

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 21.07.2017

Mit der Tram oder der U-Bahn nach Freiham?

Anfrage

Um die Entscheidungsfindung zur Frage „U-Bahn oder Trambahn“ in Freiham zu versachlichen, wurde versucht einen Systemvergleich zu machen. Das Ergebnis zeigt, dass die U-Bahn erheblich mehr Autofahrten substituieren würde, jedoch deutlich teurer und nach den derzeit angewandten, nicht mehr zeitgemäßen Bewertungskriterien (volkswirtschaftlich) unwirtschaftlich ist. Eine Trambahnerschließung jedoch wäre förderfähig – auch wenn sie erheblich weniger Autofahrer zum Umstieg bewegen würde. Allein aus diesem Umstand wirft das Gutachten, insbesondere nach der Übernahme des Bürgerbegehrens „Sauba sog i. Reinheitsgebot für Münchner Luft“ durch den Stadtrat, noch Fragen auf.

Deshalb fragen wir:

1. Entspricht die Untersuchungstiefe des Systemvergleichs der einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung) im Rahmen der Prüfung einer Förderfähigkeit durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG)?
2. Dem Systemvergleich ist eine Förderfähigkeit einer Trambahn zu entnehmen. Wäre für eine Förderung überhaupt, angesichts der Verwendung der Mittel für den S-Bahn-Tieftunnel, zeitnah Geld im Rahmen des GVFG-Bundesprogramm zu erwarten?
3. Wäre die gesamte Trasse einer Tram förderfähig oder nur der Teil, auf dem die Tram auf eigenem Bahnkörper führe?
4. Welche Abgase werden unter dem Punkt „Nutzen aus vermiedenen Abgasemissionen“ bewertet (nur CO₂ oder auch Stickoxide) und wie begründet sich deren Gewichtung?
5. Welcher Zinssatz wurde bei der Berechnung der Kapitalkosten in Ansatz gebracht?
6. Jede zusätzliche Autofahrt belastet das gesamte Straßennetz. Dadurch verursachte Überlastungen haben nicht nur Zeitverluste für die „Freihamer“ zur Folge, sondern für alle Autofahrer, die dann mit diesen gemeinsam im Stau stehen. Welche Wegebeziehungen wurden für die künftigen Bewohner Freiham angenommen, und flossen auch die Zeitverluste der auf diesen Wegen mitbetroffenen Autofahrer in die Berechnung mit ein?

7. Die Eingangsgrößen (Einwohner, Erwerbstätige, Schulplätze) entsprechen nicht den aktuellen Prognosen.

7.1 Warum wurden die veralteten Werte nicht aktualisiert?

7.2 Welchen Einfluss auf den Systemvergleich hätten aktuellere Werte gehabt?

8. Wurde seitens der Verwaltung die Plausibilität der Annahmen des Gutachtens geprüft? Falls ja: welche? Falls nein: warum nicht?

9. Die Annahme eines unveränderten Verkehrsangebots bei der S-Bahn erscheint angesichts des derzeitigen bekannten Startkonzeptes nicht nachvollziehbar. Für die Stationen Freiham und Aubing ist ein mit dem 10/20-Minutentakt der Tram in den Nebenverkehrszeiten inkompatibler 15 Minuten- takt vorgesehen. Gerade in den Hauptverkehrszeiten verschlechtert sich die Bedienungshäufigkeit der S-Bahn-Stationen im BA22.

Wie wirkt sich dies jeweils auf die prognostizierten Fahrgastzahlen aus?

10. Welche Modal-Split-Anteile für den MIV/ÖV würden sich mit einer Erschließung mit Tram bzw. U-Bahn ergeben?

11. Im Nahmobilitätskonzept für Freiham wird ein Modal-Split-Zielwert von jeweils 25% für MIV und ÖV angestrebt („Nahmobilität plus“). In den vom Stadtrat übernommenen Forderungen des Bürgerbegehrens „Saubere Luft“ wird ein Zielwert für den verbrennungsmotorangetriebenen Individualverkehr von lediglich 20% angestrebt.

Welche ÖPNV-Infrastruktur ist notwendig, um diese Zielwerte des Bürgerbegehrens zu erreichen?

12. Angebot schafft auch Nachfrage. Die Aussage des Gutachtens, dass ein 5 Minutentakt keine signifikante Verbesserung des Nutzens einer U5 nach Freiham hätte, ist daher kaum nachvollziehbar. Welcher Takt wird auf Linien mit vergleichbaren Fahrgastzahlen gefahren und wie hat sich ein 5 Minutentakt auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt?

13. Wäre eine andere Lage bzw. Anzahl von U-Bahn-Stationen, beispielsweise:

- U-Bahnhof "Westkreuz" am S-Bahnhof Westkreuz
- U-Bahnhof "Mainaustraße" in Radolfzeller Straße an Kreuzung mit Mainaustraße
- U-Bahnhof "Limesstraße" in Altenburgstraße an Kreuzung mit Limesstraße
- U-Bahnhof "Riesenburgstraße" in Wiesentfeller Straße an Kreuzung mit Riesenburgstraße
- U-Bahnhof "Freiham Zentrum" in zentraler Lage im Neubaugebiet Freiham

denkbar oder ist der Mitfall 2b bereits der optimale Fall?

14. Warum wird im Gutachten bzgl. U5 Freiham eine Bauzeit von 8 Jahren angenommen, während der Bau der meisten Münchner U-Bahn-Streckenverlängerungen innerhalb von 6 Jahren erfolgte und von Pasing nach Freiham – anders als in der Münchner Innenstadt – keine außergewöhnlichen baulichen Widrigkeiten bestehen?

15. Die Frage U-Bahn oder Tram stellte sich bereits einmal bei der Anbindung der Messestadt Riem. Welche Fahrgastzahlen wurden a) durch den für die U2-Ost Innsbrucker Ring – Messestadt Ost vor dem Systementscheid U2-Ost oder Tram 19 für den Bemessungsquerschnitt prognostiziert, wie viele Fahrgäste wurde b) im ersten vollen Betriebsjahr nach der Eröffnung dieser U-Bahn-Verlängerung sowie c) zuletzt im Bemessungsquerschnitt dieser Streckenverlängerung gezählt und wie viele Fahrgäste nahm der Gutachter damals für den Bemessungsquerschnitt einer verlängerten Tramlinie 19 an?

16. Trotz vorläufiger Weiterführung des unterfinanzierten GVFG-Bundesprogramms bleibt die Gemeindeverkehrsfinanzierung und damit die nachholende Sanierung der Verkehrsinfrastruktur nach der Einigung zu den Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 alleinige Angelegenheit der Länder. Nachdem die Landesregierung die Stickoxid-Belastung der Städte nicht mehr ignorieren kann, hat sie jetzt das Herz für den Öffentlichen Nahverkehr entdeckt. Die Kürzungen der letzten 20 Jahre bei Investitionen im Nahverkehr wurden zurückgenommen. Auch sonst zeigt sich die Staatsregierung jetzt offen für neue Ideen. Dies wäre ein gutes Zeitfenster, um die nicht mehr zeitgemäßen Kriterien bei der Bewertung einer Förderfähigkeit von Investitionen im Nahverkehr zu modifizieren und beispielsweise Landesgelder für eine U-Bahn nach Freiam zu bekommen. Hat die LH München vor, sich mit dem Freistaat über die in der Fachwelt seit langen diskutierten Vorschläge zur Änderung der Förderkriterien in ins Benehmen zu setzen um Investitionszuschüsse für den weiteren U-Bahn-Ausbau in München zu ermöglichen?

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Kartrin Habenschaden

Paul Bickelbacher

Anna Hanusch

Sabine Nallinger

Herbert Danner

Mitglieder des Stadtrates