Stellungnahme zu TOP 2.2.1.2

München, im April 2024

Planfeststellungsverfahren „Tram Nordtangente PFA 3 – Tektur B“

1. Allgemeines:

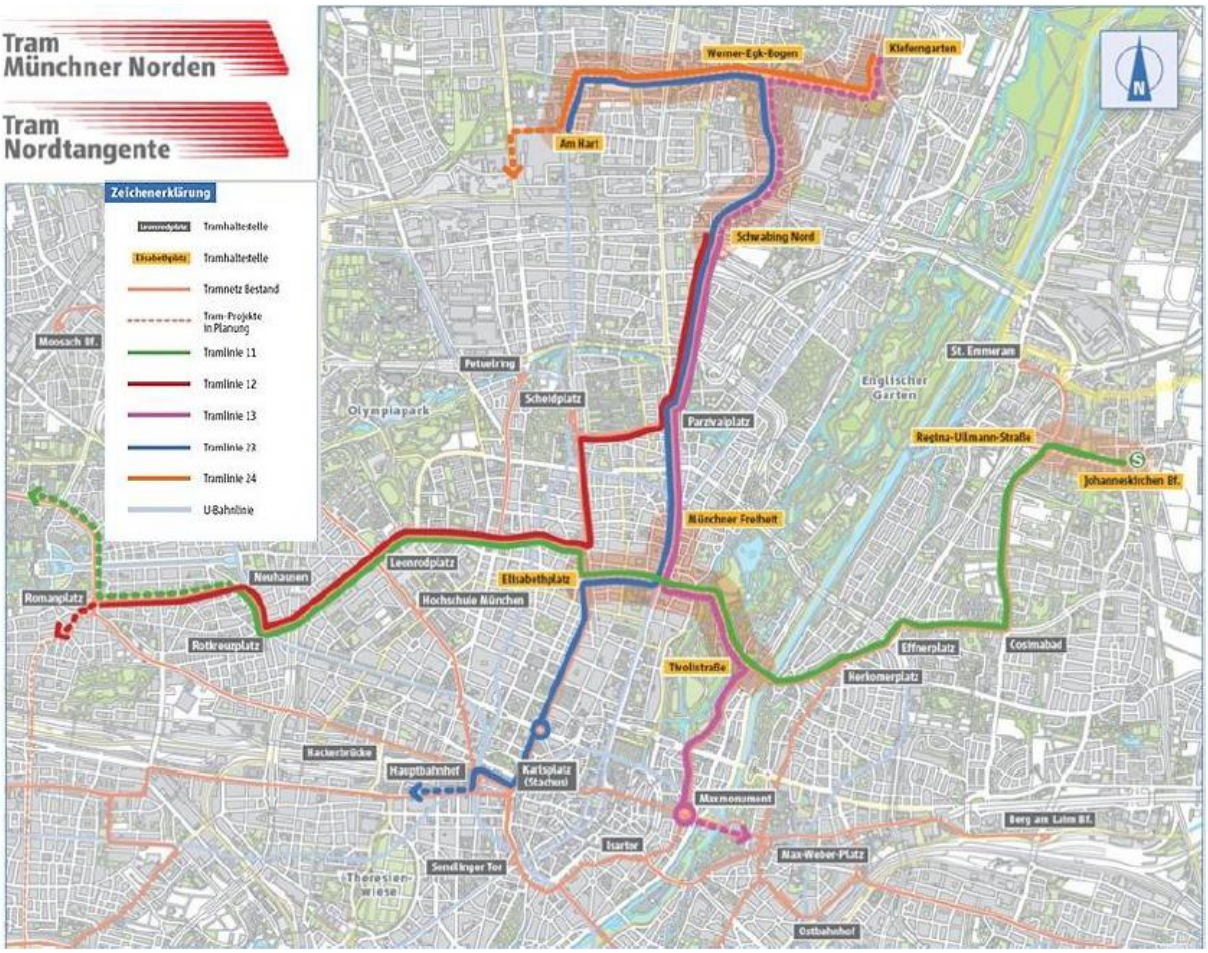
Der Erläuterungsbericht (Unteranlage 1.1 a - Tektur A) hat das Datum 23.08.2023 und liegt damit vor dem Beschluss der Regierung von Oberbayern vom 02.02.2024, in dem auf Seite 8 oben ausgeführt wurde:

„Es bestehen jedoch Bedenken, ob die Voraussetzungen des § 28 Abs. 3a S. 1 Nr. 3 PBefG, wonach mit einer Entscheidung zu Gunsten des Unternehmers gerechnet werden kann, zum derzeitigen Verfahrenszeitpunkt im Hinblick darauf, dass ein Erörterungstermin noch nicht stattfand und ein weiterer Tekturantrag noch nicht gestellt worden ist, bejaht werden kann.“

Das lediglich 6 Seiten starke Ergänzungsblatt zum Erläuterungsbericht mit Datum 26.02.2024 (Unteranlage 1.2 b) ist nicht geeignet, die Wertung der ROB zu widerlegen. Insbesondere berücksichtigt der Antrag nicht das seit 13.03.2024 feststehende Aus der Straßenbahn durch den Englischen Garten, obwohl die Auslegung erst am 11.04.2024 begonnen hat.

2. <u>Keine Berücksichtigung des Aus der Querung des Englischen Gartens:</u>

S. 13 des Erläuterungsberichts (Unteranlage 1. 1 a – Tektur A)



Das Konzept stellt entscheidend auf den Durchstich des Englischen Gartens ab. Deshalb formuliert die SWM GmbH auf Seite 13 (Unteranlage 1.1 a - Tektur A, Absatz 2, S. 1):

„Diese Betriebskonzept würde die Fertigstellung der Tram Nordtangente durch den Englischen Garten voraussetzen (Planabschnitte 1 und 2).“

Mitnichten ist das Konzept unabhängig vom Durchstich des Englischen Gartens. Lediglich vorübergehend wird eine Trassenführung über die Müllerstraße in Erwägung gezogen. Auf Seite 13 Abs. 2 S. 2 wird deshalb wie folgt formuliert:

„Sollte bis zur Inbetriebnahme des Streckenabschnitts S-Bahnhof Johanneskirchen-Regina-Ullmann-Straße die Nordtangente durch den Englischen Garten (PFA2) noch nicht fertiggestellt sein, würden die bisherigen Linienführungen durch die Müllerstraße beibehalten und es könnte alternativ die Linie 16 an der Regina-Ullmann-Straße über die Johanneskirchner Straße zum S-Bahnhof Johanneskirchen geführt werden, jedoch dann aufgewertet als sogenannte Volllinie mit den für die Münchner Tramlinien üblichen Betriebszeiten. Die Linie 17 würde unverändert auf den bisherigen Linienführungen nach St. Emmeram verkehren. Insofern ist die Realisierung des Streckenabschnittes S-Bahnhof Johanneskirchen-Regina-Ullmann-Straße als dritter Planfeststellungsabschnitt der Tram Nordtangente baulich und betrieblich unabhängig von Planfeststellungsabschnitt 1 und 2 möglich.“

Der Erläuterungsbericht bestätigt, dass es sich um ein Gesamtkonzept handelt, das ohne den Durchstich des Englischen Gartens lediglich ein (unpraktikables) Provisorium darstellt.

Die Alternativüberlegung einer Linienführung durch die Müllerstraße (Seite 13, Abs. 2) ist verkehrlich irrelevant. Niemand fährt von Nymphenburg über die Innenstadt nach Johanneskirchen. Vielmehr wird die U-Bahn zum Arabellapark genutzt.

Dies bestätigt der Erläuterungsbericht auf Seite 13, Abs. 2, wenn er ausführt, dass bis zur Fertigstellung die Straßenbahn über die Müllerstraße geführt werden könnte. Demgemäß wird ausgeführt:

„Sollte bis zur Inbetriebnahme des Streckenabschnitts S-Bahnhof Johanneskirchen-Regina-Ullmann-Straße die Nordtangente durch den Englischen Garten (PFA2) noch nicht fertiggestellt sein, würden die bisherigen Linienführungen durch die Müllerstraße beibehalten und es könnte alternativ die Linie 16 an der Regina-Ullmann-Straße über die Johanneskirchner Straße zum S-Bahnhof Johanneskirchen geführt werden, jedoch dann aufgewertet als sogenannte Volllinie mit den für die Münchner Tramlinien üblichen Betriebszeiten.“

Es gibt mithin kein durchführbares Plankonzept ohne den Durchstich des Englischen Gartens.

3. Keine Behandlung der Umstiegsproblematik Tram - S-Bahn:

Bereits im September 2023 wurde darauf hingewiesen, dass der Planfeststellungsantrag gegen § 15 der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen verstößt.

Die Norm lautet:

„Die Streckenführung und die Lage der Haltestellen müssen den Verkehrsbedürfnissen entsprechen und insbesondere ein günstiges Umsteigen zu anderen Verkehrsmitteln ermöglichen.“

Mit keinem Wort geht das Ergänzungsblatt zum Erläuterungsbericht auf die Tatsache ein, dass die Umstiegssituation S-Bahn - MVG (heute Bus) deutlich verschlechtert wird, da heute die Umstiegsstrecke nur 20 m beträgt, nach Inbetriebnahme der Straßenbahn jedoch 160 m.

4. Keine Behandlung des fehlenden Verkehrsbedürfnisses (Bus ist heute schon nicht ausgelastet):

Bereits im Einwendungsschriftsatz vom Frühjahr 2023 wurde darauf hingewiesen, dass die Busse, die den S-Bahnhof Johanneskirchen mit dem U-Bahnhof Arabellapark verbinden, max. eine Auslastung von 50 % haben. Es besteht mithin auch kein Verkehrsbedürfnis für den Bau der Nordtangente.

5. <u>Grob fehlerhaftes Schallschutzkonzept:</u>

Ursprünglich: Die MVG hatte gegenüber MM/TZ am 28.09.2023 eingeräumt, dass das Lärmschutzgutachten fehlerhaft sei.

Anwohner der Freischützstraße demonstrieren gegen die neue Tram. Foto: Oliver Bodmer

MVG gesteht Fehler bei Lärmgutachten

Die Überraschung kam gestern Nachmittag. Die MVG musste zugeben, dass ihr Lärmschutzgutachten „fehlerhaft" sei. Es werde überarbeitet. Die neue Version sei dann Grundlage für den Bau der neuen Tramstrecke und Wendeschleife in Johanneskirchen. Am Vormittag hatten der Landtagsabgeordnete Robert Brannekämper (CSU) und Rechtsanwalt Benno Ziegler dargelegt, warum sie den Antrag auf Planfeststellung für rechtswidrig halten. Gravierendster Vorwurf: „Das Lärmschutzgutachten berücksichtigt die Vorbelastungen durch die angrenzende Bahnstrecke nicht."

Schon die heutige Lärmbelastung sei in den Unterlagen „entweder vergessen oder einfach ausgeblendet" worden, schimpfte Brannekämper. Anwalt Ziegler, der die Eigentümergemeinschaft aus der Freischützstraße 82–84a vertritt, hat die eingereichten Unterlagen nachprüfen lassen. Das von den Stadtwerken beauftragte Ingenieurbüro war zum Schluss gekommen, dass derzeit keine relevante Geräuschbelastung vorhanden ist. „Dies ist nicht nachvollziehbar, da sich doch nur 50 Meter weiter östlich die S-Bahnstation Johanneskirchen befindet", so Zieglers Sachverständiger. Ganz zu schweigen davon, dass auf dieser Bahntrasse künftig nahezu der gesamte Güterverkehr zwischen München und Italien, also der Brennerzulaufstrecke, abgewickelt werden soll.

Brannekämper ärgert zudem, dass Stadt und Stadtwerke kommende Woche mit Baumfällungen und der Verlegung von Wasser-, Fernwärme-, Telekommunikations- und anderen Leitungen Fakten schaffen wollen, obwohl das Planfeststellungsverfahren noch läuft.

CARMEN ICK-DIETL

Jetzt (Unteranlage 1.2 b, Seite 6) und Schallschutzgutachten (Unteranlage 10.1, Seite 30): Bahn ist heute schon so laut, dass es gesundheitsgefährdend ist. Deshalb spielt es keine Rolle, wenn es durch die Straßenbahn noch lauter wird. An Zynismus nur schwer zu überbieten.

Das Schallschutzgutachten (Anlage 10.1, Seite 30) formuliert:

„Es zeigt sich, dass im Prognose-Nullfall 2035 ohne baulichen Eingriff allein aufgrund der Vorbelastung aus dem Straßenverkehr im betroffenen Straßennetz, Trambahn-Verkehr entlang der Cosimastraße und Eisenbahn-Verkehr auf den Strecken 5554/5556 und 55560 der potenziell gesundheitsgefährdende Schwellenwert (GSW) von 70 db(A) am Tag durch die Einbeziehung des Eisenbahnlärms an 2 Anwesen bereits überschritten ist, ohne Eisenbahnlärm war dies an keinem Anwesen der Fall. Im Nachtzeitraum hingegen ist der GSW von 60 dB(A) bereits an 8 Anwesen ohne Berücksichtigung bzw. an 19 Anwesen mit Berücksichtigung des Eisenbahnlärms überschritten. Durch die geplante Trambahn-Neubaustrecke (Prog.-Planfall) nebst Straßenumbau ist es Kriterium für die Gesamtlärmbetrachtung (Tram+Straßen+Eisenbahn) tagsüber weiterhin nur an 2 Anwesen (ohne Eisenbahnlärm an keinem Anwesen), jedoch im Nachtzeitraum dann an 40 statt vormals 36 Anwesen vom Grundsatz her erfüllt (s. Anhang 1). ***Durch die ergänzende Gesamtlärmbetrachtung tritt an keinem Anwesen „erstmalig“ ein möglicher Anspruch auf Schallschutz auf, da alle betroffenen Anwesen bereits nach der 16. BImSchV Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach haben, so dass sich auch bei einer Gesamtlärmbetrachtung keine zusätzlich betroffenen Anwesen gegenüber dem Trambahn- bzw. Straßenlärm ableiten lassen.“***

Die SWM lässt somit ausführen, dass kein Schutz gegen den zusätzlichen, von der Straßenbahn ausgehenden Lärm bestünde, weil die gesundheitsgefährdenden Grenzwerte bereits durch Eisenbahn, Straßenverkehr und die bestehende Straßenbahnstrecke überschritten seien.

Tatsächlich regelt § 1 der 16. BImSchV:

„(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.“

Die Menschen haben Anspruch auf Schutz vor einer zusätzlichen Lärmbelastung. Diese erfolgt durch die Straßenbahn.

Es gibt keine Berücksichtigung von aktivem Schallschutz durch Einhausung der Wendeschleife wie am Romanplatz.

Wenn ein aktiver Schallschutz nicht möglich ist, so ist der Betroffene im Anwendungsbereich der 16. BImSchV auf den passiven Schallschutz begrenzt.

Im Bereich der Wendeschleife ist aber ein aktiver Schallschutz möglich, wie die Einhausung der Straßenbahnhaltestelle Romanplatz zeigt.

6. Zusätzliche Grundstücksinanspruchnahme im Vergleich zum Ursprungsantrag (U.07.03b)

Die Richtigkeit wird belegt durch die Unteranlage U.07.03b.

Aus den vorgenannten Gründen halten wir auch die Tekturvariante B für inhaltlich falsch und damit für nicht anwendbar. Der Beschlussvorlage stimmen wir deshalb nicht zu.

Robert Brannekämper, MdL
Fraktionssprecher, UA-Vorsitzender