

München, 11.02.2018

Trassierungsbeschluss Tram Westtangente

Stellungnahme der CSU-Fraktion im Bezirksausschuss 7, Sendling-Westpark

Der BA 07 begrüßt, dass eine Reihe von Änderungswünschen aus dem Bezirksausschuss Sendling-Westpark und von den Bürgerinnen und Bürger in den Workshops umgesetzt werden sollen.

Wichtige Problempunkte der vorgestellten Trassierung sind allerdings auch in der vertiefenden Planung bis heute nicht aufgegriffen oder zufriedenstellend gelöst. Dabei bezieht sich diese Stellungnahme nur auf den im Stadtbezirk Sendling-Westpark befindlichen Bereich der Tramtrasse.

Schließlich fehlen im Trassierungsbeschluss wichtige Aussagen zum ÖPNV in der Fürstenrieder Straße für die Zwischenzeit von mindestens zehn Jahren, aber auch für den Risikofall einer noch späteren Fertigstellung einer Tram Westtangente oder gar für den Fall einer Aufgabe des Projekts wegen zu hoher Kosten und deren Finanzierung. Ohne konkrete Aussagen hierzu ist ein Stillstand des weiteren Ausbaus der Buslinien in der Fürstenrieder Straße zu befürchten ... ohne moderne Züge, deren Elektrifizierung und einer notwendigen dichten Taktfolge. Dieser Stillstand, mit nicht festgelegten kurz- und mittelfristigen Verbesserungen, kann nicht hingenommen werden. Denn gerade im nächsten Jahrzehnt werden viele Neubürger im Münchner Südwesten hinzukommen und auf eine attraktive Buslinie angewiesen sein.

Die teure Tram Westtangente, mit den im engen Verkehrsraum der Fürstenrieder Straße immer noch vorhandenen Problemen, als Alternative zu einer modernen Metrobuslinie neuester Technik wird deshalb grundsätzlich abgelehnt.

Jetzt und in den nächsten Jahren muss der ÖPNV verbessert werden. Hamburg macht's vor, mit Metrobuslinien in kürzesten Taktfolgen.

Zu den einzelnen Punkten im Trassierungsbeschluss, soweit sie den BA 07 laut Tabelle auf Seite 11 betreffen, nehmen wir wie folgt Stellung:

Hinweis: Grundlage der Stellungnahme ist der in Alfresco zur Verfügung gestellte Trassierungs-Entwurf. Die Seitenzahlen beziehen sich auf diesen.

Der BA 07, Sendling-Westpark fordert, bzw. bezieht wie folgt Stellung zum Trassierungsbeschluss:

1. Beförderungskapazität

Seite 6

Hier wird angeführt, dass eine Tram Westtangente bis zu 26.000 Fahrgäste pro Tag befördern kann. Die Kapazität einer modernen Buslinie mit kurzer Taktfolge wird nicht genannt. Diese Zahlen wären aber vor allem auch für die mindestens 10 Jahre währende Zwischenlösung wichtig, in denen es keinesfalls eine Tram Westtangente geben wird.

Geht man von anderen Städten ohne Straßenbahn aus, wie Hamburg und Berlin, so dürften entsprechende Kapazitäten auch mit Buslinien zu erzielen sein, und zwar mit einem wesentlich kontinuierlicheren Betrieb (teils im 3-Minuten-Takt), als dieser mit einer Tram geplant ist (10-Minuten-Takt).

2. Kreuzung Drygalski-Allee – Boschetsrieder Straße - Höglwörther Straße

Seiten 24-25

Ein leistungsfähiges Linksabbiegen aus der Boschetsrieder Straße in die Höglwörther Straße ist zwingend erforderlich, sonst werden die großen Wohngebiete zwischen A 95 und Boschetsrieder Straße abgehängt. Ob dafür eine eigene Signalisierung für die Linksabbieger zwingend notwendig ist, muss nochmals eingehend geprüft werden.

Die auf Seite 25 vorgeschlagene indirekte Abbiegemöglichkeit in der Drygalski Allee lehnt der Bezirksausschuss 07 ab.

Gründe: hohes Verkehrsaufkommen in der Drygalski Allee und schwierige Querungsmöglichkeit vom und zum Neubaugebiet.

3. Unterführung A95

Seiten 13-16

Der BA 07 lehnt die einspurige Verkehrsführung des Fahrstreifens des Straßenzuges Boschetsrieder / Fürstenrieder Straße in süd- nördliche Richtung ab. Wie mehrfach dargestellt wird hier ein Nadelöhr entstehen und zu erheblichem Rückstau bis zur Aidenbachstraße führen. Gerade in diesem Bereich ist ein hohes, noch zunehmendes Verkehrsaufkommen gegeben, wie das auch die Planer bestätigen.

4. Haupteingang Waldfriedhof, Rad- und Fußgängerunterführung, Wendeschleife und Parkplatz

Seiten 25-27

Die Unterführung stellt eine Jahrzehnte lang bewährte, wichtige Rad- und Fußgängerquerung unter der Fürstenrieder Straße dar, die keinesfalls aufgegeben werden darf.

Dabei stellt sich ohnehin die Frage, warum hier eine Wendeschleife für die Tram geplant ist. Schließlich sollte doch die Tram stets zur Endhaltestelle fahren und nicht zeitweise ein Umsteigen zu einem Bus in Richtung Ratzinger Platz erforderlich machen.

Warum nun gar eine 2-Züge-Planung an der Wendeschleife vorgesehen ist, erschließt sich dem Leser nicht. Statt der 30 von 256 Parkplätzen würden nun 81 wegfallen. Das klingt nach einer Endhaltestelle über einen weiten Zeitraum!

Diese erweiterte Planung wird abgelehnt.

5. Stadtteilzentrum Fürstenrieder / Ecke Würmtalstraße

Seite 28

Im Gegensatz zum Vortrag im Trassierungsbeschluss liegt bereits ein sehr ansprechendes Konzept einer Platzgestaltung von Stadtwerken und Baureferat vor. Dieses Konzept kann und soll baldmöglichst, und unabhängig vom Trassierungsbeschluss, umgesetzt werden.

6. Linksabbiegemöglichkeit in die Andreas-Vöst-Straße

Seite 16

Während die Haltestelle vor den Gymnasien unter Mitwirkung und Übereinstimmung mit dem BA 07 zur Sicherheit der Schülerinnen und Schüler gut gelungen ist, soll jedoch das Linksabbiegen in die Andreas-Vöst-Straße durch Schließen des Mittelteilers nicht mehr möglich sein. Dieses sei komplex und würde eine Erweiterung der Lichtsignalanlage bedeuten. Die Leistungsfähigkeit der Fürstenrieder Straße würde stark herabgesetzt werden.

Durch die besondere Haltestelle vor den Schulen wird ohnehin die Leistungsfähigkeit der Fürstenrieder Straße etwas herabgesetzt, da sollte es auf einige weitere Sekunden an dieser Haltestelle nicht mehr ankommen.

Die Linksabbiegemöglichkeit muss im Sinne der Anwohner bleiben.

7. Kreuzung Fürstenrieder Straße / Ammerseestraße

Seite 31

Es wird bezweifelt, dass es an der hochbelasteten Kreuzung durch eine Tram-Westtangente zu Verbesserungen kommt. Schon heute ist die Fürstenrieder Straße von der A 96 kommend in Richtung Süden eine Ausweichroute, weil oftmals am Tag die Stauschlange auf der A 96 zum Mittleren Ring bis zur Kreuzung zurück reicht.

Die Folge: Die Kfz-Fahrer nutzen die Fürstenrieder Straße und nicht den zugestauten Umweg über den Luise-Kiesselbach-Platz.

8. Umweltverbundröhre

Seite 38

Hier kommt explizit zum Ausdruck, dass die Umweltverbundröhre in Laim Bestandteil des Projekts Tram Westtangente ist. Offensichtlich ist noch manches unklar und muss erst zwischen Stadtwerken, Eisenbahnbundesbahn und der Reg. v. Obb. geklärt werden.

Klar sind offensichtlich nur die Kosten mit rund 96 Mio. €, von denen die Stadt ca. 85 Mio. € zu finanzieren hat.

9. Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs

Seite 28

Die Leistungsfähigkeit wird mit und ohne Tram Westtangente prognostiziert, allerdings ausgehend von den Verkehrszahlen von 2009 (!). Es fehlen neue Prognosezahlen, ausgehend von den nun eingespielten Verkehren im Bereich des Luise-Kiesselbach-Platzes (LKP). Schon heute zeigt sich über weite Tagesabschnitte hinweg der lange Stau von der A 96 zum Mittleren Ring und weiter zum LKP. Noch mehr als früher, wird auf die Fürstenrieder Straße ausgewichen, zumal der überwiegende Durchgangsverkehr zur A 95 strebt. Einen Autobahnring im Süden gibt es nicht.

und weiter zu den Seiten 29 und 30

Immerhin wird bestätigt, dass es an 10 wichtigen Knoten abhängig vom Verkehr an einigen Kreuzungen und Zufahrten zu temporären Stausituationen kommen kann.

Mittlerweile wird sogar eingeräumt, dass auch mit einer Tram Westtangente der Kfz-Verkehr bis zu 2.000 kfz/24h zunehmen wird. Immerhin bei einer bekannten Belastung in der Fürstenrieder Straße von rund 50.000 kfz/24h.

Schließlich wird unter Kapitel 5.3 ausgeführt:

Mit der Tram-Westtangente falle der Anstieg des Kfz-Verkehrs aufgrund der höheren ÖV-Nutzunggeringer aus. Diese Wechselwirkung ist eine immer wieder aufgestellte Behauptung, für die bislang der Beweis fehlt. Schließlich ist nach eigenen Beobachtungen ein großer Teil des Kfz-Verkehrs in der Fürstenrieder Straße Durchgangsverkehr. Diese Fahrer würden auch das Angebot einer Tram Westtangente kaum nutzen, weil Park & Ride Parkplätze fehlen. Eine entsprechende, wissenschaftlich fundierte Zählung des Verkehrs, aufgeteilt nach Anlieger- und Durchgangsverkehr liegt bis heute nicht vor. Eine Zunahme der ÖPNV-Nutzer entlang der Fürstenrieder Straße ist vor allem durch die Neubürger im Münchner Süden zu erwarten.

Solange der Autobahnring im Süden nicht geschlossen ist, wird der Verkehr in der Fürstenrieder Straße zunehmen und somit die Staus, das geben nun auch die Planer zu.

10. Kosten, Kosten-- Nutzenrechnung

Seite 42

Immerhin liegt nun eine vorläufige Kostenberechnung mit „orientierendem Charakter“ vor:

150 Mio. € Stadtwerke und 20 Mio. € Landeshauptstadt.

Hier darf man auch den Anteil der Kosten der Stadt an der Umweltverbundröhre in Höhe von ca. 85 Mio. € hinzurechnen, da diese laut Beschlussvorlage (siehe Seite 38) explizit Bestandteil des Projekts Tram Westtangente ist.

Seite 43

Eine Kosten- Nutzenrechnung liegt bis heute nicht vor. Sie soll erst im Nachgang zum Trassierungsbeschluss erfolgen. Diese wird aber letztlich über das Gesamtprojekt und die notwendige Förderung entscheiden, auch im Vergleich zu einer Metrobuslinie.

11. Sonstige im Trassierungsbeschluss nicht und auch früher (2013, 2016) wenig aufgegriffene Punkte, die aber für eine Entscheidung bedeutsam sind.

Eine Stellungnahme des RBS zur Umweltverträglichkeit fehlt,

z.B. zu Lärm und Erschütterungen,

zum Ersatz vieler tausend Quadratmeter Grünfläche des heute vorhandenen und künftig wegfallenden Mittelstreifens in der Fürstenrieder Straße.

Sind hier Ausgleichsflächen notwendig?

Auf die Sicherheit der Tram-Nutzer bei der vorgesehenen Mittellage der Haltestellen, auch für Behinderte, Rollstuhlfahrer, Rollatoren sowie für Mütter mit Kinderwagen, wird bislang wenig eingegangen. Ein Sicherheitsvergleich mit modernen Neigetechnik-Bussen und einer Nutzung vom Gehsteig aus fehlt.

Ebenso fehlt ein Vergleich bei Störfällen zwischen einer schienengebundenen Tram und einem Bus, z.B. bei einem Unfall. Hier bleibt **ein Bus** stehen und die folgenden weichen flexibel aus. Bei der Tram ist ein **Stau der folgenden Züge** vorprogrammiert.

12. Planungstermine und Risikoszenario

Seite 8

Als Termin für die Fertigstellung wird Mitte 2027 prognostiziert, aber auch das sei wegen nicht gegebener Flächenverfügbarkeiten fraglich.

Wie bereits eingangs dargestellt, wird im Trassierungsbeschluss nichts über eine in jedem Fall notwendige Zwischenlösung oder gar über ein Risikoszenario ausgesagt.

Aber gerade das ist für die ÖPNV-Nutzer im Münchner Südwesten von besonderer Bedeutung. Denn die Verbesserungen und der Ausbau des ÖPNV auf der Trasse in Süd-Nord-Richtung dürfen nicht erst in weiter, ungewisser Zukunft erfolgen, sondern müssen heute schon mit der zunehmenden Bevölkerung Schritt halten.

Alfred Nagel, Sprecher der CSU im BA 7, Sendling-Westpark

Fassung 11.02.2018