



Landeshauptstadt München, Direktorium  
Meindlstr. 14, 81373 München

**Vorsitzender  
Günter Keller**

**Privat:**

**Geschäftsstelle:**

Meindlstr. 14, 81373 München  
Telefon: 233 - 33882  
Telefax: 233 - 33885  
E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 02.12.2021

**Betr.: Trambahn-Westtangente, Fortschreibung des Trassierungsbeschlusses  
Stellungnahme BA 7 zur Anhörung**

**Grundsätzlich:**

Der BA 7 bedauert sehr, dass sich durch die vorgetragenen Änderungen der Fertigstellungstermin der TWT um mindestens ein Jahr verzögern soll.

Er bedauert auch, dass er nicht in die laufenden Überlegungen mit einbezogen worden ist, sondern, quasi kurz vor Toresschluss, vor fast vollendete Tatsachen gestellt wird und seine Stellungnahme mit verkürzten Anhörungsfristen abgeben soll.

Der BA 7 begrüßt dennoch, dass die Vorgaben aus dem Radentscheid so weit wie möglich umgesetzt werden sollen.

An allen Streckenabschnitten, an denen der Radweg unmittelbar neben der Straße verläuft, wird durch geeignete bauliche Maßnahmen sichergestellt, dass eine Gefährdung des Radverkehrs durch haltende / parkende KFZ im Bereich des Radwegs verhindert wird. Ebenso muss baulich verhindert werden, dass die Gehbahnen befahren / beparkt werden.

**Zur Fürstenrieder Straße, Abschnitt Pollinger bis Graswanger Straße**

Die Antwort des MOR zu diesem Thema soll in die "Fortschreibung des Trassierungsbeschlusses" aufgenommen werden:

*Der Radweg wird zwischen Pollinger und Graswanger Straße auf der Ostseite vor den Baumgraben verlegt und dabei mit einer Breite von 2,30 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsraum ausgebaut*

**Zur Fürstenrieder Straße, Abschnitt Florian-Geyer-Str. bis Andreas-Vöst-Straße**

Die Antwort des MOR zu diesem Thema soll in die "Fortschreibung des Trassierungsbeschlusses" aufgenommen werden:

*„Für die Radwegverbreiterung werden je Seite 0,70 m im Querschnitt benötigt, zusammen somit 1,40 m. Durch die Reduzierung der vier Fahrstreifen von je 3,25 m auf 3,00 m kann 1,00 m gewonnen werden, die noch fehlenden 0,40 m gehen zu Lasten des gleisbegleitenden*

*Grünstreifens. Dieser hat dann immer noch eine ausreichende Breite, um den Achsabstand für den Einsatz breiterer Züge bereitzustellen.“*

### **Zur Signalisierung des freilaufenden Rechtsabbiegers an der Gerty-Spies-Straße**

Der BA 7 fordert, dass eine Ampelschaltung gefunden wird, die die Überquerung der beiden Überwege für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in einem Zug ermöglicht und will dazu früh eingebunden werden.

### **Grünflächenbilanz**

Nachdem die Radweg-Infrastruktur zu einem weiteren Verlust an Straßenbegleitgrün und Bäumen führt, ist die Grünflächenbilanz zu aktualisieren. „Gegebenenfalls müssen neue Ausgleichsflächen benannt werden.“

### **Bushaltestellen**

Der Bau von Bushaltestellen mit barrierefreien Ein- und Ausstiegen muss weiterhin für einen behindertenfreundlichen ÖPNV möglich bleiben, auch während der jahrelangen Bauphase.

### **Breitere Trambahnwagen**

Die Antwort des MOR zu diesem Thema soll in die "Fortschreibung des Trassierungsbeschlusses" aufgenommen werden:

*„Aufgrund der vorgesehenen Mischnutzung Bus/Tram ist hier bereits ein ausreichender Achsabstand eingeplant.“*

### **Kreuzhofbrücken**

Beim notwendigen Neubau der Kreuzhofbrücken ist zu prüfen, ob wieder Raum für jeweils zwei durchgehende Fahrspuren (neben der Tramtrasse) geschaffen werden können.

### **Teilausbau der TWT**

Ein Teilausbau der Tram-Westtangente und damit verbunden eine Teilbetriebnahme der Tram-Westtangente wird nach wie vor abgelehnt. Weder eine Teilbetriebnahme, Parallelbetrieb von Tram und Bus auf Teilstrecken, noch ein Tandembetrieb mit Umsteigen von der Tram in den Bus und umgekehrt erscheint sinnvoll. Ein solcher Betrieb ist entweder teuer oder wenig kundenfreundlich.

### **Anhang / Kommentare zur Stellungnahme:**

*(der BA7 bittet die Referate auch um Beachtung der nachfolgenden Punkte)*

Falls es rechtlich möglich sein sollte, nach der Öffentlichkeitsphase in das laufende, nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern neue Fakten seitens der Landeshauptstadt einzubringen, ist erneut eine Öffentlichkeitsphase den Bürgerinnen und Bürgern einzuräumen.“

Es ist eine erneute Nutzen-Kosten-Rechnung „Tramtrasse versus E-Bustrasse“ aufzustellen. Schließlich ist durch die Fortschreibung des Trassierungsbeschlusses mit deutlich höheren Kosten des ohnehin schon teuren Projekts Tram-Westtangente zu rechnen, durch

- eine neu zu beschaffende, breitere Tramfahrzeug-Flotte,
- - Übernahme des Radentscheids,
- - größere Dimensionierung und Umrüstung der bislang für Busse planfestgestellten Umweltverbundröhre (UVR)

Sollten neue Tramfahrzeuge beschafft und eingesetzt werden, so sind barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten zu schaffen, ähnlich wie bei den Linien-Bussen mit ihren barrierefreien Haltestellen. Die Behindertenverbände sind zu diesem Thema aktiv einzuschalten.

Das ohnehin schon hohe Schall- und Erschütterungsverhalten von Tramfahrzeugen gegenüber Bussen darf sich durch den breiteren Achsabstand von 3,05 m nicht zusätzlich negativ auf die Anwohner auswirken. Die Vorschriften für Schallschutz und Erschütterungen sind auf der gesamten Strecke einzuhalten, auch in den Kurvenbereichen.

Für den BA 7 Sendling-Westpark

Günter Keller  
Vorsitzender