



# Siedlerschaft Kieferngarten e.V. München – Freimann

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

Walter Hilger, Moorackerweg 1, 80939 München, Tel:0893110159

München, den 02.01.2025

## OFFENER BRIEF

Oberbürgermeister Dieter Reiter  
und Fraktionen im Stadtrat  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

### Millionen EURO liegen auf der Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
sehr geehrte Vorsitzende der Fraktionen und Gruppierungen im Münchner Stadtrat,

Sie sind nach zahlreichen Zeitungsberichten auf der Suche nach Millionen von Euros, um die vielen Löcher im Stadtsäckel zu stopfen?

In Freimann liegen hunderte von Millionen EURO auf der Straße!

#### Wo?

In der Heidemannstraße und zwar

- **126 Millionen von Neufreimann zum Kieferngarten / Tram 23** (berechnet aus Kosten Tram Johanneskirchen 700 m = 63 Mio € // 100 m = 9 Mio €! Neufreimann zum Kieferngarten = 1,4 km, d.h., 14 x 9 Mio € = 126 Mio €)
- **192 Millionen von Neufreimann zum Am Hart / Planfeststellungsabschnitt II / Tram 24** (berechnet aus Kosten Tram Johanneskirchen -0,7 km = 63 Mio € - und Tram Westtangente - 8 km = 490 Mio €. Bei nur 2,4, km von Neufreimann zum Am Hart werden im Verhältnis zu 0,7 km Johanneskirchen und 8 km Westtangente, für 100 m 8 Mio € angenommen. Damit ergeben sich 24 x 8 = 192 Mio €)!
- **Insgesamt geht es somit um mehr als 300 Mio Euro Einsparmöglichkeit!**

#### Warum kann man so viel Geld einsparen?

Auf Antrag der SPD- Fraktion im Bezirksausschuss 10, Moosach, vom 20.08.2019 wurde für den Frankfurter Ring eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Seilbahn im Vergleich zur Tram und zum Expressbus durchgeführt.

**Das Ergebnis war die Erkenntnis, dass die Tram sowohl kostenmäßig als auch hinsichtlich Kapazität schlechter abschnitt als der Bus.** Dies fand aber in den weiteren Planungen im ÖPNV-System der Landeshauptstadt München keine Beachtung.

**Das verkehrliche Fazit der Studie wurde vom Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der MVG wie folgt beschrieben:**

„**Da die im Bestand im fließenden Verkehr mitfließenden Expressbusse X35 und X36** aber im Prinzip (ohne Kostensteigerung und Bauwerk) **eine ähnliche Transportkapazität** (ca 80 % der Seilbahnbelastung) **wie die Seilbahnvariante besitzen** und auch was die Reisezeit betrifft nicht wesentlich schlechter abschneiden, **ist der verkehrliche Nutzen der Seilbahn gegenüber den bereits heute verkehrenden Expressbussen sehr gering. Die Kosten für die Gesamtstrecke** (Fasanerie-Unterführung) **mit einer Seilbahn sind mit 433 Mio € hingegen erheblich. Dasselbe gilt verstärkt für die Tram und in erheblich geringerem Maße für den Expressbus X37, da dieser nur 20 Mio € kosten würde.“**

**Vergleich der Systeme entsprechend der Machbarkeitsstudie:**

<b>Verkehrssystem</b>	<b>Beförderungsfälle</b>	<b>Investitionskosten (brutto)</b>	<b>Rangfolge</b>
Seilbahn	23.000 Pers. /Tag	433,00 Mio. €	2
Tram TS <sup>3</sup>	15.000 Pers. /Tag	574,40 Mio. €	3
<b>Expressbus X37</b>	<b>20.000 Pers. /Tag</b>	<b>19,02 Mio. €</b>	<b>1</b>

Wenn man dann noch die **Aussage der Regierung von Oberbayern** im Planfeststellungsbeschluss für die Tram 23 vom 30.10.2024, Seite 62, in diese Darstellung mit einbezieht, dass bei Betrachtung der isolierten Inbetriebnahme von Planfeststellungsabschnitt 1 ( Neufreimann – Kieferngarten) **die Strecke von Neufreimann zum Am Hart mit einem Bus bedient werden soll**, dann ist die ständige Behauptung seitens der Stadt, **die Tram wäre viel leistungsfähiger als der Bus, mehr als eine Übertreibung**. Denn von Neufreimann zum Am Hart sind nach Aussage des Mobilitätsreferates zum Entwurf der Planfeststellungsunterlagen vom 29.10.2021 auf dieser Strecke **12.000 Fahrgäste /Tag** zu erwarten. Die sollen nun mit dem Bus bewältigt werden, **wogegen zwischen Neufreimann und Kieferngarten nur 6.000 Fahrgäste/Tag prognostiziert sind. Diese sollen nun von der Tram 23 und zwei zusätzlichen Buslinien befördert werden**. Das hat mit Wirtschaftlichkeit und objektiver Planung einer Tram auf diesem Streckenabschnitt nichts mehr zu tun.

**Die Behauptung**, dass die Tram 23 allein schon aus Netzgesichtspunkten zum Kieferngarten geführt werden muss, weil, wie auch die Planfeststellungsbehörde zu begründen versucht, die Verbindungen zum und vom Kieferngarten für die Bevölkerung elementar seien, entbehrt jeglicher Grundlage.

**Die Tram 23 verläuft parallel zur attraktiven U6**. Nur wer aus dem Streckenverlauf der Tram 23 nach Garching will oder umgekehrt wird mit der Tram oder einem der Busse die U6 am Kieferngarten ansteuern. Genauso ist die **Tram 23 keine**, obwohl von der Regierung von Oberbayern so toll bewertet, **zu empfehlende Verbindung in den Euro- Industriepark. Dafür gibt es die Buslinie 178**, die den Euro-Industriepark durchquert und mit mehreren Haltestellen erschließt. Die Tram 23 tangiert dieses Gebiet nur. Die besondere Bedeutung der Tram 23 zum Kieferngarten erschiene nur vertretbar, wenn sie nach Fröttmaning weitergeführt werden würde, damit wenigstens die **in der Raumordnung zum Fußballstadion mittel-bis langfristig geforderte 2. Schiene** als teilweiser Ersatz zur Ausführung käme.

**Doch von dieser 2. Schiene will niemand mehr etwas wissen!** Nach dem „Aus“ für die direkte Schienenverbindung zum Hauptbahnhof (entsprechende Forderung im Raumordnungsverfahren // 2. Schiene zum Stadion) **noch während der Planung des Fußballstadions hat man die U26 geplant und als Zwischenlösung eine Expressbuslinie zwischen Kieferngarten und Am Hart über viele Jahre, bis 2021, favorisiert**. Durch das neue Farbenspiel im Münchner Stadtrat hat man diese wirtschaftliche Lösung zugunsten der Tram 23 und 24 verworfen, obwohl die Machbarkeitsstudie Frankfurter Ring in ihren ersten Aussagen zur Leistungsfähigkeit und niedrigen Kosten von Buslinien längst bekannt gewesen sein dürfte!

**Zu unserem Bedauern und Unverständnis entfernt sich auch die Regierung von Oberbayern mit der Ankündigung einer Y-Lösung für die Tram 23 und 24 ab Neufreimann von der 2. Schiene und führt diese ehemals favorisierte Tangentialverbindung durch Umsteigen in Neufreimann von einer Tram auf die andere ad absurdum. Damit bleibt wegen der fehlenden Querverbindung zur U2 den Siedlungen um das Stadion das Verkehrschaos durch Fan-Pkws bei Fußballspielen auf Dauer erhalten. Ein Umsteigen von Tram und Bussen am Kieferngarten Richtung Fröttmaning wäre wegen der mit Fans wie in Sardinendosen voll gepressten U6 nicht möglich!**

**Wenn man als Bewohner der Siedlung Kieferngarten das oben Niedergeschriebene so betrachtet, es gäbe ja noch viel mehr zu kritisieren, wie z. B. die von der Regierung von Oberbayern auf Seite 61 der Planfeststellung vorgenommene Abwägung zugunsten der Tram gegenüber dem Elektrobuss, wo man sogar noch den Vergleich Tram / Dieselmotor mit heranzieht, dann fehlen einem einfach die Worte. Dem Bürger will man das Elektroauto auf's Auge drücken und der ÖPNV kann weiter mit Dieselmotoren planen? Der teilweise Lobgesang, speziell auf den Seiten 60-62 der Genehmigung, zugunsten der Tram, dürfte so mancher Kritik nicht standhalten. Auch die Ausnahme genehmigung für die Unterschreitung des Mindestradius bei der Wendeanlage am Kieferngarten von 25m auf 18 m und der „Antiquierschweißnaht“ (nach Auskunft von MVG -Mitarbeitern hält diese vielleicht 5 Jahre) bedürfte weiterer Abklärung und wäre im Falle der Verwirklichung sicher dauernder Streitpunkt zwischen Betroffenen und der MVG, wann das Quietschen nicht mehr auszuhalten ist und eine neue Schweißnaht erfolgen muss?**

Nach all dem was in der Planfeststellung steht, was man während der Planungsphase so an Stellungnahmen seitens der Stadtverwaltung erhalten hat und jetzt nach und nach ergründen kann, **kommt man sich vor, wie im falschen Film!**

**Aus den genannten Gründen** dürfen wir an Sie, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister und sehr geehrte Damen und Herren des Münchner Stadtrates nochmals appellieren, **insbesondere aus Ersparnisgründen eine Wendeschleife für die Tram 23 und damit automatisch für die Tram 24, in Neufreimann zu realisieren.** Ein entsprechender Planvorschlag der Siedlerschaft Kieferngarten vom 17.2.2021 liegt bei. Technisch ist dies möglich. Vor Ort gibt es z. Z. nur Erd- und Bodenreinigungsarbeiten. **Die Wendeschleife ist bei Ersatz des Erdwalles durch eine Lärmschutzwand im Bereich der Tiefgarage realisierbar. Notfalls kann nach unserer Auffassung die geplante Tiefgarage etwas verschoben, oder in den Abmessungen geändert werden.** Mit einem aktiven Lärmschutz im Bereich des Wenderadius könnte man auch die Anwohner umfänglich schützen. **Die Stadt ist insgesamt Herr des Handelns** vom Bebauungsplan über die Gebietsgestaltung, die Grundstückshoheit und auch über nachträglich noch notwendige geringfügige Änderungen im Bebauungsplan. Bei Realisierung einer U26 im Anschluss an den wünschenswerten Expressbusbetrieb läge diese Endhaltestelle in Neufreimann genau richtig. **Mit ein bisschen Mut und gutem Willen zu einer noch möglichen Änderung ließen sich somit mehr als 300 Millionen € einsparen.**

Nicht nur die Mitarbeiter des Sozialreferats, die sich ja öffentlich an Sie gewandt haben, könnten personell zufriedenstellend ausgestattet werden, um sich um die Ärmsten der Stadt ausreichend kümmern zu können, sondern auch etliche Referate würden es Ihnen danken, **wenn sie mehr Geld für Kindergärten, Schulen und Sportvereine zur Verfügung hätten.**

**Nicht nur das, sondern tausende Tonnen CO2 ließen sich vermeiden,** weil keine Verkehrsflächen herausgerissen und neu erstellt, sowie Tramgleise gebaut werden müssten. Vermutlich könnte im Abschnitt Kieferngarten -Neufreimann und in der Fortführung bis zur Grusonstraße der Expressbus verkehren, ohne dass nur **EIN EURO** in die Hand genommen werden muss!

**Die Heidemannstraße** ist in diesem Abschnitt zweibahnig mit insgesamt **4 Fahrspuren und notwendigen Abbiegespuren topp ausgebaut**. Der **Radweg hat mit 1,90 m Breite** und seiner peripheren Lage im Stadtgebiet, sowie der geringen Frequenz an Radfahrern **eine vertretbare Ausbaubreite im Bestand**. Da muss man sich nicht gleich auf den Radwegbeschluss des Stadtrates berufen, der 2,30 m fordert. Nehmen Sie das Geld zur Verbreiterung viel zu schmaler aber hoch frequentierter Radwege im Innenstadtbereich!

**Mindestens 260 sehr gesunde Bäume könnten** von der Buswendeschleife am Kieferngarten bis zum Werner-Egk- Bogen und später in der Fortführung bis zur Grusonstraße **weitere 80 Bäume erhalten werden**. Gerade diese Bäume würden in der Zeit **bis zur Klimaneutralität** in Bayern im Jahr 2040 und im Bund bis 2045 **Wertvolles zum Kleinklima** in unserem Stadtviertel beitragen. **Die geplanten Neupflanzungen können diesen Verlust nicht ausgleichen!**

**Die Variante Elektrobus zwischen Kieferngarten und Am Hart hätte neben dem verschwindend geringen Kostenaufwand vor allen Dingen den Vorteil, dass für die Zukunft, insbesondere wegen der vorgegebenen U-Bahntangentiale zum Am Hart nichts verbaut wird und der Fahrgast trotzdem vorzüglich und wirtschaftlich befördert werden könnte. Eine langfristig vernünftige Lösung wäre nur eine U26 von Am Hart über Neufreimann nach Fröttmaning.** Damit wäre auch ein zweiter Zuschauertransport zum Stadion möglich! Dieser könnte die von den Sicherheitsbehörden geforderte Fantrennung bei Fußballspielen realisieren, da die auswärtigen Fans vom Hauptbahnhof über die U 2 und U26 zum Stadion befördert werden könnten. Die U6 wäre damit entlastet. Aber auch für den täglichen ÖPNV hätte bei erweiterter Stellplatzkapazität im Parkhaus Fröttmaning (das Zwei-bis Dreifache ist über dem Busparkplatz sicher möglich) diese Tangentialverbindung eine hohe Attraktivität!

#### **Eine abschließende Bitte der Siedlerschaft Kieferngarten:**

Auch, wenn Sie mit viel Umschichtung im Haushalt den Beschluss zur Finanzierung der Tram 23 schon gefasst haben, ist es noch möglich, ihn für den technischen Teil des Verkehrssystems zwischen Kieferngarten und Neufreimann bzw. Am Hart zugunsten des Elektrobusses zu ändern!

**Treten Sie dem Eindruck entgegen**, den Herr Heiner Effer in der **SZ vom 19.12.2024** im Kommentar zum Haushalt u.a.wie folgt beschrieben hat:

**„Elf Milliarden und sechshundertsiebzig Millionen.** So sehen die Verbindlichkeiten ausgeschrieben aus. Vielleicht erschrecken auf diese Weise diejenigen Stadträtinnen und Stadträte, die am Abend dieses Beschlusses noch ohne spürbare Sorge um die Zukunft das traditionelle gemeinsame Weihnachtessen genossen haben. **Es drängt sich nämlich der fatale Eindruck auf: Viel zu vielen ist nicht bewusst, was sie gerade anrichten. Oder sie stecken den Kopf in den Sand.“**

Im Namen der Siedlerschaft Kieferngarten erhoffe ich **das Beste für den Stadtsäckel und die Umwelt, sowie eine akzeptable Lösung für den Fahrgast und eine angemessene Ruhe für die an der zukünftigen ÖPNV-Tangentiale Kieferngarten (oder Fröttmaning) -Am Hart lebenden Anwohner.**

Mit freundlichen Grüßen

Walter Hilger  
1.Vorsitzender

