



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
Postfach, 80313 München

---

Per E-Mail  
An den Vorsitzenden des BA 13 –  
Bogenhausen  
Herr Florian Ring  
Über BA-Geschäftsstelle Ost  
Friedenstraße 40  
81660 München

**Bezirk Süd-Ost**  
**MOR-GB2.13**

80313 München  
gb2-13.mor@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
12.02.2024

## **Einwände gegen das Planfeststellungsverfahren Tram Johanneskirchen**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05607 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 -  
Bogenhausen vom 20.06.2023

Sehr geehrter Herr Ring,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der o.g. Antrag des Bezirksausschusses 13 – Bogenhausen wurde dem Mobilitätsreferat zur federführenden Beantwortung zugeleitet. Darin werden verschiedene Einwände gegen das Projekt Tram Johanneskirchen vorgebracht. Vorausgeschickt ist mitzuteilen, dass rechtsverbindlich Einwendungen nur innerhalb des Planfeststellungsverfahrens erhoben werden können.

Inhaltlich nimmt das Mobilitätsreferat dazu in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin des Projekts, den SWM/MVG, wie folgt Stellung:

Zu 1, Baumentfall:

Die gemäß der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München 89 geschützten und ursächlich durch das Tramprojekt zu fällenden Gehölze werden vollständig durch Neupflanzungen kompensiert. Darüber hinaus gleichen die SWM die 60 nicht geschützten, zu fällenden Gehölze ebenfalls fast vollständig durch 50 Neupflanzungen aus.



Zu 2, Entfall von Parkplätzen:

Der Entfall der Parkplätze wird seitens des Mobilitätsreferats auf Basis einer gutachterlichen Parkraumerhebung als verträglich eingestuft. Sollte sich künftig wider Erwarten zeigen, dass im Bereich Johanneskirchen ein sehr großer Mangel an Parkmöglichkeiten entsteht, gibt es verschiedene Maßnahmen, die seitens des Mobilitätsreferats geprüft werden können, um dem entgegenzuwirken.

Zu 3, Wendeschleife:

Im Bereich der geplanten Wendeschleife ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München von 2005 bereits eine Verlängerung der Johanneskirchner Straße vorgesehen. Auch der Flächennutzungsplan weist daher auf dieser Fläche keine Grünfläche aus. Unabhängig von der offiziellen Klassifizierung dieser Fläche steht außer Frage, dass die angestrebten Veränderungen in der Johanneskirchner Straße und insbesondere im Bereich der Wendeschleife einen großen Einschnitt für die Anwohnenden bedeuten. Gleichzeitig sind wir als Landeshauptstadt München der Ansicht, dass dieser neue Tramabschnitt einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten und die Planung in sehr vielen Aspekten eine Bereicherung für die Bürger\*innen sein wird.

Zu 4 und 5, Kosten-Nutzen-Verhältnis:

Das Projekt weist einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor auf. Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors handelt es sich um ein standardisiertes und etabliertes Verfahren, welches Projekte nach strengen Vorgaben bewertet.

Leider besteht bei städtischen Projekten oftmals eine Abhängigkeit zu Projekten Dritter (so z.B. bei der Verlängerung der U4, bei der eine hohe Abhängigkeit zum Projekt viergleisiger Ausbau Johanneskirchen – Daglfing der Deutschen Bahn besteht). Umso erfreulicher ist es daher, dass für die Tram eine Lösung gefunden wurde, die es ermöglicht, die Tram Johanneskirchen bereits jetzt umsetzen zu können - unabhängig von der Realisierung des viergleisigen Ausbaus.

Die Trambahn steht nicht in Konkurrenz zum bestehenden Verkehrsangebot (Bus und S-Bahn), da die bestehenden Linien und die Trambahn unterschiedliche Verkehrsbeziehungen bedienen. Durch die neue Trambahnstrecke können ergänzend zum bisherigen Verkehrsangebot zusätzliche neue Verbindungen im Tramnetz angeboten werden.

Für den Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße sind täglich ca. 5.000 Tramfahrgäste, zusätzlich zur Buslinie 50, prognostiziert. Bei vergangenen Planungen konnte nachgewiesen werden, dass diese Prognosen valide sind und erfreulicherweise teilweise sogar übertroffen werden können (wie beispielsweise bei der Tram nach St. Emmeram).

Zu 6, Anschluss an den S-Bahnhof Johanneskirchen:

Die Zuwegung zur S-Bahn ist durch eine neue Wegeverbindung im nordöstlichen Bereich der Wendeschleife vorgesehen.

#### Zu 7, Lärmschutz:

Um zukünftig u.a. Lärmemissionen zu reduzieren, aber auch um die Ziele der Luftreinhaltung umzusetzen, ist eine Stärkung des Umweltverbunds im Verkehrssektor unerlässlich. Die Landeshauptstadt München wird daher u.a. das Tramnetz in den nächsten Jahren deutlich ausweiten, um ein höheres Angebot mit neuen Verbindungen im ÖPNV zu schaffen. Die LHM setzt sich zudem für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ein. In Bezug auf die Planung der Tram Johanneskirchen lässt sich festhalten, dass alle planerischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um Lärm und Erschütterung möglichst gering zu halten.

Für die konkrete Dimensionierung der passiven Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) ist eine fassadenweise und stockwerksscharfe Berechnung der Gesamtbeurteilungspegel im Zuge des weiteren Verfahrens im Nachgang zur Planfeststellung ohnehin bereits vorgesehen, so dass den Ansprüchen auf Schallschutz damit sachgerecht und vollumfänglich Rechnung getragen wird.

#### Zu 8, Unfallgefahr:

Eine besondere Unfallgefahr, die über das übliche Maß in einem städtischen Umfeld hinausgehen, können die SWM in der Gestaltung der Wendeschleife nicht erkennen. Wäre dies gegeben, hätte auch die Technische Aufsichtsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens interveniert, was nicht der Fall war. Insofern ist zwar für alle Altersgruppen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt vonnöten, mit deren Berücksichtigung ist dann aber eine sichere Situation gegeben.

Unzweifelhaft verändert sich die Situation für die Anwohnenden, was eine gewisse Gewöhnungsphase erfordert, jedoch gibt es ähnliche Situationen mit Nachbarschaft von Verkehrsanlage und Wohnnutzungen mehrfach in der Stadt, ohne dass es dort Probleme gäbe, z. B. am Gondrellplatz oder im Bereich der Parkstadt Schwabing.

#### Zu 9, Oberleitungen:

Im Englischen Garten wird aus Denkmalschutzgründen auf die Oberleitung verzichtet. Diese Voraussetzung ist in Johanneskirchen nicht gegeben.

Zudem wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die Wirkfaktoren auf alle Schutzgüter, einschließlich dem Schutzgut Mensch (für das Landschaftsbild wurde der Wirkfaktor als nicht erheblich eingestuft), untersucht und entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (passiver Schallschutz, erschütterungsmindernde Maßnahmen etc.) festgelegt.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass aktuell das Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben Tram Johanneskirchen läuft. Im Rahmen dieses Verfahrens konnten Einwände bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde eingebracht werden. Wir gehen davon aus, dass diese Einwände auch entsprechend dort eingebracht wurden.

Grundsätzlich gilt, dass Infrastrukturvorhaben wie z.B. der Neubau einer Tram bestimmten vorgeschriebenen Verfahren unterliegen. Dies o.g. Planfeststellungsverfahren hat das Ziel der Genehmigung des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde (die Regierung von Oberbayern).

Der Antragsteller/die Antragstellerin (in diesem Fall die SWM/MVG) muss hierfür verschiedene Unterlagen und Gutachten einreichen. Hierzu zählen u.a. ein Lärmschutzgutachten sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die die Auswirkungen des Vorhabens auf Mensch und Umwelt untersucht. Somit ist sichergestellt, dass die Planung und die damit verbundenen Auswirkungen unabhängig geprüft werden und die Planung abgewogen ist. Im Rahmen des Verfahrens haben alle Betroffenen die Möglichkeit sich zu äußern und gegebenenfalls

Einwände einzubringen, die ebenfalls von der Planfeststellungsbehörde bearbeitet werden. Sollte die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss kommen, dass bestimmte Einwände berechtigt sind, würde dies im Planfeststellungsbeschluss entsprechend thematisiert werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 05607 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.13

■ [REDACTED]  
■ [REDACTED]