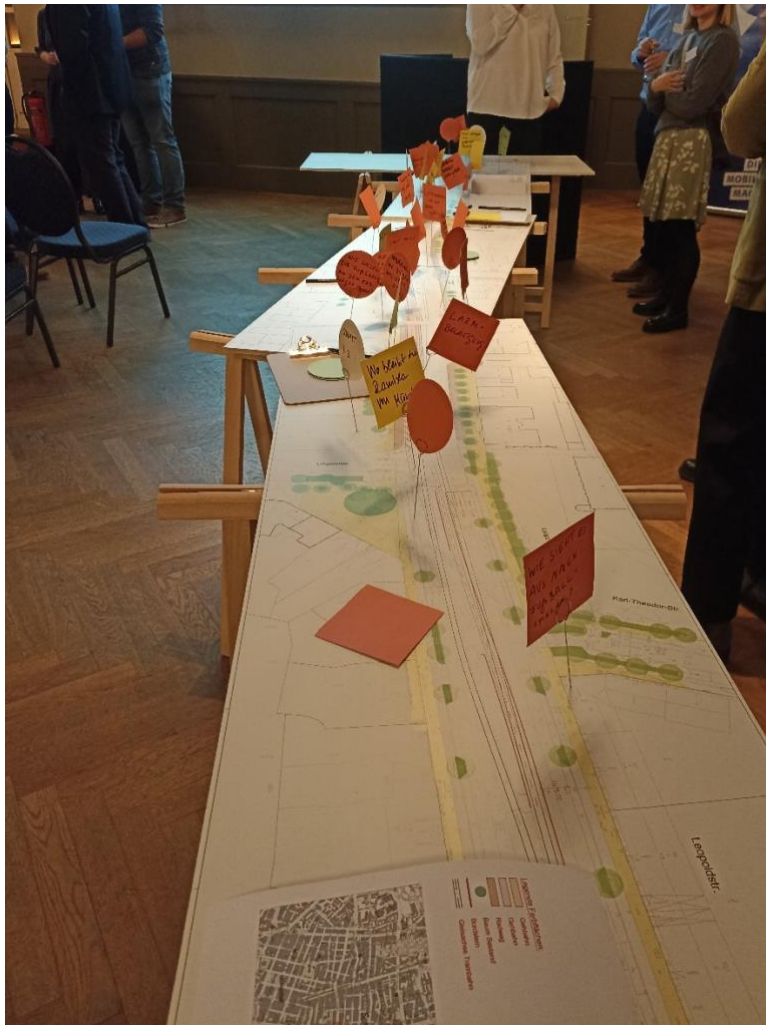








3.3 Variante 3 – Ostlage



Arbeitstisch Variante 3

Von den Teilnehmenden als Stärken geäußerte Beiträge (grün)

Fußweg/Cafénutzung vs. Radschnellweg
Chance, dass eine Seite der Leopoldstraße auch zum Bummeln ist
Fortführung Tram <3
Verminderung des Autoverkehrs?
Verminderung Oberflächenverkehr?

Von den Teilnehmenden als Schwäche geäußerte Beiträge (rot)

Straßenbahn über U-Bahn?
Wie passen diese teuren Pläne zu dem gerade verkündeten Sparprogramm der MVG?

Radweg nur auf einer Seite
Fahren Busse, die von M-Freiheit auf die Hohenzollern fahren, auf der Tramspur oder auf der Autospur?
Lieferverkehr ist und bleibt wichtig
Kosten?
Ob rechts oder links, eine Seitenlage zur Mittellage kein Vorteil
Zu viel Verkehr der sich gegenseitig behindert
Alle Parkplätze weg! Für Kundengewerbe
Schwierigkeit/Gefahr beim Ein- und Aussteigen durch Radweg
Lärmbelästigung?
Wie sieht es aus nach Fußballspielen?
Ist es nicht zu teuer eine Tram über eine U-Bahn zu bauen?
Wo biegen Anlieger ab?
Wie sollen die Fußgänger an den Radweg kreuzen?
Wo sollen Handwerker parken? Die fahren gar nicht mehr in die Stadt rein?
Wo soll der Lieferverkehr hin?
Anlieferung Rewe
Radwegführung nach Norden
Durchgehende Markierung (farblich) Radschnellverbindung (RSV)
Abbiegen Bus-Halt
Wenn die Tram gebaut wird, egal welche Variante bricht der Verkehr zusammen
Platz für Haltestellen
Lichtsignalanlage (LSA) Problem: lange Rotphasen für Fuß & Radverkehr rechtsabbiegender MIV
Fußweg: Keine Fahrräder, queren fahrend, beide Richtungen Fußweg
Andienung?

Von den Teilnehmenden als neutral geäußerte Beiträge (gelb)

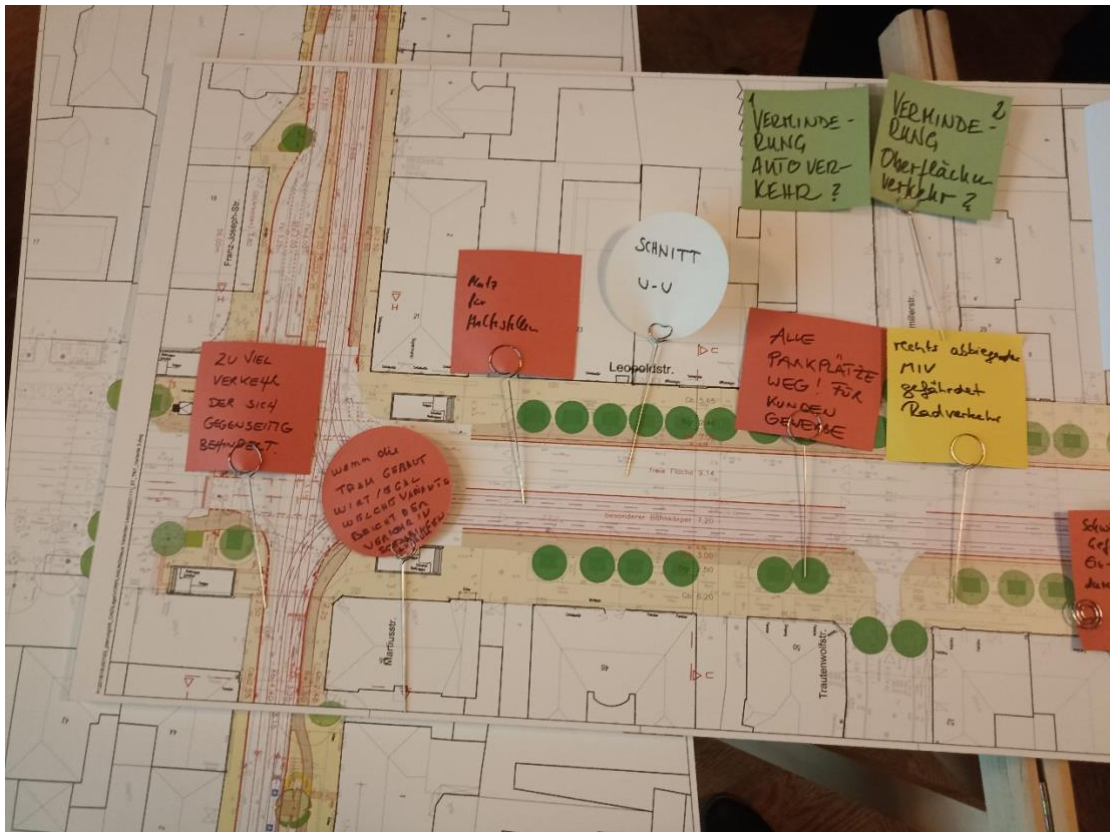
Netzfunktion + Gründe benennen + Notwendigkeit für die Erweiterung (an Stellwand geschrieben)
KI mit einbeziehen in Verkehrstaktung -> flexibel! (an Stellwand geschrieben)
Wo bleibt die Rambea von München?
Anlieferung für Bäckerei?
rechts abbiegender MIV gefährdet Radverkehr
Angenehmer für Fußgänger*innen
Tram-Frequenz wie oft / Stunde?
Haltestelle zw. Giselastr. U. Münchner Freiheit

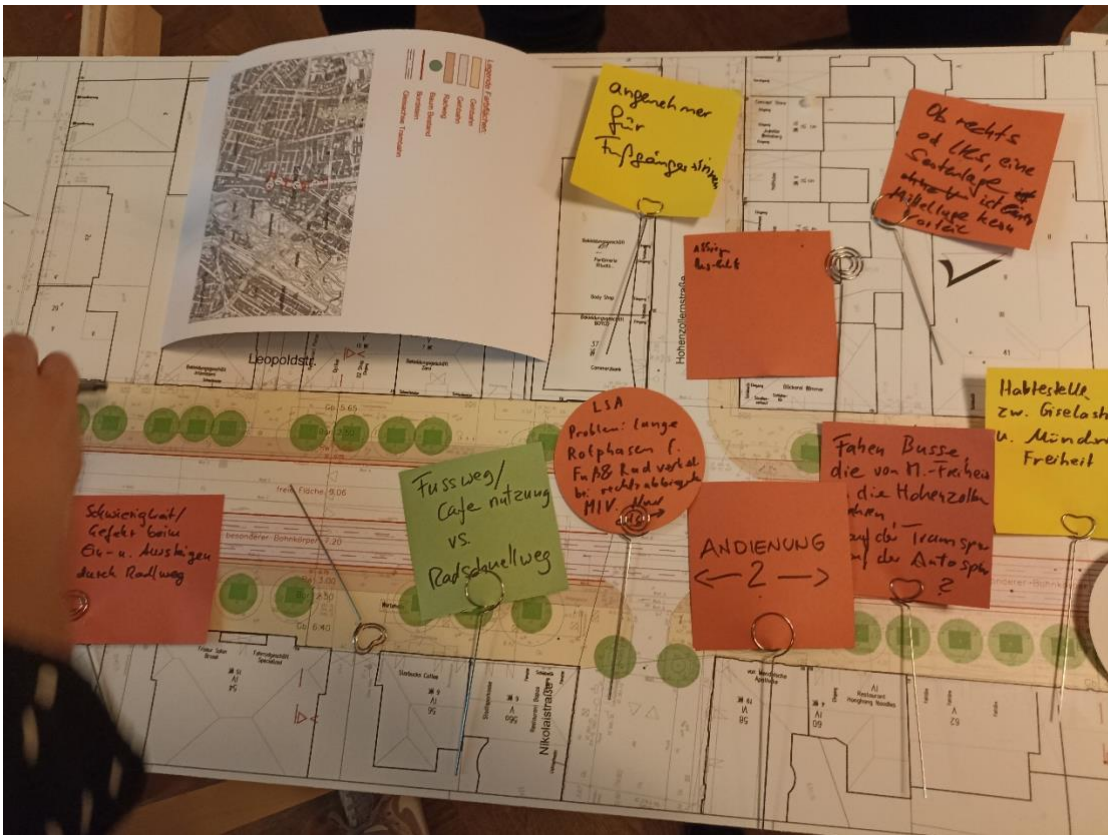
Fazit der Variante 3:

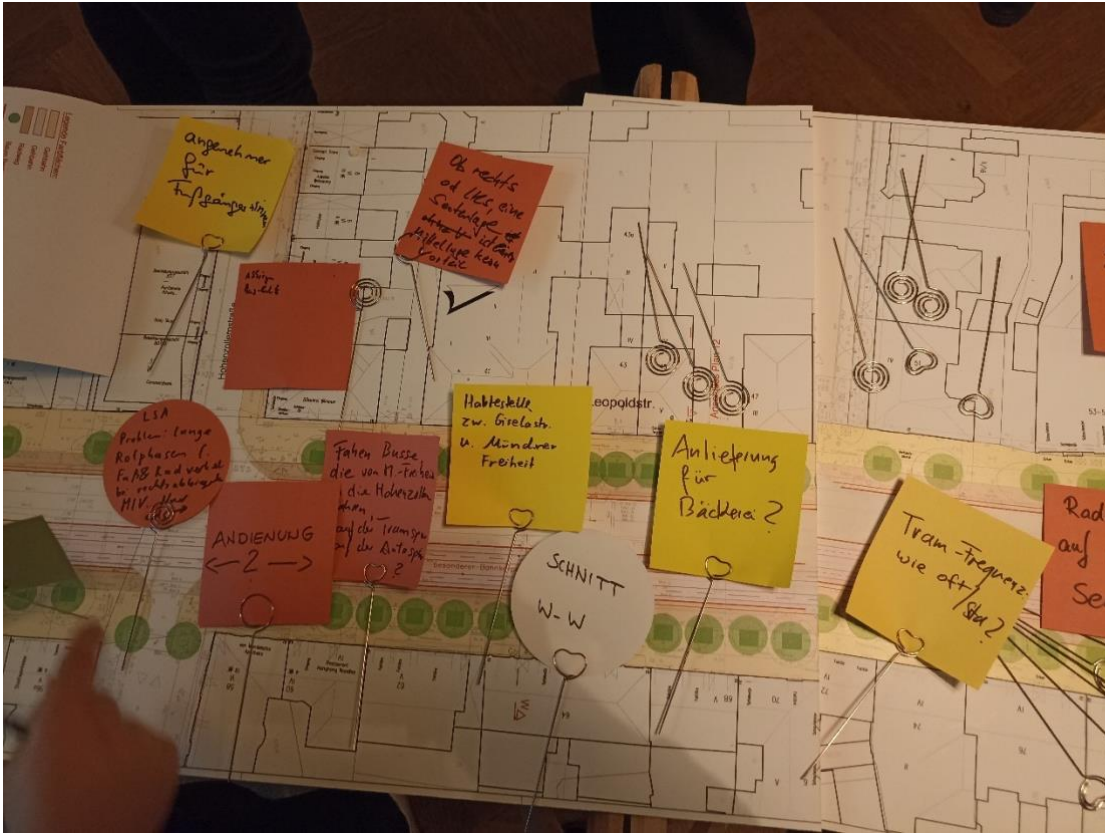
Zur dritten Variante verfassten die Teilnehmenden als Ergebnis der Diskussionen 39 Anmerkungen, die der Planung wichtige Hinweise geben sollten. Dabei wurden zur Verkehrssituation viele aufmerksame Fragen und Prüfaufträge gestellt.

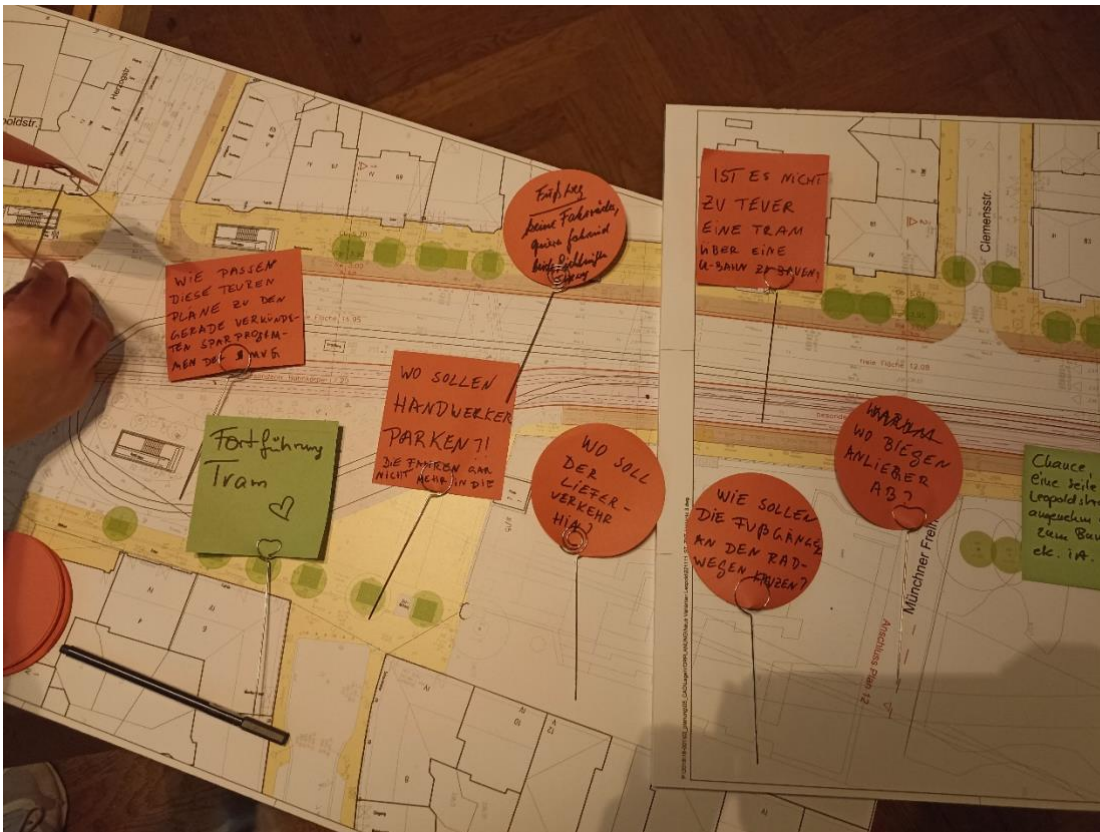
Besonders im Fokus der Kritik stand das Thema des Lieferverkehrs und der Parkplätze für die anliegenden Gewerbetreibenden und das Handwerk. Die Teilnehmenden betonten hier, dass es wichtig sei, dass der Verkehr hier weiterhin ermöglicht werde.

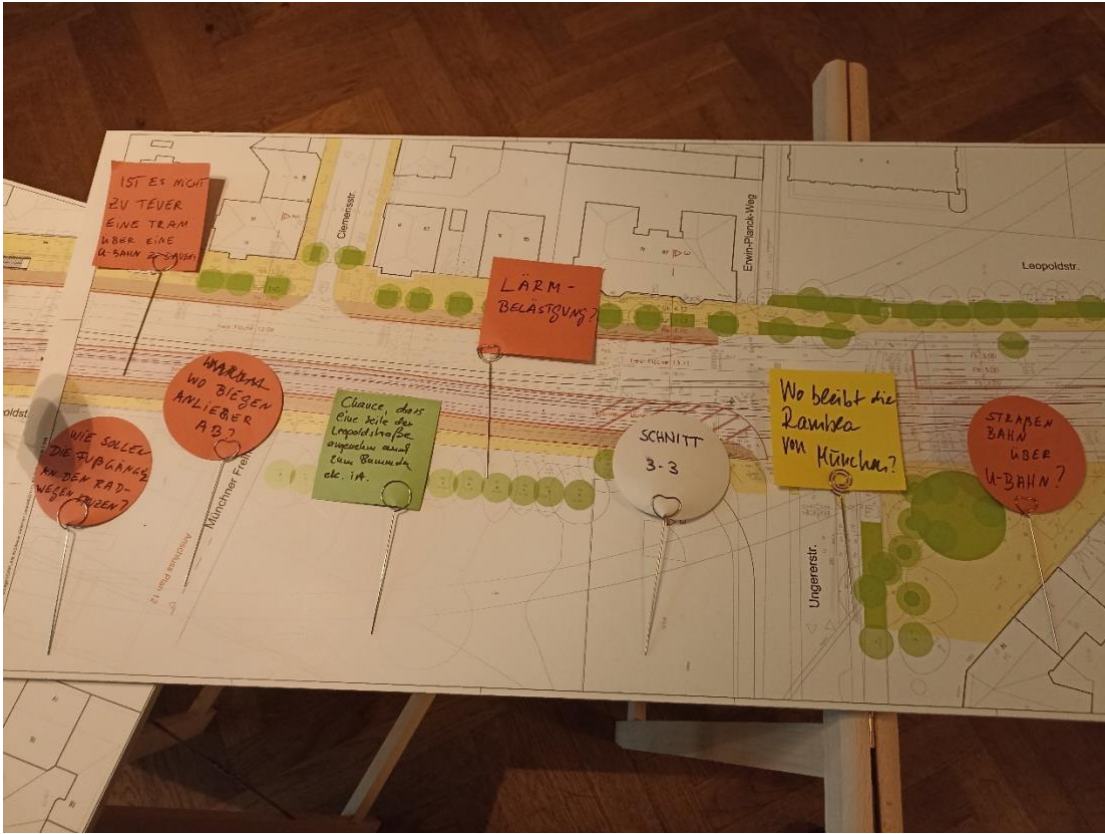
Positiv fiel in den Diskussionen der Blick auf die mögliche Ausrichtung der Leopoldstraße als Ort zum Bummeln und Verweilen. Dies könne auch für die Nutzung von Cafés gelten, welche von einer Verkehrsberuhigung profitieren würden.











3.4 Variante 4 – Westlage



Arbeitstisch Variante 4

Von den Teilnehmenden als Stärken geäußerte Beiträge (grün)

Potenzial für Einbahnstraße
Potenzial für eine Fahrbahn + Lieferzonen Fahrtrichtung stadtauswärts?
Radschnellverbindung (RSV) vor Münchner Freiheit-Dach
Im Prinzip ist Tramstrecke gut, wenn Tempo 30
3-spurig mit Wechselschaltung (je 2 Spuren in eine Richtung rein oder raus) zu Stoßzeiten
Gleise sind auf der belebteren Seite daher günstig, z.B. für Hohenzollernstr.
Guter Punkt für Haltestelle

Von den Teilnehmenden als Schwäche geäußerte Beiträge (rot)

Bleiben PKW-Parkplätze?
Haltestellen?
Warum Pläne PKW/Tram gemeinsame "Trasse" verworfen?
Haltestelle Hohenzollernstraße fehlt
Eigene Tram-/Busspur = viel tote Fläche, die ungenutzt bleibt in vielen Momenten des Tages
Wenn die Tram kommt - egal welche Variante - bricht der Verkehr nicht nur in Schwabing zusammen
Leopoldstr. = Hauptstraße -> muss Hauptstraße bleiben, damit die Nebenstraßen nicht überlastet werden -> einspurig widerspricht Hauptstraße
Rettungsfahrzeuge
Konsequenzen von entfallenden Abbiegebeziehungen: Verkehrsteilnehmer fahren länger in Nebenstraßen oder fahren große Umwege
Fußgängerampel
"Alte" Tram-Haltestellen erhalten
Fahrradabstellplatz fehlt? Fahrradparkplatz?
Querung für Radl (2x gesteckt)
Risiko Münchner Freiheit: Schon jetzt sehr eng, wo soll Platz für Haltestellen sein?
Konfliktpotenzial im Haltestellenbereich Fuß- und Radverkehr -> Verschwenkung Haltestelle
Größerer Bürgersteig jetzt schon voll (Stände, Bettler usw.)
Sicherheit Radler vs. Tram
Anlieferzonen? Zugeparkte Bürgersteige / Radwege?
Zufahrt/Ausfahrt Ainmillerstr. -> nicht ohne Ampel möglich -> Ampel bremst alle
Haltestelle Richtung Münchner Freiheit hinter Kreuzung schwer realisierbar
Querung Fahrgäste Tram & Radschnellweg? Warten Fahrgäste auf Radweg?
Risiko für Radfahrer, noch weniger Platz!
Risiko für Polizei; Notarztwagen schon jetzt eng und zu wenig Platz. Rush hour!
Verlagerung PKW-Verkehr in Nebenstraßen
Radfahrstreifen in Mittellage nicht akzeptierbar -> subjektiv unsicher

Von den Teilnehmenden als neutral geäußerte Beiträge (gelb)

Haltestelle zwischen Giselastr. und Münchner Freiheit
Keine Einschleifplanung zur Münchner Freiheit
Abfahrtshaltestellen, d.h. hinter der Kreuzung
Fußgänger von Ungererstr. an Leopoldstr. vorbei; Leitplanken Ende Ungererstr. entfernen
Chance von nebeneinanderliegenden Kfz-Spuren 2 Spuren -> Wechsel je nach Tageszeit 1 Spur <-

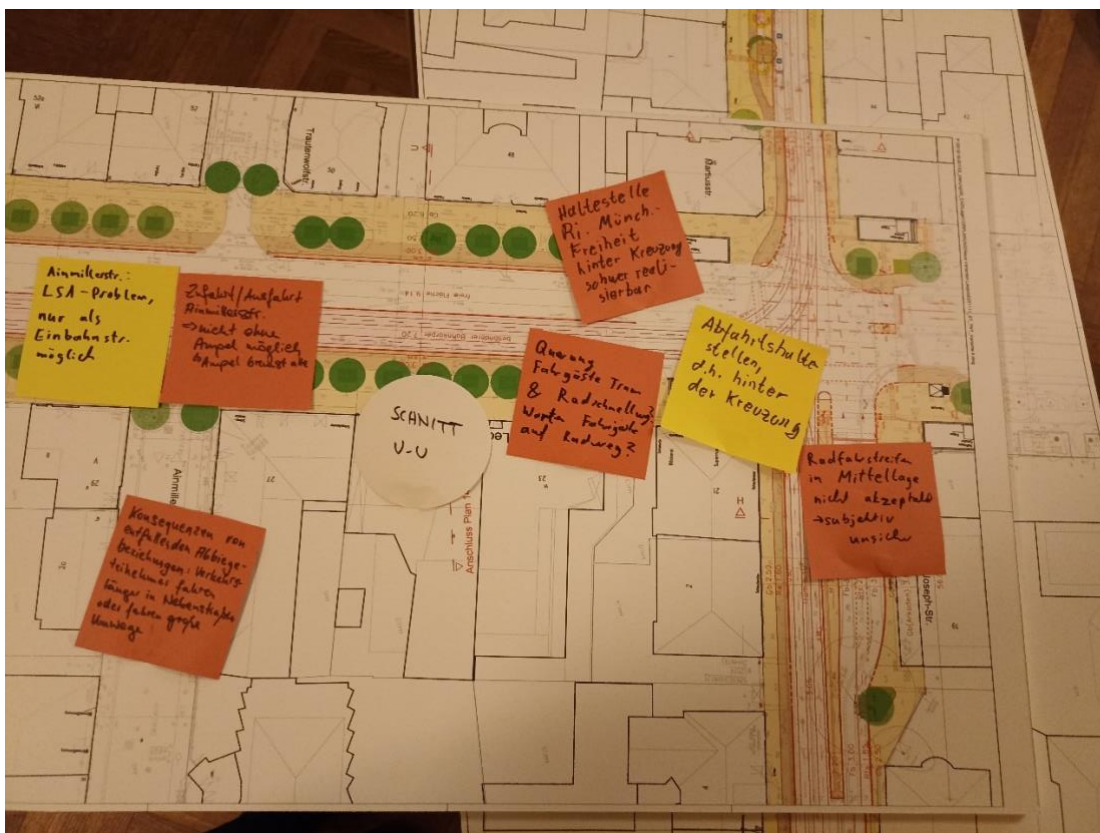
Zweirichtungsweg auf einer Seite? -> Lieferzonen
Detail: Für Rechtsabbieger aus Leopoldstr. müsste eigene Ampelphase mit langer Rotphase für Rad- und Fußverkehr vorgehalten werden -> Ainmillerstr. ebenso Kaiserstr. Lichtsignalanlage (LSA)-Problem nur als Einbahnstr. möglich
Ainmillerstr.: Lichtsignalanlage (LSA)-Problem, nur als Einbahnstr. Möglich
Zum Umsteigen zum Bus muss immer Straße über/unterquert werden

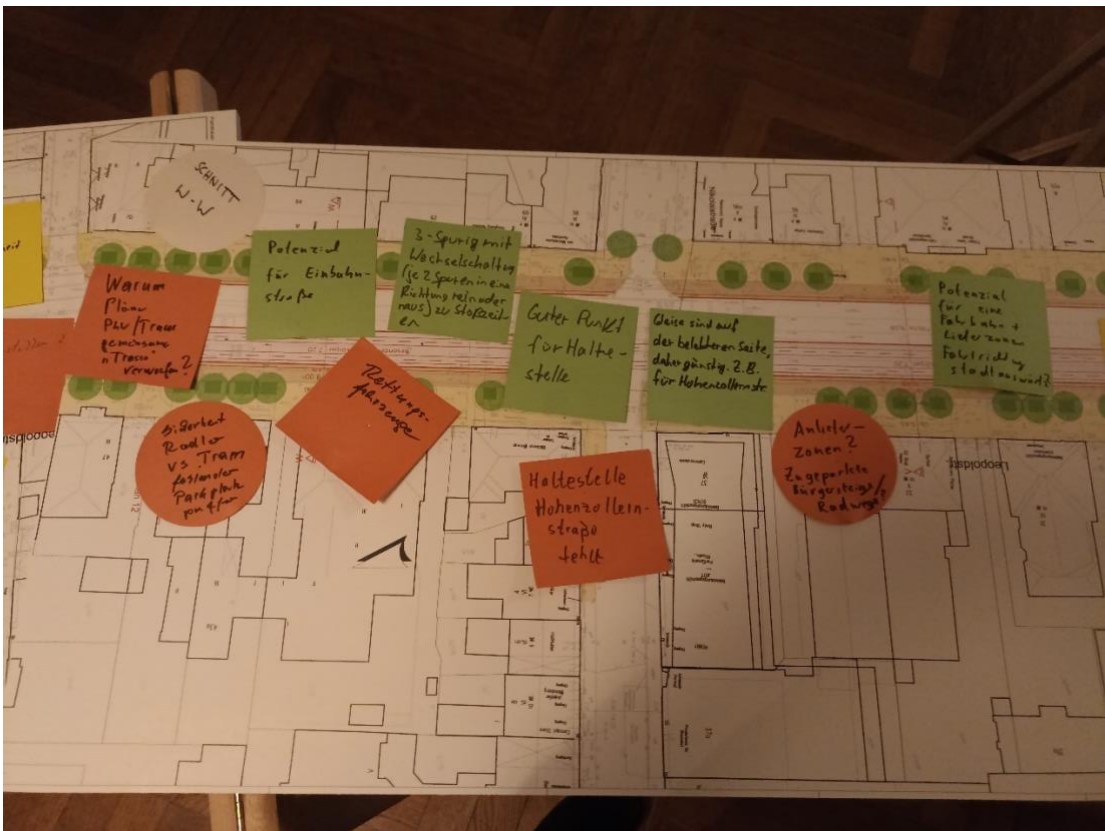
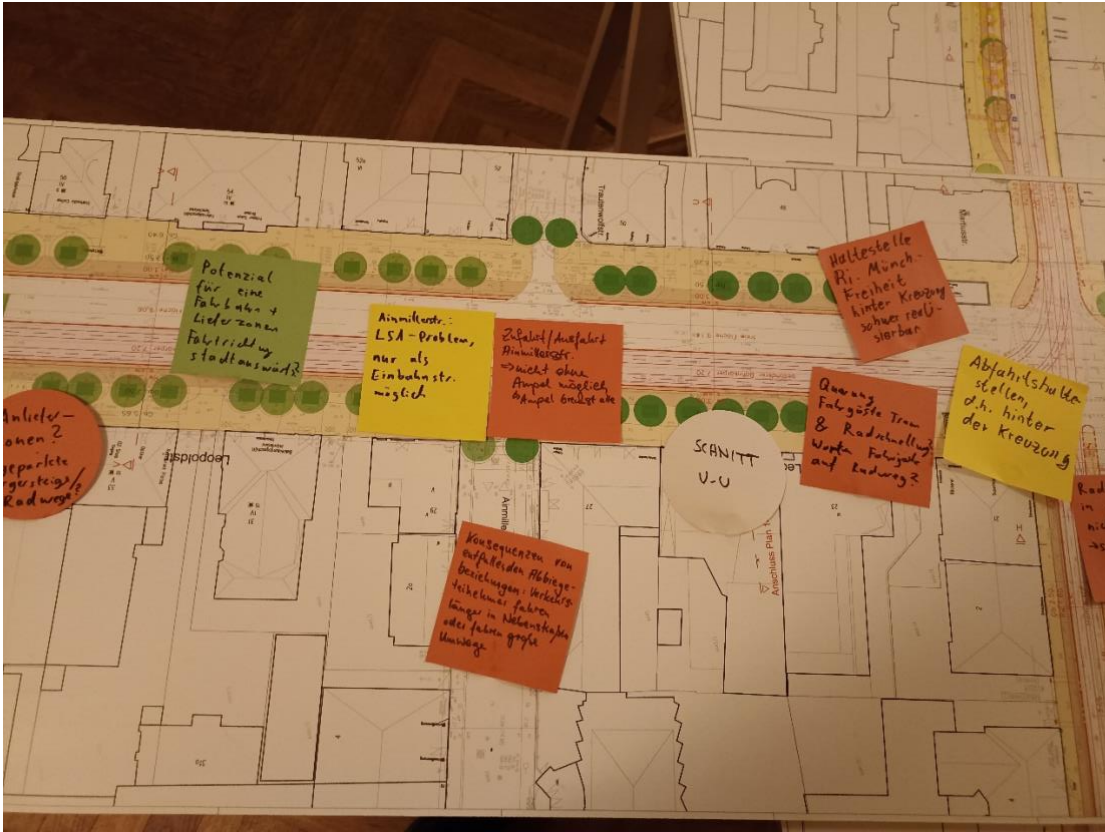
Fazit der Variante 4:

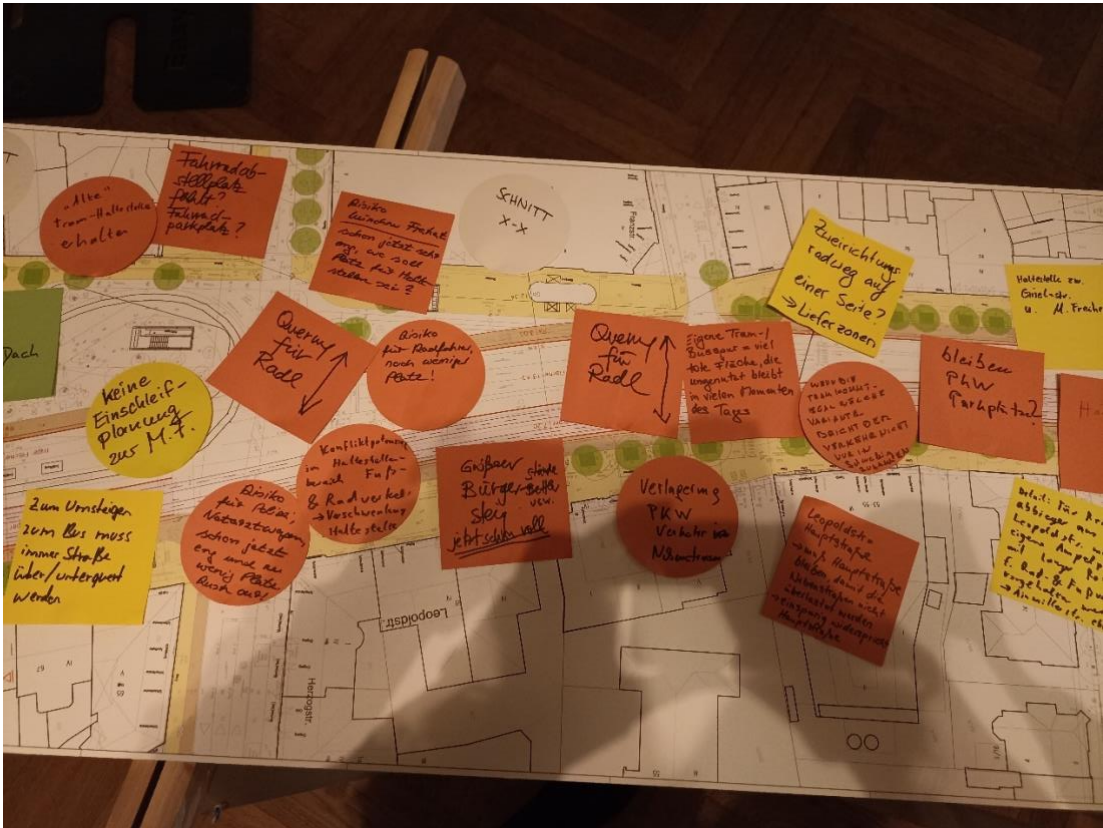
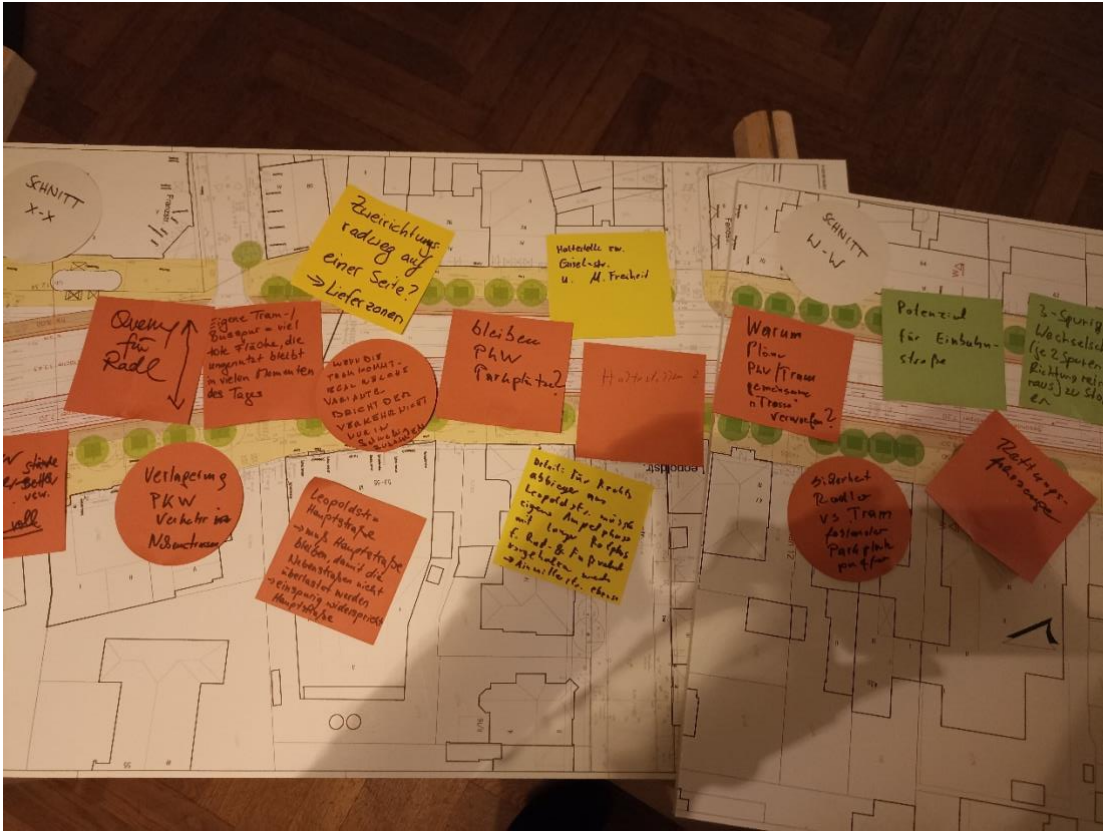
Die umstrittene vierte Variante "Westlage" legt die Straßenbahnführung auf die westliche Seite der Leopoldstraße. In 42 Beiträgen kommentierten die Anwohner*innen der Straße Vor- und Nachteile dieser Option.

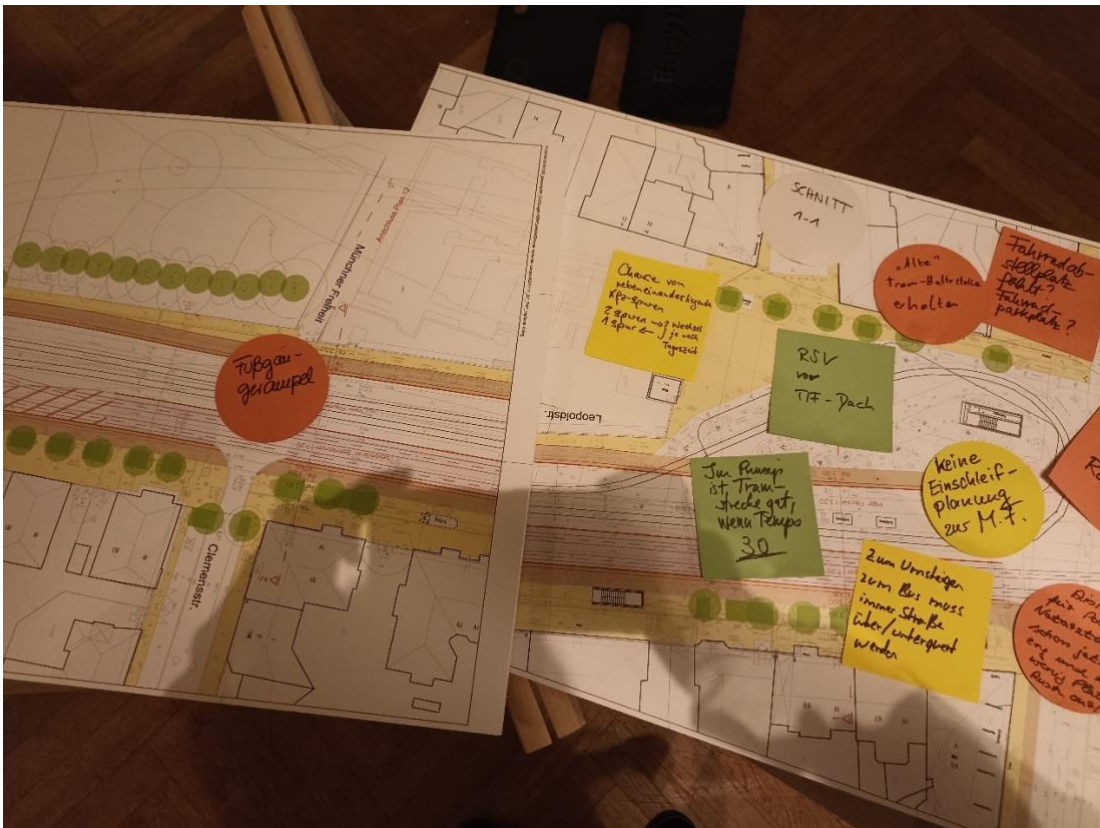
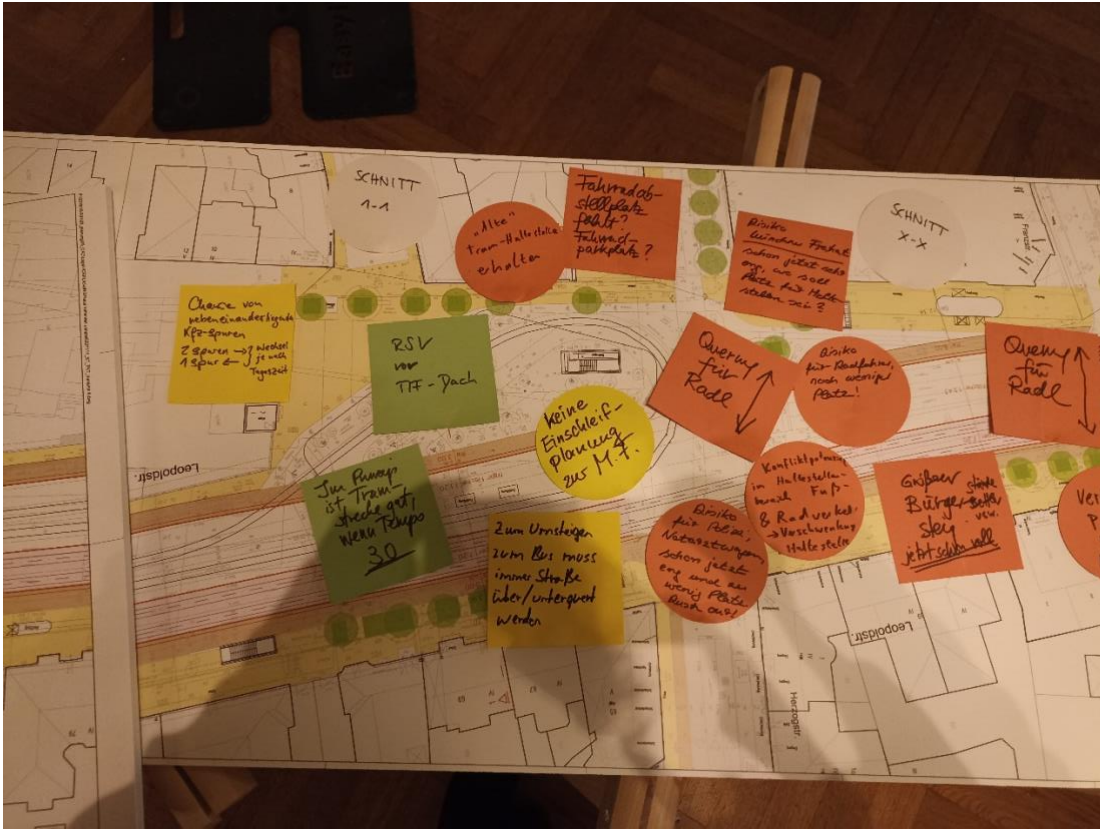
Positiv wurde vor allem die Tatsache hervorgehoben, dass die Westseite der Leopoldstraße die belebtere Seite ist, was Spaziergänger*innen die Nutzung der Straßenbahn vereinfacht.

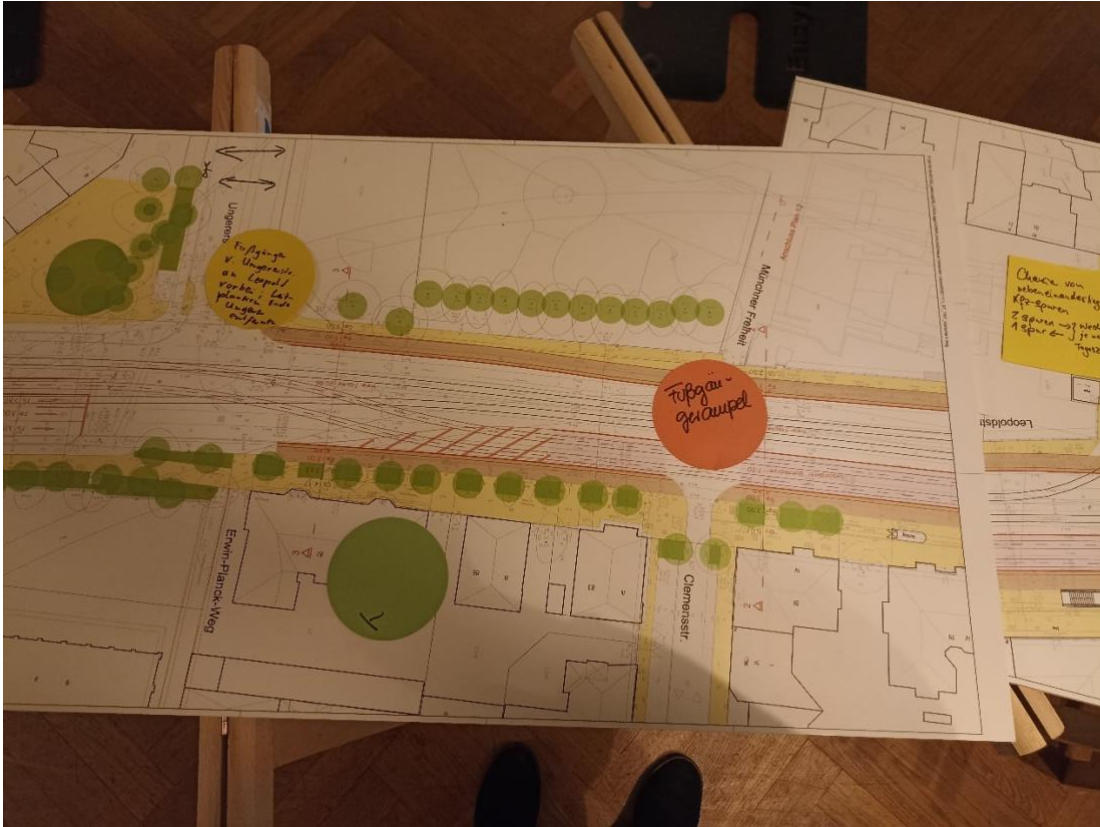
Dennoch gab es viele kritische Stimmen zu den Themen Lieferverkehr (s. Kritik Ostlage) und den Ausfahrten der anliegenden Straßen. Für die Ausfahrten müssen Ampeln aufgestellt werden, was den Verkehr hier aus Sicht der Teilnehmenden stark ausbremst. Auch für Rettungswege könnte die Westlage problematisch sein. Gute Konzepte sind hier nötig.











4 Abschluss und Ausblick

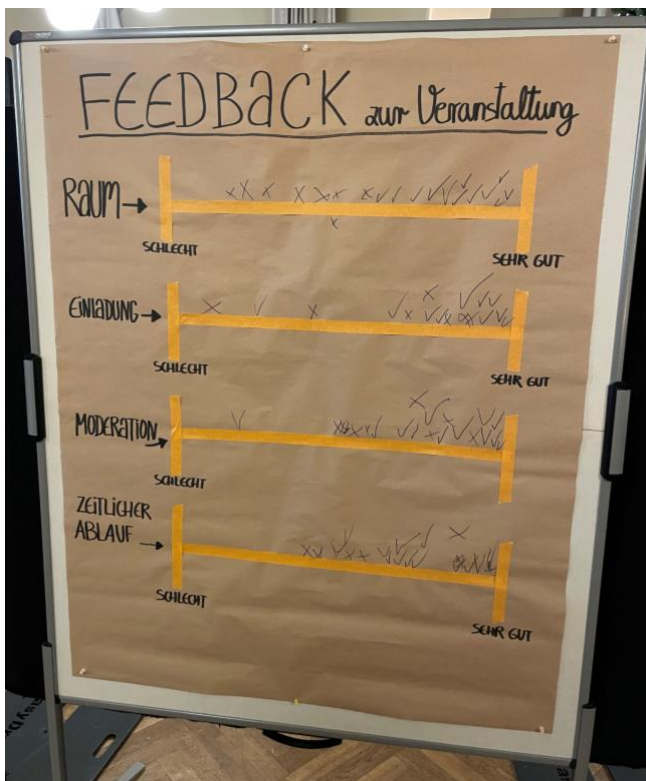
Nachdem alle Varianteninseln kurz vorgestellt wurden, gibt Martin Müller (SWM) einen Ausblick auf den weiteren Planungsprozess: Im Anschluss an die Veranstaltung werden die gesammelten Ideen und Anregungen geprüft und von den Planer*innen bewertet. Darauf aufbauend werden (Vorzugs-)Varianten ausgearbeitet. Parallel dazu untersucht das Mobilitätsreferat die Auswirkungen auf den Autoverkehr.

4.1 Feedback zur Veranstaltung

Zum Abschluss bittet die Moderation von Zebralog die Teilnehmenden um ein Feedback zur Veranstaltung. Dafür steht ein Plakat am Ausgang bereit.

Auffallend ist die gemischte Bewertung des Raumes.

Das Einladungsmanagement, die Moderation sowie der Ablauf wurden überwiegend gut bewertet.



Feedback: Raum, Einladung, Moderation, zeitlicher Ablauf

4.2 Impressionen aus der Veranstaltung



Fotos: © Markus Schlaf für SWM/MVG