



München, im April 2017

Verkehrskonzept München-Nord Staufalle Tram 23/24 – Verkehrskollaps in der Heidemann- und Knorrstraße droht Siedlervereinigungen fordern Bau der U26

Wir, die benachbarten Siedlervereinigungen, appellieren gemeinsam an die LH München, die Planungen für die Tram 24 und die Verlängerung der Tram 23 zu stoppen – noch ist es Zeit!

Wir fordern die LH München auf, die Planung für den Bau der U26 als Tangentialverbindung zwischen den Haltestellen Kieferngarten und am Hart unverzüglich voranzutreiben und auf den derzeit geplanten, umfangreichen und kostenintensiven Bau der Straßenbahntrasse zu verzichten, bis die U-Bahn auf der – bereits eingeplanten – Trasse realisiert werden kann.

Pro U26: U-Bahn als einzige zukunftsfähige Lösung

Angesichts der in den nächsten Jahren rapide steigenden Anzahl von Arbeitsplätzen (allein BMW FIZ 46.000 sowie BMW Freimann mehr als 3.000) und Einwohnerzahlen (u.a. neues Wohngebiet Bayernkaserne mit über 5.000 Wohnungen und ca. 15.000 Bewohner/innen) im Münchner Norden ist die U26 die einzige sinnvolle, zukunftsfähige Maßnahme für die Lösung der Verkehrsprobleme in unserem Viertel.

Nur durch eine schnelle, leistungsfähige U-Bahn-Tangente wird das erklärte Ziel der LH München, eine Reduzierung des Individualverkehrs, erreicht werden, denn allein sie ist für Autofahrer/innen eine attraktive Alternative (Park & Ride). Nur die U26 kann die innerstädtischen U-Bahnlinien, insbesondere die U2, maßgeblich entlasten.

Von der Reduzierung des Individualverkehrs profitieren Alle: Weniger Lärm und Feinstaubbelastung, kein Schleichverkehr mehr und Entspannung in der Parkplatz-Situation in den anliegenden Wohngebieten.

Contra Tram 24 & Verlängerung der Tram 23: Verkehrskollaps, Umwelt- und Lärmbelastung – Oberleitungen und Masten statt Bäumen und Grünplanung

Die geplante Tram 24 wie auch die Verlängerung der Linie 23 zum Kieferngarten sind absolut ungeeignete Maßnahmen, um den Zuwachs an Einwohnern und Arbeitsplätzen im Münchner Norden mittels ÖPNV zu bewältigen.

Die Straßenbahn ist keine attraktive Alternative für Autofahrer/innen: Eine Reduzierung des Individualverkehrs wird durch sie nicht erreicht – im Gegenteil: Auf der gesamten Trasse der Linie 24, insbesondere auf der jetzt schon sehr belasteten Heidemann- und Knorrstraße werden Verkehrsstaus und damit einhergehend die Lärm- und Umweltbelastung erheblich zunehmen, zumal die Trambahn-Trasse den Verkehrsfluss zusätzlich behindert. Eine Endhaltestelle mit Umkehrschleife für die Tram 23 und 24 sowie das Ein- und Ausfahren der Tram 23 im Bereich Heidemannstraße/ Kieferngartenstraße wird die jetzt schon täglich unerträgliche Stausituation auf der Heidemannstraße zwischen Lilienthalallee und Lützelsteinerstraße weiter verschärfen.

Die Straßenbahn verursacht Stau, Feinstaub, Lärm und verschandelt zudem das Stadtbild durch Oberleitungen. Die Grünzüge an Knorr- und Rathenaustraße werden erheblich beeinträchtigt, eine Grünplanung für die Heidemannstraße erschwert.

Dazu kommt: Die U26 wird auf Jahre, wenn nicht Jahrzehnte verhindert, wenn jetzt eine Trambahn gebaut wird, denn die außerordentlich aufwendigen und kostenintensiven Baumaßnahmen für eine Trambahn-Trasse (umfangreiche Straßenbaumaßnahmen, Ausbau der Kreuzung an der Heidemann-/Ingolstädterstraße u.a., Gleiskörper, Oberleitungen) müßten dann kostenaufwendig wieder zurückgebaut werden – wer wird dies vor den Steuerzahler/innen rechtfertigen können?

Pro Bus: Planungsfreiheit durch günstige, umweltfreundliche Zwischenlösung statt Verschwendungen von Steuergeldern durch Rückbau der Trambahn-Trasse

Wir plädieren für das Weiterbestehen bzw. den Ausbau der Bus-Verbindung auf der Trasse der geplanten Tramlinie 24 bis zur Realisierung der U-Bahn. Nur so wird die Situation offen gehalten bis die Realisierung der U26 möglich ist, nur so besteht weiter Planungsfreiheit, anstatt jetzt mit dem Bau der Tram kaum mehr rückgängig zu machende Fakten zu schaffen.

Eine Busverbindung ist lärmärmer, kostengünstiger, flexibler und vor allem zukunftsfähiger, wird sie mit innovativen Fahrzeugkonzepten (E-Busse, Solartechnik) betrieben. Selbst wenn man in der Heidemannstraße eine eigene Busspur anlegen würde, wäre dies deutlich kostengünstiger als die geplante Trambahn-Trasse.

Pro U26: Positive Folgen auch für MOC & Lilienthalallee, Allianz Arena und das nördliche Umland

Nur mit der U26 wird der ÖPNV für die Besucher/innen der Allianz Arena, des MOC und der Projekte an der Lilienthalallee (Motorworld und Baumarkt) attraktiv. Die U26 kann so maßgeblich zur Reduzierung des Parkdrucks rund um Allianz-Arena und MOC in den umliegenden Wohngebieten beitragen.

Nur die U26 bietet das Potential für eine bessere Verkehrsanbindung des Münchner Nordens (Fröttmaning, Garching).

Die Unterzeichner dieser Erklärung haben insgesamt mehr als 1.300 Mitglieder.

Siedlervereinigung Am Hart e.V.
www.siedlung-am-hart-muenchen.de

Siedlergemeinschaft Kaltherberge
www.siedlung-kaltherberge.de

Siedlerschaft München Nord e.V.
www.siedlerschaft-muenchen-nord.de

Siedlerschaft Kieferngarten e.V.
www.siedlerschaft-kieferngarten.de

Siedlervereinigung Neuherberge

