

10.02.2021

Antrag an den BA 15

Keine Denkverbote bei der Machbarkeitsstudie für Tramverlängerung nach Haar!

Der BA 15 bittet die Stadt München, folgende Anregungen bei der Machbarkeitsstudie für eine Tramverlängerung zu berücksichtigen

- 1) Es soll auch eine Variante untersucht werden, bei der insbesondere im Bereich Waldtrudering vom Drosselweg bis zur Stadtgrenze eine teilweise einspurige Streckenführung im Mittelstreifen vorgesehen wird.
- 2) Dabei ist die Trassenführung auf einen stabilen 10-Minuten-Takt der Tram auszulegen, was entsprechende zweigleisige Begegnungsstellen im Ortsbereich Waldtrudering bedingt, aber keine durchgängige Zweigleisigkeit.
- 3) Es ist darzustellen, welche Auswirkung eine deutliche reduzierte Trassenbreite (vmtl. von ca. 7m auf ca. 4m) auf die Nutzung der restlichen Straßenbreite hat, insbesondere auf Randgrünstreifen, Rad- und Fußwege und Parkbuchten.
- 4) Es sollte auch die Option auf Zweirichtungstrams bewertet werden, die nicht nur den Verzicht auf Wendeschleifen erlauben, sondern auch flexibler auf Streckenstörungen reagieren können.

Begründung

Der Stadtrat hat sich für eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahn von der St.-Veit-Straße auf der B304 bis nach Haar-Jagdfeld ausgesprochen.

Unzweifelhaft hat eine Straßenbahnführung auf der B304 massive Auswirkungen auf das Ortsbild. Dies kann insbesondere im Berg-am-Laimer Abschnitt festgestellt werden, wo der Straßenzug seit der Erstellung in den 1970er Jahren weder einen grünen Mittelstreifen noch baumbestandene seitliche Grünstreifen aufweist. Östlich der Tramtrasse wird die B304 dann deutlich grüner.

Es dürfte klar sein, dass die mit der Tramverlängerung unstrittig verbundene Entgrünung der Kreillerstraße und der Wasserburger Landstraße klimapolitisch sehr bedenklich ist. Insoweit muss der Nachweis erst erbracht werden, dass die Tramverlängerung gegenüber einem Elektrobusbetrieb summa summarum wirklich nachhaltiger und klimafreundlicher ist.

Hinzukommt, dass die „Ortsdurchfahrt“ Waldtrudering ein besonders sensibler Bereich ist.

Bereits in den 1970er Jahre hat sich eine Bürgerinitiative erfolgreich dagegen gewehrt, dass das von den städtischen Straßenplanern vorgesehene sechsstreifige Straßen-Konzept auf den Waldtruderinger Kernbereich zwischen Drosselweg und Stadtgrenze ausgedehnt wird. Tausende von Unterschriften wurden gesammelt, die Protagonisten erzielten in Normenkon-

trollverfahren erste gerichtliche Erfolge. Daraufhin lenkte die Stadt unter OB Georg Kronawitter ein und heraus kam die bis heute gültige Kompromisslösung: vierstreifiger Ausbau, baulich abgesetzte Parkbuchten, wesentlich mehr Ampeln und Querungsfurten. Damit erkannte die Stadt erstmalig auf einer „Ausfallstraße“ die lokalen Bedarfe an.

Der BA 15 ist gut beraten, sich dieser Zusammenhänge gewahr zu bleiben. Es darf nicht sein, dass die Tram wie ein städtebaulicher Elefant im Porzellanladen wirkt.

Die hier zur Untersuchung vorgeschlagene einspurige Trassenführung hätte klare städtebauliche Vorteile, da sie weitgehend mit dem vorhandenen Mittelstreifen auskommt.

Natürlich ist eine einspurige Trasse bei weitem nicht so leistungsfähig wie eine zweispurige. Hierzu eine kurze quantitative Abschätzung: eine zweispurige Straßenbahn könnte maximal im 90-Sekunden-Takt befahren werden. Wird ein Streckenabschnitt aber nur im 10-Minuten-Takt befahren, also Zugfolgezeit 600 Sekunden, dann wird die Kapazität nur zu 15 Prozent ausgenutzt. 85 Prozent der Doppelspur-Kapazität bleiben also ungenutzt.

Diese große Kapazitätsreserve kann zur Reduzierung des Platzbedarfes durch abschnittsweisen Verzicht auf die Doppelspur genutzt werden. Auch hierzu eine überschlägige Abschätzung: Rein fahrplantechnisch ist maßgebend, dass für die Ortsdurchfahrt Waldtrudering 6 Minuten anzusetzen sind, wie der Fahrplan des Metrobusses 193 zeigt. Bei einem 10-Minutentakt der Tram wäre somit eine Ausweichstelle im Ortsbereich Waldtrudering nötig, weil sich ja alle 5 Minuten Trams begegnen. Dies erscheint z. B. im Kreuzungsbereich B304 / Waldtruderinger / Phantasiestraße gut machbar.

Weitere Ausweichstellen wären geeignet, Fahrplanabweichungen besser zu kompensieren.

Einspurige Tramabschnitte sind auch in anderen Großstädten nicht unüblich, wenn es „eng hergeht“. Ein Beispiel findet sich auf der Amsterdamer Linie 2 (Foto auf <https://www.dieweltenbummler.de/wp-content/uploads/2015/04/029-Einspurige-Strassenbahn.jpg>).



Foto: Michael Moll ©

Die Einführung von Zweirichtungstrams ist in München überfällig, um die lästigen Wendeschleifen zu vermeiden. Da in München ohnehin breitere Trambahnen beschafft werden sollen, wäre es sinnvoll, auch mit dem Wendeschleifendogma zu brechen.

Zweirichtungstrams können wesentlich flexibler auf unvorhergesehene Streckenblockaden reagieren und einen Inselbetrieb aufrechterhalten.



Foto privat: Kompakte Tramwende an der Glienicker Brücke in Berlin

Fazit

Da weiterhin davon auszugehen ist, dass auf der Wabula im Bereich Waldtrudering kein kürzerer Takt als ein 10-Minuten-Takt von Seiten der MVG angeboten werden wird, erscheint eine passagenweise einspurige Tramführung im empfindlichen Ortsbereich nicht vorherein unrealistisch zu sein und sollte daher als ortsbildverträgliche Variante mit untersucht werden.

Initiative: Dr. Georg Kronawitter