

# Mehr Tram für München!

von Edmund Lauterbach

**München braucht mehr Tram.** Bis auf einige Ewiggestrige zweifelt eigentlich niemand diese Zielvorgabe als Bestandteil eines zukunftsfähigen Verkehrskonzepts an. Nur: Zum einen passiert trotz dieser vom Stadtrat beschlossenen politischen Leitlinie viel zu wenig, und zum anderen hat man sich auch eher auf "München braucht ein bißchen mehr Tram" verständigt. Man will der Tram außer einigen bestehenden Strecken noch ein paar Tangentialtrassen überlassen.

Andererseits ist aber das Münchner U-Bahn-Netz nicht so dicht, als das zwischen den U-Bahn-Linien nicht Bedarf für zusätzliche leistungsfähige Radialstrecken vorhanden wäre. In der Vergangenheit wurden Tramstrecken stillgelegt, auch wenn sie deutlich außerhalb der fußläufigen Entfernung zu einer U-Bahn-Linie lagen. Es ging nicht um die Vermeidung doppelter Bedienung bestimmter Relationen, sondern darum, mittels Buszubringerlinien der teuren U-Bahn zusätzliche Fahrgäste aus dem ehemaligen Einzugsgebiet von Tramlinien zu beschaffen. Daß damit die Fahrgäste zu zusätzlichem Umsteigen gezwungen wurden und sich die Haus-zu-Haus-Reisezeiten oft nicht verbesserten, manchmal sogar verschlechterten, kümmerte nicht. Nicht zuletzt spielte auch die Anti-Tram-Ideologie bestimmter politischer Richtungen eine maßgebliche Rolle.

Fordert man jetzt mehr Tram, heißt es meist: *wir wollen ja, aber die Widerstände ..., wir können ja gar nicht* (und sind heimlich froh darüber). Schlägt man gar vor, einst stillgelegte und zwischenzeitlich abgebaute Tramstrecken wieder einzurichten, ist man schnell als wirklichkeitsfremder Utopist abgestempelt.

**Trotzdem:** Motto der hier dargestellten Ideen ist "München braucht nicht nur etwas mehr Tram, München braucht deutlich mehr Tram". Sie sollen einen klaren Gegenpunkt zur offiziellen Verkehrspolitik setzen und unbeeinflusst von verkehrspolitischer Mode zeigen, welche Tramstrecken sinnvoll sein können. Daß sich bei einem dichteren Tramnetz die Fahrgäste neu verteilen und U-Bahn-Linien relativ verlieren, ist klar. Ausgangspunkt muß deshalb immer sein, daß insgesamt mehr Menschen den Öffentlichen Verkehr nutzen. In einem Ballungsraum der Größe Münchens sollte dieses Ziel eine sehr hohe politische Priorität haben und eine dementsprechende Wirkung zeigen. Wer vor der Autolobby Angst hat, macht die falsche Politik.

Vielleicht gibt es doch irgendwann mal eine Verkehrswende, dann besteht eine Chance. Und wenn nicht dann zeigen Linienvorschläge zumindest, was man haben könnte, wenn die Prioritäten anders – richtiger – wären.

Die im Stadtbahnkonzept von PRO BAHN vorgeschlagenen Streckenführungen wurden bei der Konzeption der Tramstrecken berücksichtigt und stellen im äußeren Stadtgebiet eine wichtige Ergänzung dar.

Den hier dargestellten Vorschlägen ging voraus, daß zunächst einmal ein Grundgerüst für das Konzept in der Internet-Newsgroup muc.verkehr zur Diskussion gestellt wurde. Einige, aber nicht alle dort geäußerten Wünsche und Ideen sind in das Konzept eingeflossen. In vielen Bereichen sind sicher andere, ebenso gute Varianten denkbar.

## Die Linien:

- 20** Moosach – Dachauer Straße – Hauptbahnhof – Stachus – Sendlinger Tor – Müllerstraße – Reichenbachplatz – Isartorplatz – Deutsches Museum – Max-Weber-Platz – Einsteinstraße – Steinhausen – Eggenfeldener Straße – Bf Riem – Messestadt Riem
- 21** Westfriedhof – Dachauer Straße – Stachus Nord – Lenbachplatz – Promenadenplatz – Marienhof – Marienplatz – Tal – Isartorplatz – Deutsches Museum – Zeppelinstraße – Mariahilfplatz – Fraunhoferstraße – Müllerstraße – Corneliusstraße – Viktualienmarkt – Sparkassenstraße – Marienhof – Promenadenplatz – Lenbachplatz – Stachus Nord – Dachauer Straße – Westfriedhof
- *Die Schleife Marienhof – Isartorplatz – Mariahilfplatz – Viktualienmarkt – Marienhof wird von dieser Linie nur in der genannten Richtung befahren. Entlang des Viktualienmarktes ist die Strecke eingleisig.*
- 22** Romanplatz – Arnulfstraße – Hauptbahnhof – Stachus – Sendlinger Tor – Fraunhoferstraße – Mariahilfplatz – Lilienstraße – Deutsches Museum – Isartorplatz – Reichenbachplatz – Müllerstraße – Sendlinger Tor – Stachus – Hauptbahnhof – Arnulfstraße – Romanplatz
- *Die Schleife Sendlinger Tor – Mariahilfplatz – Isartorplatz – Sendlinger Tor wird von dieser Linie nur in der genannten Richtung befahren.*
- 23** Blumenburg – Amalienburgstraße – Romanplatz – Arnulfstraße – Hauptbahnhof – Stachus – Sendlinger Tor – Müllerstraße – Isartorplatz – Lehel – Tivolistraße – Herkomerplatz – Efferplatz – Cosimabad
- 24** Anhalter Platz – Petuelring – Hohenzollernplatz – Kurfürstenplatz – Barer Straße – Karolinenplatz – Lenbachplatz – Stachus – Sendlinger Tor – Fraunhoferstraße – Ostfriedhof – Schwannseestraße – Cincinnatistraße – Pennstraße
- 25** Altenheim Schwabing – Scheidplatz – Kurfürstenplatz – Barer Straße – Karolinenplatz – Lenbachplatz – Stachus Nord – Hauptbahnhof – Paul-Heyse-Straße – Goetheplatz – Kapuzinerstraße – Kolumbusplatz – Wettersteinplatz – Großhesseloher Brücke – Bavariafilmplatz
- 27** Haderner Stern – Stiftsbogen – Gondrellplatz – Westendstraße – Eisenheimerstraße – Landsberger Straße – Hauptbahnhof – Stachus Nord – Lenbachplatz – Promenadenplatz – Marienhof – Marienplatz / Sparkassenstraße – Tal – Isartorplatz – Deutsches Museum – Zeppelinstraße / Lilienstraße – Mariahilfplatz – Candidplatz – Tierpark – Thalkirchen
- *Blockwende Stiftsbogen / Gardinistraße.*
  - *Marienplatz und Zeppelinstraße in Fahrtrichtung Thalkirchen.*
  - *Sparkassenstraße und Lilienstraße in Fahrtrichtung Hadern.*
  - *Wäre dort nicht inzwischen ein Radweg etabliert, könnte man über eine Verlängerung ab Thalkirchen auf der Trasse der ehemaligen Isartalbahn Richtung Solln nachdenken.*

- 28** Freiham – Neuaubing – Pasing – Agnes-Bernauer-Straße – Siglstraße – Westendstraße – Kazmairstraße – Schwanthalerhöhe – Theresienwiese – Hauptbahnhof – Stachus Nord – Lenbachplatz – Promenadenplatz – Marienhof – Maximilianstraße – Max-Weber-Platz – Einsteinstraße – Ostbahnhof – Rosenheimer Straße – Ramersdorf – Langbürgener Straße – Krankenhaus Perlach – Ständlerstraße – Neuperlach Zentrum – Kafkastraße – Otto-Hahn-Ring – Neuperlach Süd
- *Führung im Bereich Ramersdorf / Perlach entweder über Langbürgener Straße und dann entlang Peralohstraße oder Hochäckerstraße oder über Ottobrunner Straße.*
- 29** Klinikum Großhadern – Heiglhofstraße – Zöllerstraße – Lorettoplatz – Albert-Roßhaupter-Straße – Harras – Lindenschmittstraße – Oberländerstraße – Thalkirchner Straße – Sendlinger Tor – Stachus – Lenbachplatz – Promenadenplatz – Marienhof – Maximilianstraße – Max-Weber-Platz – Wörthstraße – Ostbahnhof – Kraillerstraße – St.-Veit-Straße – St.-Augustinus-Straße – Friedenspromenade – Wasserburger Landstraße – Haar, Hans-Stießberger-Straße
- 32** Tucherpark – Englischer Garten – Münchner Freiheit – Parkstadt Schwabing – Funkkaserne – Heidemannstraße – Lieberweg – Harthof – Schleißheimer Straße – Goldschmiedplatz
- *Verlängerung zum Flugplatz Oberschleißheim, Flugwerft, Schleißheimer Schloß, Oberschleißheim als Touristiklinie denkbar. Führung dieser Kurse dann ab Fröttmaning – oder am Wochenende als "Museumstram" vom Deutschen Museum (Gleis zum Wenden in der Schwarzstraße) durchs Lehel und Englischen Garten zur Oberschleißheimer Flugwerft.*
- 33** Parkstadt Solln – Drygalskiallee – Lochhamer Straße – Aidenbachstraße – Boschetsrieder Straße – Plinganser Straße – Harras – Ganghoferstraße – Schwanthalerhöhe – Gollierplatz – Donnersbergerbrücke – Rotkreuzplatz – Leonrodplatz – Hohenzollernplatz – Kurfürstenplatz – Herzogstraße – Münchner Freiheit – Parkstadt Schwabing – Funkkaserne – Heidemannstraße – Kieferngarten – Burmesterstraße – Fröttmaning
- *Auf dem Abschnitt Donnersbergerbrücke – Rotkreuzplatz ist die Nutzung der direkten und historischen Verbindung durch die Donnersbergerstraße wegen der Fußgängerzone Rotkreuzplatz wohl nicht mehr möglich. Als Alternativen sind denkbar:*
    - *Umfahrung von Fußgängerzone und Kaufhof durch die Pötschnerstraße,*
    - *Nutzung der Schulstraße anstatt der Donnersbergerstraße,*
    - *Führung der Linie über die Strecke Arnulfstraße – Renatastraße – Wendl-Dietrich-Straße.*
- 35** Grünwald – Bavariafilmplatz – Großhesseloher Brücke – Wettersteinplatz – Ostfriedhof – Rosenheimer Platz – Max-Weber-Platz – Herkomerplatz – Effnerplatz – Cosimastraße – St. Emmeram
- 36** Forstenrieder Allee – Fürstenrieder Straße – Laim – Romanplatz – Rotkreuzplatz – Leonrodplatz – Hohenzollernplatz – Kurfürstenplatz – Franz-Joseph-Straße – Englischer Garten – Tivolistraße – Herkomerplatz – Galileiplatz – Prinzregentenplatz – Ostbahnhof – Welfenstraße – Ostfriedhof – Wettersteinplatz

- 37** Boschetsrieder Straße – Fürstenrieder Straße – Laim – Romanplatz – Amalienburgstraße
- 38A** Lüdersstraße/PEP – Quiddestraße – Karl-Marx-Ring – Gerhart-Hauptmann-Ring – Kafkastraße – Otto-Hahn-Ring – Neuperlach Süd – Bundeswehr-Universität – Wilhelm-Hoegner-Straße – Lüdersstraße/PEP
- *Gegenläufiger Tram-Ring für Neuperlach.*
  - *Linie 38B in Gegenrichtung.*
- 39** Bf Riem – Messestadt Riem – Wasserburger Landstraße – Haar, Jagdfeldring – Bf Haar

Literaturhinweise:

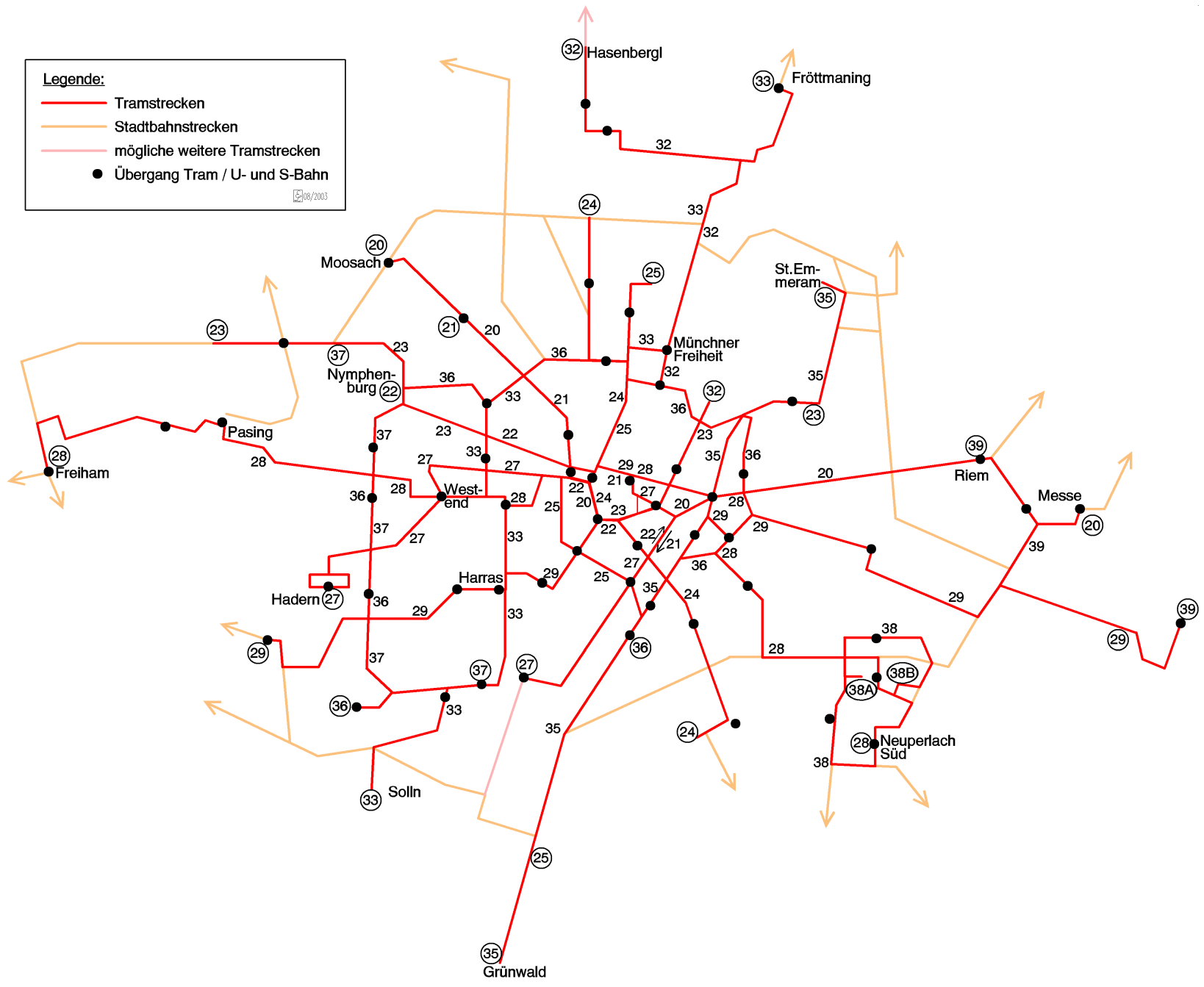
- In München hat die Trambahn eine Zukunft; Broschüre, Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr, Oktober 1982.
- Weichenstellung für die Münchner Trambahn; Broschüre, Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr, November 1986.
- Mit "Tram 96" ins nächste Jahrtausend; PRO BAHN Post 06/1995.
- Tram 17 Süd – Warum eigentlich nicht? PRO BAHN Post 10/1995.
- München, bleib auf Trambahn-Kurs! Broschüre, VCD Kreisverband München, September 1996.
- Stadtbahn – Ein ergänzendes Verkehrssystem für München und sein Umland; Broschüre, PRO BAHN Oberbayern, Oktober 1997.
- U-Bahn 2000+X – Ein Denkmodell; PRO BAHN Post 06/1998.
- ... und die Innenstadt? Gedanken zur Fortentwicklung des ÖPNV in einem schwierigen Stadtteil; PRO BAHN Post 10/98 und 11/98.
- Perspektive 2010 – Münchner Stadtverkehr mit Zukunft; Broschüre, PRO BAHN München, Mai 1999
- Zurück zur Urbanität – Bahnhofplatz und Tram; PRO BAHN Post 07/2003

Dieses Konzept ist im Internet unter <http://home.arcor.de/e.lauterbach/tram/> zu finden. Es handelt sich um einen Vorschlag des Autors, nicht um ein offizielles Konzept des Fahrgastverbands PRO BAHN.

**Legende:**

- Tramstrecken
- Stadtbahnstrecken
- mögliche weitere Tramstrecken
- Übergang Tram / U- und S-Bahn

© 08/2003



This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.