



Rasengleis statt Tram im Stau – Verkehrswende auch in der Leopoldstraße

Wir, die zivilgesellschaftlichen Vertreter des Umweltverbunds in München, fordern gemeinsam, die Verkehrswende auch in der Leopoldstraße umzusetzen. Das bedeutet konkret:

- Vorrang für den Umweltverbund, auch in der Leopoldstraße
- Rasengleis für den Boulevard Leopoldstraße (d.h.: eigener Gleiskörper getrennt vom Autoverkehr, dafür nur eines MIV-Fahrstreifen je Richtung)
- Realisierung des Radschnellweges Innenstadt - Garching
- Erhalt der Haltestelle Hohenzollernstraße
- Keine Angstweiche = kein Radfahrstreifen in Mittellage an der Kreuzung Franz-Joseph-Straße / Leopoldstraße
- Haltestellen in Abfahrtsrichtung an der Giselastraße

Wir befürworten den zügigen Ausbau des Tramnetzes und den Radschnellweg ausdrücklich. Im konkreten Fall halten wir aber den überschaubaren Zeitverlust der Umplanung für den geringeren Nachteil als die vorliegende Planung.

Vorrang für den Umweltverbund in der Leopoldstraße

Im Entwurf der Mobilitätsstrategie hat der Stadtrat beschlossen, »bei der konkreten Planungsentscheidung eines Projekts oder einer Maßnahme vor Ort« aufgrund der Flächeneffizienz den Umweltverbund zu priorisieren.

Damit ist sowohl für den Radschnellweg wie auch für einen eigenen Gleiskörper der Tram ausreichend Platz.

Schon beim Beschluss Radschnellweg Münchner Norden im September 2021 beauftragte der Stadtrat die Stadtverwaltung, den Autoverkehr auf der Ludwig- und Leopoldstraße »bereits an der Ingolstädter und Ungererstraße auf den Mittleren Ring abzuleiten« (20-26 / V 02721).

Die gemeinsame Förderung von ÖPNV und Radverkehr ist möglich. Ein Gegeneinander-Ausspielen dieser Verkehrsträger des Umweltverbundes hilft Stadt und Klima in keinsten Weise.

Hier braucht es jetzt den gleichen Mut und Weitsicht wie bei der Ludwigsbrücke: Dort hat sich der Stadtrat 2019 für eine Reduzierung auf eine MIV-Fahrspur pro Richtung entschieden – obwohl die Verwaltung vor einem Verkehrschaos durch Stau warnte. Die Stadtratsentscheidung bedeutet breite

Rad- und Fußwege und eine attraktive, eigene Spur für die Tram. Die Reduzierung der Fahrspuren war auch Voraussetzung für die weitergehende Reduzierung der Fahrspuren und den Radweg in der Rosenheimer Straße, sowie eine Reduzierung von Fahrspuren auf dem Altstadttring.

Rasengleis für den Boulevard Leopoldstraße

Die Tram in der Leopoldstraße ist ein wichtiger Baustein für die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die vom Münchner Norden über die Münchner Freiheit in den Westen und Süden geplanten Linien bieten den Fahrgästen künftig neue, attraktive Direktverbindungen: Kieferngarten - Münchner Freiheit - Hauptbahnhof - Laim und Schwabing Nord - Münchner Freiheit - Englischer Garten - Haidhausen - Giesing – Harlaching.

Zu einem attraktiven ÖPNV gehört auch ein störungsfreier Betrieb der Tram. Das ist nicht der Fall, wenn die Tram sich die Spur mit dem Autoverkehr teilen muss.

Die ÖPNV-Spur der Tram ist in beiden Richtungen in Mittellage zu führen, um gegenseitige Störungen mit dem Lieferverkehr zu vermeiden.

Ebenso muss die Busspur für den Bus 59 zwischen Münchner Freiheit und Hohenzollernstraße erhalten bleiben. Der Bus 59 ist bereits heute massiven Störungen ausgesetzt. Ein Entfall der Busspur würde das noch verschlimmern.

Nur zwischen Münchner Freiheit und Hohenzollernstraße wird eine gemeinsame ÖV-Spur für Bus- und Trambetrieb benötigt. Alle anderen Abschnitte werden als Rasengleis ausgeführt.

Ein Rasengleis reduziert die Bodenversiegelung und verbessert das Mikroklima – so kann der ÖPNV auch hier einen Beitrag leisten. In absoluten Notfällen können Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge auch das Rasengleis nutzen.

Realisierung des Radschnellweges nach Garching

Der Radschnellweg nach Garching ist entsprechend den Regelwerken und den Vorgaben des Radentscheids München zu realisieren.

Erhalt der Haltestelle Hohenzollernstraße

An der Hohenzollernstraße befinden sich viele Geschäfte und andere Einrichtungen (z.B. Ärzte), die ein hohes Fahrgastpotential erwarten lassen. Eine Trambahnhaltestelle an der Hohenzollernstraße gewährleistet – zusammen mit den umsteigefreien Verbindungen per Tram in viele Stadtviertel – eine attraktive ÖPNV Anbindung in und aus weiten Teilen Münchens.

Auch verkürzt eine Haltestelle an der Hohenzollernstraße den Fußweg zu Zielen in der Hohenzollern- und Nikolaistraße und deren Nebenstraßen – der Fußweg ist deutlich kürzer im Vergleich zu einem Weg von der Giselastraße oder Münchner Freiheit.

Grundsätzlich liegt der Haltestellenabstand zwischen Münchner Freiheit und Giselastraße in einem Bereich (ca. 500m), der auf den ersten Blick eine zusätzliche Zwischenhaltestelle nicht unbedingt erforderlich machen würde. Da aber die Hohenzollernstraße inmitten eines dicht bebauten Stadtteils liegt – sozusagen im Herz Schwabings – ist hier mit hoher Nachfrage zu rechnen. Die heutige Anbindung entlang der Leopoldstraße durch den MetroBus 54 zeigt erwartungsgemäß keine hohe Nachfrage: In Richtung Norden endet die Linien nach einer Station an der Münchner Freiheit, in Richtung Bogenhausen und Ostbahnhof sorgt der Umweg durch den Tucherpark für Fahrzeitverluste. Das Gegenargument mit den 54m-langen Fahrzeuge ist noch weit in der Zukunft, ihr durchgängiger

Einsatz auf beiden Linien ist noch nicht abzusehen. Auch in diesem Fall ist die besondere Stellung der Kreuzung Leopold-/Hohenzollernstraße als Stadtteil- und Einzelhandelszentrum und damit ihre kleinräumige Erschließung höher zu gewichten, da die Tram in ihrer Parallelführung zur U-Bahn die Rolle der Feinerschließung übernimmt. Der örtlich zuständige BA12 fordert ebenso den Erhalt dieser Haltestelle.

Keine Angstweiche = kein Radfahrstreifen in Mittellage an der Kreuzung Franz-Joseph-Straße / Leopoldstraße

Der geplante Radfahrstreifen in Mittellage (d.h. zwischen den beiden MIV-Spuren) im Kreuzungsbereich der Franz-Joseph-Straße mit der Leopoldstraße ist abzulehnen:

- Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) sind gefährlich und werden von den meisten Radfahrenden als unattraktiv empfunden. Insbesondere weniger erfahrene Radfahrende weichen teilweise auf den Gehweg aus oder fahren eine alternative Strecke.
- Radfahrstreifen in Mittellage widersprechen dem Beschluss zum Radentscheid ("baulich getrennte Radwege")
- Kinder <8 Jahren dürfen dort nicht fahren, sehr wohl aber auf den guten baulich getrennten Radwegen im Zulauf zur Kreuzung. D.h. vor der Kreuzung müssen diese auf den Gehweg wechseln. (Vgl. §2 (5) StVO).

Stattdessen muss die bereits vorliegende und deutlich bessere Alternativplanung mit durchgehend (beinahe) Radentscheid-konformen Radwegen und einer Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr in Richtung Westen (oder eine gleichwertige Lösung) umgesetzt werden.

Optimierung der geplanten Radwege- und Haltestellensituation an der Haltestelle Giselastraße

Die Haltestellen an der U-Bahn-Station Giselastraße sind vor der Kreuzung Leopold- / Franz-Joseph- / Martiusstraße geplant. Da die Trambahnen in unterschiedliche Richtungen abbiegen sollen, ergibt sich, dass es Richtung Ziel je zwei Abfahrtshaltestellen gäbe – so muss Richtung Elisabethplatz entweder in der Martiusstraße (östlich der Leopoldstraße) oder auf der Leopoldstraße eingestiegen werden.

Das ist lästig für die Fahrgäste, da nie klar wäre, an welcher Haltestelle die nächste Tram zum gewünschten Fahrziel kommt.

Wesentlich sinnvoller ist es, die Haltestelle nach der Kreuzung anzuordnen. Dann ist für jedes Fahrziel nur eine einzige Haltestelle vorhanden. Selbst im Störfall und bei Umleitungen hält die Tram damit immer an der richtigen Stelle.

Wir fordern daher, die Planung entsprechend zu überarbeiten mit Haltestellen hinter der Kreuzung. Im Fall von Konflikten innerhalb des Umweltverbundes sind entsprechende Varianten mit den Konflikten den Verbänden vorzustellen.

Herausgeber:

- PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, <https://www.pro-bahn.de/muenchen/>
- ADFC München e.V., Platenstr. 4, 80336 München, <https://www.adfc-muenchen.de/>
- Radentscheid München c/o ADFC München
- Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V., Schellingstraße 65, 80799 München, <https://muenchner-forum.de/ak-attraktiver-nahverkehr/>
- Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe München, Pettenkoferstr. 10a / II, 80336 München, <https://bn-muenchen.de/>
- Green City e.V., Lindwurmstraße 88, Innenhof, 2. Ausgang, 5. Stock, 80337 München, <https://www.greencity.de/>

Stand: 30.5.2022

Fotomontage Leopoldstrasse



Quelle: Fahrgastverband PRO BAHN / AAN

**Anhang: Planungsprämisse, dass der MIV nicht weniger wird,
führt dazu, dass die Maßnahmen ergriffen werden, die die
Prognose bestätigen**

Ausgangslage:

Bei den Berechnungen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wurden die zu erwartenden MIV-Mengen ohne die Auswirkungen der bis 2025 geplanten Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung (z.B. ÖPNV-Ausbau, Ausbau des Radverkehrs, höhere Parkgebühren etc.) gerechnet (vgl. Beschlussvorlage <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7178284> S. 28 unten).

Somit ergibt sich aufgrund der Prognosen:

Das Verkehrsaufkommen in der Leopoldstraße südlich der Einmündung Ungererstraße ist über der Kapazität des Knotens Münchner Freiheit.

D.h. der MIV in der Leopoldstraße südlich der Münchner Freiheit befindet sich an Kapazitätsgrenze.

Somit ergibt sich scheinbar keine Möglichkeit, einen eigenen Gleiskörper für die Tram in der Leopoldstraße zwischen Münchner Freiheit und Giselastraße zu realisieren, sowie einen Radweg (statt dem gefährlichen Radfahrstreifen in Mittellage) in der Franz-Joseph-Straße am Knoten Leopoldstraße zu bauen.

Auch im nachgeordneten Straßennetz (Franz-Joseph-Straße, Herzogstraße, Hohenzollernstraße) gibt es keine oder nur sehr geringe Kapazitätsreserven. Wenn nun Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbundes (im speziellen: Radentscheidkonforme Radwege in der Franz-Joseph-Straße durch Einbahnstraße in Ost-West-Richtung) stattfindet, kann – unter der Prämisse gleichbleibenden MIV-Aufkommens in der Leopoldstraße – keine zufriedenstellende Lösung gefunden werden.

Die Nicht-Berücksichtigung der Verkehrswende bei der Planung führt dazu, dass die erforderlichen Maßnahmen (gute ÖPNV- und Radinfrastruktur) nicht umgesetzt werden.

Dies zeigt sich konkret am Beispiel der Beurteilung der Radentscheid-konformen Planungsvariante für die Franz-Joseph-Straße durch MVG/SWM und MOR.

Durch das beauftragte Gutachterbüro werden drei verkehrliche Varianten untersucht, wie sich die Kfz-Verkehrszahlen in den benachbarten Straßen in Abhängigkeit der zusätzlich getroffenen Maßnahmen entwickeln.

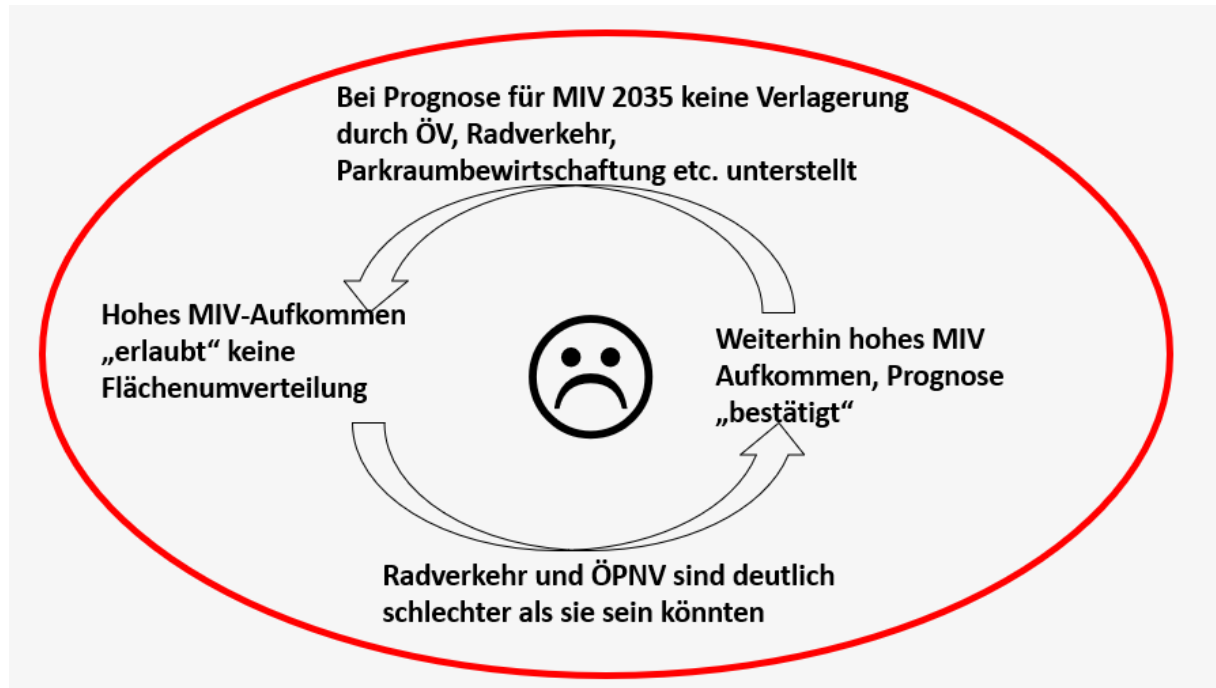
Alle drei Varianten leiden jedoch letztlich daran, dass bereits von vornherein keine MIV-Reduktion angenommen wurde, sondern eher eine Steigerung für den Prognosehorizont 2035, weshalb die Varianten dann aufgrund zu hohem MIV-Aufkommen letztlich abgelehnt werden.

Darüber hinaus wurden keine Maßnahmen geprüft, wie ggf. unerwünschte Auswirkungen abgemildert oder verhindert werden könnten.

Fazit:

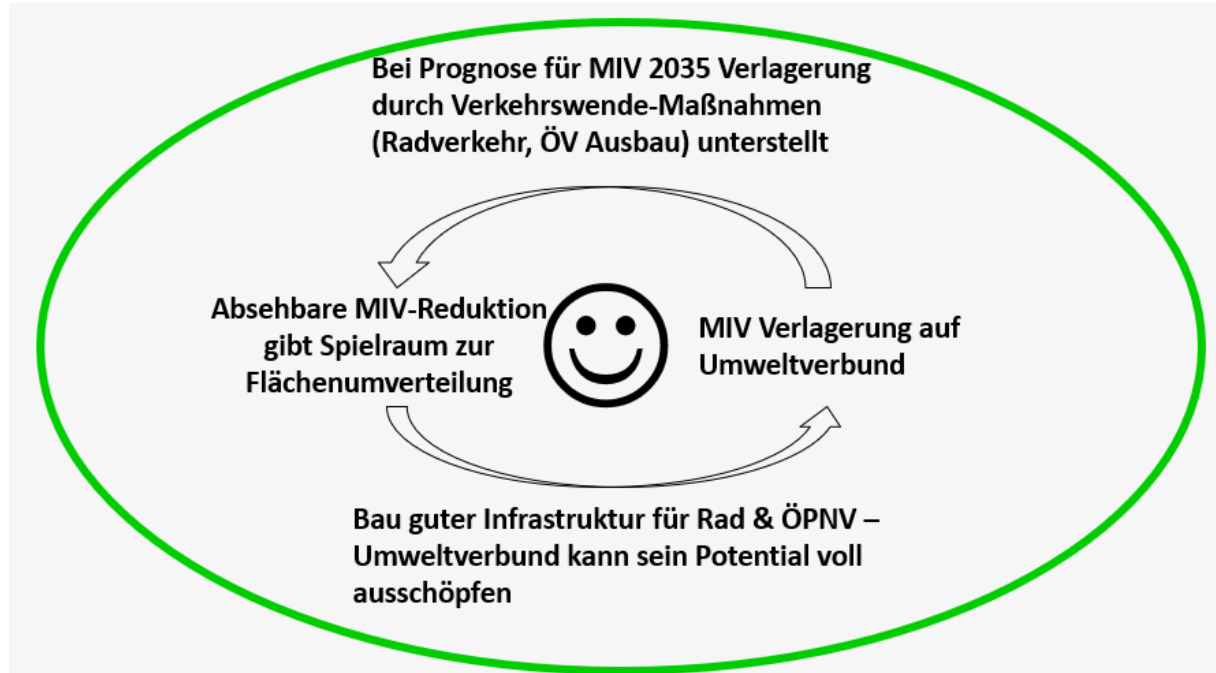
Wie zu erwarten, führt die Planungsprämisse, dass nicht von einer MIV Reduktion ausgegangen wird, dazu, dass es keine zufriedenstellende Infrastruktur für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gibt => so ist dann keine nachhaltige MIV Reduktion möglich.

Im konkreten Fall fehlt das eigene Tramgleis in der Leopoldstraße sowie die passende Radinfrastruktur in der Franz-Joseph-Straße.



Richtig ist der folgende Ansatz:

Die Auswirkungen der Verkehrswende werden in den Prognosen für den MIV berücksichtigt – dann ist auch genügend Spielraum für Flächenumverteilung da. Davon profitiert der Umweltverbund, und die Verlagerung findet tatsächlich statt!



Lernen von der Ludwigsbrücke:

Bei der Ludwigsbrücke hat sich der Stadtrat 2019 für eine Reduzierung auf eine MIV Fahrspur pro Richtung entscheiden – obwohl die Verwaltung vor einem Verkehrschaos durch Stau warnte. Die Stadtratsentscheidung ermöglichte breite Rad- und Fußwege und eine attraktive, eigene Spur für die Tram. Die Reduzierung der Fahrspuren ermöglicht auch in der Rosenheimer Straße eine Reduzierung der Fahrspuren und die Einrichtung eines Radweges. Der Stadtrat traf eine mutige Entscheidung – diesen Mut braucht es auch in der Leopoldstraße.