

Infoveranstaltung Tram-Nordtangente – Abschnitt Johanneskirchen – vom 12.07.2022: Fragen und Antworten (FAQ)

Redaktion:

SWM/MVG und Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München

Planungsstand:

12.07.2022

Dieses Dokument beinhaltet die Fragen, die Zuschauer*innen während der Infoveranstaltung zur Tram-Nordtangente – Abschnitt Johanneskirchen – am 12.07.2022 gestellt haben. Sie werden soweit wie möglich und nach Themen sortiert zusammenfassend beantwortet.

Inhalt der Infoveranstaltung war der Planungsabschnitt 3 der Tram-Nordtangente von der Cosimastraße durch die Johanneskirchner Straße zum S-Bahnhof Johanneskirchen. 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.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Fragen zum Projekt Tram-Nordtangente	1
Kosten	3
Fahrgastzahlen/Prognosen	3
Künftiges Angebot	4
Planungsdetails	5
Anbindung S-Bahn Johanneskirchen	6
Anwohner*innen	6
Parkplätze/Autoverkehr	7
Veranstaltung	8

Allgemeine Fragen zum Projekt Tram-Nordtangente

1. Macht der Abschnitt 3 Sinn bevor der Abschnitt 2 (Engl. Garten) realisiert wird?

Ja, der Planungsabschnitt 3 der Tram-Nordtangente ist für sich allein betrachtet bereits vor Inbetriebnahme des Planungsabschnitts 2 (Querung Englischer Garten) sinnvoll und verbessert das ÖPNV-Angebot. Die Teilstrecke nach Johanneskirchen schließt die gleichnamige S-Bahnstation mit der S8 zum Flughafen an das Tramnetz an.

Gleichzeitig ergibt sich durch die Johanneskirchner Straße künftig eine Direktverbindung Richtung Arabellapark/Effnerplatz/Tivolistraße. Außerdem erschließt die neue Haltestelle Ringofenweg weitere Wohngebiete. Prognosen zufolge wird der Planungsabschnitt 3 deshalb schon ohne den Planungsabschnitt 1 (Elisabethplatz – Münchner Freiheit) und den

Planungsabschnitt 2 (Giselastraße – Englischer Garten) eine positive Wirkung auf die Fahrgastnachfrage erzielen.

Ihre volle Leistungsfähigkeit erreicht die Tram-Nordtangente mit der Fertigstellung aller drei Abschnitte, die dann eine durchgehende und stadtteilübergreifende Verbindung darstellt und auch neue Linienführungen erlaubt. Deshalb werden die Planungen für die Planungsabschnitte 1 und 2 intensiv fortgeführt. Wir legen dem Stadtrat einen Beschlussentwurf dazu vor, sobald die dafür notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind.

Das Projekt Tram-Nordtangente wurde in drei Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt, um den Ausbau des ÖPNV gemäß den städtischen Zielsetzungen für die Verkehrswende und den Klimaschutz so schnell wie möglich voranzutreiben.

2. Warum wurden vor Jahren die Trambahnen in München zurückgebaut? Jetzt alles von vorne?

Schon im Jahr 1986 sprach sich der Stadtrat dafür aus, das Straßenbahnnetz zu erhalten und konsequent auszubauen. Die Entscheidung für die Tram fiel also bereits vor über 35 Jahren.

Die Renaissance wurde ab Ende der 1990er-Jahre mit der Wiedereröffnung der stillgelegten Osttangente (Linie 25) und der Linie 17 eingeläutet und im neuen Jahrtausend mit den Neubaustrecken Tram 23, zum Pasinger Bahnhof (Tram 19), nach St. Emmeram (Linien 16/17) und nach Steinhausen (Linie 19) fortgesetzt. Die Fahrgastzahlen übertrafen schon nach kurzer Zeit alle Erwartungen und belegten erneut den „Schienenbonus“ der Straßenbahn.

Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt sieht zahlreiche Tramprojekte vor. Zuletzt hat der Stadtrat weitere Machbarkeitsuntersuchungen im 1. ÖPNV-Planungsprogramm beschlossen.

3. Ist der tatsächliche Baubeginn 2024 oder ist die Vergabe der Bauleistungen für 2024 geplant?

Der geplante Baubeginn für den Straßen- und Gleisbau ist nach heutigem Stand im vierten Quartal 2024. Wir rechnen mit einer Bauzeit von etwa zwölf Monaten und mit einer Inbetriebnahme der neuen Teilstrecke bis Ende 2025. Im Vorfeld des Gleis- und Straßenbaus werden Spartenmaßnahmen, also Arbeiten an Wasserleitungen, Fernwärme, Stadtentwässerung etc. stattfinden.

4. Was geschieht hinter dem S-Bahnhof Johanneskirchen? Hier ist ja nicht das Ende jeglichen Verkehrs. Der Stau geht hinter der Kreuzung weiter!

Die Weiterführung der Tram östlich des S-Bahnhofs Johanneskirchen ist abhängig von den Projekten [Viergleisiger Ausbau der S-Bahn- und Güterverkehrsstrecke der Deutschen Bahn](#) und [Entwicklungsgebiet Münchner Nordosten](#). Langfristig ist geplant, die Tram aus der Johanneskirchner Straße über oder unter der Bahntrasse in Richtung Osten zu verlängern. Dort soll sie perspektivisch zusammen mit der verlängerten U4 und zusätzlichen Buslinien die Erschließung des neuen Stadtgebiets sicherstellen. Bis dahin sorgt weiterhin die Buslinie 154 für die ÖPNV-Anbindung der Viertel östlich des S-Bahnhofs bis zum Westerlandanger.

Kosten

5. Welche Kosten tragen die SWM und welche Kosten die Landeshauptstadt München (Mobilitätsreferat und Baureferat)? Gibt es eine prozentuale Aufteilung?

Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt über das ÖPNV-Bauprogramm (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04932). Entsprechend der aktuellen Entwicklungen auf dem Weltmarkt (etwa bei der Beschaffung von Baumaterialien, veränderten Lieferketten auch in Folge des Ukraine-Kriegs) überarbeiten und aktualisieren wir derzeit die Kosten. Wie im Verlauf des öffentlichen Dialogs kommuniziert, wird zuerst der Münchner Stadtrat über die Projektkosten informiert. Die Aufbereitung der Zahlen erfolgt aktuell in Vorbereitung auf den Trassierungsbeschluss.

Generell gilt, dass das Projekt grundsätzlich förderfähig ist, und zwar durch den Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ist zu erwarten.

Fahrgastzahlen/Prognosen

6. Welche Fahrgastströme aus welchen Richtungen und in welcher Stärke werden prognostiziert, die den Abschnitt 3 als S-Bahn-Anbindung nutzen?

Eine Untersuchung des gesamten Umgriffs mit allen drei Planungsabschnitten und der geplanten Tram Münchner Norden wird in Kürze erfolgen. Erste Untersuchungen zeigen bereits allein für die Inbetriebnahme des Abschnitts Johanneskirchen eine Verlagerung von Fahrgastströmen von der S-Bahn Richtung Innenstadt auf die Tram in Richtung Arabellapark/Effnerplatz. Darüber hinaus erhöht sich auch die Nachfrage auf dem Abschnitt Johanneskirchen bis Englischer Garten. Nach der Inbetriebnahme des Planungsabschnitts 2, also der Strecke durch den Englischen Garten, sind für den Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße täglich ca. 5.000 Tramfahrgäste zusätzlich zur bisherigen Buslinie 50 prognostiziert.

7. Warum erscheinen die beiden Busanbindungen (Linien 50 und 154) auch in mittlerer Zukunft nicht ausreichend?

Die neue Tram hat nicht die Funktion, die bestehenden Buslinien zu entlasten oder zu unterstützen, sondern bindet zusätzlich das Tramnetz im Münchner Nordosten an die S-Bahn an. Diese neue Verbindung mit der Tram steigert die Attraktivität des ÖPNV-Angebots. Die Buslinien 50 und 154 erschließen weiterhin das Gebiet in Richtung Norden / Frankfurter Ring, Westerlandanger und Freischützstraße, und bieten dafür auch das passende Fahrtenangebot an.

8. Die Buslinie 50 ist auf diesem Streckenabschnitt tagsüber kaum genutzt! Warum zusätzlich eine Straßenbahn? Für die Anwohner nur eine doppelte Belastung!

Dass Bus und Tram auf einem kurzen Abschnitt parallel fahren, ist für die direkte Anbindung des S-Bahnhofs Johanneskirchen nicht zu vermeiden. Das zusätzliche Angebot wird laut unserer Prognose von den Fahrgästen ähnlich gut angenommen werden wie der Linienast nach St. Emmeram. Generell gilt, dass die Nachfrage auch mit dem Angebot steigen wird. Die Tram wird also auch im Gebiet Johanneskirchen für mehr Fahrgäste im ÖPNV sorgen.

9. Die Alternative zur neuen Tram ist die Buslinie 154, die durch den Englischen Garten führt.

Mit Realisierung des Planungsabschnitts 2 und der Einführung der neuen Tramlinien auf der Nordtangente wird es keine Busse mehr durch den Englischen Garten geben. Die Linienführung des StadtBus 154 wird deshalb südwestlich des Arabellaparks geändert. Die neue Tramlinie stellt dann die direkte Verbindung aus dem Bereich Johanneskirchen/Cosimastraße in Richtung Englischer Garten her. Welche Vorteile die Tram im Projekt Tram-Nordtangente gegenüber dem Bus hat, haben wir in der Infoveranstaltung am 13. Mai 2022 dargelegt ([siehe Präsentation auf mvg.de/tnt](https://www.mvg.de/tnt)).

Künftiges Angebot

10. Wird die Taktung der Tram zwischen Regina-Ullmann-Straße und St. Emmeram reduziert und der Streckenabschnitt nach Johanneskirchen bevorzugt angefahren?

11. Fallen mit dem neuen Streckenabschnitt nach Johanneskirchen die Taktverstärker nach St. Emmeram weg?

Der Abschnitt durch die Johanneskirchner Straße wird nicht bevorzugt, sondern im gleichen Umfang bedient wie der Abschnitt zwischen Regina-Ullmann-Straße und St. Emmeram. Das bedeutet: Im Bereich Effnerplatz – Regina-Ullmann-Straße erhöht sich die Zahl der Fahrten insgesamt, während die Taktverstärker zwischen Regina-Ullmann-Straße und St. Emmeram entfallen. In diesem Bereich ist die Kapazität der Linie 17 derzeit aber vollkommen ausreichend. Langfristig ist mit dem Ausbau des Bestandsnetzes auch eine zusätzliche Verstärkerlinie zwischen Max-Weber-Platz und St. Emmeram vorgesehen, mit der auf weiterhin steigende Fahrgastzahlen reagiert werden kann.

12. Welchen Weg soll die Tram vom Cosimabad fahren über die Endhaltestelle Johanneskirchen nach St. Emmeram und auch auf der gleichen Route zurück?

Nach Inbetriebnahme des Abschnitts Johanneskirchner Straße wird die Linie 16 diese Strecke bedienen. Der Linienweg führt vom Romanplatz über Hauptbahnhof, Sendlinger Tor, Isartor, Lehel, Effnerplatz, Arabellapark und Regina-Ullmann-Straße zur Endstation Johanneskirchen Bf. und von dort auf der gleichen Route zurück zum Romanplatz. Die Linie 17 fährt wie bisher durch die Cosimastraße von und nach St. Emmeram.

Mit Inbetriebnahme der Abschnitte 1 und 2 der Nordtangente durch die Franz-Joseph-Straße und den Englischen Garten soll die neue Linie 11 die Strecke zwischen Effnerplatz und Johanneskirchen Bf. bedienen. Der Linienweg wird dann von Neuhausen über Kurfürstenplatz, Elisabethplatz, Giselastraße, Englischer Garten, Tivolistraße, Effnerplatz, Arabellapark und Regina-Ullmann-Str. zur Endhaltestelle Johanneskirchen Bf. führen.

13. Bleibt die Haltestelle für die Busse am Bichelhofweg erhalten?

Die Haltestelle am Bichelhofweg bleibt erhalten und wird von der Linie 154 unverändert bedient.

Planungsdetails

14. Verstehe ich das richtig, dass die bestehenden Haltestellen der Tram bei der Regina-Ullmann-Straße auf die andere Seite der Kreuzung versetzt werden?

15. Wie sollen die neuen Tramhaltestellen für die Tram 17, die verlegt werden, im Detail ausschauen? Wo werden diese genau positioniert?

16. Warum die zusätzliche 3. Haltestelle in der Johanneskirchner Straße Nähe Cosimastraße? Warum gegenüber den Wohnhäusern und nicht weiter in Richtung Schule und Grünflächen?

Die Bahnsteige an der Haltestelle Regina-Ullmann-Straße sind jeweils im Ablauf der Kreuzung angeordnet, also in Fahrtrichtung hinter der Kreuzung Johanneskirchner Straße und Cosimastraße. Für die Fahrgäste bringt das mehr Übersichtlichkeit mit sich, weil die Züge vom Bahnsteig nördlich der Kreuzung immer in Richtung St. Emmeram fahren, während die Züge vom Bahnsteig in der Johanneskirchner Straße immer den S-Bahnhof Johanneskirchen ansteuern. Stadteinwärts haben beide Linien das gleiche Ziel (Effnerplatz > Innenstadt). Daher gibt es den gemeinsamen Bahnsteig südlich der Kreuzung.

Zudem wirkt sich diese Anordnung positiv auf die ÖPNV-Beschleunigung aus und zieht geringere bauliche Änderungen und damit weniger Kosten nach sich als andere Varianten. Die Bushaltestelle der Linie 50 in der Cosimastraße bleibt bestehen.

17. Zeigen Sie auch noch einen genauen Bauplan, wo die Wendeschleife am Johanneskirchner Bahnhof errichtet werden soll?

Den geplanten Standort der Wendeschleife sehen Sie auf Seite 17 in unserer Präsentation, die wir auf der Projektseite www.mvg.de/tnt bereitgestellt haben.

18. Ist es richtig, dass für die Wendeschleife im Norden teilweise das angrenzende Grundstück der WEG Johanneskirchner Straße 134-138 beansprucht wird?

Ja, aktuell finden erste Gespräche zu Flächeninanspruchnahmen statt.

19. Weshalb wurde eine Wendeschleife für die Tram beschlossen statt einer Straße, die den Verkehr stadtauswärts regelt?

20. Wie steht es um die Pläne, die Johanneskirchner Straße Richtung Gartenstadt auszubauen? Eine Verlängerung Richtung Engelschalking sowie weiter Richtung Messestadt könnte neue Baugebiet erschließen.

Für den Betrieb der Tram sind Gleisanlagen und eine Wendeschleife notwendig. Die Trasse ist als Rasengleis geplant, das für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar ist, um einen störungsfreien Trambetrieb und damit ein attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen. Eine Weiterführung der Johanneskirchner Straße mit Querung der Bahngleise nach Osten, wie es auch der Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München vorsieht, ist mit Umsetzung des [DB-Projekts Viergleisiger Ausbau Johanneskirchen-Daglfing](#) möglich. Der weitere Verlauf ist abhängig von den künftig geplanten städtebaulichen Entwicklungen im Münchner Nordosten.

21. Was passiert mit dem Imbiss, der sich momentan dort befindet, wo zukünftig die Wendeschleife entstehen soll?

Aktuell führen wir und die Landeshauptstadt München Gespräche mit dem Betreiber. Ziel ist es, einen adäquaten Ersatzstandort in der Nähe zu finden.

Anbindung S-Bahn Johanneskirchen

22. Wie sinnvoll ist die Tramanbindung an die S-Bahn, nachdem der existierende S-Bahnhof so schlecht erreichbar ist, weil beispielsweise kein Aufzug zum Bahnsteig existiert?

Der barrierefreie Ausbau des S-Bahnhofs stellt in Zukunft sicherlich eine Verbesserung der Situation vor Ort dar. Dieser ist jedoch Teil des [DB-Projekts Viergleisiger Ausbau Johanneskirchen-Daglfing](#) und daher nicht in der Hand der Landeshauptstadt München oder der SWM/MVG. Die Stadtverwaltung setzt sich bereits seit Jahren für einen möglichst schnellen barrierefreien Ausbau der S-Bahnstationen Johanneskirchen, Engelschalking und Daglfing ein.

Unabhängig davon ergeben sich durch die Tram-Anbindung zur S-Bahn viele Verbesserungen. Sinnvolle Taktverdichtungen, die neue Haltestelle Ringofenweg und neue Verbindungen im Einzugsbereich Effnerplatz/Cosimastraße/Johanneskirchner Straße bieten von Beginn an Vorteile. Außerdem verbessern wir mit der neuen barrierefreien Umsteiganlage für Bus und Tram westlich der S-Bahn die Situation für die Busfahrgäste. Hier entsteht in Johanneskirchen wiederum eine barrierefreie Alternative zur S-Bahn in Richtung Innenstadt.

23. Wenn eine gemeinsame Lösung von SWM/MVG und DB bei z.B. Stachus und Marienplatz möglich war, warum soll das nicht auch beim Bahnhof Johanneskirchen möglich sein (Barrierefreiheit)?

Eine gemeinsame Lösung kann derzeit nicht erarbeitet werden, da die Projekte [Viergleisiger Ausbau Johanneskirchen-Daglfing](#) und Tram-Nordtangente unterschiedliche Zeithorizonte haben. Um die Tram-Neubaustrecke zeitnah realisieren zu können, planen wir jedoch eine mit der DB abgestimmte Lösung, die zunächst unabhängig vom S-Bahnhof Johanneskirchen funktioniert. Die geplante Lage der Tram-Wendeschleife und der Bahnsteige minimieren die Umsteigewege zwischen Bus, Tram und S-Bahn. Nach dem Umbau des S-Bahnhofs im Zuge des noch nicht terminierten viergleisigen Ausbaus Johanneskirchen-Daglfing steht den Fahrgästen dann ein attraktiver Knotenpunkt zur Verfügung.

Anwohner*innen

24. Welche lärmminimierenden Maßnahmen sind vorgesehen bzw. werden geplant?

25. Welche Schallschutzmaßnahmen werden an der Abzweigung Cosimastraße/Johanneskirchner Straße getroffen?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die neue Tramstrecke betrachtet ein Gutachten den Schall- und Erschütterungsschutz. Dabei wird ermittelt und festgelegt, welche Schallschutzmaßnahmen nötig sind, um die Grenzwerte der einschlägigen Immissionsschutzverordnung (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-

Immissionsschutzgesetzes) einzuhalten. Anschließend planen wir die entsprechenden Maßnahmen. Dazu zählen zum Beispiel elastische Matten unter dem Gleiskörper zur Reduzierung von Erschütterungen. Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass in bestimmten Bereichen (etwa in der Johanneskirchner Straße) auch Anspruch auf individuellen passiven Schallschutz besteht. Hierbei kommen zum Beispiel Schallschutzfenster in Frage.

Anwohner*innen, die gemäß Gutachten aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte anspruchsberechtigt sind, werden rechtzeitig gesondert kontaktiert. Die Abwicklung der Schallschutzansprüche erfolgt nach der 24. BImSchV (24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes).

26. Wie wird der Verkehr, auch Anwohner, in der Bauzeit umgeleitet? Auf der Johanneskirchner Straße befinden sich Tiefgaragenausfahrten!

Wie bei allen anderen Projekten werden Anlieger*innen rechtzeitig über die zu erwartenden Beeinträchtigungen sowie die Veränderungen im Verkehr während der Bauzeit informiert. Die Lärmemissionen während der Bauzeit werden sich im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte bewegen. Ein Baulärmgutachten ist derzeit in Erstellung.

27. Viele Anwohner befürchten durch die Tramstrecke den Wertverlust des Wohneigentums, Bodenversiegelung und weniger Lebensqualität.

28. Der Nutzen der Trambahn wird auf der Lebensqualität der Anwohner ausgetragen. 145 gefällt Bäume und eine Wohnung ohne Fenster zum öffnen bzw. Schimmelprobleme.

Wir bemühen uns um Minimierung von Eingriffen vor Ort. So werden z. B. Baumfällungen so gut wie möglich vor Ort ausgeglichen. Zusätzlich berücksichtigen wir die aktuellen Gesetze zur Schallschutzminimierung. Siehe dazu auch die Antwort auf die Fragen 24 und 25.

Viele Beispiele zeigen, dass eine gute ÖPNV-Anbindung ein Standortvorteil ist und zu Wertsteigerungen von Immobilien führen kann. Durch die Neuaufteilung des öffentlichen Raums lassen sich zugleich Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr vor Ort umsetzen. Die Aufenthaltsqualität verbessert sich und erhöht die Attraktivität in den Wohnvierteln. Die Klimaschutzziele der Landeshauptstadt München, wie z.B. der Ausbau des ÖPNV-Netzes, sind eng verknüpft mit dem Ziel der Luftreinhaltung und tragen damit zu mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität der Gesellschaft bei.

Parkplätze/Autoverkehr

29. Fallen zugunsten der Tram und der Verbreitung des Radwegs die Parkplätze in der Johanneskirchner Straße komplett weg?

30. Viele parken in der Freischützstraße ab Hausnummer 102. Soll da eine Anwohnerzone entstehen?

31. Zum Thema Wegfall Parkplätze: Könnte nicht bei der Wiese hinter der Grundschule, die auch als Festwiese genutzt wird, eine 2-geschossige Tiefgarage gebaut werden

Ja, es entfallen beidseitig die Stellplätze in der Johanneskirchner Straße. Der Entfall der Parkplätze wird seitens des Mobilitätsreferats auf Basis einer gutachterlichen Parkraumerhebung als verträglich eingestuft. Sollte sich künftig wider Erwarten zeigen, dass im Bereich Johanneskirchen ein sehr großer Mangel an Parkmöglichkeiten entsteht, gibt es verschiedene Maßnahmen, die seitens des Mobilitätsreferats geprüft werden können, um dem entgegenzuwirken. Eine solche Maßnahme wäre z. B. die Einrichtung eines Parklizenzzgebietes, d.h. privilegiertes Parken für Anwohner*innen.

32. Ist vorgesehen, die Linksabbiegerspur in die Johanneskirchner Straße zu verlängern?

Ja, die Linksabbiegerspur in der Cosimastraße von Norden kommend wird aufgrund der starken Rückstaubildung verlängert. Durch die Verlegung der Haltestelle Regina-Ullmann-Straße stadteinwärts wird der Platz dafür geschaffen.

Veranstaltung

33. Warum wird in Ihrem Vortrag eigentlich seit zwei Stunden nicht eine Online Frage beantwortet?

Aufgrund der großen Zahl an Besucher*innen bei der Hybridveranstaltung haben wir den Fragestellenden vor Ort den Vorzug gegeben. Alle Fragen aus dem Chat beantworten wir in diesem Dokument.