

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



27.06.2019

Antrag

Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach mit Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten die Planungen für die Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach aufzunehmen. In Kooperation mit den Umlandgemeinden wird die Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen geprüft. Das Ergebnis wird dem Stadtrat zeitnah dargestellt.

Begründung:

Die Kapazität im ÖPNV muss weiter ausgebaut werden. Der Knotenpunkt Ostbahnhof ist mit den verschiedenen Buslinien überlastet. Bis zur Eröffnung der S-Bahn-Strecke im Jahr 1972 gab es Straßenbahnen vom Ostbahnhof über die Rosenheimer Straße bis nach Ramersdorf auf der damaligen Linie 1. Die Tram 24 war vom 30.09.1973 bis 18.10.1980 in Betrieb (Steckenverlauf: Ostbahnhof, Orleanstr., Anzinger Str., Claudius-Keller-Str., Ramersdorf, Hechtseestr., Krumbadstr. Michaelibad, Heinrich-Wieland-Str., Zehntfeldstr. Albert-Schweitzer-Str. Karl-Marx-Ring Neuperlach Nord (anfangs als Perlach bzw. Perlach Nord bezeichnet) Fritz-Schäffer-Str., Neuperlach Zentrum (anfangs als Perlach Zentrum bezeichnet).

Die Wiedereinführung der Tram 24 ermöglicht neue attraktive Verbindungen in die Stadt und ins Umland und bietet die Möglichkeit der Verlängerung von Neuperlach in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen. Mit der Tram können deutlich mehr Fahrgäste befördert werden und der Knotenpunkt Ostbahnhof würde entlastet.

Die Landeshauptstadt München soll daher die Planungen für Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach aufnehmen und in Kooperation mit den Umlandgemeinden eine Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen prüfen.

Gez.
Dr. Michael Mattar
Fraktionsvorsitzender

Gez.
Prof. Dr. Jörg Hoffmann
Stadtrat

Gez.
Wolfgang Zeilnhöfer
Stadtrat

Gez.
Gabriele Neff
Stellv. Fraktionsvorsitzende

Gez.
Thomas Ranft
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Sebastian Schall

ANTRAG

05.12.2019

Attraktivität der U-Bahn erhöhen (3) U-Bahn-Ringschluss Nord-West - Verlängerung der U-Bahn von Moosach nach Freiham über Allach und Langwied (Verbindung U 3 mit U5)

Die Verwaltung stellt Möglichkeiten dar, wie eine Verlängerung der U 3 von Moosach über Allach und Langwied bis nach Freiham geschaffen werden kann. Damit soll ein Ringschluss der U-Bahn im Nordwesten erreicht werden.

Begründung:

Die Landeshauptstadt München braucht einen Ausbau von Netzstrukturen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV. Hierbei sind insbesondere Wegführungen wichtig, die sinnvoll Verknüpfungspunkte zwischen leistungsfähigen Verkehrsmitteln ermöglichen.

Die Schaffung einer Verbindung zwischen Moosach und Freiham ermöglicht interessante Umstiegsbeziehungen, die es Einpendlern noch attraktiver machen, auf den ÖPNV umzusteigen, insbesondere durch die Anbindungen an die S-Bahn-Linien. Auch wenn die Planung der Strecke Pasing – Freiham noch am Laufen ist sollte die Weiterführung bereits jetzt in Angriff genommen werden.

Initiative:
Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Sebastian Schall
Stadtrat

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 11.Feb.2020

Antrag

Tram-Offensive 2030: die Lindwurm-Tram – Baustein zum Ausbau des Trambahnnetzes

Die Verwaltung stellt dem Stadtrat dar, wie eine schnelle und durchgehende Trambahn Nord-Süd-Verbindung über den Sendlingertorplatz hinaus nach Süden und durch die Lindwurmstraße, Sendlinger Kirchplatz, Harras und dann weiter nach Westen durch die Albert-Roßhaupter- und die Waldfriedhofstraße mit Anschluss an die West-Tangente entwickelt und realisiert werden kann.

Die vorgeschlagene Trasse wird als Teil des „Prüfkatalogs für den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans“ (Vorlage zum Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 12.Feb.2020) angesehen und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht.

Begründung:

Die Münchner Trambahn ist das einzige Verkehrsmittel, mit dem dem drohenden Verkehrskollaps in München schnell und wirksam begegnet werden kann. Dazu bedarf es aber des Gesamtausbaus eines umfassenden Trambahn-Netzes 2030 (Antrag DIE LINKE vom 9.Jan 2019). Dies unterstreicht auch die genannte Stadtratsvorlage zum Nahverkehrsplan: (es) müssen bereits heute weitere Planungsschritte über die bislang konkretisierten und im Stadtrat beschlossene Projekte mit einem Horizont über das Jahr 2030 hinaus angestoßen werden.“

Die gegenwärtigen Strecken sind auf etwa 82 km Länge geschrumpft – nach Berechnungen von Verkehrsexperten würde jedoch weitere 130 km Trambahnstrecke benötigt, wenn man eine Frequentierung durch 8 000 Fahrgäste je Tag (20 Stunden) zugrunde legt. Zug um Zug muss sich die MVG diesem Ziel nähern.

Mit der vorgeschlagenen „Lindwurm-Tram“ könnte eine Entlastung für die chronisch überlasteten Strecken der U-3 und U-6 geschaffen werden. Die bestehenden U-Bahnstationen Sendlingertorplatz, Goetheplatz und Harras sind optimal erreichbar. Der geringere Haltestellenabstand der Trambahn ermöglicht jedoch eine bessere Erschließung der Wohnviertel.

Cetin Oraner (DIE LINKE), Brigitte Wolf (DIE LINKE)

Stadtratsgruppe DIE LINKE.

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 176 • 80331 München
DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 2 52 35 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 11.Feb.2020

Antrag

Tram-Offensive 2030: die Tram-Südtangente – Baustein 2 zum Ausbau des Trambahnnetzes

Die Verwaltung stellt dem Stadtrat dar, wie eine Tram Südtangente von Sendling über die Isar nach Giesing entwickelt und realisiert werden kann.

Dabei ist vordringlich eine Trasse vom Waldfriedhof, über den Harras im Zuge von Brudermühlstraße, Candidplatz und die Tegernseer Landstraße zu prüfen.

Die vorgeschlagene Trasse wird als Teil des „Prüfkatalogs für den Infrastrukturtel des Nahverkehrsplans“ (Vorlage zum Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 12.Feb.2020) angesehen und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht.

Begründung:

Die Münchner Trambahn ist das einzige Verkehrsmittel, mit dem dem drohenden Verkehrskollaps in München schnell und wirksam begegnet werden kann. Dazu bedarf es des Gesamtausbaus eines umfassenden Trambahn-Netzes 2030 (Antrag DIE LINKE vom 9.Jan 2019). Dies unterstreicht auch die genannte Stadtratsvorlage zum Nahverkehrsplan: (es) müssen bereits heute weitere Planungsschritte über die bislang konkretisierten und im Stadtrat beschlossene Projekte mit einem Horizont über das Jahr 2030 hinaus angestoßen werden.“

Die gegenwärtigen Strecken sind auf etwa 82 km Länge geschrumpft – nach Berechnungen von Verkehrsexperten würde jedoch weitere 130 km Trambahnstrecke benötigt, wenn man eine Frequentierung durch 8 000 Fahrgäste je Tag (20 Stunden) zugrunde legt. Zug um Zug muss sich die MVG diesem Ziel nähern.

Mit der vorgeschlagenen „Tram-Südtangente“ könnte endlich eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Süden Münchens über die Isar geschaffen werden. Damit würde auch die Erreichbarkeit des Grünwalder Stadions durch den ÖPNV erheblich verbessert, insbesondere durch die Verknüpfung mit der von uns geforderten Standseilbahn „Siemenswerke – Stadion – Wettersteinplatz“.

Cetin Oraner (DIE LINKE), Brigitte Wolf (DIE LINKE)

Stadtratsgruppe DIE LINKE.

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 176 • 80331 München
DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 2 52 35 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de