

TRAM-WESTTANGENTE (TWT) – MIT DEM KOPF DURCH DIE WAND AUF KOSTEN DES STEUERZAHLERS

HIN- UND NACHWEISE BZGL. FEHLENDEN BEDARFS, VERWEIGERUNG DER HERAUSGABE GESETZLICH ZUSTEHENDER INFORMATIONEN, INTRANSPARENZ DER WIRTSCHAFTLICHKEIT, MANGEL AN DRINGLICHKEIT UND SPARSAMKEIT, UMWIDMUNG VON KOSTEN

(Verf. Cl. Zellinger, 10.01.2024)

1. BEDARF / FAHRGASTPROGNOSE

1.1 Erklärungen der SWM (Bauherrin)

An erster Stelle ist der `Bedarf` zu beleuchten, mit dem seitens der Bauherrin SWM der Antrag auf Streckengenehmigung und damit auf Planfeststellung gerechtfertigt wurde.

Auf Seite 9 unter Punkt 3.3 dieses Antrags werden lt. Fa. intraplan Consult GmbH aus dem Jahr 2019 (mit Prognosehorizont 2030) Querschnittsbelastungen auf der Tangente von 7.200 bis 40.300 Personenfahrten pro Werktag prognostiziert, wobei für die Wegstrecke zwischen Laimer Bhf. und Aindorferstraße der am stärksten genutzte Abschnitt mit 37.100 bis 40.300 Fahrgästen erwartet würde.

Auffällig ist, dass diese Prognose zwischen Dezember 2016 und Februar 2020 von 22.000 auf 40.300 (+ 18.300 Fahrgäste pro Tag an 3 Haltestellen) angehoben wurde – mithin in nur 38 Monaten eine angebliche Zuwachsrate von mehr als 83%! (Quellen: Protokoll des Beschlusses der Stadtratsvollversammlung vom 14.12.2016 sowie Erläuterungsbericht der SWM (Unterlage 1.1 S. 9 zur Planfeststellung) vom 28.02.2020).

Dieser kaum zu glaubenden Fahrgasterhöhung nachspürend, stößt man auf zwei Hinweise:

1.1.1 Projektion der prozentualen Zuwachsrate nach Eröffnung der Tramerweiterung bis St. Emmeram:

Ein Vertreter der SWM GmbH (Bauherrin) wies im Nachgang der Bürgerversammlung Laim vergangenen November auf einen in einer solchen Höhe nicht erwarteten Zuwachs an Tramfahrgästen im Verlängerungsabschnitt der heutigen Linie 16 hin (+50% über der Erwartung). Auch wenn Gutachter es angeblich ähnlich `prognostizieren` (s. <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/tram-westtangente.html>), erscheint es nicht plausibel, dass dieser Zuwachs auf einem einzigen Streckenast automatisch auf die TWT übertragbar sein soll. Zumal die Ausgangsbasis an Fahrgästen, die der genannten Tramstrecke zugrunde lag, eine deutlich niedrigere war (Rumpfbuslinie mit teilweise anderer Streckenführung, rd. 6.360 Fahrgäste/Tag). Gerade aus diesem Grund erscheint die schlichte Projektion der Prozentzahl keine solide Grundlage für eine Hochrechnung der Fahrgastzahlen im Zusammenhang mit der TWT, schon gar nicht in der Größenordnung von 83%.

1.1.2 Schaffung eines angeblichen `Bedarfs´ durch eine dritte Tramlinie auf der Westtangente:

Im o.g. Erläuterungsbericht (S. 11) ist nachzulesen, die „unter Kap. 3.1 angesprochene Fahrgastprognose (Anm.: gemeint sind 40.300 Fahrgäste pro Tag) basiert auf der Annahme eines anderen möglichen Betriebskonzepts mit 3 Linien, davon 2 zur Aidenbachstraße.“

Diese außerordentlich hohe Fahrgastzahl wird folglich nur durch einen Zirkelschluss herbeiprognostiziert, *sofern zusätzlich* zur Linie 12 bis Schwabing Nord die Tramlinie 11 von der Aidenbachstr. bis Johanneskirchen plus die Linie 16 vom Waldfriedhof Haupteingang bis Effnerplatz/St. Emmeram eingesetzt würden (s. `Linienschema Tram für Mitfall´ im Exzerpt der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2022). Es bedeutet nichts anderes, als dass die mögliche Transportkapazität eines Verkehrsmittels zu einem angeblichen `Bedarf´ umfunktioniert wurde. Von einem tatsächlichen Bedarf im Sinne von Bedürfnis kann nicht die Rede sein.

Obgleich diese Personenzahlen bereits für (den Prognosehorizont) 2030 vorhergesagt werden, sind lt. o.g. Erläuterungsbericht bei Inbetriebnahme Ende der Zwanzigerjahre real nur zwei Linien vorgesehen, wovon die Linie 16 auch noch am Waldfriedhof Haupteingang umkehren soll. Diese Planung, welche sogar eine Takthalbierung der Anbindung Richtung Drygalski-Allee mit seinem fertig gestellten Neubaugebiet und dem Thomas-Mann-Gymnasium beinhaltet und damit nachweislich eine Verschlechterung für die Nutzer bedeutet, führt nicht nur die eigene Fahrgastprognose ad absurdum. Sie ist zudem ein eindeutiger Hinweis, dass keinerlei Dringlichkeit des TWT-Projekts gegeben ist – welche aber wiederum eine der Fördervoraussetzungen durch Bund und Land ist (s.u.).

Wie des Weiteren auf S. 9 des Erläuterungsberichts nachzulesen ist, handelt es sich bei den bis zu 40.300 Fahrgästen um die Prognose nur für den „am stärksten genutzten Streckenabschnitt“.

Im Antrag auf Streckengenehmigung der SWM GmbH v. 20.07.2020 wird dieser Abschnitt definiert als zwischen den Haltestellen Laimer Bhf. und Aindorferstraße gelegen. Mithin handelt es sich also um 3 Haltestellen von insgesamt 17 (also nicht einmal ein 1/5 der TWT-Strecke!). Parallel zu einer Straßenbahn bleibt jedoch nach jetzigem Bekenntnis der SWM GmbH exakt in diesem Streckenabschnitt dauerhaft die Buslinie 168 bestehen, weswegen das dort prognostizierte Personenaufkommen auch nur in Teilen als `Nutzen´ für die TWT angerechnet werden darf.

Bei den übrigen Streckenabschnitten nehmen die Personenfahrten lt. Antrag sogar bis auf 7.200/Werks- tag/in beide Richtungen ab.

Lt. langfristiger Einwohnerzuwachsprognose bis 2040 sowie Erwerbstätigenprognose 2030 rechnet die Stadt München mit einer Zunahme von 14% bzw. durchschnittlich 10% in den tangierten Stadtbezirken. Auch diese Annahmen passen nicht zu einem angeblichen Anstieg von bis zu 83% bei den Fahrgastzahlen auf der TWT. (Quellen: <https://stadt-muenchen.de> > infos sowie Bericht der Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Erwerbstätigenprognose von 2014 bis 2030 in den Stadtbezirken).

Die Bauherrin Stadtwerke München GmbH wurde am 24. Nov. 2023 gebeten zu erklären, welche Besonderheiten Laim ihrer Meinung nach auf Sicht vorzuweisen hat, um den Luxus dreier Tramlinien zu begründen, wo dies doch sonst nur in der hochfrequentierten Innenstadt, in geringen Teilen Schwabings bzw. auf dem Abschnitt Herkommer- bis Effnerplatz (nachfolgende Haltestelle) in Bogenhausen gegeben ist.

Die Beantwortung dieser Frage ist vor allem vor dem Hintergrund interessant, als die Hinzu- rechnung einer 3. Linie zwar für die Begründung eines notwendigen `Bedarfs´ im Sinne der Planrechtfertigung herangezogen, gleichzeitig als voraussichtliches Konzept aber die Inbe-

triebnahme der TWT nur mit 2 Linien je im 10-Minutentakt beschrieben wird (s.o.). Dem Bürger erschließt sich mangels Bauflächen nicht, aufgrund welcher geplanten/erwarteten wohnwirtschaftlichen oder/und gewerblichen Vorhaben im nahen Umkreis der Tram Westtangente die SWM GmbH für Laim einen so hohen Bedarf im (ureigensten) Sinne von `Bedürfnis´ als prognostizierbar erachten.

Die Bauherrin bleibt eine Antwort bis zum heutigen Tag schuldig.

1.1.3 Angebliche Notwendigkeit einer Tramvariante

Gem. SWM/MVG-Begründung wird sie benötigt für den Transport von insgesamt bis zu 40.300 Fahrgästen/Werktag/auf dem am stärksten genutzten Abschnitt, umgerechnet 20.150 Personentransporten *pro Richtung* (Quelle: Erläuterungsbericht der SWM (Unterlage 1.1 zur Planfeststellung) vom 28.02.2020 S. 9).

Auf diesem Streckenabschnitt zw. Laimer Bhf. und Aindorferstraße wird derzeit die ÖPNV-Versorgung durch die drei Buslinien 51, 151 und 168 im jeweils 10-Minuten-Takt geleistet. Bei durchgehendem Einsatz von Buszügen (welche jetzt schon zahlreich eingesetzt sind / Kapazität 133 Fahrgäste) könnten demnach pro Stunde und je Fahrtrichtung 2.394 Personen befördert werden. Alleine in der Hauptverkehrszeit zw. 07:00 und 20:00 (13 Std.) wären durch Buszüge 62.244 Personenfahrten (31.122 pro Richtung) umsetzbar.

Auch für den mit 29.000 und 17.300 am zweitstärksten prognostizierten Abschnitt zw. Aindorferstraße und Waldfriedhof Haupteingang beträgt die Kapazität beim Betrieb von 2 Buszuglinien im 10-Minuten-Takt 41.496 Personenfahrten alleine in der Hauptverkehrszeit (20.748 pro Richtung). Die Umstellung von einer straßen- auf eine schienengebundene Variante stellt demnach keine Notwendigkeit dar.

Eine T4-Straßenbahn, wie sie auf der TWT eingesetzt werden soll, weist im Gegensatz zum Buszug (133) eine Fahrgastkapazität von 215 Personen auf. 2 Linien im jeweils 10 Minuten-Takt würden demnach in den 13 Std. der Hauptverkehrszeit mehr als 67.000 Passagiere transportieren können. Da eine solche Kapazität selbst unter Berücksichtigung der extrem hohen Prognosezahl von 40.300 jedoch gar nicht benötigt wird, ist bei Umstellung auf eine Trambahn vielmehr mit einer Taktausdünnung und damit einhergehend mit einer Verschlechterung des Angebots für die ÖPNV-Fahrgäste zu rechnen.

Wie von einem Vertreter des Bauprojekts bestätigt, sind die derzeitigen Fahrzeugausfälle überwiegend in einem Mangel an Fahrern und der unbefriedigenden Suche danach begründet. Ein Einsparungspotential an Personal kann und darf aber in keinem Fall die Aufbringung von > ½ Mrd. € an Steuergeldern begründen.

2. ALS FEHLEND DARGESTELLTE ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUR

Die Bauherrin betont in ihrer Projektvorstellung, die Straßenbahnneubaustrecke solle für eine „deutliche Verbesserung des Verkehrsangebots im Münchner Westen“. Sie biete zahlreiche *neue* Direktverbindungen und mache „Umwege über die Innenstadt überflüssig“. Sie vermittelt den Eindruck, es würden erst durch die Tram verschiedene U-Bahn-Linien, Tramlinien sowie der S-Bahnhof Laim „miteinander verbunden“ (Quelle: <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/tram-westtangente.html>).

Dies ist nicht der Fall, da die TWT die beiden auf selber Streckenführung bestehenden Buslinien 51 und 151 ausschließlich ersetzen soll und keinerlei Mehrwert hinsichtlich neuer Kreuzungspunkte bietet.

Ebenso bedient sich die Stadtverwaltung dieses irreführenden Narrativs einer bisher fehlenden ÖPNV-Infrastruktur, indem sie schriftlich darlegt: „NST: Neubau (liegt vor, wenn an gleicher

Stelle bisher noch keine ÖPNV-Infrastruktur vorhanden war), z.B. Tram Westtangente“. (Quelle: S. 8 des Protokolls über den `Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsausschusses am 08.12.2021 (VB)`, der wiederum Grundlage des Beschlusses der Stadtratsvollversammlung am 15.12.2021 zur Kostentragung eines LHM-Anteils von damals rd. 110,1 Mio. € ist). Es lässt sich nicht abstreiten, dass in dieser Textpassage unwahrer Sachverhalt behauptet wird.

Nachfragen hierzu, wer der Verfasser dieser Falschbehauptung ist, bleiben bisher seitens der Stadtspitze wie der Bauherrin unbeantwortet.

3. `NACHWEIS` DER WIRTSCHAFTLICHKEIT

3.1 Sich nicht erschließende / anzuzweifelnde Salden in der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2022 (NKU 2022)

3.1.1 Geheimhaltungsstrategien der Bauherrin sowie der Stadtverwaltung

In den vergangenen Jahren wurden sowohl in den Bezirken Laim als auch Hadern mehrere Anträge auf Veröffentlichung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) gestellt, um den stets propagierten Nutzenüberschuss der Tram-Westtangente transparent werden zu lassen und das Zahlenmaterial nachvollziehen zu können. Trotz jeweils positiver Bürgervoten unterließen es Stadtverwaltung wie SWM, diese offen zu legen, gleichwohl gem. Art. 3 BayUIG ein gesetzlich verankerter Anspruch auf Einsichtnahme gegeben ist, Art. 2 BayUIG Kosten-Nutzen-Analysen explizit als (auf Verlangen zugänglich zu machende) Umweltinformationen benennt und die Stadt zudem auch auf Grundlage der Informationsfreiheitsgesetzgebung veranlasst ist, diese zugänglich zu machen.

Wenn der Nutzen tatsächlich so weit überwiegt wie von Herrn Oberbürgermeister Reiter verbreitet (Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,78), weswegen hat man seitens der Befürworter im Stadtrat/der Stadtverwaltung bzw. innerhalb der SWM dann sichtlich geradezu Angst vor einer Herausgabe der NKU(s)? Es sollte für die Verantwortlichen wenig überraschend sein, dass diese fortwährende Geheimhaltung vom Bürger inzwischen kaum anders interpretiert werden kann, als dass eine Einsichtnahme und damit Kontrolle mit allen Mitteln verhindert werden soll, um nicht vielleicht doch schöngefärbte Annahmen und Ergebnisse zu entdecken. Von Transparenz beim Bauprojekt TWT seitens der Stadt, wie es die Bürgermeisterin Frau Dietl in der Laimer Bürgerversammlung formulierte, kann keinerlei Rede sein.

3.1.2 Herausgabe einer rudimentären Zusammenfassung der Nutzen-Kosten-Untersuchung mit Prognosehorizont 2030

Im vergangenen November wurde von den SWM eine rudimentäre Zusammenfassung der Nutzen-Kosten-Untersuchung Stand 11.2022 herausgegeben, deren Einzelergebnissen nicht zu entnehmen ist, wie sie zustande gekommen sind. Gerade aber die Grundlageninformationen, die für die Interpretation des Zahlenwerks von essenzieller Bedeutung sind, verweigern die Stadtwerke trotz des Verweises auf die gesetzlich verankerte Berechtigung und bleiben sie auch trotz Nachforderung (auch über den Oberbürgermeister) bis zum heutigen Tag schuldig.

Gleiches gilt für die Vorgängerversion(en) dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung. Seitens der Bauherrin wurde zwar vor kurzem ein 1-stündiger `Erläuterungstermin` der neuesten Fortschreibung für den März angeboten, jedoch wird den eingeladenen Bürgern auch hierbei eine Einsichtnahme in die geforderten Daten zur Vorbereitung auf das Gespräch bislang vorenthalten.

3.1.2.1 In der NKU nicht enthaltene TWT-bedingte Baukosten

Die sich für die Landeshauptstadt ergebenden Kostenerhöhungen u.a. aufgrund der verzögerten Übergabe der Umweltverbundröhre oder die Höhe einer anteiligen Kostenübernahme für den Neubau der Autobahnbrücke A96 scheinen nach wie vor unbekannt/nicht kommuniziert (Quelle: Aussage des BA25-Ausschussvorsitzenden Herrn Mögele im Artikel der AZ v. 08.01.2024 „Baustart der Tram-Westtangente“).

Gem. Informationsheft der MVG S. 31 ist „der Neubau des mittleren Teils dieser Brücke aufgrund der neuen Belastungssituation durch den Tramverkehr notwendig“, somit TWT-bedingt. Erstaunlicherweise beinhaltet die herausgereichte Nutzen-Kosten-Untersuchung nur zwei Positionen zu Brücken für den gesamten Tangentialabschnitt mit einem Kostenansatz von insg. ~6,49 Mio. € (Preisstand 2016). Dies lässt vermuten, dass nicht einmal ansatzweise realistische Baukosten für den mittleren Brückenabschnitt in der Nutzen-Kosten-Untersuchung in Ansatz gebracht sind und somit das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu Gunsten des TWT-Projekts geschönt wird.

In einen anderen `Topf` versteckt werden die Kosten für den Neubau der angeblich maroden Kreuzhofbrücken, obgleich ein Gutachter ihnen noch im Jahr 2021 eine Bauzustandsnote von 1,8 vergab (zweitbeste Notenkatgorie) und ihren optischen Zustand als „sehr gut“ beurteilte. Lt. Münchner Merkur v. 05.12.2023 befinden sich 65,4% der im Zuständigkeitsbereich des Baureferats befindlichen 632 Brücken in sehr gutem bis gutem Zustand, nur bei 27 bestehe „in den kommenden Jahren Handlungsbedarf“. Gem. Aussage eines Projektvertreters fallen die Kosten für die Sanierung/einen Abriss und Neubau der Kommune zu, sofern deren Straße das Bauwerk *unterquert*.

Da die Unterquerung der bestehenden Brücken beim Bau einer Straßenbahntrasse jedoch nicht die dort benötigte Anzahl an Autofahrspuren zulässt, ist eine Sanierung nicht möglich. Der trambedingte Abriss und Neubau – Zitat: „Die terminlichen Vorgaben für das Projekt ergeben sich aus dem übergeordneten Projekt Tram-Westtangente“ – wird seitens des Baureferats kurzerhand zu einer akuten Maßnahme aufgrund eines maroden Bauzustands umetikettiert (Quelle: Artikel „Kreuzhofbrücken an A95 in München müssen abgerissen werden – die Pläne“ in Hallo München v. 29.03.2023). Die derzeit geschätzten Baukosten in Höhe von 54 Mio. € fließen durch diesen Trick nicht in die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ein, obgleich sie zweifellos dem Bau der Tram-Westtangente geschuldet sind.

Obwohl TWT-bedingt, wird zum Verstecken weiterer Kosten auch die P&R-Anlage Aidenbachstraße „aus dem bisherigen Status einer Straßenbahnbetriebsanlage entlassen und als unabhängiges Anschlussprojekt (...) nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) neu errichtet“. (Quelle: Erläuterungsbericht Unterlage 1.1 S. 2 vom 28.02.2020).

Das Objekt wird durch diesen Kniff geräuschlos zu einem nicht mehr planfeststellungsrelevanten Bauwerk umgewandelt und die Kosten für seinen Abriss und Neubau über der Wendeschleife der Endhaltestelle der TWT können ebenfalls elegant in einen anderen Kostentopf verschoben werden.

Für die Intransparenz und in Teilen auch Fragwürdigkeit, was die in die NKU 2022 eingeflossenen Grunddaten anbetrifft, seien weitere folgende Beispiele genannt:

3.1.2.2 CO2-Ersparnis

Ausweislich der NKU 2022 der Fa. intraplan Consult GmbH sollen aufgrund des Wechsels auf einen schienenengebundenen Betrieb 56.200 km an Autoverkehr werktätlich verhindert werden. Das entspräche der Einsparung von nahezu 6.800 Autos, sofern diese die gesamte Streckenlänge von 8,3 km befahren würden - was sich in der Praxis in den allerwenigsten Fällen so verhalten wird.

Es ist nicht nachvollziehbar, welche `Prognosedaten` für diese Einwertung verwendet wurden; Haupttriebfeder dürfte die herbeigewünschte Verdrängung des Autoverkehrs durch Entfall jeweils einer (1) Fahrspur pro Richtung sein.

Inwieweit eine fortschreitende Zunahme an E-Autos/Carsharing/Verzicht auf ein eigenes Auto und schon dadurch eine Reduzierung des gegenübergestellten CO₂-Ausstoßes Eingang in die Statistik gefunden hat, lässt sich mangels Veröffentlichung o.g. Grundlagendaten nicht beurteilen und ist zu hinterfragen.

Zugunsten der schienengebundenen Variante ist aber nachweislich als `Nutzen` eingeflossen, dass angeblich eine Menge Autos gar nicht produziert würden, nur weil eine Tram die Tangentiale befährt. Die vorgeblich nicht produzierten Autos werden mit einer Minderung der Emissionen von exakt 532 t CO₂ z.G. der Tram gerechnet.

Diese `Ersparnis` ist wenig glaubhaft, da zum einen Verbrennerautos – wie bisher auch – noch eine erkleckliche Weile schlichtweg auf Halde produziert werden. Zum anderen ist die zunehmende Produktion von E-Autos und eine damit einhergehende immer geringer werdende Herstellung an Verbrennerautos per se kein `Verdienst` einer Tramvariante.

Keine CO₂-Ersparnis darf eingerechnet sein, sollte der verdrängte Autoverkehr sich anderweitig Wege in der Stadt suchen und dort zu einer CO₂-Erhöhung führen (s. ehemals <http://www.mvg-mobil.de/projekte/westtangente/projektinhalt.html>: „Der Kfz-Verkehr wird sich nicht in die Wohnstraßen verlagern, sondern in die Hauptverkehrsstraßen. Dies betrifft insbesondere den im Jahr 2015 ausgebauten Mittleren Ring, weil man durch den neuen Tunnel schneller vorankommt.“). Sich auf z.B. die Landshuter Allee verlagernder Autoverkehr bewirkt in Summe aber keinerlei CO₂-Reduzierung für die Stadt.

Ob oder inwieweit diese reine Verlagerung trotzdem in eine CO₂-Ersparnis einfluss, lässt sich aus dem nur 11 Seiten dünnen Zahlenwerk nicht entnehmen.

Aus der ausgereichten NKU 11.2022 lässt sich ebenso wenig herauslesen, ob die Ergebnisse bzgl. Reduzierung des Autoverkehrs und CO₂-Ersparnis auch mit umweltfreundlichen Bussen auf einer eigenen Spur verglichen wurden, zumindest aber, ob eine Gegenüberstellung mit dem bestehenden Busverkehr ohne eigenes Planum erfolgte. Es besteht auch hier Klärungsbedarf.

3.1.2.3 Fehlende Vergleiche

Ausweislich der Zusammenfassung der o.g. Nutzen-Kosten-Untersuchung wird u.a. die Transportkapazität einer Straßenbahn (`Mitfall`) nur mit Normal- und Gelenkbussen (`Ohnefall`) verglichen, nicht jedoch mit den überwiegend auf der Strecke eingesetzten Buszügen. Ein Vertreter der Stadtwerke beantwortet eine diesbezügliche Frage, warum nicht der tatsächliche Ist-Zustand in Ansatz gebracht wurde, mit der `Begründung`, bei Buszügen handle es sich um „Sonderfahrzeuge“, welche keinen Eingang in eine vergleichende Gegenüberstellung fänden. Auch dieser rein rhetorische Kniff der Bauherrin, den Ist-Zustand kleinzurechnen zu Gunsten eines größer darzustellenden Tramnutzens, ist ein weiterer Nachweis, dass es an stichhaltigen Pro-Argumenten hinreichend mangelt.

Diese bewusst vernachlässigten Vergleiche sorgen u.a. dafür, dass eine (auf der Strecke vorgesehene) T4-Tram als viel komfortabler und von den Benutzern bevorzugter dargestellt wird, obwohl sie gerade einmal über 8 Sitzplätze mehr verfügt. Stehplätze sind, unabhängig von ihrer Anzahl, aber grundsätzlich nicht komfortabel.

Folglich ist dem Zahlenwerk anzukreiden, dass gerade Gegenüberstellungen mit tatsächlichen Ist-Zuständen außer Acht gelassen sind, die Einfluss auf eine Schmälerung des Nutzens einer Tram-Variante nehmen.

3.1.2.4 Zu hinterfragender Fahrzeugbedarf

Der „Saldo wichtiger Kerngrößen für ÖPNV-Betriebskostenermittlung“ in der NKU 11.2022 weist für das Tangentialstück TWT einen Mehrbedarf von 14 T4-Trambahnen aus. Aufgrund zurückgehaltener Grundlagendaten ist nicht zu recherchieren, inwieweit hier nur die Fahrzeugneuanschaffungen für die bei Inbetriebnahme vorgesehenen zwei Linien berücksichtigt sind. Da der `Bedarf` (Nutzen) aus drei Linien errechnet wurde, muss(t)en demnach auch alle Anschaffungen eingepreist werden, welche für den Betrieb von 3 parallelen Linien notwendig sind.

3.1.2.5 Sonstige, als `Vorteile` (= Nutzen) deklarierte Aspekte einer Tramversion

3.1.2.5.1 Geringerer Flächenverbrauch eines mittigen Tram-Planums im Gegensatz zu einer eigenen Busspur:

Dieses Argument ist nicht mehr gültig, da mit dem Planfeststellungsbeschluss der Reg. v. Obb. die Auslegung für breitere und längere Straßenbahnen genehmigt wurde und dies bereits jetzt baulich umgesetzt wird.

Wie auf Nachfrage von einem Vertreter der Bauherrin bestätigt wird, erfolgt die beantragte und genehmigte Verbreiterung der Tramtrasse zudem zu Lasten einer Fahrspurbreite für den Autoverkehr (3,25 m anstelle 3,50).

3.1.2.5.2 Schnelleres Vorwärtskommen auf eigenem, mittigen Planum:

Diese Begründung ist einzuschränken zum einen dahingehend, dass das breitere mittige Planum nun ebenso gut für Busse zu nutzen wäre (Quelle: Tektur A, Schnittstellenpläne Gleisbereiche 7,01 m – 7,80 m).

Zum anderen ist gerade in der Wotanstraße mit einem verringerten Vorwärtskommen der Tram zu rechnen, da sich auf dieser vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße auf einem Abschnitt Autos und Tram die einzig verbleibende Spur teilen. Wie dem aktuellen Artikel in der AZ „Baustart der Tram-Westtangente“ vom 08.01.2024 zu entnehmen ist, musste bei der Tram-Nordtangente in der Leopoldstraße die dortige Planung der gleichzeitigen Straßenteilung mit dem Autoverkehr komplett neu überarbeitet werden wegen der Befürchtung, die Tram würde im Stau steckenbleiben. Bei der Wotanstraße, welche als „örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion“ klassifiziert ist, sieht die Bauherrin dagegen keinerlei Pünktlichkeitsprobleme und bewertet dies entsprechend als `Nutzen` einer schienengebundenen ÖPNV-Variante (Quelle: Erläuterungsbericht Unterlage 1.1 S. 49).

3.1.2.5.3 Vorzug Rasengleis

Ein Rasengleis ist kein Vorzug, wenn für den Trassenbau mehr als 360 großgewachsene Bäume gefällt werden müssen, die wesentlich schlanker und zudem teilweise wohl an anderer Stelle nachgepflanzt werden (Quelle: Informationsheft der MVG „Mehr Tram für München“. Es wird nur `als Ziel` ausgegeben, die Rodungen in selber Höhe auszugleichen; für 1/6 der Bäume ist bisher kein Standort in Aussicht oder gesichert).

Der angepriesenen Aussaat von `Biodiversität` auf dem Rasengleis widerspricht zudem dessen meist ungepflegtem und vor allem in trockenen Sommern bedauernswertem Zustand (nachzusehen u.a. in Laim und Pasing entlang der Linie 19).

3.1.2.5.4 Erkennbarkeit der Linienführung

Abgesehen davon, dass Ortskundigen das Vorhandensein eines ÖPNV in ihrem Umfeld bekannt sein sollte, ist es kaum vorstellbar, dass stadttunkundige Verkehrsteilnehmer auf einer Hauptverkehrsstraße wie der Fürstenrieder Straße keinen ÖPNV vermuten. Anstelle einer extrem kostenaufwendigen Orientierung an einem Rasengleis könnte eine entsprechend häufig auf die Fahrbahn aufgebrachte Busspur-Kennzeichnung wesentlich günstiger für gleichen `Durchblick` sorgen.

3.1.2.5.5 Bequemes Einsteigen in eine Tram, da im Gegensatz zum Bus keine Neigetchnik zum Einsatz kommen muss

Ein höheres Einsteigeplateau, wie es auch in München bereits an anderen Stellen gegeben ist, wäre problemlos und um ein Vielfaches kostengünstiger auch an den vorhandenen Bushaltestellen entlang der West-Tangentiale herstellbar.

3.1.2.5.6 Kleingeredete Behinderung von Einsatz-, Rettungs- und Krankentransportfahrzeugen in der Wotanstraße; kein Lösungsansatz für Müllabfuhr, Lieferverkehr, Taxis etc.

Die Wotanstraße ist nicht nur eine „örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion“ (Quelle: Erläuterungsbericht Unterlage 1.1 S. 49 vom 28.02.2020), sondern in Verlängerung der Fürstenrieder Straße auch die einzig durchgehende Nord-Süd-Verbindung zwischen Autobahnumgehung A99 und Mittlerem Ring. Trotzdem erachtet die MVG künftig nur noch eine (1) Fahrspur je Richtung für ausreichend und sieht offensichtlich auch kein Konfliktpotential hinsichtlich des mit dem Autoverkehr zu teilenden Abschnitts (Quelle: ehemals <http://www.mvg-mobil.de/projekte/westtangente/projektinhalt.html>).

Ebenso wenig scheinen die Umstände, dass die Wotanstraße Zuwegung zu vier Krankenhäusern im nahen Umgriff (Barmherzige Brüder, Dritter Orden, Neuwittelsbach, Lachner Kinderklinik) ist, wie auch die Neustationierung einer Feuerwache in der Landsberger Straße keine gewichtigen Kriterien zu sein, über eine Nicht-Eignung der Wotanstraße für einen schienengebundenen ÖPNV nachzudenken.

Anstatt selbst Lösungsansätze hinsichtlich Müllabfuhr zu bieten, reicht die Verursacherin SWM das Problem zur Klärung an das betroffene Abfallwirtschaftsreferat weiter (Quelle: Aussage eines SWM-Vertreters nach der Informationsveranstaltung am 27. Nov. 2023 in Laim).

Welche Lösung bzgl. Lieferverkehren, Taxis usw. für die Anwohner geboten werden kann, auch hierfür scheint man sich seitens der Bauherrin/Streckenbetreiberin nicht zu interessieren (wegen der zusätzlichen Verbreiterung der Fahrradspuren verbleibt keine Standfläche neben der Fahrbahn).

3.1.2.5.7 Stark verbesserte verkehrliche Erschließung des Waldfriedhofs

Lt. S. 78 des Planfeststellungsbeschlusses führt die Umstellung von Bus auf Tram zu einer stark verbesserten verkehrlichen Erschließung der 65.000 Gräber auf dem größten Friedhof Münchens. Gegenteiliges ist der Fall. Verschwiegen wird, dass eine Reihe von Parkplätzen an der Ostseite des Friedhofs und zusätzlich etwa die Hälfte auf dem zentralen Parkplatz gegenüber dem Haupteingang wegen der Tram-Wendeschleife entfallen werden. Anders als dargestellt erwächst gerade auswärtigen Beerdigungsbesuchern und vor allem älteren Angehörigen, die ihre Gräber meist noch selbst pflegen, ein großer Nachteil durch die TWT.

3.1.2.5.8 Fazit

Wenn solche – teils haarsträubenden – `Pro-Argumente` wie die unter 3.1.2.5 genannten herangezogen werden müssen, um einen Tramverkehr vorteilhafter aussehen zu lassen, erscheinen sie eher als verzweifelte Versuche einer politischen Rechtfertigung, keinesfalls aber als Beweise für dessen Notwendigkeit.

3.2 Kommuniziertes Nutzen-Kosten-Verhältnis

Mitarbeiter von SWM wie MVG und auch der Oberbürgermeister sind stets bemüht, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von $>1,7$ für die Tram-Westtangente nach außen darzustellen. Richtig ist, dass ein solches in der Nutzen-Kosten-Untersuchung 11.2022 bei einer Investitionssumme von 213 Mio. € zum Preisstand 2016 ausgewiesen ist. Wie aufgezeigt, ist das Zustandekommen dieses Faktors aber vielfach hinterfragenswert und kritikwürdig. Die in direktem Zusammenhang mit der TWT stehenden Kosten werden inzwischen von der MVG

mit bereits 490 Mio. € (= ~ 60 Mio. € pro km Gleis, Stand März 2023) veranschlagt, worin angabegemäß 20% Risikopuffer beinhaltet seien.

In der NKU 11.2022 wird die Tragfähigkeitsgrenze (Faktor 1,0) des Projekts Tram-Westtangente mit 340 Mio. € zum Preisstand 2016 angegeben. Die Preissteigerungen auf Grundlage des Verbraucherpreisindex von Dtl. vom Jahresdurchschnitt 2016 bis Dezember 2023 hochrechnend (+ ~24%), läge die Tragfähigkeitsgrenze zum jetzigen Zeitpunkt demnach bei knapp 422 Mio. €.

Sehr zum Erstaunen wird aktuell über die Medien und durch den Oberbürgermeister selbst verbreitet, die Fortschreibung dieser NKU auf den Prognosehorizont 2035 weise ein nochmals gesteigertes Nutzen-Kosten-Verhältnis von nunmehr 1,78 (ggü. 1,74 Stand 11.2022) aus – trotz gestiegenen Zinsniveaus, trotz Unwägbarkeiten, welche Finanzierungskosten bzgl. des Baukostenanteils der Brücke über die A96 erwachsen, trotz TWT-bedingter und deshalb ihr zuzuordnender Baukosten für die Kreuzhofbrücken, trotz zeitlicher Unwägbarkeiten der Fertigstellungen der Umweltverbundröhre, der Autobahnbrücken und des Parkhausneubaus an der Aidenbachstraße und auch trotz langzeitiger vollkommen sinnloser Betriebskosten auf dem Rumpfabschnitt Willibaldplatz bis Gondrellplatz (Bauphase I), da gleichzeitig sämtliche Buslinien in Betrieb bleiben müssen.

Fazit:

Das kommunizierte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,78 hält einer neutralen Betrachtung nicht stand. Eine entsprechende Höhe (Zitat OB Reiter in der Haushaltsrede vom Dezember 2023: „Das ist eines der besten Ergebnisse bei Neubauprojekten der vergangenen 20 Jahre!“) wird jedoch benötigt für die Einwertung in eine aussichtsreichere Förderkategorie und hat Einfluss auf die Förderhöhe, weshalb für Stadt wie Bauherrin mangels ausreichend objektiv begründbarer Vorteile die Einbeziehung vieler als `Nutzen´ beworbener weicher Faktoren und die gleichzeitige Ausgrenzung tram-veranlasster (Bau)Kosten augenscheinlich akut erforderlich ist. Diese Methodik zur Erlangung von Fördergeldern erscheint höchst fragwürdig.

4. NACHWEIS DER DRINGLICHKEIT

Zum Erhalt von öffentlichen Fördergeldern sind gem. § 3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) verschiedene Voraussetzungen einzuhalten. Hierzu gilt auch, dass das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse *dringend erforderlich* ist.

Eine Dringlichkeit ist im Falle der TWT nicht zu erkennen, da von Seiten der Bauherrin kein Bedarf im Sinne von tatsächlichem `Bedürfnis´ nachgewiesen ist und augenscheinlich keine plausiblen oder gar stichhaltigen Antworten zu der vorgeblichen Bedarfsexplosion (+ 83% innerhalb von 38 Monaten, s.o.) geliefert werden können.

Eine Dringlichkeit, weswegen eine Straßenbahn beantragt wird, ist auch aufgrund der nachweisbar durch den bestehenden Busfuhrpark in gleicher Höhe bewältigbaren Beförderungskapazität nicht gegeben.

Eine Dringlichkeit sieht augenscheinlich selbst die Bauherrin als nicht gegeben an, da zunächst nur ein Konzept mit 2 Linien zum Tragen kommen soll und zusätzlich eine Taktausdünnung zwischen den Haltestellen Waldfriedhof Haupteingang und dem großen Wohngebiet sowie dem Gymnasium an der Drygalski-Allee als zumutbar erachtet wird.

5. NACHWEIS DER SPARSAMKEIT

Neben der Wirtschaftlichkeit und einer Dringlichkeit fordert § 3 GVFG für die Ausreichung von Fördergeldern auch, dass das Bauvorhaben unter Beachtung des Grundsatzes der Sparsamkeit geplant ist.

Es ist weder dem herausgegebenen Exzerpt der Nutzen-Kosten-Untersuchung 11.2022 noch dem Planfeststellungsbeschluss zu entnehmen, dass eine Gegenüberstellung einer Bus- und einer Straßenbahnvariante seitens der Bauherrin und eine objektive Abwägung seitens der Genehmigungsbehörde vorgenommen wurden.

Im Gegensatz zu einer eigenen durchgängigen Busspur fallen für den Bau einer Tramtrasse Kosten für zahlreiche Neu- und Umverlegungen, Abrisse, Neubauten, Verstärkungen oder Aufschüttungen an. Zu nennen sind hier auszugsweise:

- Rodung von mehr als 360 großgewachsenen Bäumen und entsprechende Ersatzpflanzung;
- Schaffung einer Gleistrasse + deren Elektrifizierung;
- Neubau einer tram-tragfähigen Mittelbrücke über die A 96;
- notwendiger und vorzeitiger Abriss und Neubau der Brücken am Kreuzhof anstelle einer späteren und kostengünstigeren Sanierung;
- Neubau von Wendeschleifen am Parkplatz ggü. des Waldfriedhof Haupteingangs sowie an der Aidenbachstraße;
- Provisorischer Bau einer Wendeschleife am Ratzingerplatz bis zur Fertigstellung des Parkhauses an der Aidenbachstraße;
- Zuschüttung der Fußgänger- und Radfahrerunterführung am Waldfriedhof Haupteingang;
- Ertüchtigung der Fußgängerunterführung in Laim zwischen Gotthard- und Agnes-Bernauer-Straße;
- Verlegung von 3 U-Bahn-Abgängen (1x Laimer Platz, 2x Holzapfelkreuth);
- Verschiebung des Gleiskörpers sowie der Haltestellen in der Agnes-Bernauer-Straße kurz vor der Kreuzung Fürstenrieder Straße;
- Verlegung der Haltestelle der Linie 18 von westlich nach östlich der Fürstenrieder Straße;
- Neubau eines Gleisdreiecks am Romanplatz;
- Verlegung von über 100 (!) Sparten.

Bei einer solchen Vielzahl an tram-bedingten Baumaßnahmen kann keinesfalls mit der Einhaltung des Gebots der Sparsamkeit argumentiert werden.

Somit entfällt diese wichtige Voraussetzung für die Feststellung einer Förderfähigkeit.

6. STELLUNGNAHMEN DER GENEHMIGUNGSBEHÖRDE ZU DEN O.G. PUNKTEN

6.1 Stellungnahme zum Bedarf

Es ist erstaunlich wie gleichsam irritierend, dass die Genehmigungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 (S. 73-75) trotz der durch einfache Rechnung zu ermittelnden Widerlegungen eines Bedarfs für eine Straßenbahntangentiale einen solchen – mit dem Argument es sei „unstreitig, dass für die Strecke eine hohe Fahrgastnachfrage besteht“ – als gegeben und somit auch die Planrechtfertigung als nachgewiesen erachtet.

6.2 Stellungnahme zur als fehlend dargestellten öffentlichen Infrastruktur

Im Planfeststellungsbeschluss v. 04.09.2023 (S. 78) übernimmt in ebenso erstaunlicher Weise die Genehmigungsbehörde Regierung von Oberbayern die Argumentation der Bauherrin, die

Straßenbahnneubaustrecke *erschließe* mehrere Stadtbezirke mit zahlreichen Wohn- und Gewerbegebieten sowie Schulen und Sportanlagen. Der Begriff „Erschließen“ suggeriert, dass es in den genannten Bezirken bisher keinen ÖPNV gegeben habe. Dies ist nachweislich nicht der Fall, befördern doch seit vielen Jahrzehnten 3 Buslinien (51, 151, 168) in ausreichender Kapazität die zahlreichen Fahrgäste.

Mit einfachsten Mitteln wie einem Stadtplan hätte die Planfeststellungsbehörde den tatsächlichen Ist-Zustand recherchieren können – wenn man denn gewollt hätte.

Ungeachtet dessen sieht die Behörde die Planungsaufgabe, „westlich der Innenstadt eine leistungsfähige Tangentialverbindung herzustellen, die sowohl eine stadtteilverbindende Funktion als auch eine Verknüpfung der radialen Schnellbahnäste bietet“ zur Aufnahme „eines weiteren leistungsstarken Verkehrsträgers“, als erfüllt an (S. 76/77). Auch diese Formulierung lässt das Bemühen durchscheinen, die TWT als Neuerschließungsprojekt darzustellen.

Der das inzwischen extrem teure Bauvorhaben in seiner Gesamtheit finanzierende Bürger ist empört ob der Willkürlichkeit, mit der die Tram-Westtangente durchgesetzt und unter Vorspiegelung von angeblichen Nicht-Gegebenheiten genehmigt wird.

6.3 Stellungnahme zur Behinderung von Einsatz-, Rettungs- und Krankentransportfahrzeugen in der Wotanstraße (3.1.2.5.6)

Dem Einwand, genannte Fahrzeuge müssten im schlechtesten Fall die Abfertigung einer Haltestelle abwarten, weil sie auf o.g. gemeinsamem Teilstück nicht an der Tram vorbeikommen, wird im Planfeststellungsbeschluss auf S. 142 wie folgt begegnet: „Die Einsatzfahrzeuge können ihre Sonderrechte nutzen und ggf. auf Seitenstraßen ausweichen. Es liegt eine wesentlich komfortablere Situation vor als in vielen anderen Bereichen der Landeshauptstadt München.“

Nach dem Dafürhalten vieler Bürger sind diese Aussagen mindestens zynisch. Wenn es um Minuten geht, wird von den Befürwortern der TWT im Gleichschritt mit der Genehmigungsbehörde ein Ausweichen in vollgeparkte Seitenstraßen und Tempo 30 Zonen mit Rechts-vor-Links-Verkehr offensichtlich als opportun erachtet.

Die Anspielung auf noch unkomfortablere Situationen in München (wo liegen sonst noch vier Krankenhäuser auf so engem Gebiet beisammen?) ist kein Nachweis einer dauerhaften Leistungsfähigkeit der Wotanstraße auch nach Inbetriebnahme eines schienengebundenen ÖPNV, sondern vielmehr des Fehlens stichhaltiger Gegenargumente.

6.4 Stellungnahmen zur Wirtschaftlichkeitserrechnung und zum Gebot der Sparsamkeit

Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Genehmigungsbehörde in ihrem Planfeststellungsbeschluss (S. 76) trotz nachweisbarer (Über)Erfüllung der Prognosezahlen durch einen Busbetrieb (s. Punkt 1.1.3) einen „überdurchschnittlich hohen, durch die Kapazität auch von Buszügen begrenzten, unwirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz beim Bus“ konstatiert, und aus dieser (falschen) Feststellung gleichzeitig eine Beachtung der „Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im Sinne der Gesetze“ beim Bau einer mindestens eine ½ Mrd. € teuren Straßenbahntangente konstruiert.

Abgesehen von den reinen Investitionskosten für die Herstellung einer entsprechenden Tram-Infrastruktur sind Buszüge wesentlich günstiger in den Anschaffungskosten (rd. 0,5 Mio. € zu >3 Mio. €) und fangen schon alleine damit die Mehrkosten für eine eventuelle Aufstockung des Fahrpersonals sowie die geringere Lebensdauer über viele Jahre auf.

Im Übrigen ist sowohl die Herstellung einer Bustrasse/eigenen Busspur wie auch die Anschaffung von Busfahrzeugen nicht minder förderungswürdig wie die von Straßenbahnen. Es ist dem Planfeststellungsbeschluss jedoch nicht zu entnehmen, inwieweit – bzw. ob überhaupt – in die Abwägung seitens der Planfeststellungsbehörde die immense Kosteneinsparung für den Steuerzahler beim Bau eines eigenen straßenmittigen Busplanums bzw. einer eigenen seitlichen Busspur (beides unter Einbeziehung höherer Betriebskosten, jedoch unter Wegfall der vielen Spartenverlegungen, Verstärkungen, Aufschüttungen, Abrissen und Neubauten etc.) eingeflossen ist in die Gegenüberstellung zu dem Gesamtkostenpaket Tram-Westtangente, um die Busvariante als „unwirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz“ abtun zu können. Die Vermutung scheint nicht zu weit hergeholt, dass vom Steuerzahler aufzubringenden Geldern (Tragung der Gesamtheit aller Kosten einschließlich Planung) eine geringere Würdigung und Gewichtung beigemessen wurde als laufenden Betriebsausgaben seitens der Unternehmerin/Streckenbetreiberin.

Darüber hinaus ist im Zusammenhang mit den Begriffen `Wirtschaftlichkeit` und `Sparsamkeit` auch auffallend, wie salopp die Genehmigungsbehörde diese wichtigsten Aspekte abhandelt:

So lässt sie im Planfeststellungsbeschluss verlauten, die ihr gegenüber erklärten Fakten und Zahlen seien „nachvollziehbar dargelegt“ und man habe ihr „mitgeteilt“, dass sich „eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und damit die grundsätzliche Förderfähigkeit durch GVFG-Zuwendungen voraussichtlich ergeben“ würden.

Mit dem Zitat „da davon auszugehen ist, dass die Landeshauptstadt München hinlänglich leistungsfähig ist, die beantragte Straßenbahn zu bauen“ unterstellt sie zudem die alleinige städtische Tragfähigkeit der Gesamtkosten für das TWT-Projekt. Dies ist umso erstaunlicher, als die Behörde schriftlich darauf hingewiesen wurde, dass schon der Haushalt 2021 durch die Regierung von Obb. als Aufsichtsbehörde am 06.05.2021 nur mit Auflagen genehmigt wurde (Quelle: Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932, Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsausschusses am 08.12.2021 (VB) S.5).

Noch vermessener erscheint diese Argumentation, als noch vor Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses von der Streckenbetreiberin inzwischen zu veranschlagende Kosten i.H.v. 490 Mio. € für die Tram-Westtangente in den Medien verbreitet wurden (Quelle: SZ-Artikel „Bleibt die Verkehrswende in München auf der Strecke?“ v. 18.08.2023).

Des Weiteren gibt die Behörde an, es läge ihr keine Kosten-Nutzen-Untersuchung vor – obwohl sie diese im Erläuterungstermin am 29.03.2022 vor den anwesenden Einwendern von der Bauherrin eingefordert hat. Sie exkulpiert sich so, die Inhalte und das Gesamtergebnis einer Nutzen-Kosten-Untersuchung prüfen und testieren zu müssen und bescheinigt im gleichen Atemzug trotz des angeblichen Nichtvorliegens, die „Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im Sinne der Gesetze sind bei diesem Projekt beachtet“. (Quellen: Planfeststellungsbeschluss v. 04.09.2023 S. 76).

7. ZUSAMMENFASSUNG

In Summe lässt sich erkennen, dass in den Planfeststellungsbeschluss all diejenigen Argumente eingeflossen sind, welche die Bauherrin SWM beim Erörterungstermin am 29.03.2022 gegenüber den Einwendern vorgetragen hat. Insofern macht es den Anschein, dass die Reg. v. Obb. deren Antragsunterlagen schlicht gefolgt ist und eine neutrale eigenständige Abwägung gegenüber einem Busbetrieb – wenn überhaupt – zumindest nicht in die Tiefe gehend stattgefunden hat.

Der bloße politische Wunsch nach umsteigefreier Tangentialverbindung einer Straßenbahn nach Schwabing (mit U-Bahn-Anbindung auf dem Weg dorthin am Rotkreuzplatz) rechtfertigt nicht die Abnabelung einer bestehenden umsteigefreien Verbindung zum Bahnhof Moosach, der nicht nur ebenso eine U-Bahn-Anbindung vorzuweisen hat, sondern zudem auch den direkten Umstieg in eine S-Bahn und sogar in Regionalzüge. Des Weiteren müssen künftig die Bewohner von Parkstadt Solln das ÖPNV-Fahrzeug wechseln, so dass eventuell geringe Fahrzeiteinsparungen einer schienengebundenen Variante bei anderer Nutzung als einer Fahrt Richtung Schwabing obsolet werden (noch dazu, wo der Umstieg in eine U-Bahn in Holzapfelkreuth oder am Laimer Platz der wesentlich schnellere Weg dorthin ist). Eine Würdigung dieser Verschlechterungen lässt sich aus dem Planfeststellungsbeschluss nicht herauslesen.

Die Antragstellerin (SWM) argumentierte im Planfeststellungsverfahren, das geplante Vorhaben stünde in Einklang mit den generellen Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes. Dies mag in Teilen zutreffen. In § 13 (2) PBefG ist jedoch explizit geregelt, unter welchen Umständen keine Genehmigung hätte erteilt werden dürfen:

Beim Straßenbahn(...)verkehr ist die *Genehmigung zu versagen*, wenn

- der Verkehr auf *Straßen* durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür *nicht eignen*;
- durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere, wenn
 - der Verkehr *mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient* werden kann;
 - der beantragte Verkehr *ohne eine wesentliche Verbesserung* der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen (...) bereits wahrnehmen;
 - der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder *ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz (...) herauslösen* würde.

Bei diesen Vorgaben von Gesetzes wegen handelt es sich nicht um `und´-, sondern um `oder´-Bestimmungen, die jede einzeln keine Planungsrechtfertigung zulassen. Auch deswegen lässt die Streckengenehmigung durch die Reg. v. Obb. aufhorchen.

Auf Grundlage der vorgenannten Aspekte kann der von Herrn Oberbürgermeister Reiter in der Haushaltsrede vom Dezember 2023 propagierte „sehr hohe gesamtwirtschaftliche Nutzen der Tram-Westtangente“ vom projektfinanzierenden Steuerzahler nicht nachvollzogen werden. Gleiches gilt für die Aussage, dass eine Abkehr von dieser – in Wirklichkeit bedarfslosen – Baumaßnahme „verkehrspolitisch als auch finanzpolitisch“ „absurd“ wäre. Inwieweit fehlende Dringlichkeit und vor allem die Missachtung des Gebots der Sparsamkeit die Ausreichung von Landes- und Bundesfördergeldern überhaupt zulassen, haben die jeweiligen Verkehrsminister zu entscheiden.

Die (bisherige) Nichtbeantwortung zielgerichteter Fragen und Hinweise jedenfalls sind weitere Belege für die fortgeführte Intransparenz seitens der Bauherrin wie auch der Stadtspitze in dieser Causa Tram-Westtangente.