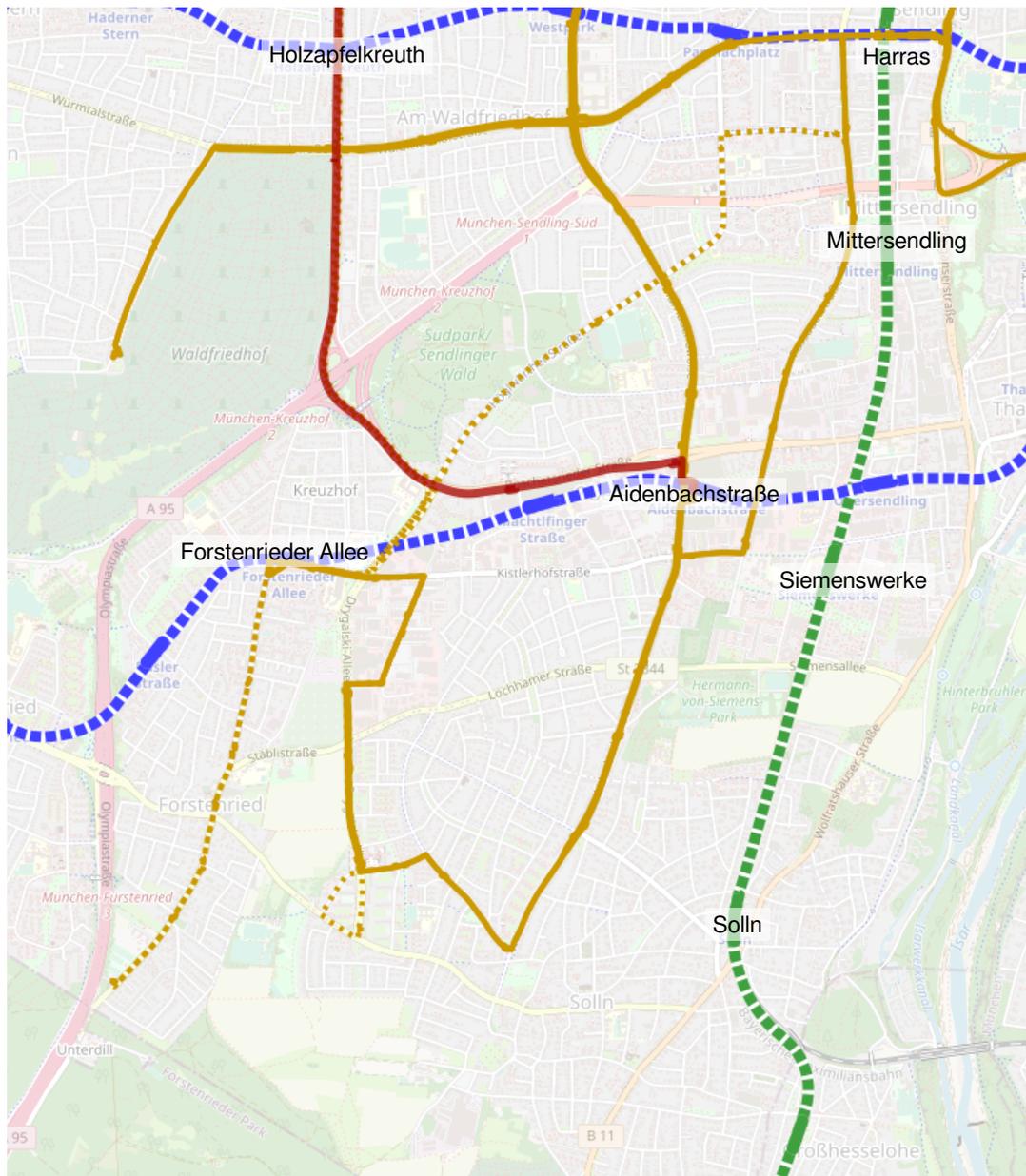


# Westtangente Plus: Verknüpfung mit S7/BOB / Oktober 2020

## Ausgangslage

Durch die Fürstenrieder Straße sowie die Boschetsrieder Straße (bis zur U-Bahn Aidenbachstraße) wird eine Tram gebaut werden, das Verfahren zur Erteilung der Baugenehmigung ist angelaufen.

Betrachtet man das Schnellbahnnetz inklusive Tram sowie den Buslinien im 10-Minuten-Takt (siehe Bild; ohne Buslinien im 20-Minuten-Takt), so fällt auf: die südlichste Verknüpfung zwischen dem städtischen Nahverkehrsnetz und der S-Bahn/BOB ist der Harras.



Grün: S-Bahn; Blau: U-Bahn; Rot: Tram; Gelb: Bus 10-Minuten-Takt; gelb gestrichelt: zeitweise 10-Minuten-Takt

Karte: Grundlage OpenStreetMap; Karte veröffentlicht unter ODbL 2.0

Nimmt man das Thema „Verkehrswende“ ernst, dann ist klar: Die Lücken zwischen den Öffentlichen Verkehrsmitteln gehören geschlossen. Denn eine wesentliche Voraussetzung für einen attraktiven Nahverkehr sind gute Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln. Dazu gehört auch die gute Erreichbarkeit von Schnellbahnstationen. Leider hat das Netz in München erhebliche Lücken. Beim heutigen sehr mangelhaften Angebot muss man schon äußerst überzeugt vom Umweltverbund sein, um aus dem Bereich der Westtangente Richtung südliches Isartal / Oberland die öffentlichen Verkehrsmittel zu nehmen, und dazu quasi eine U-Bahn-Station zu Fuß zu gehen.

Die Verbindung zwischen den Verkehrsmitteln Tram und BOB/S7 ist wichtig: Die Eisenbahnstation ist zu erreichen und nicht nur irgendwo die Eisenbahn-Trasse zu kreuzen.

Mindest-Ziel ist daher: Trassensicherung der einzigen noch realisierbaren Option.

Bevorzugt wäre, kurzfristig die Planung dieser kurzen Strecke zu erstellen, und (getrennt und unabhängig) von der Westtangente genehmigen zu lassen.

Das Genehmigungsverfahren für die Westtangente wird durch diese Planung nicht berührt – und auch wenn die Verlängerung bis zur S-Bahn/BOB sinnvoll wäre, so ist die Westtangente alleine außerordentlich sinnvoll und sollte unverzüglich realisiert werden. Falls das Verfahren für diese Strecke schnell genug ist, dass gemeinsam gebaut werden kann, so wäre dies zwar positiv, aber kein Grund die Westtangente zu verzögern.

### **Planungsvorgaben**

- Verlängerung der Tram-Westtangente bis zur S7/BOB
- Gute Umsteigemöglichkeit zwischen Tram und S7/BOB
- Wendemöglichkeit nahe der Bahnstrecke
- Aufbauend auf der zur Planfeststellung eingereichten Planung der Tram-Westtangente
- Weitere Verlängerung grundsätzlich möglich

### **Streckenauswahl**

Als Bahnhof an der S7/BOB kommt einzig die Station Siemenswerke in Frage, da Solln deutlich zu weit im Süden und Mittersending zu weit im Norden liegt.

Die Nutzung des Südkopfs des Bahnhofs Siemenswerke ist ungünstiger als die des Nordkopfs, da er auf der einen Seite in einer vielgenutzten Grünanlage liegt und auf der anderen Seite der Bahn der Park zwischen den Hochhäusern zu durchfahren wäre. Zudem ist dort auch keine für die Tram geeignete Querung der Bahnstrecke vorhanden. Eine Verlängerung weiter nach Osten, beispielsweise zur Ecke Wolfratshauer Straße / Siemensallee wäre damit nicht mehr möglich. Die Abstände zwischen der Baierbrunner Straße und Bahn sind zudem im Süden größer, das bedeutet: beschränkt sich die Tram hier auf die Baierbrunner Straße, so wäre dies ein Beitrag zu „knapp verfehlt“, wie dies ja auch schon für die Umsteigemöglichkeit zwischen U3 und S7/BOB gilt.

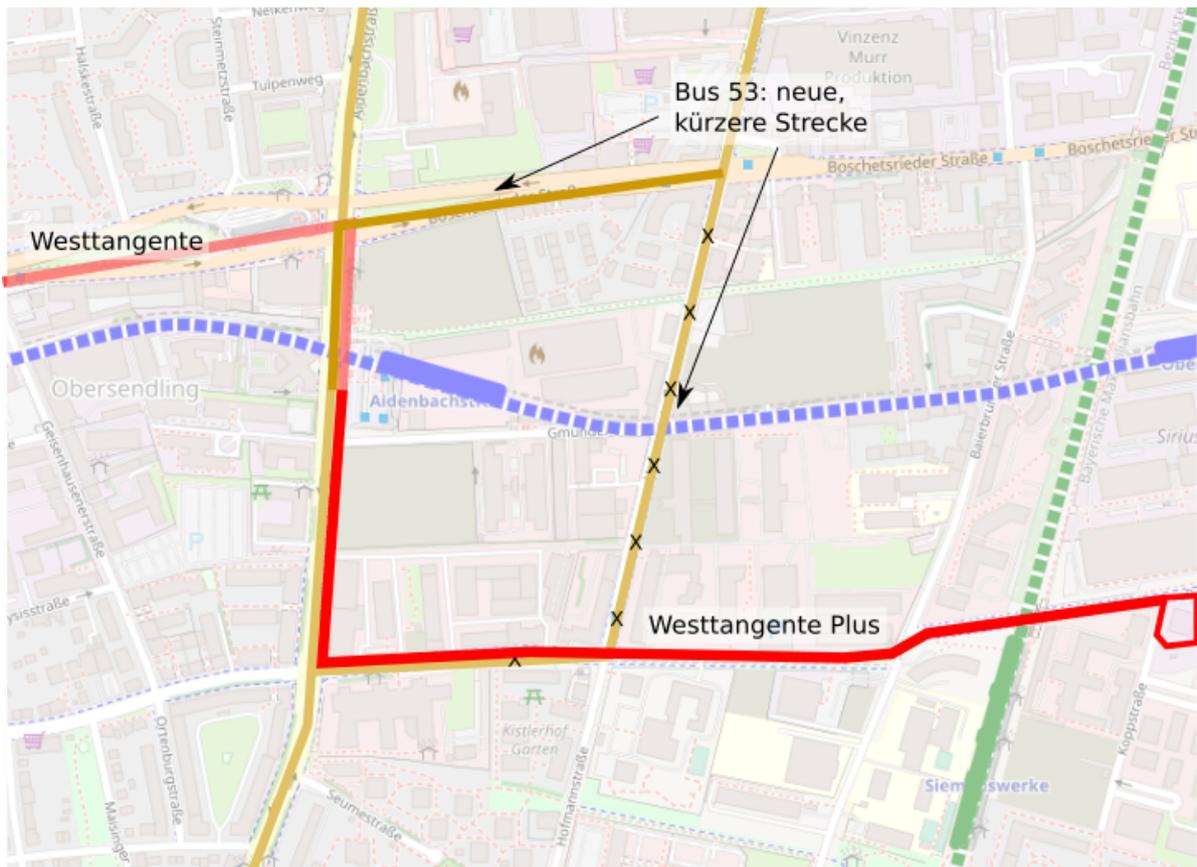
## Streckenvorschlag

Wir schlagen dafür folgende Streckenführung vor: von der Station Aidenbachstraße nach Süden bis zur Kreuzung mit der Kistlerhofstraße, ab da östlich bis zur Eisenbahn (über Kistlerhofstraße und den Rad-/Fußweg). Sinnvoll könnte eine Wendemöglichkeit um das bestehende Heizwerk Koppstraße der Stadtwerke München geschaffen werden, andere Optionen sind aber auch möglich. Aufgrund der Platzsituation wäre am Heizwerk dabei nur die eigentliche Wendeschleife, die Haltestellen wären jeweils näher an der S-Bahn-Station. Aufgrund der Nähe zur Station Aidenbachstraße mit 3 Gleisen kann hier auf ein zusätzliches Abstellgleis verzichtet werden.

Auch bei einer Weiterführung beispielsweise zur Wolfratshäuser Straße wäre eine Wendeschleife an diesem Platz sinnvoll, da die Erreichbarkeit von S7/BOB ein wichtiges Ziel darstellt.

Insbesondere entlang des erwähnten Rad-/Fußwegs ist der Platz knapp. Nach unserer ersten Einschätzung (auch vor Ort) kann die Strecke ohne Eingriff in bestehende Bausubstanz errichtet werden, bedarf aber sicherlich aufgrund der schwierigen Bausituation einer weiteren Überprüfung und auch Detailierung. Sollte bei der Gelegenheit der Radweg an die Normen des Radentscheids angepasst werden (was grundsätzlich sicherlich sinnvoll ist), wird wohl der Erwerb von unbebauten Grundstücksteilen der nördlich angrenzenden Fläche unerlässlich sein.

Der Metrobus 53 kann damit ab der Haltestelle Ecke Hofmann-/Boschetsrieder Straße direkt zur Station Aidenbachstraße fahren, der wegfallende Bushalt wird künftig von der Tram bedient. Dies spart nicht nur Kosten, sondern erhöht auch die Attraktivität für die Fahrgäste, sprich: führt zu Mehrfahrgästen und der gewünschten Verkehrsverlagerung.



ÖV-Netz, mit Westtangente Plus sowie geändertem Metrobus 53

Karte: Grundlage OpenStreetMap; Karte veröffentlicht unter ODbL 2.0



Fußweg zwischen Kistlerhofstraße und Baierbrunner Straße: Ausreichend Platz für eine Tram

Herausgeber:  
PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V.  
Regionalgruppe München  
Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München  
muenchen@pro-bahn.de  
<https://www.pro-bahn.de/muenchen/>