



# Siedlerschaft Kieferngarten e.V.

## München – Freimann

[www.siedlerschaft-kieferngarten.de](http://www.siedlerschaft-kieferngarten.de)

---

Walter Hilger, Moorackerweg 1, 80939 München [Tel:08931101](tel:08931101)

An die  
Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirks, Bezirksteil Freimann  
am 10. Juli 2025

**Im Namen der Siedlerschaft Kieferngarten bitte ich die Bürgerversammlung nachfolgendem Antrag an die Stadt München zuzustimmen!**

### **Antrag:**

#### **Die Landeshauptstadt München wird gebeten,**

1. die geplanten und bereits begonnenen Vorarbeiten an der Tram-Strecke Neufreimann – Kieferngarten so lange zu **unterbrechen** bis die Entscheidung vorliegt, ob die Landeshauptstadt München den Zuschlag für die **Olympischen Sommerspiele 2040/ 2044** bekommt oder nicht?
2. Die Prognosezahlen für die Tram 23 / 24
  - 12.000 Fahrgäste Neufreimann - Münchner Freiheit
  - 12.000 Fahrgäste Neufreimann - Am Hart
  - 6.000 Fahrgäste Neufreimann – Kieferngartenhinsichtlich der Äußerung von RGU- Referentin Christine Kugler, 22% der Münchner Bevölkerung fährt öffentlich (SZ vom 13.5.2025), zu überprüfen, da nach dieser Äußerung Neufreimann **nur** mit 3.300 Einwohner, also 6.600 Fahrgästen in die Prognose miteingeht! Damit könnten die Grundlagen für die Planfeststellung vom 30.10.2024 fehlerhaft sein!
3. Generell zu überprüfen, **die Tram 23 in Neufreimann doch enden zu lassen** (Vorschlag der Siedlerschaft Kieferngarten vom 17.2.2021) und die Verbindung Kieferngarten - Am Hart mit der bestehenden Buslinie 180 zu bedienen. Nach einer Auswertung des Mobilitätsreferates vom 13.10.2022 für den Frankfurter Ring wäre der dort bestehende Bus mit 20.000 Fahrgästen/ Tag leistungsfähiger und wesentlich kostengünstiger, als eine Tram!

### **Begründung:**

zu 1)

Sollte München den Zuschlag für die Olympischen Sommerspiele 2040 / 2044 bekommen, müsste umgehend mit der Optimierung des U-Bahnnetzes begonnen werden. Die U9 über Hbf. bis Münchner Freiheit hat man schon fest im Blick.

Durch die damit einhergehende Entlastung der U2 ist es naheliegend, auch die ange-dachte U 26 von Kieferngarten, besser Fröttmaning, zum Am Hart, zu bauen.

Im Hinblick auf die große Bedeutung des U-Bahnbetriebshofes Fröttmaning würde man damit auch das Risiko ausschließen, dass der Betriebshof bei einer Störung auf der U6 nicht mehr angefahren werden kann!

Ein Blick zurück zeigt uns auch, dass man in Freimann schon einmal eine 2 km lange, nagelneue Tramstrecke einschließlich der Gebäude an der Endhaltestelle herausgerissen hat, weil man den Zuschlag für die Sommer-Olympiade 1972 bekam.

Besonders fatal wäre es, wenn Bäume gefällt, Verkehrsflächen herausgerissen, das Parkhaus abgerissen und danach das meiste wieder hergestellt werden müsste. Das wäre in der Tat ein ökologischer und ökonomischer Flurschaden ersten Ranges.

zu 2)

Es ist davon auszugehen, dass die 3.300 Bewohner aus Neufreimann zu 80 - 90 % die Tram stadteinwärts benutzen werden, sodass Richtung Norden ( Kieferngarten und Am Hart zusammen) aus dem neuen Wohnviertel etwa 1.000 Fahrgäste zu erwarten sein werden. Nachdem es sich bei der Tram 23 um eine Bypasstram zur U6 handelt (im Gegensatz zur immer vergleichend erwähnten Emeramstram in Bogenhausen, die als Fortsetzung der U4 fungiert), wird man aus dem Streckenverlauf nur wenige Fahrgäste rekrutieren können. Wer steigt schon an der Münchner Freiheit aus und fährt mit der Tram zum Kieferngarten? Auch zum Am Hart gibt es attraktivere Verbindungen! Alles zusammengerechnet dürften zu der jetzigen Belastung auf der Strecke Kieferngarten -Am Hart aus der verlängerten Tram 23 ab Neufreimann Richtung Kieferngarten 1.000 und Richtung Am Hart 2.000 Fahrgäste dazukommen. Für die Buslinie 180, die tagsüber meist leer vom Kieferngarten abfährt und zu Stoßzeiten etwa zu 40 % besetzt ist, dürfte es ein Leichtes sein, diese zusätzlichen Fahrgäste aufzunehmen. Es liegt der Verdacht nahe, dass die vorhandene Buslinie 180, die aufgrund ihres Streckenverlaufes bleiben muss, weil sie stark frequentierte Haltestellen anfährt, die von einer Tram nicht erreicht würden, in die Prognoseberechnung nicht einbezogen wurde.

zu 3)

Wenn gutachterlich untermauert, einer Buslinie am Frankfurter Ring 20.000 Fahrgäste pro Tag zugeordnet werden können und die Heidemannstraße annähernd baugleich zu bewerten ist, dann dürfte, wie oben schon erwähnt, die wenig ausgelastete Buslinie 180 eine Tramverbindung über Neufreimann hinaus mehr als überflüssig machen!

Man könnte dadurch

- Die Fällung von etwa 400 gesunden Bäumen verhindern
- Das unnütze Herausreißen und Wiederherstellen von ca. 100.000 m<sup>2</sup> Verkehrsfläche vermeiden
- Geschätzte Baukosten von etwa 200 Mio € einsparen
- Die Produktion von etwa 15.000 m Trambahnschienen vermeiden
- Das Kleinklima schützen und tausende Tonnen CO<sub>2</sub> Belastung vermeiden
- Insgesamt einen ökologischen und ökonomischen Flurschaden vermeiden

Mit freundlichen Grüßen

Walter Hilger

1.Vors. Siedlerschaft Kieferngarten

München, den 10.7.2025