

Die neue Tram nach St. Emmeram



Neuaufgabe

Tram St. Emmeram

Die neue Tram nach St. Emmeram

Neue städtebauliche Entwicklungsgebiete im Stadtbezirk Bogenhausen

Anlass für die Planung und den Bau der neuen Tramstrecke zwischen Effnerplatz und St. Emmeram war und ist die enorme städtebauliche Entwicklung der Stadtteile Bogenhausen und Oberföhring. Inzwischen sind weite Teile der Bebauung entlang der Effnerstraße und Cosimastraße realisiert, die übrigen sind noch in Planung (z. B. Umnutzung der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne) oder bereits im Bau. Durch die städtebauliche Entwicklung im Einzugsbereich der neuen Tramstrecke kann somit künftig ein zusätzliches Potenzial von insgesamt ca. 5.000 Einwohnern und ca. 900 Arbeitsplätzen hochwertig erschlossen werden. Die neue Tramstrecke wird erheblich zur Stärkung des Standortes Bogenhausen beitragen. Damit wird Bogenhausen für die Bewohner, die dortigen Arbeitgeber und sozialen Einrichtungen noch attraktiver.

Tram nach St. Emmeram: 4,3 Kilometer auf Rasengleis

Immer mehr Einwohner und steigende Arbeitsplatzzahlen machen eine leistungsfähige und attraktive Verkehrserschließung mit dem öffentlichen Personennahverkehr notwendig. Zwischen Effnerplatz und St. Emmeram wird deshalb eine neue Trambahnlinie fahren: die Tram nach St. Emmeram. Sie soll als Fortführung der Linie 17 oder 18 im Herbst 2011 in Betrieb gehen. Die Strecke wird rund 4,3 Kilometer lang sein und neun neue Haltestellen haben. Die Tram fährt zukünftig vom Effnerplatz über die Effnerstraße in die Engelschalkinger Straße,

Vorteile für viele: Alle bedeutenden Quartiere und die Neubaugebiete an der Cosimastraße profitieren von der neuen Tram.



vorbei am Klinikum Bogenhausen und dann die Cosimastraße entlang. Die Endstation der Tram wird im Bereich der jetzigen Bushaltestelle St. Emmeram sein. Die Buslinie 59 wird durch die Tram St. Emmeram ersetzt. Damit entstehen durch den höheren Fahrkomfort und zusätzliche Direktverbindungen neue Anreize zum Umsteigen auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Die Tram St. Emmeram wird auf einem Rasengleis im Mittelstreifen der Straße fahren, das heißt, sie wird baulich zu 100 Prozent vom Individualverkehr abgegrenzt sein.

Grünes Licht für die neue Tramstrecke

Die Tram St. Emmeram ist Bestandteil der »Integrierten ÖPNV-Planung« der Landeshauptstadt München, die von der Vollversammlung des Stadtrates bereits im Jahr 1991 beschlossen wurde. Auch im aktuellen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München ist die Tram St. Emmeram enthalten.

Nach Beschluss des Stadtrates im Sommer 2008 folgte auf Antrag der Stadtwerke München (SWM), Unternehmensbereich Verkehr, das Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern. Am 18. September 2009 wurde der Planfeststellungsbescheid (gleichbedeutend einer Baugenehmigung) erteilt. Baubeginn war im Frühjahr 2010. Die Inbetriebnahme ist für Herbst 2011 vorgesehen.

Paris ist Vorbild für das Rasengleis der Tram St. Emmeram: dichter kurzer Rasen im Gleisbereich und eine Randzone mit Wiesenblumen und Kräutern.



Foto: © IBV Hülsler AG, Zürich

Von Bogenhausen schnell ins Münchner Zentrum

Die Tram St. Emmeram hat neben der Erschließung der Wohn- und Geschäftsgebiete entlang der Engelschalkinger Straße und der Cosimastraße noch einen anderen entscheidenden Vorteil: Sie wird in wenigen Minuten das Stadtteilzentrum Arabellapark erreichen. An der neuen Tramhaltestelle Arabellapark/Klinikum Bogenhausen* wird der Umstieg in die U4 bequem möglich sein. Diese erreicht in nur 11 Minuten das Stadtzentrum (Hauptbahnhof). Dort besteht Anschluss an alle S-Bahnen, drei weitere U-Bahnlinien und den Regional- und Fernverkehr der Deutschen Bahn. Oder Sie bleiben bequem sitzen und fahren umsteigefrei nach Haidhausen oder ins Lehel.

* vorläufiger Arbeitstitel

Zeitplan zum Bau der Tram St. Emmeram

Baugenehmigung der	
Regierung von Oberbayern:	18. September 2009
Spatenstich:	21. Mai 2010
Bauzeit:	2010 bis 2011
Inbetriebnahme:	Herbst 2011

Die Eröffnung werden wir mit den Münchnerinnen und Münchnern feiern!

In etwa 10 Minuten vom Effnerplatz bis St. Emmeram: Die Endstation der Tram wird im Bereich der jetzigen Bushaltestelle St. Emmeram sein.



Streckenplan

Technische Daten

Streckenlänge:

rund 4,3 Kilometer

Fahrzeit:

etwa 10 Minuten vom
Effnerplatz bis St. Emmeram

Takt:

tagsüber: 10-Minuten-Takt
abends: 20-Minuten-Takt

9 neue Haltestellen:

- Arabellastraße
- Arabellapark/
Klinikum Bogenhausen*
- Cosimapark
- Evastraße
- Pionierschule*
- Taimerhofstraße
- Regina-Ullmann-Straße
- Fritz-Meyer-Weg
- St. Emmeram

* vorläufiger Arbeitstitel

Tram St. Emmeram

Zeichenerklärung



Pionierschule

Tramhaltestelle
(* = vorläufiger Arbeitstitel)



Richard-Strauss-Str.
U4

U-Bahnhof



Tram St. Emmeram



Tram 17, 18 [Bestand)



städtebauliche Entwicklung
[B-Plan = Bebauungsplan)



Kunstwerk Mae West



MVG Infocon
Standort Cosimapark





Arbeitstitel)

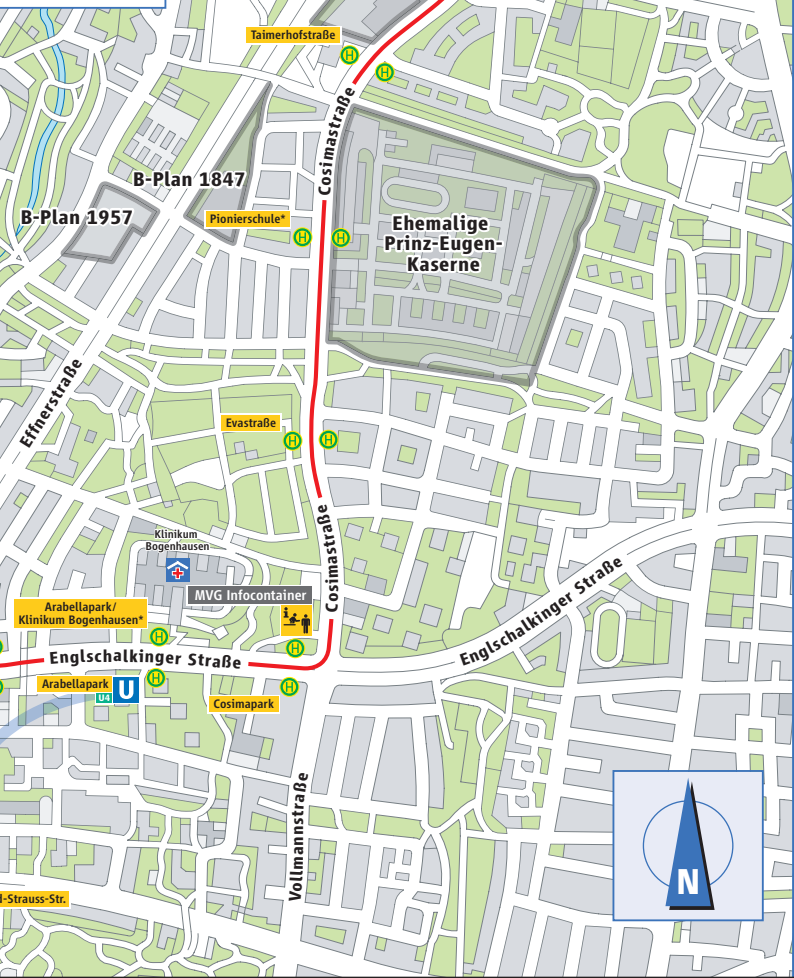
m [Neubau]

stand]

entwicklungsgebiete
ungsplan]

West

ntainer
straße



Kunstbauwerk Mae West

Mittendurch wird die Tram fahren

Am Effnerplatz gibt es bald ein besonderes Highlight: die 52,5 Meter hohe Konstruktion Mae West. Sie wird als Kunstprojekt des Tunnels am Mittleren Ring Ost vom Baureferat der Landeshauptstadt München errichtet. Und mittendurch wird die Tram fahren.



MVG – Wir sind für Sie da

Wir beantworten Ihre Fragen vor Ort

Damit sich alle Anwohner vor Ort umfassend über das Projekt und den Bauablauf informieren können, steht auf der **Wiese gegenüber dem Eingang zum Cosimabad** (direkt an der Cosimastraße) der **MVG Infocontainer**.

Öffnungszeiten: Dienstag, 10 bis 12 Uhr und Donnerstag, 16 bis 19 Uhr

■ Lärm oder Parkplatzänderungen

Alle Anlieger, die wegen der Neubaumaßnahme von Änderungen oder Unannehmlichkeiten betroffen sind, finden regelmäßig und rechtzeitig unsere Baustellen-Folder und -Infobriefe in ihrem Briefkasten.

■ Änderungen in der Buslinienführung, Umleitungen

Aktuelle Informationen über Änderungen der Buslinien und Fahrpläne, Haltestellenverlegungen oder Umleitungen werden von der MVG stets rechtzeitig über Aushänge an den Haltestellen, Baustellen-Folder und -Infobriefe sowie im Internet zur Verfügung gestellt.

■ Fragen und Informationen zum Projekt

Gerne beantworten wir Ihre Fragen per E-Mail:

kontakt@mvg.swm.de

Mehr aktuelle Infos zur Tram St. Emmeram sowie die abgebildeten Fotomontagen finden Sie auch im Internet unter:

www.tram-emmeram.de

Allgemeine Infos: www.mvg-mobil.de

Impressum

Herausgeber: Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Marketing
80287 München

Fotomontagen: SWM, Atelier Fischkandl

Gestaltung: HOCH 3 . München

Stand: Mai 2010

Die Tram im Stadtbild

»Grüne Welle« vom Effnerplatz nach St. Emmeram

Fahrt auf der grünen Trasse: Über die gesamte Länge von ca. 4,3 Kilometern wird die Tram auf einem Rasengleis im bestehenden Mittelstreifen der Straße fahren. Lediglich in den Kreuzungsbereichen werden die Gleise für den Individualverkehr befahrbar gemacht.

Schlanke Rundmasten und weniger Fahrdrähte

Die Neubaustrecke wird ansprechend gestaltet. Für die Tram St. Emmeram wurde ein in München neues Fahrleitungssystem gewählt, das durch eine Verstärkungsleitung im Boden die gleiche elektrische Leistungsfähigkeit bietet wie das bisher häufig verwendete System der Hochkettenfahrleitung. Dies hat den Vorteil, dass auf der neuen Strecke insgesamt weniger störende Drähte zu sehen sind. Die anthrazitfarbenen runden Fahrleitungsmasten werden dadurch auch schlank sein und überwiegend in der Mitte der Rasengleis-Trasse stehen. Die Straßenbeleuchtung wird im Seitenbereich durch das Baureferat der Landeshauptstadt München neu errichtet und bietet so zugleich eine verbesserte Beleuchtung der Geh- und Radwege.

Neun neue, moderne Haltestellen

Alle neun neuen Haltestellen werden einen bequemen Einstieg in die Tram ermöglichen. Sie erhalten Wetterschutz, Sitzgelegenheiten sowie visuelle und akustische Einrichtungen zur Fahrgastinformation.

Schlanke Masten, weniger Fahrdrähte und viele Bäume zeichnen die neue Strecke aus.



Besonderes Augenmerk wird auf die Gestaltung der Haltestellenbereiche gelegt: Durch Bäume auf den Bahnsteigen werden die neuen Haltestellen aus dem Straßenbereich hervorgehoben. Sie schaffen ein angenehmes Ambiente beim Warten auf die nächste Tram.

Auswirkungen auf den Verkehr

Die Tramtrasse war schon weitgehend vorhanden

Planungsgrundsatz war eine weitgehend bestandsorientierte Planung, die den baulichen Eingriff gering hält. Bereits in den 60er Jahren wurde der heute immer noch vorhandene Mittelstreifen in großen Teilen der Cosima- und Engelschalkinger Straße geschaffen. Er war von Anfang an



Der Haltestellenbereich hebt sich optisch hervor. Auch nachts herrscht dort eine angenehme und helle Atmosphäre.



für den Bau einer Tramstrecke vorgesehen. Zwischen dem Klinikum Bogenhausen und der Cosimastraße wird ein neuer abgegrenzter Gleiskörper gebaut. Dazu wird die Engelschalkinger Straße in diesem Bereich von zwei auf eine Fahrspur je Richtung, jeweils zuzüglich eines Parkstreifens am Fahrbahnrand, umgestaltet. Insbesondere im Bereich der Haltestellen entfallen daher Parkplätze. Zwischen der Brücke über die Effnerstraße und dem Beginn der Wendeschleife St. Emmeram wird der Straßenraum vollkommen neu geordnet: Neben dem baulich abgetrennten Gleiskörper in einem neuen Mittelstreifen schließen sich in beiden Richtungen je eine Fahrbahn und ein abmarkierter Radfahrstreifen an.

Die Tram »schwimmt mit«

Mit dem Neubau der Tram St. Emmeram werden alle Kreuzungen und Straßeneinmündungen mit neuer Ampeltechnik und einer Priorisierung des öffentlichen Verkehrs versehen. Das bedeutet, dass die Tram an den Ampeln per Funk grünes Licht bekommt. Die Tram fährt auf der gesamten Strecke unabhängig vom Autoverkehr auf einer eigenen Trasse und ist auch dadurch eine schnelle und pünktliche Alternative zum Auto.

Wachstum vertraglich ermöglichen

Ohne eine attraktive und auch in der Zukunft ausreichend leistungsfähige ÖPNV-Verbindung würde deutlich mehr zusätzlicher Autoverkehr die Engelschalkinger Straße und Cosimastraße belasten. Bogenhausen

»Grüne Welle« nach St. Emmeram: Die Tram gleitet zügig auf dem Rasengleis im Mittelstreifen der Straße – abgetrennt vom Autoverkehr.



wird auch in Zukunft weiter dynamisch wachsen. Die neue Tram bedeutet daher: weniger zusätzlicher Autoverkehr, weniger zusätzliche Abgase und weniger zusätzlicher Lärm für die Anwohner! Die Nutzer der Tram verursachen pro gefahrenen Kilometer im Berufsverkehr rund sechs- bis siebenmal weniger CO₂ als bei der Nutzung des PKW. Jede Fahrt mit der Tram schützt so auch unser Klima, lokal und global. Machen Sie mit!

Über 250 neue Bäume

Vor allem auf dem seit Jahrzehnten für die Tram vorgesehenen Mittelstreifen entlang der Cosimastraße, in der Engelschalkinger Straße sowie am Effnerplatz und vereinzelt an der künftigen Wendeschleife St. Emmeram mussten Bäume und Sträucher entfernt werden, um die Trasse frei zu machen. Ansonsten wurde die Trassenlage, soweit möglich, zur Schonung des übrigen Baumbestandes optimiert. Der Umfang der Fällungen und Neupflanzungen ist mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München abgestimmt und wurde im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans mit der Baugenehmigung seitens der Regierung von Oberbayern festgelegt. Als Ausgleich sind Neupflanzungen vor Ort vorgesehen, vor allem am Straßenrand (ca. 133 neue Bäume), auf den Haltestelleninseln (ca. 85 neue Bäume) und in Grünflächen (ca. 43 neue Bäume). Mit über 250 Neupflanzungen kann der Kompensationsbedarf von rund 200 nach Baumschutzverordnung geschützten Bäumen sogar deutlich übertroffen werden.

Nach der Neugestaltung bleibt es grün: Der Alleecharakter wird auch in der Engelschalkinger Straße durch weitere Bäume ergänzt.

