

München, 12.08.2020

An die
Regierung von Oberbayern - Sachgebiet 23.2 -
Maximilianstraße 39
80534 München

Über

Herrn Wolfgang Pfützner
Stadtwerke München GmbH
Emmy-Noether-Straße 2
80287 München

**Einwendungen gegen Planfeststellung nach dem PersBefG
Neubau der Straßenbahnstrecke Tram-Westtangente in München**

Sehr geehrter Herr Pfützner,

als Bürgerinitiative und betroffene Anwohner des Stadtteils verfolgen wir seit einigen Jahren die Planungen um die Neubaustrecke der Tram-Westtangente in München, vorwiegend was diesbezüglich den Stadtteil Laim betrifft.

Die o. g. Tramtrasse soll unter anderem auf einer Strecke von ca. 2 km durch unseren Stadtteil Laim geführt werden. Die großen Ängste und Bedenken von zahlreichen Laimer Bürgern haben uns dazu veranlasst, Einwände gegen den Neubau vorzubringen.

Umfragen unter den betroffenen Bürgern haben wiederholt ergeben, dass sich eine große Mehrheit ganz klar gegen den Bau der Tramstrecke durch „ihr Viertel“ stellt. Diese Menschen haben Angst vor:

- Erhöhter Lärmbelästigung durch den Ausweichverkehr, nach Fertigstellung (s. Grafik 1) bzw. während der Bauphase.
- Noch mehr Lärmbelästigung entlang der Tramstrecke durch die Straßenbahn
- Schäden an den Bauwerken durch Erschütterungen
- Verschlechterung der Luftqualität (Abgase durch Ausweichverkehr, noch mehr Stau und zusätzlicher Wegfall von vielen Bäumen und Sträuchern in der Fahrbahnmitte der Fürstenrieder Straße).
- Insgesamte Verschlechterung der Wohnqualität, auch durch die dann endgültige Zerschneidung des Viertels

Die große Mehrheit der Laimer Bürger (ca. 90% der Befragten) sieht keinerlei Vorteile im Bau der Tram-Westtangente, da die gesamte Strecke bereits seit Jahren durch Busse abgedeckt wird. Schon die während der Planungsphase genannten, geschätzten Kosten in Höhe von 65 Mio. EUR wurden als „unnötige Geldverschwendung“ angesehen, jetzt haben sich die geschätzten Kosten auf 250 Mio. erhöht!?

Eine wirkliche Bürgerbeteiligung für ALLE Interessierten zu diesem Bauvorhaben hat es nie gegeben, die Bürger wurden lediglich im Nachhinein und auch eher schlecht mit Teilinformationen versorgt. Die erwähnten Werkstätten sind aus nicht demokratisch legitimierten Verfahren ausgewählt worden.

Im Übrigen haben sich die Laimer Bürger mehrfach durch ein entsprechendes Votum bei den jährlichen Bürgerversammlungen gegen den Bau der Tram-Westtangente ausgesprochen.

Als Anwohner und Sprecher der Laimer Bürgerinitiative halten wir uns von der Planungsmaßnahme unmittelbar betroffen und befugt Einwendungen anzubringen.

Die Einwendungen im Einzelnen lauten wie folgt:

1. Eingriff in Umwelt und Klima:

- Eine Entsiegelung des Bodens von ca. 32.200 m² wird im Gutachten angegeben und somit mit Verbesserung der Umwelteigenschaften.

Widerspruch:

Dem kompletten Wegfall des Grünstreifens samt Bäumen und Büschen in der Fahrbahnmitte der Fürstenrieder Straße zwischen Ammerseestraße und Laimer Kreisel, folgt keine oder nur geringfügige Ersatzpflanzung der gefälltten Bäume wegen Platzmangel.

Aufgrund vom Wegfall von Fahrbahnen werden mehr Lärm, Feinstaub und Abgase entstehen, nicht nur dort, sondern zusätzlich auch durch den prognostizierten Ausweich- bzw. Schleichverkehr in den reinen Wohngebieten (s. Grafik 1).

Die prognostizierte Zunahme (lt. LH Mü.) von +1000 Fahrzeugen pro Tag in der Aindorferstraße westlich der Fürstenriederstr. bzw. +500 Fahrzeuge pro Tag östlich der Fürstenriederstr. (Einbahnstr. Richtung Osten!), im reinen Wohngebiet mit Tempo 30-Regelung – wird eine erhebliche Verschlechterung der Lebensqualität erfolgen. Mehr Lärm und Abgase werden durch die Verlagerung des Verkehrs entstehen. Und dies ist nur ein Beispiel!

Für die Anwohner der Nebenstraßen ist dies eine unzumutbare aber vermeidbare Veränderung.

- Auf der gesamten Neubaustrecke müssen 269 Bäume gefällt werden!

- Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestand und Konflikte PA3

K1 Bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Flächen

„Durch die anlagebedingte Inanspruchnahme von Straßenbegleitgrün sowie durch baubedingte Flächeninanspruchnahmen kommt es zu Störungen von Tieren und (temporärem) Verlust von Lebensraum“

„Durch die Neuversiegelung von Straßenbegleitgrün, Tritt- und Parkrasen und Rasengleis verlieren diese Bereiche ihre Bodenfunktionen.“

K2 Fällungen von 269 Bäumen

„durch den Verlust von Bäumen wird die Begrünung des Stadtraumes vermindert.“

Planungsabschnitt 3 (Laim) Fällung von 99 Bäumen!

Ersatzpflanzungen in dem Bereich sind vorwiegend an großen Straßenkreuzungen wie z.B. Ammerseestr. geplant. An Haltestellen (Agnes-Bernauer-Str./Aindorferstr.) sollen lt. Plan je 4 Bäume pro Haltestelle gepflanzt werden?! Ob das tatsächlich platzmäßig möglich sein wird, bzw. welche Größe diese Bäume haben können sei dahin gestellt...

- Die Pläne des Vorhabenträgers haben möglicherweise nachteilige Einflüsse auf Umwelt und Klima (s. Ausführungen oben - Dr. H. M. Schober), sei es auf Wasserqualität im Boden, Luftverschmutzung (z.B. Feinstaub), Elektrosmog oder andere. Alle, auch z.Zt. noch nicht absehbare Belastungen sind zu messen und der Nachweis zu erbringen, dass keine Verschlechterungen eintreten werden.
- Im Punkt 9.2 (S. 74) des Erläuterungsberichts wird bestätigt, „durch das Vorhaben werden straßenbegleitend Grünflächen versiegelt.“ Weiter heißt es, die geplanten Maßnahmen zur Herstellung von Grünflächen wären insgesamt etwas höherwertig als der Verlust... Wie genau soll dies im Bereich von Laim aussehen, wenn der nötige Platz nicht vorhanden ist?! Die überaus wichtigen Eigenschaften der Bäume wie z.B. Staubfilter, Lärminderung, Beeinflussung des Windstroms und Regulation von Temperatur und Luftfeuchte werden durch die o.g. Baumfällungen dem Gebiet von Laim (Ammerseestraße bis Laimer Kreisel) noch weiter entzogen. Wie soll dies kompensiert werden? Welcher Nachweis kann erbracht werden, dass für die Laimer Bürger keine zusätzliche Verschlechterung eintritt?
- Erklärungsbedarf bei „anlässliche Maßnahmen“? Was und wo sind diese? Es wird ein Überschuss von 115 Bäumen erwähnt? Was ist damit gemeint? Im Übrigen ist unserer Meinung nach die Berechnung im Kasten falsch, es ist Defizit von 94 Bäumen.
- Die vorgelegte UVP verharmlost die Eingriffe auf die Schutzgüter, es reduziert die Auswirkungen auf den ausgelösten Schadensausgleich. Es müssen gemäß des Gutachtens 269 Bäume gefällt werden; dem gegenüber genügt es angeblich, nur 175 Jungbäume neu zu pflanzen, um einen adäquaten Schadensausgleich zu erbringen. Diese sind lediglich im Gesamtumfang der Planfeststellung zu setzen, was nichts anderes bedeutet, als dass die Bäume nur dort gepflanzt werden, wo im Bereich des Rasengleises und der Fahrbahn noch Platz ist. In Laim ist das einfach nicht möglich. Hier liegt das Problem: Schlechtes wird noch schlechter gemacht

- Die Planung sieht einen möglichst weitgehenden Erhalt der vorhandenen Allee in der Wotanstrasse vor. (Erläuterungsbericht 4.19/ S. 34). Uns schwant fürchterliches, wenn solch frommer Wunsch von einem Investor (MVG) geäußert wird.
- In einem Nebensatz wird erwähnt, dass Auswirkungen auf Medizinisches Gerät möglich sein können. Das würde noch geprüft, jedoch gibt es keine Unterlagen dazu. Wann sind diese zu erwarten? Werden die Ergebnisse veröffentlicht? Wird bei einer prognostizierten Beeinträchtigung beispielsweise das medizinische Versorgungszentrum Laim (Ecke Fürstenrieder Strasse/Gotthardstraße) Kernspin-/Computertomographie etc. vor einer Entscheidung über die Realisierung der Tramtrasse hierüber aktiv unterrichtet?

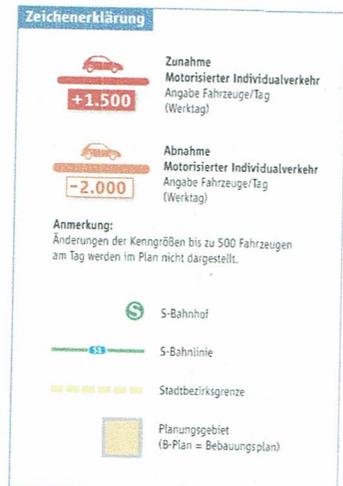
Tram Westtangente



Unternehmensbereich Verkehr

Wir fahren für die MVG

Zu- bzw. Abnahme des motorisierten Individualverkehrs
Verkehrsmengenprognose Kfz 2020 (mit Tram im Vergleich zum Bus im Jahr 2020)



Quelle:
 Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

„Grafik 1“

2. Sicherheit:

- Die Fürstenrieder Strasse und Wotanstrasse sind Wege zu vier (!) Krankenhäusern: Klinikum Großhadern, Stiftsklinik, Barmherzige Brüder, Dritter Orden. Der Wegfall der Fahrspuren wird Einfluss auf die beschleunigte Beförderung von Einsatzfahrzeugen der Polizei, der Feuerwehr und der Rettung haben. Eine Rettungsgasse wird durch das Rasengleis nahezu unmöglich und ab der geplanten Umweltverbundröhre bis zum Romanplatz wird der Weg um die Trambahn eine für alle Anwesenden gefährliche Aktion. Diesbezügliche Erwägungen fehlen in der Darstellung der Planfeststellungen.
- Gibt es ein Sicherheitskonzept bei Entgleisungen und Havarien?
- Hinsichtlich der UVR wird vorgeschlagen, auf den Verrauchungsnachweis (Erläuterungsbericht 13/ S. 88) zu verzichten, obwohl im Gutachten die Schutzziele als nicht mehr erreichbar (für die Selbstrettung) betrachtet werden. Es muss sich die Frage gestellt werden, ob hier sehenden Auges die Sicherheit von Menschen zur Disposition gestellt wird.
Des Weiteren zur UVR, im Erläuterungsbericht Punkt 1.6.2 (S. 5): Die Straßenbahnen der SWM verfügen aktuell nicht über alle Eigenschaften und technischen Ausstattungen, die für das sichere Befahren von Tunneln notwendig wären.
Steht auch dahinter, dass die Trambahnen mehrere Eigenschaften nicht haben, die für diese Trasse notwendig wären?
Es war in der Vergangenheit bereits mehrfach in den Medien zu lesen, dass die Trambahnen massive Mängel vorweisen und sich damit deren Zulassung verzögerte. Wann werden Trambahnen in München und somit durch den Tunnel fahren, die die entsprechenden Eigenschaften aufweisen, die Brandschutztechnisch vorgeschrieben sind? Oder werden hier fahrlässig Menschenleben aufs Spiel gesetzt, um die Umsetzung der Pläne durchzubringen?
- Haltestelle Richildenstr. -muss der Ausstieg der Fahrgäste über den Radweg erfolgen, da der Platz für die Anlage einer weiteren Fahrgastwartefläche nicht zur Verfügung steht....“ (Erläuterungsbericht 4.19/S. 35)
Das bedeutet einen massiven Eingriff in den Radverkehr! Gefahr von Kollisionen wird in Kauf genommen! Nicht vereinbar mit „Radentscheid“ von 2019!
- Wann werden für vier Bestandsbauwerke mit geringer Überdeckung gesonderte statische Nachweise erstellt? Es handelt sich hier um Kanalbauwerke, die zur Versorgung der Bevölkerung notwendig sind! (Erläuterungsbericht 5.6/S. 58) Ohne diese Untersuchungen kann man keine Aufwandsschätzung seriös machen!
- Es wird eine Scheinsicherheit erzeugt, die zu leichtsinnigen, gefährlichen und fahrlässigen Überquerungen des Rasengleises provoziert. Man wird weitere Maßnah-

men ergreifen müssen, damit das Rasengleis nicht als Überweg-Stopp genutzt wird und damit der Trambahnverkehr beeinträchtigt wird.

- Gehbahn, Bürgersteig – Die LH München schreibt in der „städtebaulichen Vorgabe“ eine Gehwegbreite von mindestens 2,50 m vor, in begründeten Ausnahmefällen bei beengten Verhältnissen 2,00 m. Im Erläuterungsbericht 5.3/S. 50 ist „in absoluten Ausnahmefällen ist eine Reduzierung der Fußgängerstellfläche auf 1,50 m möglich“.

Wie ist dies mit den städtischen Vorgaben vereinbar, bzw. werden hier die eigenen, städtischen Vorgaben ignoriert auf Kosten der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer.

In der Vergangenheit wurden offensichtlich Anträge von Bewohnern und/oder BA's der LH München über die Schaffung zusätzlicher Parkflächen abgelehnt, da die verbleibende Restbreite von 2,30 m nicht ausreichend wäre (BA-Antrag Nr. 14-20 /B 04228 BA Stadtbezirk 14 vom 26.09.2017 bzw. Schreiben zur Ablehnung vom 12.02.2018).

3. Lärm:

- In dem Gutachten von emplan ist in der 14. Zusammenfassung, 7. Punkt die Erkenntnis lesbar, dass die Lärmbetroffenheiten mittels städtebaulicher vertretbarer aktiver Maßnahmen nicht bewältigt oder auch nur deutlich gemindert werden können.

Es sind 293 Gebäude tags und 646 Gebäude nachts betroffen, bei denen ein Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht (Erläuterungsbericht 6. und 7./S. 83)! Das bedeutet für die Anwohner, dass auch nach Durchführung aller möglichen Schallschutzmaßnahmen der Außenbereich in Zukunft nur eingeschränkt nutzbar sein wird. Balkon, Terrasse und Garten sind entwertet und somit die Wohn- und Lebensqualität der Anwohner verschlechtert.

Die Lärmbelastung wird weder gemildert noch reduziert, auch die Menge der betroffenen Gebäude ist nicht unerheblich!

Welche Maßnahmen werden ergriffen um hier Abhilfe zu schaffen?

- Gibt es Erhebungen und Prognosen bezüglich des von den Pneuschlägen bei den geplanten Tramkreuzungen Ammerseestraße, Agnes-Bernauer-Straße und Abdrift zur Umweltverbundröhre Laim ausgehenden Lärms? Bei Querung im Kreuzungsbereich und der Abdrift müssen Autos und den Handel beliefernde LKWs über versenkte Schienen fahren, wobei ein charakteristisch polterndes Geräusch erzeugt wird. Hier werden sich die „Schläge“ und damit der Lärm nicht nur verdoppeln, sondern z.B. an der vergleichsweise eng und hoch bebauten Kreuzung Agnes-Bernauer-Straße durch die zusätzlich geplanten Tram-Abbiegespuren sogar vervierfachen! Zu welchen Ergebnissen speziell in Kreuzungsbereichen kommt es?

- Bei einer Kurvenlage sind Quietschgeräusche kaum vermeidbar. Wie ist das bei den Abzweigungen auf den Kreuzungen, zur Umweltverbundröhre, der Trassenführung Wotanstrasse und der Wendeschleife am Waldfriedhof?
In der Vergangenheit gab es massive Beschwerden von Anwohnern der Sigl-/Agnes-Bernauer-Straße in Laim, wegen eben dieser Quietschgeräusche und Erschütterungen durch die Kurvenfahrt der Trambahnen.
- Die Festlegung der maximalen Lärmbelastung bzw. des Schallschutzes basiert auf Zugzahlen, die von der maximal zulässigen (insbesondere mit modernen Zugsteuerungen möglichen) auf der Strecke erheblich abweichen. Nach Unterlagen im Planfeststellungsverfahren sind später Steigerungen möglich. Wir fordern die Auslegung des Schallschutzes für die max. mögliche Zugbelastung der Strecke.
- Im Erläuterungsbericht 4.18/S. 33 wird eine „Aufhebung der Schalltechnisch begründeten Schutzauflage einer Geschwindigkeitsbeschränkung für den Busverkehr auf 30 Km/h..“ beantragt. Die Interessen eines zügigen und attraktiven ÖPNV sind mehr wert als das Rechtsgut Gesundheit der Menschen und Anwohner?
- Schienenlärm ist nicht harmloser als anderer Lärm, der an- und abschwellende Lärm ist nur anders als der „rauschende“ Autoverkehr. Hier fehlt eine Untersuchung der Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner.

Natürlich wiegelt das Gutachten Lärmbelastungen in der Bauphase als zumutbar und vermeidbar ab. Dass Lärm über Jahre krank machen kann, spielt keine Rolle mehr.

4. Erschütterungen:

- Für uns als Laien verursachen Erschütterungen direkt und indirekt Schäden auch für Gesundheit und Gebäude. Wir sehen in den Plänen viel zu wenig Schutz des Eigentums vor Erschütterungen, können aber die Ausführungen nicht nachvollziehen.
-
- In den veröffentlichten Unterlagen werden Grenzwerte („Erschütterungswirkungen“) überschritten (Fürstenrieder Strasse 116 und 91), es werden die Anhaltswerte bezüglich Erschütterungseinwirkungen für Menschen in Gebäuden nicht eingehalten.
Das Gutachten besagt hinsichtlich der Erschütterungswirkung, 11. Zusammenfassung, Nummer 2: „Die Erschütterungsprognose lässt jedoch erwarten, dass partiell die Anhaltswerte der heranzuziehenden DIN 4150 -2 bezüglich der Erschütterungseinwirkungen für Menschen in Gebäuden nicht eingehalten werden.“ Das heißt, dass die Lärmbelastung in den Gebäuden ansteigen wird. Die Bürger halten das für nicht hinnehmbar, ist doch körperliche Unversehrtheit ein verfassungsrechtliches Gut!

- Bauwerksschäden sind „nicht zu erwarten“ (Erläuterungsbericht 11.2/S. 84), wie kann dies sichergestellt werden?
- Wie werden sich die Erschütterungen auf die alten und auch zum Teil denkmalgeschützten Gebäude auswirken? Wie wird sichergestellt, dass beispielsweise ein Haus in Fehlbodenbauweise keinerlei Schäden davontragen wird?

Die Autoren des Gutachtens sind wohl der Ansicht, wenn ein Gebäude den 2. Weltkrieg überstanden hat ist es „bombensicher“. Eine dauernde minimale Einwirkung kann Schäden hervorrufen, ebenso eine kurze maximale Einwirkung.

Als Einwander fordern wir **nachvollziehbare** und insbesondere auch nachrechenbare **Gutachten** zum Erschütterungsschutz, damit die Auswirkungen auf das jeweilige Eigentum überhaupt zu beurteilen sind.

5. Wertverlust:

- Durch die Pläne des Vorhabenträgers erleiden einige Immobilien einen Wertverlust.
- Wandanker an denkmalgeschützten Häusern, somit sind Zugkräfte an Häusern, die dafür nicht vorgesehen waren. Eine Duldungspflicht der jeweiligen Eigentümer führt zu deren Beeinträchtigung ihres Eigentums! Ist hier eine Entschädigung geplant und eine Beweissicherung auf Kosten der Stadt eingerechnet? (Erläuterungsbericht 4.19/S. 34). Dies ist auch ein Angriff auf Kulturgüter (Erläuterungsbericht 9.7/S. 76)

6. Leistungsfähigkeitsberechnungen:

- Die Individualverkehr-Situation wird in Laim erheblich verschlechtert. Auch durch die Verkleinerung von Straßenflächen ist eine Verdichtung als auch ein Gefährdungspotential gesteigert. „Eine signifikante Änderung in der Verkehrsbelastung der Straßenwege als Folge der Maßnahme ist nicht zu erwarten“, (Seite 19, LPB). Somit tritt keine Verbesserung als auch keine Verschlechterung ein? Warum dann der Einsatz von 250 Millionen Euro?
- In einer rosa Brille wird diese Maßnahme geschönt: „Fahrkomfort“ und „...von den Fahrgästen grundsätzlich höher geschätzt“ (Erläuterungsbericht 3.2/S. 10), dies sind keine Fakten, sondern Meinungsmache. Im Umkehrschluss bedeutet das nichts anderes, als dass sich der Individualverkehr Ausweichrouten suchen wird, die dann sehr wohl zu einer höheren Belastung der dortigen Anwohner führt.(s.Grafik)

- Rund 40.300 Fahrgäste pro Tag auf dem stärksten genutzten Abschnitt erwartet, somit im Planfall fast doppelt so viele Fahrgäste als im busbasierten Nullfall ohne TWT (Erläuterungsbericht 3.1/S. 8-9)

Woher kommen diese Zahlen? Woher soll die Mehrzahl an Fahrgästen kommen? Autofahrer werden nicht umsteigen, da keine Parkmöglichkeiten vorhanden.

- Diese Prognose deckt sich mit den Aussagen der Zahlen der Ämter für Kfz-Zulassungen und der Autoindustrie: Es werden immer mehr Fahrzeuge angemeldet, immer stärkere Verbrenner und mit größeren Außenmaßen. Diese Fahrzeuge verschwinden nicht durch ein Mega-Projekt, sondern die Benutzer müssen durch ein überzeugendes Konzept vom Gebrauch abgehalten werden. Ein Park-and-Ride-Konzept ist nicht geplant und aus Platzmangel auch nicht möglich, somit werden die Fahrzeugführer nicht „umsteigen“. Ein Verkehrsinfarkt ist vorauszusehen und offensichtlich gewünscht.
- Da die Schätzungen 2018 abgeschlossen wurden, sind Fehlprognosen nicht ausgeschlossen. Die aufkommende Elektromobilität als auch die Fahrradmenge hat sich drastisch verändert. M. E. geht das Gutachten mit oder ohne Tram richtigerweise von einer Kapazitätsüberlastung aus; allerdings mit einer Trambahn entsteht zusätzlich ein Kostenpunkt von einer erst neuerdings veröffentlichten ca. Viertelmilliarde EUR (entgegen der über Jahre kommunizierten Kostenschätzung von nicht mehr als 65 Mio. EUR).
- Auch der Vergleich des Flächenverbrauchs ist nicht zulässig, da die Motive der Fahrzeugführer und Fahrgäste zur Bewegung mit dem geeigneten Verkehrsmittel nicht verglichen werden können. Ein Handwerker wird mit seinen Baugeräten nicht mit Bus oder Tram fahren können. Und kann man die Menschen nicht verstehen, die aus Furcht vor Ansteckung lieber individuell fahren wollen?
- Im Erläuterungsbericht 5.2.1./S. 49 wird behauptet, dass die Verkehrsfunktionen beibehalten werden:

Überregionale u. regionale **Hauptverkehrsstraße**: Boschetsrieder- bis Ammerseestraße, örtliche **Hauptverkehrsstraße** mit maßgebender Verbindungsfunktion: Ammerseestraße bis Romanplatz.

Hier wird der Bock zum Gärtner: die Straßen werden in ihrer Kapazität massiv beschränkt, sollen aber trotzdem die Wertigkeit behalten. Das ist wenig plausibel.

- Das Konzept „Tramwesttangente“ schafft **keine neue Verkehrsanbindung**, sondern ersetzt vorhandene Busverbindungen. Für die Anbindung an Schwabing wird die bisher umstiegsfreie Durchfahrt nach Moosach gekappt, so dass die teure Straßenbahntangente nur zu einer Umverteilung an verbundenen Stadtvierteln, keineswegs aber zu einem zusätzlich gewonnenen Anschluss führt.
- Sofern die Buslinie 168 (Blumenau/Kleinhadern) erhalten bleibt, wird im Bereich der Haltestellen (Aindorferstr. und Agnes-Bernauer-Str.) eine von zwei Fahrspuren während der Wartezeit an der Haltestelle blockiert. Bei durchschnittlichem 10-Minuten-Takt ist zusätzlicher Stau vorprogrammiert, bzw. wird der Individualverkehr Ausweichwege durch Wohngebiete suchen.

Die günstigste Alternative wurde nicht erwogen: Sperrung der Fürstenrieder Strasse und Sondernutzungserlaubnis für die Busse des ÖPNV. Die Wirkung ist ebenso: Die Verkehrsachse wird trockengelegt, die Emissionen auf das Kleinste beschränkt und der ÖPNV optimal gefördert.

7. Stadtbild:

- Es ist eine Illusion, dass das „Rasengleis“ parkähnliche Zustände und Sicherheit auf der Strasse schafft.
- Die Trambahntrasse wird Laim endgültig optisch zerschneiden. Dies wird durch das Rasengleis und durch die Oberleitung geschehen. Die Tragemasten und die Wandhalterungen werden die Zergliederung verstärken. Schließlich werden die sicherlich nachträglich anzubringenden Trennzäune (um den Überquerungswiderstand zu erhöhen und Unfälle zu vermeiden) die Trennung endgültig betonieren. Diese Bauweise erinnert mich stark an die Todesstreifen der damaligen DDR.
-
- Im Punkt 5.1.2 des Erläuterungsberichts werden die Ziele aus dem Grundsatzbeschluss vom 27.01.2010 der LH Mü. erwähnt.
 - Erfüllung der verkehrlichen Funktion... - wird unseres Erachtens nicht erfüllt, da Stau vorprogrammiert
 - ... gestalterische Aufwertung des Straßenraums – eine Aufwertung wird nicht erfolgen, Fällungen von Bäumen und Büschen in der Straßenmitte, Fahrleitungen entlang der Strecke, teils mit Wandankern an denkmalgeschützten Gebäuden. Dies stellt eher eine Verschlechterung dar.
 - ... Berücksichtigung der Nutzungs- und Flächenansprüche aller Verkehrsteilnehmer – der Individualverkehr wird massiv beeinträchtigt, teilweise ebenso der Radverkehr
 - Minimierung der Eingriffe in Baumbestand – Fällungen von 269 Bäumen zu 175 Neupflanzungen!
 - Verbesserung der Grünausstattung... - s. oben
 - Gewährleistung des Lärmschutzes – ????

8. Planungsermessensausfall:

- Da keine Alternative in der Planungsphase (U-Bahn, obwohl massives Bevölkerungswachstum, Seilbahn, E-Busse, S-Bahn Südring und S-Bahn Nordring) erwogen wurde, ist ein Ermessensausfall zu konstatieren. Zudem ist auch eine mangelnde Planrechtfertigung greifbar, da die Tramtrasse keine neue Tangentiale Direktverbindung ist. Die Verbindung wird komplett durch Busse abgedeckt (Erläuterungsbericht 7.1/S. 69 und 3.1/S. 8-9).
- Auch das Übergehen des Votums vieler Bürgerversammlungen in den betroffenen Stadtvierteln (so auch in Laim in 5 aufeinander folgenden Jahren von 2014 bis 2018) ist ein Verstoß gegen demokratische Grundsätze.

- Die Grundlagen der Planung sind fragwürdig. Die Planung beruht auf zum Teil veralteten Untersuchungen und Gutachten. Die Prognosen, die teilweise bis zum Jahr 2035 reichen, sind angesichts der aktuellen Entwicklungen äußerst unsicher. So wird bei der Annahme der zukünftigen Verkehrsaufkommen die Auswirkung steigender Rohstoffpreise nicht ausreichend berücksichtigt.

Unsere Forderungen:

Die Planungen der Tramwesttangente sollen sofort eingestellt und das Bauvorhaben gestoppt werden. Der Bau würde unter den oben genannten Gesichtspunkten eine mit hohen Kosten verbundene Verschlechterung in vielerlei Hinsicht darstellen.

Sollte doch gebaut werden:

- Nächtliches Fahrverbot der Trambahn, weil die Nachtruhe für die Anwohner wichtig ist.
- Wir fordern den neuesten Stand der Technik an den Gleisen zur weitestgehenden Verminderung der Lärmbelastung. Ein „passiver Schutz“ reicht nicht.
- Entschädigung der Eigentümer durch die Wertminderung. Lärm und Erschütterungen sind wertvernichtende Faktoren, die mittelbar die Stadt zu verantworten hat.
- Sichernde Maßnahmen gegen Stromschlag und Lichtbögen sind unbedingt umzusetzen.
- Es sind auch technische Maßnahmen umzusetzen, die Funkstörungen und Knistern auf ein Minimum reduzieren.
- Wir beantragen ein kostenloses neutrales Beweissicherungsverfahren für Immobilien, damit evtl. Schäden später auch nachgewiesen werden können.
- Auch für die Bauphase ist in der Planfeststellung zu regeln, dass Beeinträchtigungen des Eigentums und Gesundheit durch vermeidbare Erschütterungen aufgrund von Bauarbeiten unterbleiben.

Um Übersendung einer Eingangsbestätigung wird gebeten.

Mit freundlichen Grüßen



Petra Falkner

Weissenfelder Str. 3

80686 München

Als Sprecher der Bürgerinitiative „Keine Tram Westtangente“



Albert Sesselmeier

Hohenwarter Str. 8

80686 München