

Neue Tram sichert Entwicklung im Münchner Westen



**Frühzeitige
Bürgerinformation**

Tram Westtangente

Die neue Tram Westtangente

Mehr Einwohner und mehr Arbeitsplätze erfordern die Tram

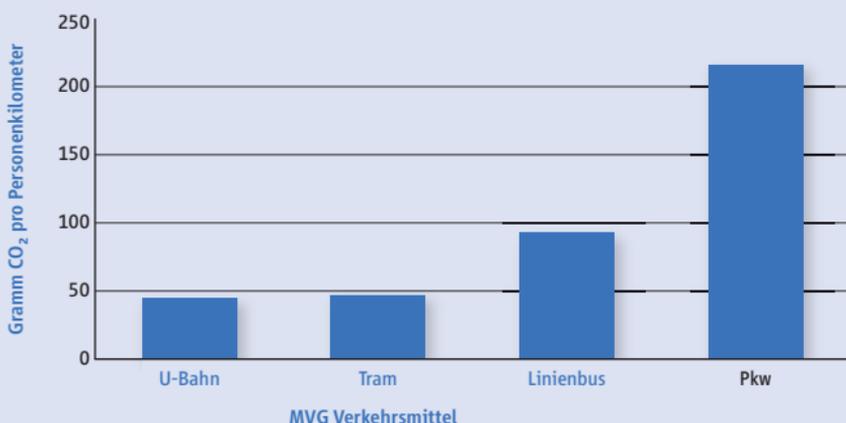
Die neue Tram Westtangente soll fünf Stadtbezirke im Münchner Westen erschließen. Die geplante Neubaustrecke führt vom Romanplatz über die Wotan-, Fürstenrieder und Boschetsrieder Straße zum Ratzingerplatz und endet am U-Bahnhof Aidenbachstraße. Sie ist rund 8,7 Kilometer lang und hat vsl. 16 Haltestellen. Die Tram soll weitgehend unabhängig vom Autoverkehr auf einer eigenen Trasse mit Rasengleis fahren.

Die Neubaustrecke ist ein wichtiges Projekt des vom Stadtrat beschlossenen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München. Sie soll das bestehende Schienennetz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) tangential ergänzen, in der Innenstadt entlasten und schnelle Direktverbindungen im Münchner Westen schaffen.

Steigende Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in und um München verursachen eine größere Nachfrage nach Mobilität. Dies erfordert eine leistungsfähige und attraktive Erschließung durch den ÖPNV. Entlang der geplanten Strecke findet eine wachsende städtebauliche Entwicklung statt, z. B. nördlich und südlich der Bahnachse im Umfeld des Bahnhofs Laim, in Obersendling an der Drygalski-Allee, rund um den Ratzingerplatz sowie südlich der geplanten Endstation der Tram Westtangente an der Aidenbachstraße. Auch das S-Bahnsystem im Raum München wächst weiter. Am Bahnhof Laim steigen daher künftig deutlich mehr Fahrgäste ein, aus und zur Weiterfahrt mit anderen Verkehrsmitteln um.

CO₂-Bilanz der MVG Verkehrsmittel:

Der Autoverkehr produziert über 4,5-mal so viel CO₂ wie die Tram.



Die dort geplante Umweltverbundröhre wird aufgrund der dann größeren Attraktivität des Bahnhofs Laim ebenfalls zu mehr Fahrgästen und Umsteigern im ÖPNV führen. Daher soll mit der Tram eine leistungsfähige Verbindung von Norden (Romanplatz über Laim) in Richtung Süden gebaut werden.

Umweltfreundlich in die Zukunft – mit der Tram

Der zunehmende Bedarf nach Mobilität kann und soll nicht alleine durch das Auto gedeckt werden. Im Verkehrsentwicklungsplan 2006 der Landeshauptstadt München ist dieses Ziel folgendermaßen beschrieben: *»Für die aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen notwendige Gewährleistung einer stadtverträglichen Mobilität in München haben alle Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität. Dieser Vorrang ist die Grundvoraussetzung für die geplante Siedlungsverdichtung, die nur bei entsprechender Kapazität und Attraktivität des ÖPNV stadtverträglich verwirklicht werden kann.«*

Der Stadtrat hat sich im Sinne einer gesunden Umwelt für die Bürger außerdem dazu verpflichtet, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 50 Prozent zu reduzieren. Die Tram unterstützt dieses Ziel ideal: Im Vergleich zum Auto entsteht bei der Straßenbahn pro Person und Kilometer im Durchschnitt nur rund ein Viertel des klimaschädlichen Gases Kohlendioxid (CO₂). In den Hauptverkehrszeiten fällt dieser Vorteil aufgrund der dann höheren Fahrgastzahlen noch deutlicher zugunsten der Tram aus.

Transportkapazitäten im Vergleich (Beispiel München):
218 Personen = 1 Straßenbahn = 2 Gelenkbusse = 145 Pkws



Quelle: MVG

Die Tram braucht weniger Fläche als das Auto

Obwohl die Tram vorwiegend unabhängig vom Autoverkehr auf eigener Trasse mit Rasengleis fährt, braucht sie je Fahrgast weniger Fläche als der Autoverkehr: Beispielsweise befördert die Tram in der Dachauer Straße auf einer sieben Meter breiten Trasse bis zu 35.000 Fahrgäste pro Tag. Zum Vergleich: Die heutige Fürstenrieder Straße ist nördlich der A 96 ganze 18 Meter breit – für ca. 35.000 Autos täglich.

Ohne Tram steigt die Belastung der Anwohner

Die Landeshauptstadt München erstellt derzeit eine Verkehrsprognose für das Straßennetz im Umfeld der geplanten Tramtrasse. Erste Ergebnisse lassen eine weitere Zunahme des Autoverkehrs erwarten, falls die Tram Westtangente nicht realisiert wird. Der zusätzliche Autoverkehr würde die Anwohner noch stärker mit Abgasen, Feinstaub und Lärm belasten als heute.

Weniger Kfz-Verkehr durch Tram-Ausbau

Das beste Mittel gegen Staus in Großstädten ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs: Je häufiger und je mehr Münchnerinnen und Münchner für Fahrten in der Stadt das Auto stehen lassen und den ÖPNV nutzen, desto mehr Platz wird auf der Straße für notwendige Fahrten beispielsweise für den Wirtschaftsverkehr geschaffen.

Nach ersten Zwischenergebnissen der Verkehrsprognose ist davon auszugehen, dass auch nach dem Bau der Tram Westtangente für den

Wotanstraße: Die Tram würde in der Mitte der Straße integriert werden. Die den Straßenabschnitt prägende Allee bliebe natürlich erhalten.



Kfz-Verkehr genügend Fläche vorhanden ist: So werden beispielsweise in der Fürstenrieder Straße insgesamt vier Fahrstreifen ausreichen. Bereits heute stehen hier zu den Hauptverkehrszeiten im Bereich Laim »nur« zwei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung, da ein Fahrstreifen für Busse reserviert ist. Bis Ende 2010 wird ein detaillierter Nachweis über die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen erstellt.

Schnelle Verbindungen ohne Umwege übers Stadtzentrum

Die Tram Westtangente ermöglicht kürzere Reisezeiten im ÖPNV-Netz als heute. Außerdem könnte eine direkte Verbindung zwischen Schwabing, Neuhausen und Laim angeboten werden – ohne Umsteigen und ohne Umwege über das Stadtzentrum: Die derzeit am Romanplatz endende Linie 12 könnte auf die Westtangente verlängert werden. Erste Prognosen zeigen, dass die Tram Westtangente deutlich mehr Fahrgäste anziehen würde, als heute entlang dieser Nord-Süd-Achse im ÖPNV unterwegs sind. Dies gilt ebenfalls für die bestehende Tramlinie 12. Es würden viele Fahrten vom Auto auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden.

Der Straßenraum wird attraktiver

In München gibt es schon gute Beispiele für eine gelungene Integration der Tram in den Straßenraum, zum Beispiel in der Maximilianstraße, am Promenadeplatz oder die neue Tram 23 in die Parkstadt Schwabing. Selbstverständlich soll auch die Tram Westtangente attraktiv gestaltet werden: So sind beispielsweise Rasengleise vorgesehen, die für eine Begrünung des Straßenraums sorgen.

Fürstenrieder Straße: Nach dem Bau der Tram Westtangente könnte aus der sechsspurigen »Autobahn« eine attraktive städtische Straße werden.



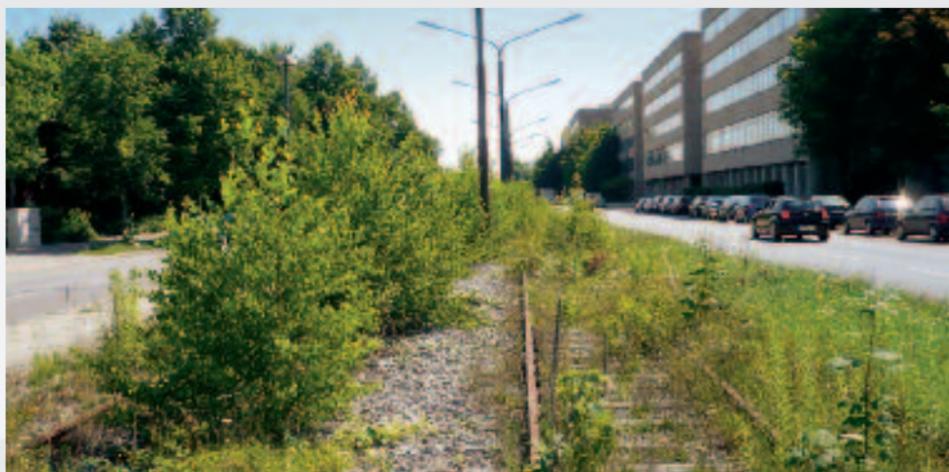
Zudem bietet der Bau der Tram die Chance, zeitgleich den Straßenraum an zentralen Orten wie am Romanplatz, im Laimer Stadtteilzentrum, an der Waldfriedhofstraße oder am Ratzingerplatz aufzuwerten. Ob und wie, ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte und unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu prüfen und vom Stadtrat zu entscheiden. Von der höherwertigen Erschließung und dem attraktiveren Umfeld wird auch der Einzelhandel profitieren. Außerdem entsteht durch das verbesserte ÖPNV-Angebot ein neuer Anreiz, in den Gebäudebestand zu investieren.

Mehr Busse in der Fürstenrieder Straße wären nicht wirtschaftlich

Bereits heute gibt es immer wieder Bürgerbeschwerden und Medienberichte über volle und unpünktliche Busse entlang der geplanten Tramstrecke – obwohl auf der Fürstenrieder Straße in den Hauptverkehrszeiten mindestens alle fünf Minuten ein Bus fährt. Ein noch dichterer Takt mit noch mehr Bussen wäre durch die Beschaffung neuer Busse zwar bis zu einem gewissen Grad möglich, aber nicht wirtschaftlich. Für mehr Pünktlichkeit und eine höhere Reisegeschwindigkeit müssten zudem durchgehende, autofreie Busfahrstreifen angelegt werden. Dem Kfz-Verkehr würden dann wie nach dem Bau der Tram Westtangente zwei Fahrstreifen pro Richtung zur Verfügung stehen. Zudem müssten die Fahrbahnflächen verbreitert werden, da die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen für einen zuverlässigen und pünktlichen Busbetrieb zu schmal sind.

Der Ausbau der Bus-Infrastruktur würde also auch umfangreiche Baumaßnahmen notwendig machen und Platz beanspruchen.

Boschetsrieder Straße: Der Platz für die neue Tram ist schon da und soll mit einem neuen Rasengleis später attraktiv gestaltet werden.



Weniger Parkplätze durch die Tram Westtangente?

Im Juli 2009 durchgeführte Zählungen haben ergeben, dass die vorhandenen Parkmöglichkeiten im Umfeld der geplanten Trasse nicht voll ausgelastet sind. Ob und, wenn ja, wie viele Parkmöglichkeiten mit dem Bau der Tram entfallen, kann nach Vorliegen erster konkreter Planungen im Jahr 2011 beurteilt werden.

Die Vorteile in Summe

Die Tram Westtangente ist eine sinnvolle Investition in die Zukunft, weil sie im Vergleich zum bestehenden ÖPNV-Angebot im Münchner Westen viele Vorteile hat:

- Sie bietet angesichts der weiter steigenden Nachfrage mehr Platz für mehr Fahrgäste. In der neuen Variobahn finden beispielsweise doppelt so viele Fahrgäste Platz wie in einem Gelenkbus.
- Die Tram steht auf ihrem eigenen Gleiskörper nicht im Stau; sie ist schneller und pünktlicher unterwegs als Busse im Kfz-Verkehr.
- Der Straßenraum wird durch den Bau von Rasengleisen grüner.
- Die Tram besticht durch ein ruhiges Fahr- und Bremsverhalten.

Die Erfolge der Osttangente (Tram 25), der Tram in Neuhausen (Tram 16, 17) und der neuen Tram in die Parkstadt Schwabing (Tram 23) zeigen jeden Tag, dass der Ausbau des Tramnetzes Erfolg hat; überall sind die Fahrgastzahlen nach Einführung der Tram deutlich stärker als im Gesamtnetz angestiegen. Die Münchnerinnen und Münchner nutzen die Tram also gerne und oft.

Das Auge fährt mit: Rasengleise machen den Straßenraum grüner.



Die neue Tram Westtangente

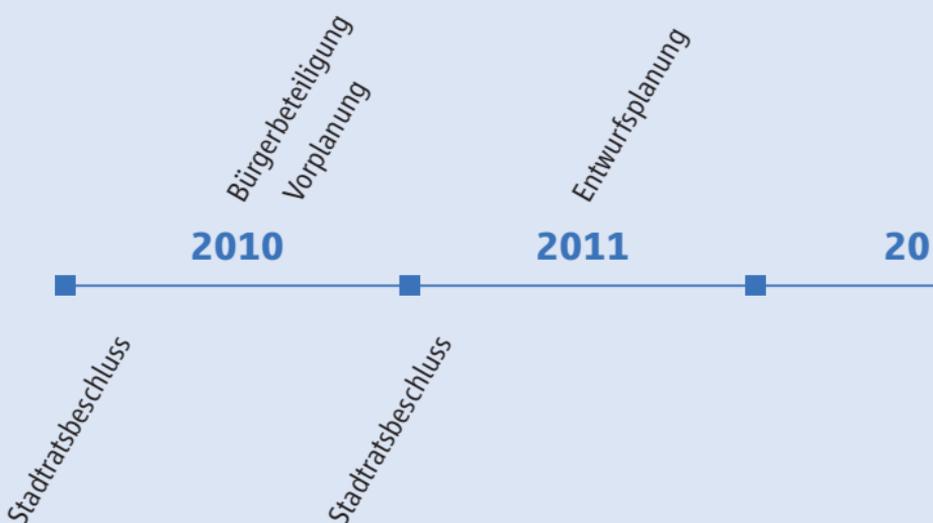
Wer plant die Tram?

Die Tram Westtangente ist Bestandteil des Nahverkehrsplans 2005 und des Verkehrsentwicklungsplans 2006 der Landeshauptstadt München. Beide Planwerke wurden vom Stadtrat beschlossen und bilden die Grundlage für die Planung der Tram Westtangente.

Im Januar 2010 hat der Stadtrat die Stadtwerke München (SWM) und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit den ersten Planungsschritten beauftragt.

Derzeit findet eine frühzeitige Information der Öffentlichkeit statt, in die auch die Bezirksausschüsse eingebunden sind. Parallel dazu wird unter anderem eine aktualisierte Verkehrsprognose für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV erstellt sowie die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen untersucht. Erste Pläne für die Tram Westtangente werden auf Basis dieser Grundlagen angefertigt und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Erst danach kann mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung begonnen werden.

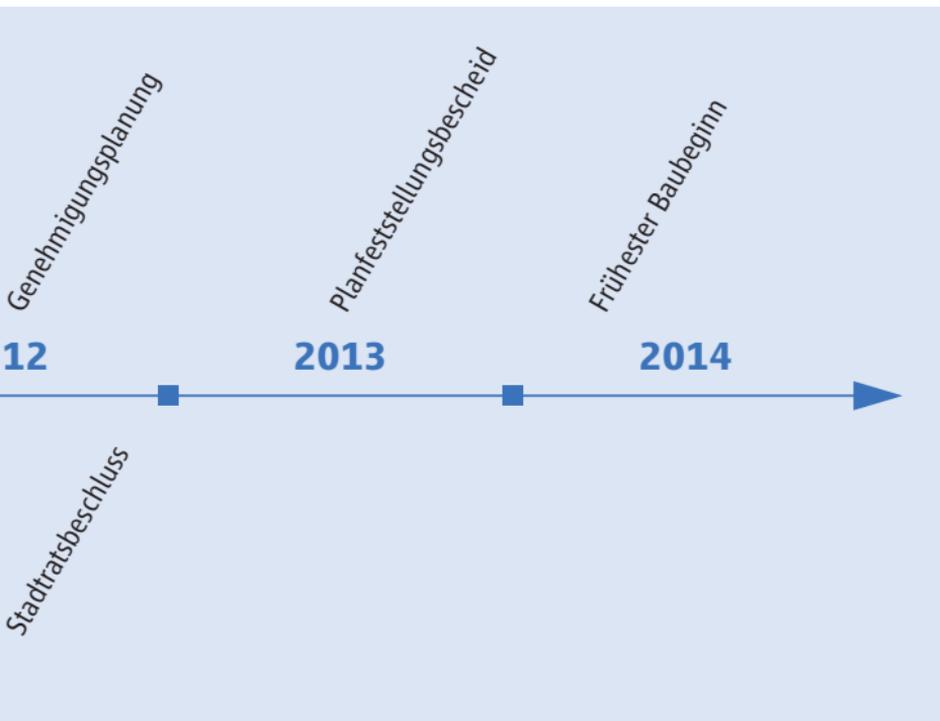
Voraussichtlicher Zeitplan



Fazit

Die Tram Westtangente

- deckt den zunehmenden Bedarf nach Mobilität im Münchner Westen umweltfreundlich ab.
- ist leistungsfähig, pünktlich, attraktiv und wirtschaftlich.
- schafft schnelle Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen.
- vermeidet durch ihre Attraktivität eine noch stärkere Zunahme des Kfz-Verkehrs.
- entlastet die Anwohnerinnen und Anwohner von noch mehr Staub, Lärm und Abgasen.
- bietet die Chance zur Aufwertung des Straßenraums und zur Belebung der Stadtteilzentren.





Waldfriedhof

Forst-Kasten-Allee
BAB München - Garmisch (A95) (E533)

U
U3
Basler Straße

Stadtkirch 19
Thalkirchen-Obersending-
Forstried-Fürstenried-Solln

U
U3
Forstrieder Allee

Drogalski-Allee

Drogalski-Allee

B-Plan 918b

Machtlfinger Straße

Boschetsrieder Str.

BAB München - Garmisch (A95)

Geisenhausener Straße

Machtlfinger Straße

Kistlerhofstraße

Höglwörther Straße

Entwurf B-Plan 1769a

Ratzinger-
platz

Aidenbachstr.

B-Plan 1895

Aidenbachstraße

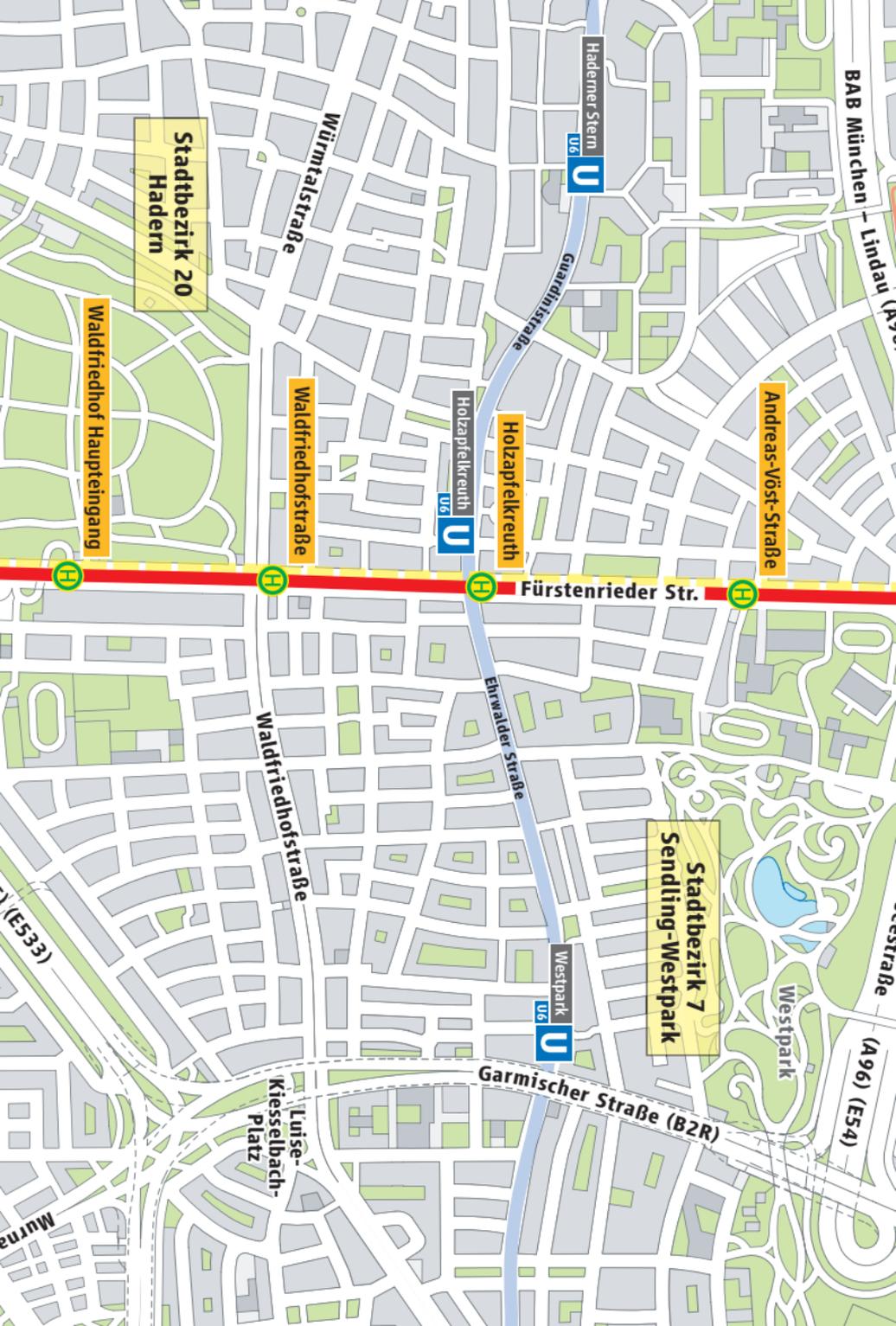
Aidenbachstraße

B-Plan 1930a

Boschetsrieder Straße

Passauerstraße

Obersending
U
U3



Technische Daten

Streckenlänge:

rund 8,7 Kilometer

16 Haltestellen

Stadtbezirke:

■ 9 Neuhausen-Nymphenburg

■ 25 Laim

■ 7 Sendling-Westpark

■ 20 Hadern

■ 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstened-Fürstened-Solln

Umsteigemöglichkeiten im öPNV

■ S-Bahn 1./2. Stammstrecke (Laim)

■ U5 (Laimer Platz)

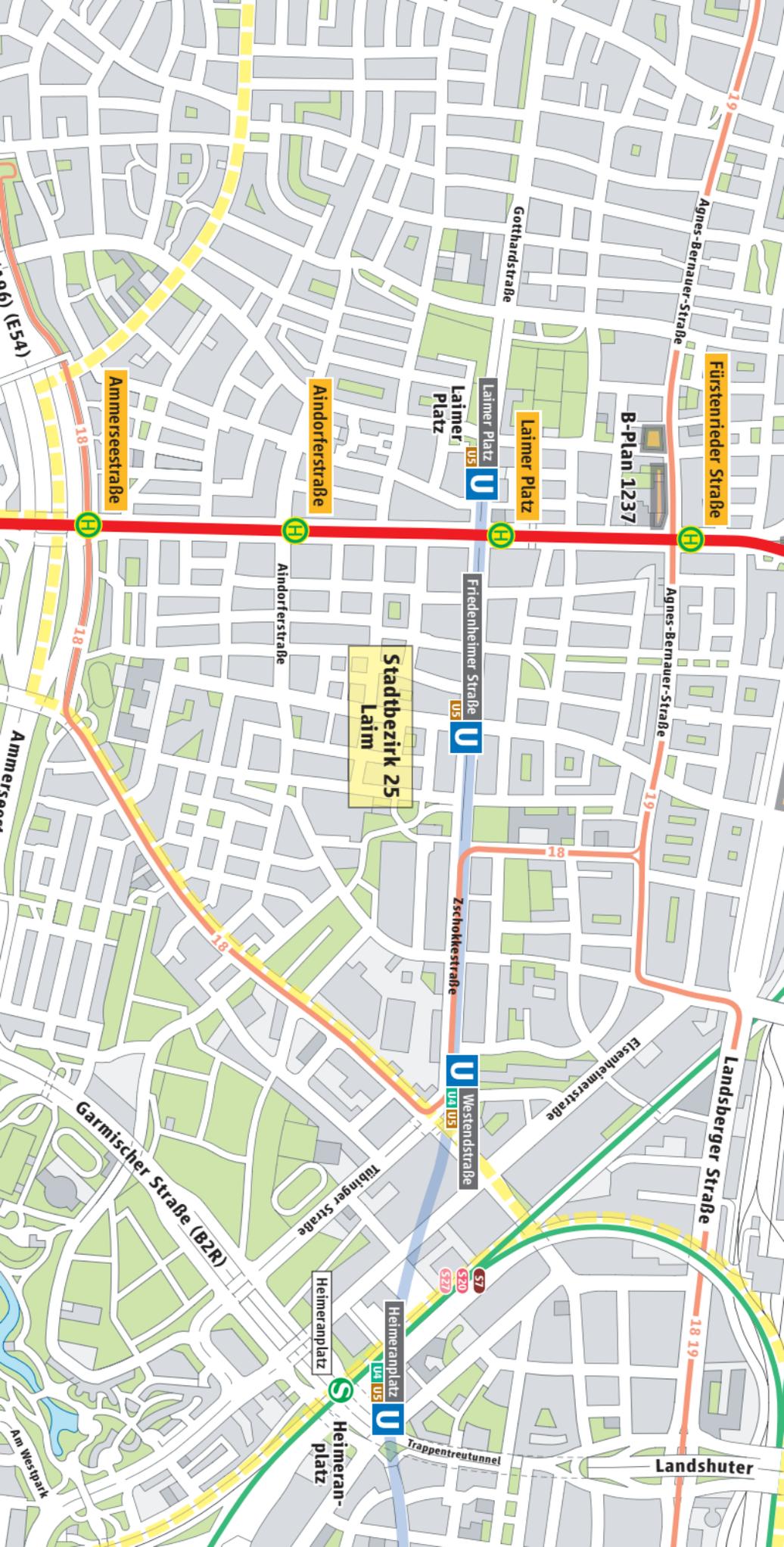
■ U6 (Holzapfelkreuth)

■ U3 (Aidenbachstraße)

■ Tram 12/16/17 (Romanplatz)

■ Tram 19 (Agnes-Bernauer-Strabe)

■ Tram 18 (Ammerseestabe)



Fürstenrieder Straße

Agnes-Bernauer-Straße

B-Plan 1237

Laimer Platz

Laimer Platz

Laimer Platz

Aindorferstraße

Ammersee

Agnes-Bernauer-Straße

Stadtbezirk 25
Laim

Friedenheimer Straße

Aindorferstraße

Landberger Straße

Eleonoremeierstraße

Zschokkestraße

Westenstraße

Tübinger Straße

Garmischer Straße (B2R)

Landshuter

Heimeranplatz

Heimeranplatz

Heimeranplatz

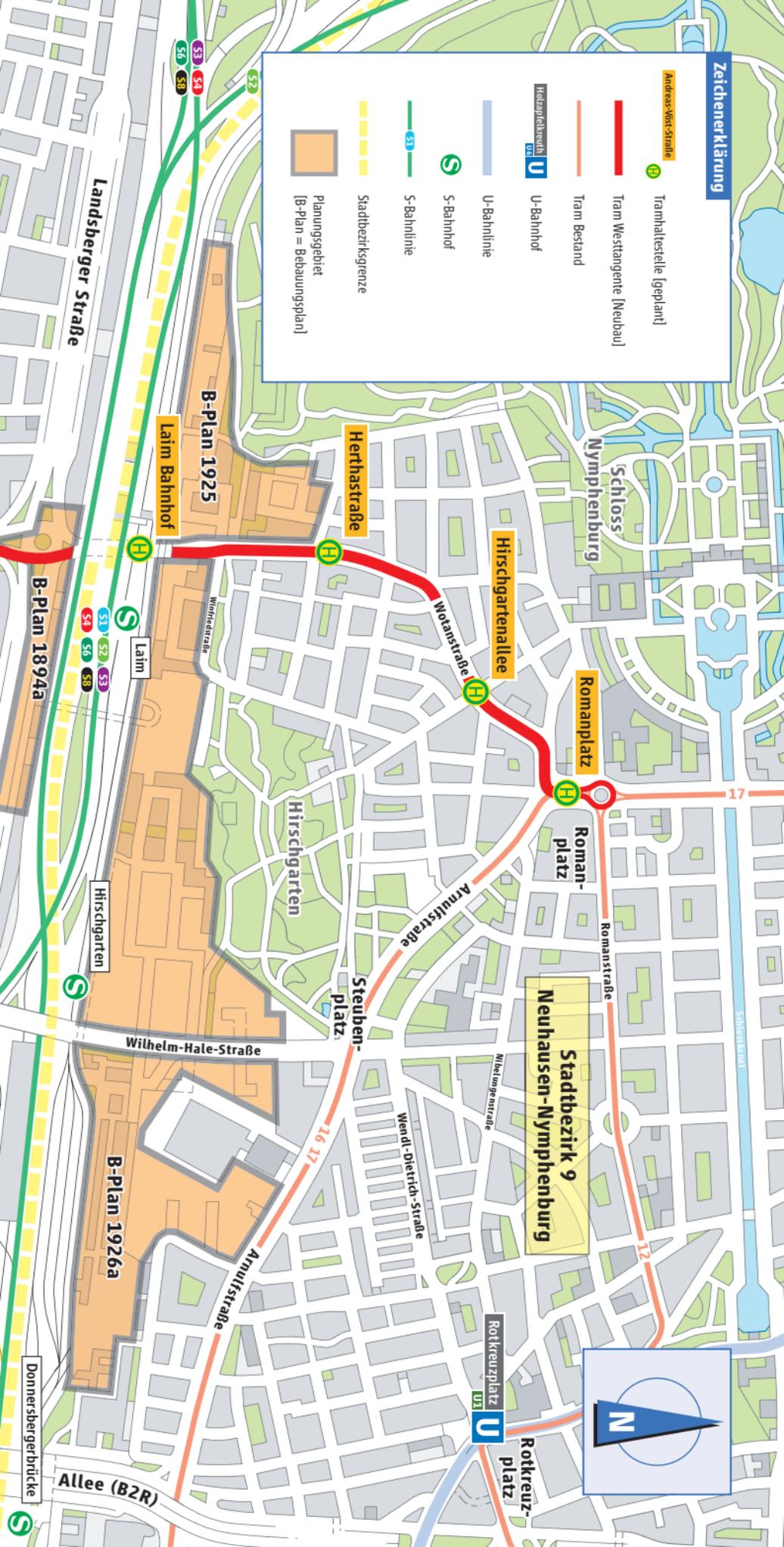
Trappentretunnel

Am Westpark

S70
S72

Zeichenerklärung

-  Andreas-West-Straße
-  Tramhaltestelle (geplant)
-  Tram Westtangente (Neubau)
-  Tram Bestand
-  Heizkraftwerk **U**
-  U-Bahnlinie
-  S-Bahnhof
-  S-Bahnlinie
-  Stadtbezirksgrenze
-  Planungsgebiet [B-Plan = Bebauungsplan]



MVG – Wir sind für Sie da

München bleibt attraktiv

Mit der Tram Westtangente planen wir einen weiteren Meilenstein zum Ausbau des Münchner Nahverkehrs.

■ Fragen zum Projekt

Die Bürgerinnen und Bürger können bei Informationsveranstaltungen Fragen zum Projekt stellen.

Gerne beantworten wir Ihre Fragen auch per E-Mail:
kontakt@mvg.swm.de

■ Informationen

Mehr aktuelle Informationen zum Neubauprojekt Tram Westtangente finden Sie auch im Internet unter:
www.tram-westtangente.de

Allgemeine Infos: www.mvg-mobil.de

Impressum

Herausgeber:	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) Marketing 80287 München
Fotos:	Kerstin Groh, Jan Kobel und MVG Archiv
Gestaltung:	HOCH 3 . München
Stand:	Juni 2010