

Infoveranstaltung zur Tram Nordtangente vom 13.05.2022: Fragen und Antworten (FAQ) – Teil 2

Redaktion:

SWM/MVG und Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München

Planungsstand:

13.05.2022

Dieses Dokument beinhaltet Teil 2 der Fragen, die Zuschauer*innen während der Infoveranstaltung zur Tram Nordtangente am 13.05.2022 gestellt haben. Sie werden soweit wie möglich und nach Themen sortiert zusammenfassend beantwortet.

Inhalt der Infoveranstaltung war der Planungsabschnitt 1 der Tram Nordtangente vom Elisabethplatz durch die Franz-Joseph- und Leopoldstraße zur Münchner Freiheit. Bitte beachten Sie auch: Der komplette Mitschnitt der Sendung ist auf unserer Projektseite www.mvg.de/tnt abrufbar. Dort steht auch die Präsentation zur Verfügung.

Planungsfragen zum Streckenverlauf

Haltstelle Münchner Freiheit

- Warum hält die Trambahn nicht unter oder an dem grünen Dach?
- Wie kann die Trambahn näher an das grüne Dach an der Münchner Freiheit heranrücken? Ich möchte im Trockenen aussteigen.
- Ist dann Umsteigen zwischen U-Bahn und Tram-Durchgangshaltstelle an der Münchner Freiheit nur mit Querung von Autospuren möglich?
- Wieso kein Anschluss der Tram gen Norden an der Mü. Fr. an die Schleife, sodass Fahrgäste auch künftig von der bisherigen Wetterschutzanlage profitieren können?
- Zur neuen Trambahnhaltestelle an der Münchner Freiheit müssen alle Passanten*innen zukünftig über die Straße zutreten; Zugang zur U-Bahn gibt es nicht (mehr)?
- Wieso wird die Haltestelle Münchner Freiheit nicht genutzt? Wäre sonst Verschwendung! Die bisherige Haltestelle für die ein-/aussteigenden Fahrgäste sicherer.
- Kann die Tram von der Elisabethstraße auf die Herzogstraße verschoben werden?
Vorteile: Trambahndach an der Münchner Freiheit nutzen, Leopoldstraße nur kreuzen

Die Wendeschleife unter dem Dach an der Münchner Freiheit soll künftig nur noch für Wendefahrten der Tram aus Norden (mit Rückfahrt nach Norden) genutzt werden, also im Störungs- und Umleitungsfall. Weiterhin halten dort mehrere Buslinien.

Ein Halt unter dem Dach wurde in der Planung nicht vorgesehen, weil künftig bis zu 56 Meter lange Züge eingesetzt werden sollen. Für Straßenbahnen in dieser Größenordnung ist der Bahnsteig unter dem Dach an der Münchner Freiheit nicht lang genug und nicht erweiterbar.

Um den stadtauswärtigen Bahnsteig in der Leopoldstraße zu erreichen, muss nach bisherigem Planungsstand die Straße an der Ampel überquert werden. Stadteinwärts ist ein Umsteigen ohne Straßenquerung möglich.

Im Zusammenhang mit der Durchgangshaltstelle können die Buspositionen an der Münchner Freiheit neu geordnet und optimiert werden, so dass die Knotenbelastung sich deutlich reduziert. Zudem sind Verbesserungen bei der Radwegführung möglich.

Eine Tramstrecke durch die Herzogstraße wurde bereits geprüft (u.a. im Rahmen der Tram Parkstadt Schwabing) und verworfen. Die Führung durch die Franz-Joseph-Straße ist die direkte und konsequente Weiterführung der Strecke aus dem Englischen Garten und bietet die kürzeste Verbindung sowohl auf die Barer Straße in Richtung Innenstadt wie zum Kurfürstenplatz und weiter Richtung Westen.

- Kriegt die Tram an Kreuzung Ungerer-/Leopoldstraße endlich eigene Fahrspur Richtung Münchner Freiheit? Da soll ja künftig die Dosierung für MIV sein
- Heute steht die Tram 23 Richtung Münchner Freiheit an der Ungererstraße häufig durch Abbieger im Stau. Kann man das im Rahmen des Projekts verbessern?

Im Bereich Ungererstraße ändert sich nichts an der Gleislage. Diese Stelle befindet sich außerhalb des Projekts.

Leopoldstraße

- Vor Jahren wurde erkannt, dass Busspuren in Seitenlage ungeeignet für ÖV sind. Was sind Erkenntnisse, dass nun eine Tram diesen Störanlässen ausgesetzt werden
- (Wo) Sind die Daten für die Belastung der Leopoldstr. öffentlich einsehbar? Welche Nachteile hätte ein eigener Bahnkörper? Mischverkehr dort ist unverständlich.
- Aus städtebaulicher Sicht ist diese Lösung Leopoldstraße nicht zukunftsfähig. Widersprechen komplett der Einleitungsrede und allen Stadtratsbeschlüssen. Wieso?
- Welches MIV-Aufkommen wurde jeweils für die Variante mit 2 und 4 Autospuren unterstellt?
- Entlang der neuen Strecken werden (andere) Fahrgäste trotzdem umsteigen müssen. Rechtfertigt das wirklich diese enormen Kosten?
- In der Franz-Joseph-Straße sind die Planungen gut gelungen! Auch bzgl Aufenthaltsqualität. Allerdings: In der Leopoldstraße gab es wohl ein Dogma pro Auto.
- Wie passt die "Rahmenbedingung 2 Autospuren" zur Bedeutung des ÖPNV für die Mobilitätsstrategie (vgl. Vortrag von Dr. Martin Schreiner)?
- Entspricht die Flächenverteilung (keine eigene Tram-Fahrspur, 2 Fahrspuren für MIV) in diesem Projekt der Priorisierung des Raums der Mobilitätsstrategie?
- Wie hoch ist denn das MiV-Durchgangsverkehrsaufkommen auf der Leopoldstraße derzeit, und wie hoch nach dem Bau der neuen Tramstrecke?
- Kann der Takt auf der Leopoldstraße später weiter verdichtet werden, ohne dass die Zuflussdosierung Probleme macht? Berlin Invalidenstraße zeigt das Gegenteil
- Die Leistung ist doch JETZT schon nicht gegeben. Das Verkehrsaufkommen hat ZU-, nicht ABgenommen. Welche Gegenmaßnahmen zu Schleichwegen sollen das bitte sein?
- Hr. Petersen spricht „effiziente Verkehrsmittel“ an. Eine in der Leopoldstraße im Stau stehende Tram ist nicht effizient. Stehen dann Reservetransporte bereit?
- Höchste Priorität sollte eine eigene Tramspur und damit pünktliche Tram sein. Die Pläne widersprechen der Kommunalwahl und den Stadtratsbeschlüssen!
- Welches Autoaufkommen wird bei der zweistreifigen Variante Leopoldstr prognostiziert?
- Wie soll das Zweite-Reihe-Parken verhindert werden, das die Tram auf der Leopoldstr (südwärts) oder in der Franz-Joseph-Str die Tram stark behindern würde?
- Wird die Tram auf der rechten Spur (Leopoldstraße nach Süden) nicht dann von den Ein- und Ausparkern gestört, so wie heute schon in anderen Straßen?
- Wie gedenkt man bei Bedarf gegen Falschparker vorzugehen? Im Zweifelsfall wären Fahrgäste in ganz München von einer verspäteten/ausgefallenen Tram betroffen

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Varianten für die Leopoldstraße untersucht. Der Fokus lag dabei auf der Betriebsstabilität der Tram unter Berücksichtigung

der gegebenen Rahmenbedingungen. Dazu zählen unter anderem die Integration des Radschnellwegs und der Erhalt der stadtbildprägenden Pappelreihen.

Die Prüfung einer Variante der Tram auf einem eigenen Gleis in Mittellage und mit nur einer Kfz-Fahrspur je Richtung ergab massive Staus für den Kfz-Verkehr, die auch Verspätungen im Busverkehr und die Gefahr von Schleichverkehren in den umliegenden Quartieren erzeugen würde. Die Variante wurde deshalb nicht weiterverfolgt.

Die derzeitige Planung sieht stattdessen vor, dass sich der Tram- und der Autoverkehr die Fahrspuren teilen. Der Verkehr in der Leopoldstraße wird durch die Dosierung der Zuflüsse so gesteuert, dass in beiden Fahrtrichtungen ein stabiler und funktionierender Verkehrsfluss für den Autoverkehr und die Tram erreicht wird. Unterstellt sind dabei die Verkehrsprognosen für die Landeshauptstadt München für das Jahr 2035.

Durch die Führung der Tram in stadtauswärtiger Richtung auf der inneren Fahrspur kann eine angemessene Betriebsstabilität gewährleistet werden. Stadteinwärts sind zu diesem Zweck zusätzlich ein separater Rechtsabbieger in die Kaiserstraße, eine Rotschaltung für den Fuß- und Radverkehr an der Kreuzung Hohenzollernstraße bei Annäherung der Tram und die Umwandlung der Ainmillerstraße in eine Einbahnstraße vorgesehen.

Etwaige Überlastungen ergeben sich gemäß städtischer Verkehrsprognose unabhängig von der Straßenbahn. Sie werden durch die Tram auch nicht verstärkt, sondern im Gegenteil: Mit der Tram gibt es künftig sogar etwas weniger Autoverkehr auf der Leopoldstraße als ohne, weil der attraktivere ÖPNV viele neue Fahrgäste anzieht.

Falschparker sind leider nicht auszuschließen. Im Zweifelsfall muss wie auch an anderen Stellen in der Stadt die Polizei hinzugezogen werden.

Rasengleis

- Laut Einleitungsrede ist dringend mehr Grün nötig, wieso gibt es dann kein Grüngleis in der Leopoldstraße?
- Wäre es aus Klimaschutzgründen nicht sinnvoll die Tram auf der Leopoldstraße auf Rasengleis zu verlegen?
- Wieviel "weniger" Autos wären für eine einstreifige Spur und Rasengleis nötig?
- Was passiert, wenn der Mischverkehr nicht funktioniert? Kann man die Gleise dann nachträglich noch optimieren, beispielsweise wie in Frankreich in Rasenschiene?

Voraussetzung für ein Rasengleis wäre eine eigene ÖPNV-Trasse, auf der ausschließlich die Tram fährt. Dazu müsste der Autoverkehr auf eine Fahrspur je Richtung und damit die Leistungsfähigkeit reduziert werden. Aus diesem Grund sieht die Planung bisher eine vor, dass sich die Tram und der Autoverkehr die Fahrspuren teilen.

- Warum benötigen wir eine Trasse zwischen MF und FJS, wo wir die U-Bahn haben? Die Strecke entlang der FJS ist durch den Bus in der Hohenzollernstr. abgedeckt. siehe Busführung
- Warum benötigen wir eine Straßenbahntrasse zwischen Münchener Freiheit und Franz-Joseph-Straße, wenn wir bereits die U-Bahn haben?
- Mir kommt es so vor, als wenn das Projekt nur Vorteile für die "armen" Bewohner in der Parkstadt-Schwabing bringt!
- Sie denken leider nur an Zahlen, nicht an die Menschen, die hier leben und sehr viel dazu beigetragen haben, dass es Schwabing so gut geht. Masse statt Klasse.

Die Neubaustrecke durch die Leopoldstraße schließt eine Lücke im Tramnetz und ermöglicht neue Direktverbindungen, etwa aus der Parkstadt Schwabing über die Münchner Freiheit bis in die Innenstadt. Sie entlastet damit auch die stark frequentierte U-Bahn.

Die mit dem Ausbau des ÖPNV einhergehende Verkehrsreduzierung sowie die Neuverteilung des öffentlichen Raums tragen außerdem zu einer höheren Lebens- und Aufenthaltsqualität auch in Schwabing bei.

- Wie kommt man von Norden kommend in die Martiusstraße und alle weiteren Straßen und Bereiche am Westrand des Englischen Gartens?
- Haben Sie bedacht, dass nach Ihrer Planung (kein Abbiegen in Martiusstr.) der Auto-/Lieferverkehr von der Ungererstr. durch die verwinkelten Einbahnstr. muss?

Der heutige Linksabbieger von der Leopoldstraße in die Martiusstraße entfällt künftig. Eine Einfahrt in die Martiusstraße ist dann über die Hohenzollern-, Wilhelm- und Franz-Joseph-Straße möglich. Die längeren Wege wurden vom Mobilitätsreferat in diesem Fall als vertretbar beurteilt.

- Was ist mit dem Stadtfest? Gibt es da Planungen?

Falls damit der Corso Leopold gemeint ist: Solche Veranstaltungen könnten auch künftig stattfinden. Es muss jeweils im Vorfeld in Absprache mit der städtischen Verwaltung und dem Veranstalter ein Konzept für Umleitungen bzw. einen Schienenersatzverkehr erarbeitet werden.

Haltestelle Giselastraße

- Wieso werden Stationen nicht in eine gemeinsame Richtung am U-Bf. Giselastr geplant? Damit gibt es Richtung Parkstadt Schwabing unterschiedliche Abfahrtspunkte.
- Welche zusätzlichen Maßnahmen / Annahmen / Entscheidungen sind nötig, damit die Tram an der Haltestelle Giselastraße jeweils hinter der Kreuzung hält?

Eine Untersuchung im Laufe der Vorplanung hat ergeben, dass alle anderen Varianten für die Positionierung der Haltestellen mit zahlreichen Nachteilen verbunden wären. Läge auch die stadtauswärtige Haltestelle in der Leopoldstraße, würde sich beim Fahrgastwechsel beispielsweise ein Rückstau ergeben, der sich negativ auf die Leistungsfähigkeit auswirkt. Die aktuelle Planung ist daher der beste Kompromiss.

Franz-Joseph-Straße

- Wo soll der individuelle motorisierte Verkehr an der Kreuzung von der Leopoldstr Richtung Elisabethplatz entlangfahren?? In den kleinen, engen Nebenstraßen??
- Wird die Franz-Joseph-Straße zwischen Wilhelmstraße und Leopoldstraße zur Einbahnstraße?

Die Franz-Joseph-Straße bleibt auch in Zukunft für den Autoverkehr in Richtung Westen befahrbar. Somit ändert sich durch die Tram an dieser Stelle nichts an den aktuellen Fahrbeziehungen. Eine Einbahnstraße ist nicht geplant.

- Wie wollen Sie denn den Verkehr auf der FJS händeln? Die Straße wird zunehmend zur Durchfahrtsstraße, mit der Tram gibt's also nur noch Stau.

Die verkehrstechnischen Untersuchungen haben für die Franz-Joseph-Straße in Bezug auf die vorliegende Planung eine gute Verkehrsqualität ergeben. Es treten keine signifikanten Stauerscheinungen auf – und dies in beiden Fahrtrichtungen.

- Warum würde sich die Haltestelle auf der Franz-Joseph-Str auf der Nordseite vor einem Wohnhaus befinden und nicht vor dem Habsburgerplatz?

Die Tramhaltestellen werden mit einer Nutzlänge von 56 Metern für den zukünftigen Einsatz von sechsteiligen Zügen ausgelegt. Der Habsburgerplatz hat leider nicht die notwendige Breite. Daher müssen die Haltestellen vor bzw. nach dem Platz situiert werden.

- Wieso wird die Strecke nicht wie früher über die Hohenzollernstraße geführt, einer reinen Geschäftsstrasse?

Die Untersuchungen haben ergeben, dass die Franz-Joseph-Straße besser geeignet ist als die Hohenzollernstraße. Ausschlaggebend sind vor allem Platzgründe. In der Hohenzollernstraße könnte die Strecke nur eingleisig oder auf Kosten des Rad- und/oder Fußgängerverkehrs realisiert werden. Zudem würden alle Parkplätze und Lieferzonen entfallen. In der Franz-Joseph-Straße können dagegen alle Ansprüche angemessen berücksichtigt werden.

- Werden die Haltestellen so niedrig gebaut wie gezeichnet, oder ist ein ebenerdiger Einstieg geplant?

Die Planungen wurden mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Ziel ist es, einen neuen barrierefreien Haltestellenausbaustandard zu etablieren, der für alle Fahrgäste einen barrierefreien Zustieg ohne fahrzeugseitige Einstiegshilfen ermöglicht.

Haltestelle Elisabethplatz

- Wo genau ist die Haltestelle am Elisabethplatz geplant?
- Wie funktioniert konkret die Endhaltestelle am Elisabethmarkt?
- Ist es nicht unpraktisch für die Fahrgäste, wenn es in eine Richtung immer zwei Bahnsteige gibt an denen Trams abfahren? Wieso nicht 1 Haltestelle je Ziel?
- Werden am Elisabethplatz U-Bahnzugänge für die U9 berücksichtigt?
- Der Knotenpunkt Elisabethplatz zieht sehr eng aus. Durch die abbiegenden Gleise ist kaum Platz für ein sinnvollen Bürgersteig und Radweg.

Der Elisabethplatz wird keine Endhaltestelle, sondern eine Durchgangshaltestelle für die künftigen Linien 11 und 23. Hier wird die neue Strecke über die Franz-Joseph-Straße an die heutigen Gleise der Linien 27 und 28 angeschlossen. Es werden insgesamt vier Bahnsteige für alle Fahrtbeziehungen entstehen (also Richtung Universität, Richtung Kurfürstenplatz, Richtung Giselastraße).

Der Radverkehr wird hinter den Wartehäuschen entlanggeführt. Radfahrende können aber auch vor den Haltestellen entlangfahren.

Im Zuge des Projekts für die U-Bahn-Neubaustrecke U9 sind am Elisabethplatz sogenannte Sperrflächen hinterlegt. Beide Planungsteams stehen hinsichtlich der Inanspruchnahme von Flächen am Elisabethplatz im Austausch.