

21.5.2010

Herausgeber
Stadtwerke München GmbH
MVG
80287 München
www.mvg-mobil.de

Spatenstich für Tram St. Emmeram: Inbetriebnahme im Herbst 2011; Premiere für schlankes Fahrleitungssystem und Haltestellen-Begrünung

Spatenstich mit Oberbürgermeister Christian Ude, dem ersten stellvertretenden Vorsitzenden des BA 13 Bogenhausen, Ulrich Tetzner, und Herbert König, Vorsitzender der MVG-Geschäftsführung und SWM Geschäftsführer Verkehr am Freitag, 21. Mai um 12 Uhr an der zukünftigen Endhaltestelle „St. Emmeram“

Verantwortlich für
Inhalt und Redaktion:
Bettina Hess
Telefon:
089.2361-5042
Fax:
089.2361-5149
email:
hess.bettina@sww.de



Am Effnerplatz durchquert die Trambahn das Kunstbauwerk „Mae West“ (Simulation); der Spatenstich mit MVG-Chef König und OB Ude fand an der künftigen Endhaltestelle „St. Emmeram“ statt.

Mit dem heutigen Spatenstich für die Tram St. Emmeram geht der Ausbau des Münchner Straßenbahnnetzes nur wenige Monate nach der Inbetriebnahme der Tram 23 wie vorgesehen weiter. Anlass für die Planung und den Bau der neuen Tramstrecke zwischen Effnerplatz und St. Emmeram war und ist die fortschreitende städtebauliche Entwicklung der Stadtteile Bogenhausen und Oberföhring (aktuelles Beispiel: Umnutzung der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne). Im Einzugsbereich der neuen Trasse entstehen zurzeit Wohnungen für rund 5.000 zusätzliche Einwohner und ca. 900 weitere Arbeitsplätze. Die bisher eingesetzten Omnibusse können mittelfristig keine attraktive und leistungsfähige ÖPNV-Erschließung mehr gewährleisten. Die Tram bietet dagegen geeignete Kapazitäten. Auf eigener Trasse ist die Straßenbahn zudem schneller als der Bus, pünktlicher und komfortabler. Ein anspruchsvolles Gestaltungskonzept mit viel Grün und einem erstmals verwendeten, schlanken Fahrleitungssystem wird dazu beitragen, dass sich die Neubaustrecke gut in das örtliche Stadtbild einfügt.

MVG-Information für die Medien

Tram St. Emmeram 

Planungen gehen weit zurück

Erste Planungen für die Tram St. Emmeram gehen bis in die 1960er Jahre zurück; aus dieser Zeit stammt auch der Mittelteiler in der Straße, der von Anfang an für die Straßenbahn reserviert war. Durch die Engelschalkinger Straße fuhr bereits in den 70er-Jahren eine Tram bis zur Haltestelle Cosimapark; sie musste 1980 den Bauarbeiten für die U4-Verlängerung zum Arabellapark weichen. Die Landeshauptstadt nahm die Tram St. Emmeram 1991 in die „Integrierte ÖPNV-Planung“ auf; sie war damit von Anfang an Bestandteil des städtischen Nahverkehrsplans. Zugunsten einiger anderer Tram-Projekte (Linie 17 West, Osttangente, Nordtangente, Tram 23) wurde ihre Realisierung zunächst jedoch zurückgestellt. 2008 schließlich stimmte der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen den zwischenzeitlich aktualisierten Planungen ebenso zu wie der Münchner Stadtrat. SWM/MVG starteten eine breit angelegte Informationskampagne in Form von Bürgersprechstunden. Gleichzeitig führte die Regierung von Oberbayern ein ca. einjähriges Planfeststellungsverfahren durch. Mit positivem Ergebnis: Am 28. September 2009 erhielten SWM/MVG die Baugenehmigung.

Zuverlässig und pünktlich auf eigener Trasse

Die Züge fahren auf gesamter Streckenlänge auf eigener Rasengleis-Trasse im Mittelstreifen der Straße, also unabhängig vom Individualverkehr. In Kreuzungsbereichen sorgen Vorrangschaltungen und moderne Signaltechnik dafür, dass die Straßenbahn beschleunigt passieren kann; gleichzeitig bleibt der Verkehrsfluss für den Autoverkehr durch bedarfsgerechte Schaltung der Ampelphasen erhalten. Die schall- und erschütterungstechnisch gedämmte Bauweise der Neubaustrecke entspricht dem neuesten Stand der Technik. Rasengleis und moderne Niederflurzüge tragen ebenso dazu bei, dass Lärm und Erschütterungen entlang der Tramtrasse auf ein Minimum reduziert werden.

Premiere für schlankes Fahrleitungssystem

Die Neubaustrecke wird in ansprechender Form gestaltet: Erstmals realisieren SWM/MVG in München ein neues, in der Schweiz weiterentwickeltes Fahrleitungssystem, das besonders stadtbildverträglich erscheint. Es handelt sich dabei um eine so genannte Seilgleiterfahrleitung, die ohne ein zusätzliches Tragseil auskommt. Damit ist das neue System im Straßenraum optisch weniger präsent. Die gleiche elektrische Leistungsfähigkeit wie bei herkömmlichen Systemen wird über ein zusätzliches Kabel im Boden erreicht, das in regelmäßigen Abständen mit der Fahrleitung verbunden ist. Da kein Tragseil benötigt wird, können auch die überwiegend im Mittelteiler der Straße stehenden Masten kleiner dimensioniert werden als bei herkömmlichen Systemen.



MVG-Information für die Medien

Haltestellen-Bäume und Rasengleis

Besonderes Augenmerk liegt auch auf der Grüngestaltung entlang der Strecke: So werden die Haltestellen je nach Länge erstmals mit 8 bis 10 Bäumen begrünt, die die Bahnsteige aus dem Straßenraum hervorheben und eine angenehme Warte-Atmosphäre erzeugen. Das Rasengleis zwischen den Haltestellen wird nach Pariser Vorbild längs strukturiert: Während der Gleisbereich mit dichtem kurzen Rasen begrünt wird, kommen in den Randzonen Saatgutmischungen mit Wiesenblumen oder Kräutern zum Einsatz, die farbliche Akzente setzen.

4,3 Streckenkilometer, 9 neue Haltestellen, 10 Minuten Fahrzeit

Die Tram St. Emmeram ergänzt das Straßenbahnnetz im Münchner Nordosten. Die rund 4,3 Kilometer lange Neubaustrecke verläuft von der bestehenden Tram-Haltestelle Effnerplatz unter dem 52,5 Meter hohen Kunstbauwerk „Mae West“ hindurch zur Effnerstraße. Von dort geht es weiter durch die Engelschalkinger Straße und die Cosimastraße. Die künftige Endhaltestelle befindet sich im Bereich des heutigen Parkplatzes an der Bushaltestelle St. Emmeram. Die Fahrzeit zwischen Effnerplatz und St. Emmeram beträgt rund 10 Minuten. Neun neue, barrierefrei gestaltete Haltestellen sorgen für kurze Wege zwischen Haus- bzw. Bürotür und Tram (siehe Streckenplan). Sie werden mit Wartehallen, Sitzgelegenheiten und Lautsprechern ausgestattet. Elektronische Anzeigen für aktuelle Abfahrtszeiten sind an 5 Haltestellen vorgesehen; für Fahrradständer ist an sieben Haltestellen Platz.

Auf direktem Weg in die Stadt – oder zur U-Bahn

Ob die Linie 17 oder 18 vom Effnerplatz nach St. Emmeram verlängert wird, steht noch nicht endgültig fest. Beide Linien würden eine schnelle und direkte Verbindung in die Innenstadt bieten (ca. 15 Minuten vom Arabellapark zum Isartor und weiter Richtung Sendlinger Tor und Hauptbahnhof). Die neue Tram schafft aber nicht nur eine direkte Verbindung Richtung City, sondern dient gleichzeitig als leistungsstarker Zubringer zum U-Bahnhof Arabellapark. Von dort erreicht die U-Bahnlinie U4 in 11 Minuten den Hauptbahnhof. Die MVG rechnet mit etwa 14.300 Fahrgästen pro Tag bzw. 10.100 am stärksten Querschnitt. Die Kosten für die Neubaustrecke betragen rund 43 Millionen Euro. Vom Freistaat Bayern wird eine Förderung aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erwartet.

Weiterhin ausreichend Parkplätze vorhanden

Die Erhaltung von Parkraum steht neben anderen Belangen bei allen Planungsüberlegungen mit im Fokus. Durch den vorhandenen breiten Mittelstreifen wird in diesem Straßenzug nur relativ wenig Straßenraum für das Tramprojekt benötigt. Nur im Umgriff von Haltestellen und Straßenkreuzungen muss Parkraum entfallen, um den fließenden Verkehr mit Tram, PKW und Fahrrädern bedarfsgerecht zu organisieren. Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass ausreichend Parkmöglichkeiten am Straßenrand erhalten bleiben. Gleiches gilt für den Verkehrsfluss, insbe-

MVG-Information für die Medien

sondere in Kreuzungsbereichen: Es wurde gutachterlich nachgewiesen, dass ihre Leistungsfähigkeit durch die Tram nicht beeinträchtigt wird.

König: Standortvorteil Tram

MVG-Chef Herbert König: „Unsere Planer haben sehr darauf geachtet, dass die Straßenbahn optimal in die bestehenden Bau- und Verkehrsstrukturen eingebunden werden kann. Durch ihre anspruchsvolle Gestaltung mit schlanken Masten, wenig Fahrleitung und viel Grün zählt die neue Strecke sicher zu den modernsten Straßenbahntrassen Europas. Die neue Tram wird den Münchner Nordosten zuverlässig und umweltfreundlich erschließen, mehr Menschen zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegen und dazu beitragen, den zukünftigen Autoverkehr in Bogenhausen und Oberföhring zu reduzieren. Letztlich ist die Tram damit nichts anderes als ein echter Standortvorteil.“



Englischalkinger Straße zwischen Elektrastraße und Klinikum Bogenhausen (Simulation)

Konzept aus einem Guss

Trambahn und U-Bahn sind im Übrigen keine Konkurrenzvorhaben, sondern ergänzen sich. Die Trambahn deckt ein bereits klar bestimmtes Verkehrsaufkommen aus den bekannten zusätzlichen Besiedlungen entlang der Cosimastraße ab. Die U-Bahn war von vornherein, auch hinsichtlich der Lage des heutigen Endbahnhofs Arbellapark, so angelegt, dass eine etwaige Verlängerung in Richtung Osten, also zur Anknüpfung an die S8 in Englischalking, möglich ist. Eine Verlängerung der U-Bahn im Bereich der Cosimastraße zur Abdeckung der dortigen Fahrgastpotenziale wäre also schon technisch gar nicht möglich. Hiervon abgesehen wäre das Fahrgastpotenzial für eine wirtschaftliche Realisierung einer U-Bahn auch bei weitem nicht ausreichend.

Einschränkungen für Anwohner und Autofahrer

Während der Bauarbeiten wird es zu Baulärm und Behinderungen im Straßenverkehr kommen. Entlang der künftigen Trasse wird während der gesamten Bauzeit gleichzeitig in verschiedenen Abschnitten gearbeitet, um die Dauer der Maßnahme auf das Mindestmaß zu beschränken. Der Verkehr kann in der Regel mindestens einspurig an den Baustellen vorbei geführt werden; in den Randbereichen entfallen jedoch Parkplätze. SWM/MVG bitten hierfür um Verständnis und werden ihr Möglichstes tun, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

MVG-Information für die Medien

Informationen aus erster Hand

Die MVG legt großen Wert auf eine rechtzeitige und ausführliche Information. Als zentral gelegene Anlaufstelle für alle Fragen rund um die neue MVG-Straßenbahnlinie dient seit Dienstag ein MVG-Infocontainer am Cosimawellenbad. Er hat immer dienstags von 10 bis 12 Uhr und donnerstags von 16 bis 19 Uhr geöffnet. Alle Anwohner, die wegen der Neubaumaßnahme von Änderungen oder Unannehmlichkeiten betroffen sind, werden außerdem regelmäßig z. B. mit Baustellen-Infobriefen versorgt. Weitere Informationen rund um die Baumaßnahme gibt es im Internet unter www.tram-emmeram.de und an der MVG-Hotline unter der Nummer 01803 / 44 22 66 (Montag bis Freitag von 8 bis 20 Uhr; 9 Cent pro Minute aus dem deutschen Festnetz, max. 42 Cent pro Minute aus Mobilfunknetzen).



Der Bauablauf – was passiert wann?

2009: Neue Straßenbeleuchtung und Spartenarbeiten

- Von August 2009 bis April 2010 wurde bereits die **Straßenbeleuchtung** erneuert. Das Baureferat ersetzte die in den 60er Jahren aufgestellten Straßenbeleuchtungsmasten im Mittelstreifen gegen moderne Anlagen am Straßenrand, die auch für eine verbesserte Beleuchtung der Geh- und Radwege sorgen.
- Seit November 2009 finden **Spartenarbeiten** statt: So müssen zum Beispiel Versorgungsleitungen verlegt, Einstiege zu Abwasserkanälen umgebaut und Querungen von Telekommunikationsleitungen tiefer gelegt werden.

2010: Gleisbauarbeiten ab Juli

- Im März wurden **Bäume und Sträucher** entfernt, um die Trasse für die Baumaßnahme freizumachen. Mit über 250 geplanten Neupflanzungen kann der Kompensationsbedarf von rund 200 nach Baumschutzverordnung geschützten Bäumen deutlich übertroffen werden.
- Direkt nach Pfingsten beginnen an mehreren Stellen weitere vorbereitende Arbeiten für den eigentlichen Gleisbau. So werden neben der künftigen Gleistrasse **Arbeitsspuren** für die Baufahrzeuge geschaffen, Baustelleneinrichtungen aufgebaut und Verkehrsführungen geändert. Es folgen **Erdarbeiten** im Mittelteiler in der Engelschalkinger Straße und Cosimastraße, um den Untergrund für den Gleisbau vorzubereiten. Außerdem werden in den ersten Wochen nach dem Spatenstich entlang der künftigen Straßenbahntrasse weitere Sparten umgelegt, **Fundamente für Fahrleitungsmasten** gesetzt und das Verstärkerkabel für die Fahrstromversorgung im Boden verlegt.

MVG-Information für die Medien



- Die eigentlichen **Gleisbauarbeiten** beginnen nach jetziger Planung im Juli. Sie konzentrieren sich zunächst im Mittelteiler der Engelschalkinger Straße und Cosimastraße. Im Herbst wird der Gleisbogen Effner-/Engelschalkinger Straße eingebaut. Bis Ende des Jahres sollen bereits über Dreiviertel der neuen Gleise liegen.
- Ebenfalls bis Ende 2010 werden erste **Haltestellenflächen** hergestellt und die Gebäude für die **Gleichrichterwerke** St. Emmeram und Bülowstraße errichtet.

2011: Gleis-, Straßen- und Landschaftsbau

- Nach Ende der Frostperiode werden die **Fahrleitungsmasten** gesetzt; anschließend erfolgt die Montage der Fahrleitung.
- Außerdem gehen die **Gleisbauarbeiten** weiter, unter anderem am Effnerplatz. Im Frühjahr wird der Gleisbogen Engelschalkinger Straße/Cosimastraße eingebaut.
- Entlang der gesamten Strecke errichten die SWM den überwiegenden Teil der **Bahnsteige und Haltestelleninfrastruktur**. Außerdem werden die damit zusammenhängenden **Straßenbauarbeiten** durchgeführt.
- Im Sommer steht der **Landschaftsbau** an, also zum Beispiel Rasenaussaat und Baumpflanzungen.
- Vor Inbetriebnahme finden schließlich diverse technische **Abnahmen und Inbetriebnahmeprüfungen** statt.

Tram St. Emmeram in Zahlen

9	neue Haltestellen sorgen für kurze Weg von und zur Tram
201	Fahrleitungsmasten werden aufgestellt
250	Bäume begrünen die Haltestellen und das Umfeld der Strecke
300	Stunden lang wird der MVG-Infocontainer geöffnet sein
450	Meter beträgt der mittlere Haltestellenabstand
5600	Meter Rasengleis sind vorgesehen (Einzelgleis)
9400	Meter Gleise umfasst die Trasse insgesamt (Einzelgleis)
30000	Kubikmeter Erdmassen werden bewegt*

* zum Vergleich: ein durchschnittliches 25-Meter-Schwimmbecken fasst 436 Kubikmeter Wasser; alles ca.-Angaben

Hinweis: Bilder stehen unter www.swm.de/presse zur Verfügung.