

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

München, 08.12.2021

**Änderungsantrag
für den Mobilitätsausschuss vom 08.12.2021 – TOP 6 öffentlich
Tram-Neubaustrecke „Tram Münchner Norden“ und Verbesserung des anliegenden
Straßenraums Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Schwabing Nord bis
Kieferngarten), Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03084**

Tram Münchner Norden (Linie 23/24): Trassenführung und Lärmschutz optimieren

Der Antrag des Referenten wird wie folgt geändert:

Ziffer 1, geändert	Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung mit folgenden Änderungen a) in der Heidemannstraße erfolgt eine Führung in Seitenlage südlich von Fahrbahn, Rad- und Gehweg statt in Mittellage, b) die Wendeanlage wird in Fröttmaning statt in Kieferngarten errichtet (östlich statt westlich der U-Bahn-Linie), unverzüglich den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern einzureichen. Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden.
Ziffern 2 - 5	unverändert
Ziffer 6, geändert	Der Planung für die Endhaltestelle mit Tramwendeschleife und Busbahnhof Kieferngarten ist der Abbruch der bestehenden P+R-Anlage Kieferngarten zugrunde gelegt. Diesem Sachverhalt wird dementsprechend zugestimmt. Durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall in der neu anzulegenden Grünfläche ist ein mindestens mit dem bisherigen Zustand vergleichbarer Lärmschutz zur U-Bahn-Bestandsstrecke sicherzustellen.
Ziffern 7 – 8	unverändert

Begründung:

Ziffer 1. a):

Der bestehende Baumbestand in den Baumgräben bleibt erhalten, die Radwege bleiben durch die Baumgräben von den MIV-belasteten Fahrbahnen getrennt, für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen bleibt die Beschattung der Wege im Sommer erhalten, und es bedarf eines geringeren Pflegeschnittes als bei Baumgräben neben der Tramtrasse in Mittellage. Nebenbei wird im Sinne des Klimaschutzes und der Ressourcenschonung der Aufwand an grauer Energie zum Umbau der Heidemannstraße und der Baukostenaufwand reduziert. Hilfsweise soll zumindest der nördliche Baumgraben im Bestand erhalten bleiben. b.w. =>

Ziffer 1. b):

Vor Realisierung der U26 ist nur ein Endpunkt der Tram 23/24 mit Wendeschleife in Fröttmaning statt am Kieferngarten geeignet, die Auto-Pendlerströme auf der A9 an der Münchner Stadtgrenze abzufangen. Dort stehen im städtischen P+R-Parkhaus Fröttmaning 1.259 Stellplätze zur Verfügung.¹ Bei Miteinbezug des „größten Parkhauses Europas“² der Allianz-Arena könnten außerhalb von Großveranstaltungen in der Arena sofort weitere rund 10.000 Stellplätze für den Pendlerverkehr zur Verfügung stehen. Mit einem zweimaligen Umsteigeaufwand (z.B. in Fröttmaning auf die U-Bahn und eine Station später in Kieferngarten auf die Tram) verlockt man keine Pendler:innen zum Umstieg, insbesondere wenn diese für einen großen Automobilhersteller oder dessen Zulieferer arbeiten.

Ziffer 6.:

Bisher ergibt sich für die Siedlung am Kieferngarten durch das P & R – Parkhaus Kieferngarten ein gewisser Schallschutz vor dem Lärm des oberirdischen U-Bahn-Verkehrs. Nach Abriss des Parkhauses ist ein mindestens gleichwertiger Lärmschutz durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sicherzustellen.

Sonja Haider
Mobilitätspolitische Sprecherin
Stadträtin

Tobias Ruff
Fraktionsvorsitzender
Stadtrat

¹ <https://www.parkundride.de/de/froettmaning.html>

² <https://allianz-arena.com/de/die-arena/fakten/allgemeine-informationen>