



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
80313 München

**Georg Dunkel**  
Berufsmäßiger Stadtrat

An die Stadtratsfraktion  
CSU – FW Fraktion  
Rathaus  
Marienplatz 8  
80331 München

Datum:  
08.12.2025

### **Informationsveranstaltungen nach Baubeginn**

Schriftliche Anfrage gemäß §68 GeschO  
Anfrage Nr. 20-26 / F 01281 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Hans-Peter Mehling  
vom 22.08.2025, eingegangen am 22.08.2025

Sehr geehrte Damen\* und Herren\*,

In Ihrer Anfrage vom 22.08.2025 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

*„Am 16. September 2025 lädt die Stadtwerke München GmbH (SWM) zu einer Informationsveranstaltung über den Straßenbahnbau in Freimann ein. Die Bauarbeiten haben jedoch bereits begonnen und führen schon jetzt zu spürbaren Verkehrsbehinderungen. Zahlreiche Anwohner hatten sich zuvor gegen das Bauvorhaben ausgesprochen. Diese Ablehnung erfolgte vor dem Hintergrund, dass die Heidemannstraße bereits heute zu unterschiedlichen Tageszeiten an ihre Leistungsgrenze stößt. Zudem liegt der Modal Split in der Siedlung Neufreimann im städtischen Durchschnitt. Angesichts der prognostizierten 16.000 neuen Einwohner ist davon auszugehen, dass viele der zusätzlichen Verkehrswege mit dem Auto zurückgelegt werden, was ein erhebliches Verkehrsproblem erwarten lässt.“*

Oberbürgermeister Dieter Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Die darin aufgeworfenen Fragen beantworte ich in Abstimmung mit den SWM/MVG wie folgt:

#### **Frage 1:**

Warum erfolgt die Informationsveranstaltung der SWM zum Straßenbahnbau erst nach Beginn der Bauarbeiten?

Antwort:

Bereits am 26.09.2023, 27.09.2023 und 13.03.2025 gab es Informationsveranstaltungen zur Tram Münchner Norden, bei welchen die Öffentlichkeit über den aktuellen Planungsstand und den Beginn der Bauarbeiten informiert wurde. Derzeit finden ausschließlich kleinräumige Maßnahmen an bestehenden Sparten statt. Dies sind vorbereitende Arbeiten und für die Umsetzung des Tramprojektes erforderlich. Der offizielle Spatenstich der Tram Münchner Norden fand am 02.10.2025 statt. Somit erfolgte die Informationsveranstaltung der SWM am 16.09.2025 vor dem Beginn der Hauptbaumaßnahmen.

**Frage 2:**

*Welche Beteiligungsmöglichkeiten wurden den Bürgerinnen und Bürgern Freimanns vor Beginn der Bauarbeiten eingeräumt und in welchem Zeitraum?*

Antwort:

Es gab in den vergangenen Jahren mehrfach Informationsveranstaltungen, bei welchen die Bürger\*innen sich zum aktuellen Planungsstand informieren konnten. Direkt betroffene Bürger\*innen hatten im Rahmen der Auslegung der Planfeststellung für den Planfeststellungsabschnitt 1 zudem die Möglichkeit, Einwände gegen das Vorhaben vorzubringen, welche im Rahmen des Verfahrens behandelt und soweit möglich berücksichtigt wurden.

**Frage 3:**

*Welche verkehrlichen Auswirkungen durch den Straßenbahnbau in der Heidemannstraße hat die Stadtverwaltung vor Baubeginn prognostiziert und wie sollen diese während der Bauzeit minimiert werden?*

Antwort:

Die bauzeitliche Verkehrsführung wird so geplant, dass möglichst wenig Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmenden entstehen. Der Geh- und Radverkehr wird nach derzeitigem Planung stets beidseitig aufrechterhalten werden können. Während der Bauarbeiten wird es an mehreren Stellen zu einspuriger Verkehrsführung in der Heidemannstraße kommen. Eine Minimierung der Beeinträchtigungen ist nur begrenzt möglich und wird hauptsächlich darin bestehen, die Einschränkungen zeitlich so gering wie möglich zu halten. In gewissem Maße können Veränderungen in den Ampelschaltungen die negativen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr reduzieren.

**Frage 4:**

*Welche verkehrlichen Belastungen erwartet die Stadt nach Fertigstellung der Straßenbahnlinie und welche Maßnahmen sind zur Vermeidung eines Verkehrsinfarkts vorgesehen?*

Antwort:

Mit dem Bau der Tram Münchner Norden wird das Ziel verfolgt, möglichst viele Fahrten der heutigen und zukünftigen Bewohner\*innen bzw. Besucher\*innen von Neufreimann vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV zu verlagern und somit eine Zunahme des Kfz-Verkehrs zu verhindern. Durch die Tramneubaustrecke Tram Münchner Norden sollen

insgesamt mehr als 10 Mio. Pkw-km/Jahr im MIV eingespart werden. Es wird ein Fahrgastaufkommen von 6.000 bis 12.000 Fahrgästen/Tag prognostiziert.

Der gesamte Streckenzug der Tram Münchner Norden wurde verkehrstechnisch untersucht. Diese verkehrstechnische Untersuchung stellt einen wesentlichen Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen dar. Für den Planfeststellungsabschnitt 1 (Schwabing Nord – Neufreimann – Kieferngarten) liegt der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss vom 31.10.2024 vor.

Nach Inbetriebnahme der Tram weist eine Vielzahl an Knotenpunkten weiterhin eine gute bis akzeptable Verkehrsqualität auf. Einzelne Knotenpunkte erreichen ihre Leistungsfähigkeitsgrenze, eine dauerhafte Überlastung (Qualitätsstufe F nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015) liegt aber an keinem Knoten vor.

Für explizit die Heidemannstraße ist als Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung festzuhalten, dass im Prognosejahr 2035 im Planfall mit Tram an keinem Knotenpunkt in der Heidemannstraße eine dauerhafte Überlastung erreicht wird. Die Knotenpunkte Heidemannstraße | Werner-Egk-Bogen, Heidemannstraße | Gustav-Mahler-Straße und Heidemannstraße | Maria-Probst-Straße sind dabei seitens der verkehrlichen Leistungsfähigkeit in ihrer Gesamtbetrachtung mit den Qualitätsstufen A (sehr kurze Wartezeit am Knoten) bis C (akzeptable Wartezeiten mit gelegentlichen Rückstaus, die sich im folgenden Freigabefenster in der Regel auflösen) bewertet worden. Der Knoten Heidemannstraße | Kieferngartenstraße weist bereits im Bestand in der morgendlichen Verkehrsspitze lediglich eine Qualitätsstufe D auf und seine Leistungsfähigkeit wird im Planfall mit Tram auf die Qualitätsstufe E reduziert, die jedoch auch von Seiten des Mobilitätsreferates in Ausnahmefällen an Knotenpunkten mit sehr hoher verkehrlicher Belastung für einzelne Knotenströme akzeptiert wird. Der Knoten ist damit an seiner Leistungsfähigkeitsgrenze angekommen, aber nicht dauerhaft überlastet.

In der Gesamtbetrachtung ist festzuhalten, dass durch die Errichtung der Tram Münchner Norden keine verkehrlichen Überlastungen entlang der Heidemannstraße zu erwarten sind. Die verkehrstechnische Projektierung jeder einzelnen Lichtsignalanlage (LSA) erfolgt stets in enger Abstimmung zwischen LHM und SWM, um die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden angemessen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat  
Mobilitätsreferent