

## **Münchner Mobilitätskultur - Was kommt nach der 23? Die Zukunft der Trambahn in München**

Teilnehmer der Podiumsdiskussionen waren:

- Gunnar Heipp, Abteilungsleiter Strategische Planung, Münchner Verkehrsgesellschaft
- Roland Niklaus, Straßenbahnprojektleiter, Stadt Strasbourg
- Berthold Maier, Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum (AAN)

Moderiert wurde die Diskussion von **Sonja Hörster**.

Zu Beginn stellte die Moderatorin Frau Hörster die Referenten vor:

Gunnar Heipp studierte Bauingenieurwesen mit Vertiefungsrichtung Raum- und Verkehrsplanung sowie parallel 6 Semester Architektur, Fachrichtung Städtebau an den technischen Hochschulen in Karlsruhe und Trondheim. Von 1996 bis 2001 war er Projektleiter der Planung Stadtbahn, Straßenbahn, Bus der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und des Karlsruher Verkehrsverbunds. Im Jahr 2002 übernahm er Sonderaufgaben der Geschäftsführung der SWM/MVG. Seit 2003 ist Herr Heipp Leiter der Strategischen Planungsprojekte SWM/MVG. Seine Kernbotschaft lautete: "Alle am Ausbau der Tram in München Interessierten sind herzlich eingeladen, den politischen Prozess mit zu gestalten."

Roland Niklaus studierte an der Fachschule in Straßbourg Elektroingenieurwesen. Er ist seit 1980 Straßenbahnprojektleiter der Stadt Straßbourg. So hat er den Wandel einer Stadt aktiv miterleben und mitgestalten können, in der zunächst das Auto in der Innenstadt noch eine zentrale Rolle spielte und auch spielen sollte und dann mit dem Bau der unterirdischen Metro und ab 1989 mit dem neuen Straßenbahnprojekt die Wiederauferstehung der Stadt als Aufenthaltstraum eingeläutet wurde. Seine Kernbotschaft: „Die Tram ist für die Stadt ein wesentlicher Motor der Öko-Mobilität“.

Berthold Maier studierte Elektrotechnik und arbeitet in der IT-Branche. Seit 1990 beschäftigt er sich mit öffentlicher Verkehrsplanung in München und seit 1993 ist er Sprecher des AAN, einem unabhängiger Zusammenschluss von Münchner Bürgern, die sich für Fragen des modernen, umweltgerechten Nahverkehrs in ihrer Stadt interessieren. Seine Kernbotschaft „In den letzten 17 Jahren hat München das städtebauliche und verkehrliche Potenzial des Oberflächen ÖVs nur in sehr geringem Umfang genutzt; trotz Rot-Grüner Stadtratsmehrheit entstand bisweilen der Eindruck, dass die Verkehrspolitik von der Opposition gemacht wird, und dies auch in Bereichen, in denen der Bürgerentscheid pro Ringtunnel von 1996 ausreichend Handlungsspielräume geboten hätte.“

Leitfragen der Diskussion waren:

**Welche Bedeutung soll die Tram in München zukünftig haben?**

**Wo liegen die Hindernisse der Umsetzung und wie können sie beseitigt werden?**

**Was können wir von anderen europäischen Städten lernen?**

Herr Heipp legte bezugnehmend auf seine Kernbotschaft dar, dass sein Unternehmen, die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG hinsichtlich der Kommunikation einen Lernprozess durchlaufen habe. Bei früheren Projekten sei die Öffentlichkeitsarbeit nicht optimal gewesen, Bürger seien zu wenig informiert und einbezogen worden. Aber man habe dazugelernt und dies verbessert. Die erfolgreiche und derzeit deutschlandweit gezeigte Ausstellung „Trambahnen in Europa“ sei ein Beispiel dafür.

Auch politischen Konflikten stelle man sich mittlerweile offener bzw. versuche sie durch ein geschicktes Vorgehen zu vermeiden.

Auch im Bereich der Anlagengestaltung, erläuterte Herr Heipp, habe sein Unternehmen sich weiterentwickelt. Man achte mittlerweile mehr auf eine ansprechende Gestaltung, auf adäquate Optik, z.B. in Form von eleganteren Masten. Bei der diskutierten Tram durch den englischen Garten beispielsweise habe es unter anderem Probleme gegeben, weil diese ästhetischen Anforderungen nicht ausreichend beachtet wurden.

Herr Maier vom AAN bestätigte dies und stimmte darin zu, dass die MVG sich positiv entwickelt habe. Er kritisierte allerdings, dass die Politik oftmals anders entscheide, als es der Bürgerwille sei. Die fehlende Konfliktbereitschaft der rot-grünen Stadtregierung habe auch entscheidend dazu beigetragen. Wie eingangs bereits angedeutet, ließ der politische Einsatz für die Tram zu wünschen übrig, was auch Auswirkungen auf den Handlungsspielraum der MVG gehabt habe. Bisher habe man es auch vermieden, Streckenführungen der Straßenbahn zu Lasten des MIV umzusetzen. In München suche man noch zu sehr den Kompromiss, so Herr Maier. Weitere Verbesserungen für die Trambahn seien nur mit Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr möglich. Den Bau in der Leopoldstraße begrüße er deshalb.

Auf die Frage, ob der Bund die Tramentwicklung unterstütze, führte Herr Maier aus, dass die Haltung zur Tram heute neutral sei. Vor 1989 allerdings habe es keine Tramförderung in Städten unter 200.000 Einwohnern gegeben. Nach der Wende galt die Regel „nicht unter 100.000“, was sich aber als politisch nicht durchsetzbar erwies. Im Jahr 2019 laufe das GVFG

(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) von 1972 aus, und derzeit sei keine Fortführung geplant. Inzwischen würden über GVFG-Mittel nämlich auch Trambahnstrecken gefördert.

Herr Maier sprach auch das Problem der Genehmigungsverfahren an: aus seiner Sicht würdigten diese den ökologischen, städtebaulichen und verkehrlichen Wert der Tram nicht hinreichend.

Er wies auch darauf hin, dass es noch immer einige Hemmnisse für Trambahnprojekte gäbe: wie bereits angesprochen fehle teilweise der politischer Wille, der Freistaat blockiere Projekte wie etwa bei der Tram durch den Englischen Garten; auch fehlten klare Strukturen in der Stadtverwaltung. Wünschenswert sei eine Stabstelle für den öffentlichen Oberflächenverkehr.

Herr Niklaus zeigte anhand zahlreicher Abbildungen die Bedeutung der Tram für die Stadt Strassbourg auf. Die Stadt Strassbourg habe bei der Umsetzung ihrer Tramprojekte auch viele Fahrbahnen umwidmen müssen, habe dies aber konsequent durchgesetzt. Die Bürger konnten trotz anfänglicher Widerstände von den Vorzügen des neuen Angebots überzeugt werden, besonders auch, da bei der Tram viel Wert auf modernes, ansprechendes Design gelegt würde. Die Führung der Bahnen auf Rasengleis trage auch wesentlich zur optischen Attraktivität und damit Akzeptanz der Tram bei.