

Petra Falkner  
als Sprecherin der Bürgerinitiative „Keine Tram Westtangente“  
www.keinetramwesttangente.de  
Hufnagelstr. 5, 80686 München

Regierung von Oberbayern  
Herrn Stefan Possart  
Maximilianstr. 39  
80538 München  
Stefan.Possart@reg-ob.bayern.de

München, 27.12.2022

**Neubau der Straßenbahnstrecke Tram-Westtangente (TWT) durch die Stadtwerke München GmbH**  
**Geschäftszeichen 23.2-3623.4-4-15**  
**Einwender-Nummer: E13**

**Einwendungen gegen die Änderung der Planung (Tektur A) Aufteilung des Vorhabens in zwei Planabschnitte lt. Antrag der Stadtwerke München GmbH vom 20.09.2022**

Sehr geehrter Herr Possart,  
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 28.10.2022.

nachfolgend unsere Einwendungen gegen die Aufteilung des Vorhabens, sowie die weiteren Änderungen des Planfeststellungsverfahrens laut Antrag der SWM vom 20.09.2022. Der Einspruch zur Planfeststellung der Tram Westtangente vom August 2020 gemäß unserer Schreiben vom 12.08.2020 sowie 26.05.2022 wird grundsätzlich aufrechterhalten.

## **1. Kosten**

In der Vergangenheit war von Baukosten in Höhe von 65 – 75 Mio. EURO die Rede, s. a. Beschlussvorlage vom 03.07.2013, diese Summe wurde jahrelang in der Öffentlichkeit kommuniziert.

Bereits 2018 ist der Sitzungsvorlage zur Vollversammlung am 21.03.2018 zu entnehmen, dass die Gesamtkosten ca. 170 Mio. netto (vorläufig, reine Baukosten zzgl. Baunebenkosten) betragen werden.

ÖPNV Bauprogramm 2021 – Finanzierung 2022

In der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932- Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsausschusses am 08.12.2021 (VB) sind 110 Mio. veranschlagt.

Lt. og. Sitzungsvorlage Anlage 7 belaufen sich die Kosten der LH München für die TWT auf 85,8 Mio. EUR zzgl. MwSt.

**Auf Grundlage welcher Kosten(-schätzungen) wurden die Stadtratsbeschlüsse zum Bau der TWT gefasst?**

Wegen erneuter Kostensteigerungen wurde durch den Mobilitätsausschuss am 14.12.2022 eine Erhöhung von ca. 34 Mio. auf geschätzte 145 Mio. (Kosten für die LH München) beschlossen.

Nachdem bei den von der LHM zu tragenden Kosten die erwarteten staatlichen Zuwendungen bereits abgezogen sind, wurden die Beschlüsse in dem Glauben gefasst, dass die entsprechenden Zuwendungen tatsächlich erfolgen werden.

Von welcher Gesamtsumme, inkl. angenommener Fördermittel ist derzeit auszugehen?

Die geschätzten Baukosten von ca. 75 Mio. aus dem Jahre 2013 und die plötzliche Steigerung auf 170 Mio. EUR aus 2018 lässt die Vermutung zu, dass nicht nur gegenüber der Öffentlichkeit, sondern vor allem den städtischen Gremien gegenüber, die Kosten geschönt dargestellt wurden um eine Beschlussfassung voranzutreiben.

Unterstützt wird die These von der Tatsache, dass die seit Jahren und von den verschiedensten Stellen geforderte Kosten-/Nutzen-Analyse bis heute nicht veröffentlicht bzw. möglicherweise noch gar nicht erstellt wurde.

**Falls eine Kosten-/Nutzen-Analyse inzwischen vorliegt, auf Grundlage welcher Kosten(-schätzungen) wurde diese erstellt?**

Ein positives Kosten-/Nutzen-Verhältnis wird, wie auch schon im Erörterungstermin am 29. März 2022 mehrfach von diversen Einwendern angebracht, weiter angezweifelt. Diese Zweifel werden zum einen durch die Verweigerung der Herausgabe und Veröffentlichung der Kosten-/Nutzen-Analyse weiter untermauert, zum anderen ist nicht nur ausschließlich aufgrund der erneuten Kostensteigerungen von fehlender Wirtschaftlichkeit auszugehen.

Nachdem jetzt, mit dem erneuten Antrag der SWM vom 20.09.2022, das Vorhaben in zwei Abschnitte aufgeteilt werden soll, sind die Baukosten noch weniger transparent und nachvollziehbar. Offensichtlich wird eine Aufteilung aufgrund bevorstehender, nicht absehbarer Mehrkosten vorgenommen, die einer aktualisierten Kosten-/Nutzen-Analyse erneut nicht standhalten würde. „...der Südabschnitt mit den Problembereichen der Autobahnbrücken Kreuzhof und dem Parkhaus am U-Bahnhof Aidenbachstraße...“ (Tramreport vom 30.11.2022).

**Eine aktualisierte Kosten-/Nutzen-Analyse für Planfeststellungsabschnitt 1 ist zu erstellen, an die Einwender E13 herauszugeben, sowie zu veröffentlichen.**

## **2. Wirtschaftlichkeit**

In der Beschlussvorlage vom 08.12.2021 ist zu angegeben, dass es sich um einen Neubau handelt, d.h. bisher keine ÖPNV-Infrastruktur vorhanden ist.

„Art der Baumaßnahme:

• *NST: Neubau (liegt vor, wenn an gleicher Stelle bisher noch keine ÖPNV-Infrastruktur vorhanden war), z.B. Tram Westtangente“*

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932 Anlage 7:

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

- *Schaffung einer leistungsfähigen tangentialen Verbindung zur Entlastung des bisher stark radial auf das Zentrum von München ausgerichteten ÖPNV-Bahnnetzes*
- *Entlastung hoch frequentierter ÖPNV-Linien und Bahnhöfen in der Innenstadt*
- *Bessere Verknüpfung der Bereiche rundum das Stadtzentrum und somit Verbesserung der Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile*
- *Gleichzeitige Ermöglichung des Umstieges zu 3 U-Bahn-Linien, vier Tramlinien sowie zu sechs S-Bahnlinien am Haltepunkt Laim, die nahezu alle in Ost-West-Richtung verlaufen.*

Es besteht eine leistungsfähige, straßengebundene ÖPNV Versorgung mit drei Buslinien im verkehrsreichsten Abschnitt zwischen Gotthardstraße und Laim Bhf., zwei Buslinien zwischen Waldfriedhof und Romanplatz, sowie einer Buslinie auf dem gesamten Abschnitt der geplanten TWT - gegenüber nur einer (1) Straßenbahnlinie.

Nicht nur dass eine bereits funktionierende und noch weiter ausbaufähige Busverbindung auf der gesamten Strecke der TWT vorhanden ist, diese ÖPNV-Verbindung ist weder voll ausgelastet, noch überlastet. Der Umstieg zu 3 U-Bahn-Linien, vier Tramlinien sowie zu sechs S-Bahnlinien am Haltepunkt Laim, die nahezu alle in Ost-West-Richtung verlaufen ist bereits jetzt ausreichend vorhanden.

Alle o.g. „Maßnahmenziele“ haben bereits jetzt schon Bestand.

Die bisher umsteigefreie Verbindung nach Moosach (U-Bahn Anschluss) wird gekappt, ebenso die Verbindung zur Parkstadt Solln bzw. Westfriedhof (U-Bahn Anschluss), somit würde mit dem Bau der TWT zusätzlich eine Verschlechterung der Verbindungen eintreten.

Ein tatsächlicher *Bedarf* für die Verlegung des ÖPNV auf Schienen ist nicht gegeben.

Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist ebenfalls nicht zu erreichen, da der motorisierte Individualverkehr bzw. der gesamte straßengebundene Verkehr durch das TWT-Vorhaben und durch die Wegnahme großer Flächen erhebliche Nachteile erleiden wird.

Laut BayGVFG Art. 3 1a sind die Voraussetzungen für die Förderung nach Art. 2, dass **das Vorhaben**

- a) **nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist,**
- b) .....
- c) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und **unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist**

Eine Trennung in zwei Bauabschnitte würde eine weitere Verschlechterung der Verbindungen für die ÖPNV-Nutzer darstellen, da am Waldfriedhof von der Tram in den Bus in südlicher Richtung bzw. vom Bus in die Tram in nördlicher Richtung umgestiegen werden müsste. Was zum einen zu zusätzlichen Wartezeiten führen würde, zum anderen wäre eine direkte Verbindung zum U-Bahnhof Aidenbachstraße (U3) ebenfalls nicht mehr vorhanden.

Ob oder wann der zweite Abschnitt, auch wegen der Problemstellen *Autobahnbrücken Kreuzhof und dem Parkhaus am U-Bahnhof Aidenbachstraße (s. oben)* fertiggestellt werden würde steht in den Sternen.

Es ist zu vermuten, dass durch die Aufteilung in zwei Planabschnitte das Vorhaben schnellstmöglich durchgedrückt werden soll, trotz oder gerade wegen unklarer hinzukommender Kostenfaktoren. Ist eine Sinnhaftigkeit des gesamten Projekts schon nicht gegeben, so ist ein Teilabschnitt ohne den anderen völlig nutzlos. Zudem wird den Betroffenen des Planfeststellungsabschnitts 2 die Möglichkeit der Einwendungen für Planänderung Tektur A genommen.

Mangels Planrechtfertigung stellt die Realisierung der Tramwesttangente einen Verstoß gegen den Grundsatz der Beachtung von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gem. § 3 Nr. 1.c GVFG sowie Art. 3 Abs. 1 Nr. 1.c BayGVFG dar.

### **3. Umsetzung Radentscheid**

In mehreren Bereichen der beiden Planabschnitte ist eine Umsetzung des Radentscheids nicht möglich bzw. nur zu Lasten der Fahrbahnbreite (z. B. Fürstenrieder Straße 265 und 277), Entfall von Parkplätzen (z. B. auf Höhe Fürstenrieder Straße 141 und 145), Reduzierung der Grünflächen (z. B.

auf Höhe Hogenbergstraße) und oder zusätzlicher Baumfällungen (z. B. auf Höhe Fürstenrieder Straße 254).

Durch die o.g. Maßnahmen wird zum einen der motorisierte Individualverkehr in noch größerem Umfang behindert/blockiert, zum anderen stellt die erneute Verminderung der Fahrbahnbreite eine zusätzliche Gefahrenquelle unter anderem für Einsatz-/Rettungsfahrzeuge dar. Die Bildung einer Rettungsgasse bei einer Fahrbahnbreite von vorwiegend nicht mehr als 3,00 m sowie des eigenen Gleiskörpers für den ÖPNV in der Fahrbahnmitte so gut wie unmöglich.

Von „einigen kleinen baulichen Anpassungen“, wie in Ihrem Schreiben vom 28.10.2022 angegeben, kann hier nicht die Rede sein.

Beschlussentwurf ÖPNV-Bauprogramm 1, Finanzierung 2022 – 4.1.4:

*„Im Bereich der Haltestelle Herthastraße wird der Radweg mit ERA-Mindestmaß hinter der Fahrgaststellfläche am Fahrbahnrand geführt. Diese geringere Breite trägt gemäß ERA zu erhöhter Aufmerksamkeit bei, um den vermehrten Fußgängerquerungen des Radwegs im Haltestellenbereich Rechnung zu tragen.“* Man kann sich die Problemstellen auch schönreden, nur leider handelt es sich bei der o.g. Maßnahme um eine zusätzliche Gefahrenquelle für Fußgänger als auch für Fahrradfahrer.

Der Bau der Tramstrecke geht nicht nur zu Lasten des Kfz-Verkehrs sondern auch der Fahrradfahrer. Einer Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Sinne des Radentscheides der Landeshauptstadt München könnte wohl vollumfänglich entsprochen werden, sollte der Neubau der Straßenbahnstrecke Tram-Westtangente nicht verwirklicht werden.

#### **4. Baumfällungen**

Um eine Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Sinne des Radentscheides der Landeshauptstadt München zu erreichen, sind im Zusammenhang mit dem Bau der TWT unter anderem zusätzliche Baumfällungen erforderlich. Lt. UVP sollen 272 Bäume gefällt werden, als Ausgleich für die im Rahmen des Bauvorhabens zu fällenden Bäume sollen 167 Neupflanzungen (Blatt6\_PA3\_M1000) erfolgen.

Wie lässt sich diese Vorgehensweise mit der geplanten, geänderten Baumschutzverordnung (Beschlussvorlage 20-26 / V 03093 – Baumschutz in der Landeshauptstadt München) vereinbaren? Oder werden möglicherweise die geforderten Verschärfungen nur bei privaten Bauvorhaben angewandt?

#### **5. Änderung Fahrzeugbreite/längere Tramhaltestellen**

Lt. Sitzungsvorlage 20-26 / V 05200 – Seite 5

*„führt die Veränderung des Achsabstands zu geringfügig geänderten Immissionspegeln bei den Anliegern, die schalltechnischen Unterlagen sind entsprechend zu aktualisieren. Soweit dabei Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden, sind sie zusammen mit den geänderten Planunterlagen auch erneut auszulegen. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass sich die Anzahl und/oder die Qualität der Ansprüche auf passiven Schallschutz signifikant verändert“....*

Lärm- und Erschütterungsauswirkungen wurden auf Grundlage der ursprünglich geplanten Tramzüge lt. der ursprünglichen Planung begutachtet. Die plötzliche Änderung auf längere Haltestellen und die Vorkehrungen für breitere und längere Fahrzeuge für die Zukunft bedeutet, dass ein auf diese größeren und schwereren Tramzüge abgestimmtes Gutachten umgangen wird. Schwerere Straßenbahnen bedeuten zwangsläufig eine Zunahme von Lärm und Erschütterung.

## **6. Hochketten- statt Seilgleiter-Fahrleitung**

Tramreport v. November 2022:

*„Aus Kostengründen haben sich die SWM entschieden, anstelle der optisch vielfach gelobten Seilgleiterfahrleitung – die besonders bei der Tram nach St. Emmeram zur Anwendung kam –, eine Hochkettenfahrleitung bei der Tram-Westtangente zu verbauen.*

*....gerade im Bereich Wörth- und Milchstraße haben sich die SWM mit den massiven Masten und der Vielzahl an Spannseilen keinen Gefallen getan....*

*Um die Akzeptanz von Neubaustrecken und Ausbauprojekten zu steigern, setzten die SWM bei späteren Projekten dann auf die Seilgleiterfahrleitung. Die Planänderung bei der Westtangente bleibt also hoffentlich eine Ausnahme.“*

Der ganz nebenbei erwähnte Wechsel des Fahrleitungssystems stellt nicht nur eine „kleine Änderung“ dar, sondern einen massiven Eingriff in das Stadtbild und die Betroffenheiten Dritter.

Die vielgepriesene Verschönerung und Verbindung der Stadtviertel....

lt. Webseite der MVG:

*Die Tram-Westtangente...*

- *wertet die Umgebung durch ihr Rasengleis, attraktive Haltestellen und mehr Bäume auf.*
- *bietet die Chance, Stadtteilzentren und Straßenräume aufzuwerten und zu beleben.*

*Gemeinsam mit dem Rasengleis verleiht dies der gesamten Tramtrasse einen grünen, urbanen Charakter.*

...wird mit der Änderung des Fahrleitungssystems auf *Hochkettenfahrleitung* ad absurdum geführt. Sogar jetzt noch werden Anwohner und Betroffene durch die nicht mehr aktuelle und geschönte Visualisierung getäuscht. Die breite Öffentlichkeit wird nach Fertigstellung des Bauvorhabens vor vollendete Tatsachen gestellt.

**Wie bereits mehrfach angefragt, wird hiermit nochmals eine Kosten-/Nutzen-Analyse für das geplante Projekt angefordert.**

**Sollte an der Teilung der Planabschnitte festgehalten werden, ist eine aktualisierte Kosten-/Nutzen-Analyse für Planfeststellungsabschnitt 1 ist zu erstellen, an die Einwender E13 herauszugeben, sowie zu veröffentlichen.**

Laut den vorigen Ausführungen tritt keine Verbesserung gegenüber dem bestehenden Busverkehr ein. Eine Kosten-/Nutzen- Analyse wurde bisher nicht erstellt und/oder vorgelegt, konkreter Bedarf wurde nicht nachvollziehbar dargelegt, wie in den maßgeblichen Fachplanungsgesetzen (PBefG, GVFG und UVP) gefordert, somit ist nach wie vor von einer fehlenden Planrechtfertigung auszugehen.

Petra Falkner

Sprecherin  
Bürgerinitiative „Keine Tram Westtangente“