

Fakten und Fragen zur geplanten TramWesttangente

Nachstehende Fakten basieren weitgehend auf den Veröffentlichungen der MVG aus dem Jahr 2014, in dem - entgegen ursprünglicher Ankündigung - die erste und letzte Einbindung der betroffenen Bürger stattfand. Die angeblich nun abstimmungsreifen Planungen sind weder der Öffentlichkeit noch den Bezirksausschüssen bekannt gegeben.

Kosten

- Es wird ebenso wenig eine neue Verbindung geschaffen wie auch kein einziger neuer Halte- oder Umsteigepunkt geplant ist (obwohl das stetig verbreitet und wiederholt wird). Seit Jahrzehnten bedient eine leistungsstarke Bustangente diesen propagierten „Lückenschluss“. Eine Reduzierung der beiden bestehenden Bus-Einzelhaltestellen ‚Kemnatenstraße‘ und ‚Hirschgartenallee‘ in Nymphenburg auf eine gemeinsame Tramhaltestelle ‚Richhildenstraße‘ verschlechtert sogar die Anbindung.
- Die tatsächlichen *Gesamtkosten*, die mit dem Bau der Westtangente einhergehen, werden bisher - zumindest der Öffentlichkeit - vorenthalten. Es ist keine Kosten-Nutzen-Rechnung bekannt gegeben, wie sie beim Bau von S- oder U-Bahn verpflichtend vorgeschrieben ist; sie ist für eine Stadtratsentscheidung aber unerlässlich.
Die 2014 von der MVG genannten Kosten i.H.v. 65 - 75 Mio. € betreffen alleine den Gleisbau, der beträchtliche ‚Rest‘ (für Aufschüttung von Unterführungen, Verstärkung der Autobahnbrücke, Verlegung der Straßenbeleuchtung, Erneuerung des Straßenbelags, Abholzung u. Ersatzpflanzung, Kostensteigerungen, evtl. Beteiligung an Umweltverbundröhre u.a.m.) komme „aus anderen Töpfen“, so ein MVG-Vertreter im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung. Da der Steuerzahler für die Speisung auch dieser Töpfe verantwortlich ist, ist ein Verschweigen der Gesamtkosten unbillig und eine Offenlegung unverzichtbar.
Die sündteure Verlegung von 2 U-Bahn-Abgängen ist nicht freundlichkeitshalber dem Autoverkehr zugestanden (Tenor Hr. Heipp/SWM-MVG), sondern ausschließlich der Gleistrasse geschuldet.
- Ist es zu verantworten, in Zeiten immenser Haushaltslöcher in den nächsten Jahren für diese *schon bestehende* Anbindung einen mit Sicherheit 3-stelligen Millionenbetrag zurück zu stellen? Zudem in Unkenntnis (oder nur nicht öffentlich gemacht?), ob ohne 2. S-Bahn-Stammstrecke die Stadt die schon lange geforderte Umweltverbundröhre überhaupt bauen darf und - falls ja - um wie viel höher die Gesamtkosten dann kämen? Wird die Tangente, ähnlich wie die Tunnelprojekte, über eine weitere Erhöhung der Gewerbesteuer finanziert?
- Ist bekannt, dass die Laimer Bürgerschaft in ihrer Versammlung im November votierte, die MVG habe *alle* mit dem Bau der Tramtrasse einhergehenden Kosten, Planungsgrundlagen und -änderungen vor Abstimmung durch den Stadtrat zu veröffentlichen (bisher ergebnislos) und den Stadtrat aufforderte, er solle erst nach Kenntnis *und* Veröffentlichung abstimmen. Sind MVG und Stadträte gewillt, diesem Bürgerantrag zu folgen?

Sicherheit

- Fürstenrieder- und Wotanstraße sind Zuwegung zu 4 Krankenhäusern (Großhadern, Städt. Klinik, Barmherzige Brüder, Dritter Orden). Der Wegfall je einer Fahrspur pro Richtung wird massive negative Auswirkungen auf die schnelle Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen, Feuerwehr oder Polizei haben. Zum Bilden einer Rettungsgasse kann zudem der Mittelstreifen nicht mehr befahren werden. Sind sich die Befürworter bewusst, dass die Gleisführung in der Wotanstraße dazu führen kann, dass Einsatzfahrzeuge hinter der Tram herfahren und womöglich erst die Abfertigung einer Haltestelle abwarten müssen? Sollen sie über die Gehsteige abkürzen und so zusätzlich Menschen gefährden oder einen langen Umweg über die Friedenheimer Brücke nehmen müssen? Bei Unfällen zwischen Unterführung und Laimer Straße können wegen des Rasengleises Rettungs- und andere Einsatzfahrzeuge nicht einmal mehr die Straßenseite wechseln!

- Die Fußgängerunterführung in Laim wurde geschaffen, weil die ehemalige Kreuzung Valpichlerstraße schon vor Jahrzehnten bei deutlich weniger Verkehr zu viele - auch tödliche - Verkehrsunfälle mit sich brachte. Heute wird ein ampelloser Überweg an gleicher Stelle - jetzt noch mit zusätzlicher Querung der Straßenbahntrasse - als zeitgemäße Errungenschaft angepriesen (noch dazu in unmittelbarer Nähe zu einem Kindergarten!).
- Die bisherige Fußgängerquerung an der Perhamerstraße wird ersatzlos gestrichen, zwischen Laimer Kreisel und Agnes-Bernauer-Str. ist kein einziger Überweg mehr vorgesehen: ein willkürliches Übersteigen des Rasengleises ist damit vorprogrammiert.
- Wenn heute schon erkannt ist, dass die Sicherheit der Schüler vor den Gymnasien in Sendling-Westpark dringend verbessert werden muss, wäre es nicht eher angezeigt, eine Änderung nicht erst mit der TramWesttangente in vielen Jahren zu verknüpfen?

Umweltnutzen und Anwohner

- Ein Großteil der direkten Linksabbiegemöglichkeiten soll für die Tramtangente zurückgebaut werden. Die MVG-Planung von 2014 sagt deswegen Tram-bedingte Verkehrszunahmen in den Wohngebieten entlang der Gotthard-, Aindorfer-, Leibniz-, Ossinger- und Gardinistraße in fast ausschließlich 4-stelliger Höhe voraus.
- Wo bleibt der Umweltnutzen, wenn - z.B. an Gotthard- oder Agnes-Bernauer-Str. - nun teilweise 3 Ampelphasen und erst das Einreihen bei den Rechtsabbiegern nötig werden, weil auch an diesen stark frequentierten Kreuzungen die Linksabbiegespuren entfallen?
- Wo bleibt der Umweltnutzen, wenn der Verkehr - zusätzlich zur Vorrangschaltung der Straßenbahn an Ampeln - an insellosen Haltestellen gestoppt wird und durch rein Tram-veranlassetes Stop-and-Go noch mehr Abgase ausgestoßen werden?
- Rd. 100 Bäume werden zwischen Drygalskiallee und Laimer Kreisel der Gleistrasse geopfert; nennenswerte Ersatzpflanzungen finden lt. Plan nur an der Boschetsrieder Str. und Wotanstraße statt. In Laim überwiegen - bei von der MVG selbst mit Tram prognostiziertem gleich hohem PKW-Aufkommen wie heute - die Fällungen. Den Laimer Anliegern wird somit eine Verschlechterung der Luftwerte aufgebürdet.
- Die Planer führen den Quartiersplatz am Waldfriedhof als Standort für Ersatzpflanzung an, obwohl der Neubau des angrenzenden Hauses bereits in diesem Jahr umgesetzt wird und sich die Umgestaltung des jetzt öden Platzes unmittelbar daran anschließt.
- Papier ist geduldig ist und es machen sich begrünte Halteinseln gut darauf; warum wurde in Pasing kein einziger Baum an einer der neu gestalteten Haltestellen gepflanzt? Wie breit sind die Halteinseln entlang der Westtangente tatsächlich geplant?
- An den Kreuzungen Ammersee- und Agnes-Bernauer-Straße wird es signifikanten Lärmzuwachs geben, wenn neben den verdoppelten Fahrgeräuschen und zunehmenden Erschütterungen der Autoverkehr (wegen der sich kreuzenden Tramstrecken und zweier vorgesehener Abbiegemöglichkeiten) künftig 8 bis 16 (!) Schienen je Fahrtrichtung überqueren muss. Gibt es ein Gutachten, welches hierfür Lärmwerte errechnet hat?
- Gleise, die nicht in einer eigenen Trasse geführt sind, können nicht geschmiert werden. Was bedeutet das für die Anwohner vor allem in der Wotanstraße oder an der Wendeschleife vor St. Hedwig?
- In der einzig durchgängigen Süd-Nord-Verbindung zwischen Autobahnspange A99 und Landshuter Allee wird der Verkehrsfluss nicht nur wenig, sondern weitreichend beeinträchtigt.

Erreichbarkeit, Parkplätze und Umstieg

- Planungen in der Wotanstraße, vor allem zwischen Laimer- und Gaßnerstraße:
Nur noch 1 Fahrspur je Richtung - noch dazu auf Tramgleisen - wird für ausreichend erachtet; Anwohnern, Kunden, Zulieferern, Pflegediensten, Krankentransporten, Paketdiensten, Taxen, etc. wird selbst jede *Haltemöglichkeit* entzogen.
Wie soll künftig der Müll entsorgt werden? Ein Müllwagen in der Wotanstraße wird *jeden* Verkehr incl. ÖPNV (!) zum Erliegen bringen mit immensen Rückstaus, bis sämtliche Tonnen auf diesem Straßenabschnitt geleert sind. Er kann weder auf den breiteren Radweg noch auf den neu geschaffenen überbreiten Gehsteig hierfür ausweichen noch können Leerungen weit nach Mitternacht erfolgen. Solche Planung soll die Tramstrecke beschleunigen und ein Gewinn sein?
- Die fußläufige und fahrradmäßige Erreichbarkeit der neuen Einzelhandelsgeschäfte im ehemaligen ‚Beck‘haus wird verschlechtert durch den Entfall der bestehenden Querung an der Perhamerstraße.
- Wie ist zu erklären, dass die MVG- Fahrgastprognose für 2020 die Erhöhung um 1.700 (!) Nutzer zwischen Haltestelle Aindorfer- und Gotthardstraße vorsieht? Versteckt sich dahinter eine Verkürzung der Buslinie 168 mit erzwungenem Umstieg?
- Von den Planern bisher unbeantwortet bleibt die Frage, wo die Autoumsteiger, die zur Erhöhung der Statistik herangezogen werden, umsteigen können. Parkplätze entlang der Menzinger Straße und am Romanplatz - Fehlanzeige. Parkplätze in Nähe der Ammerseestraße (Autobahn Lindau) oder am Ende der Starnberger Autobahn - Fehlanzeige. Parkplätze am Waldfriedhof - erst recht Fehlanzeige. Hier ist geplant, den Friedhofbesuchern nicht nur *ausnahmslos* (somit auch zu Festen oder Feiertagen) alle Parkmöglichkeiten an der Fürstenrieder Straße zu nehmen, zusätzliche Stellplätze entfallen auch für den Bau der Wendeschleife auf dem Parkplatz vor St. Hedwig. Es wird keine Rücksicht genommen, dass - vor allem ältere Hinterbliebene - oft Gräber noch selbst schmücken. Sollen sie künftig Buketts oder gar Spaten, Blumen und Erde in der Straßenbahn transportieren?

Alternative: Zeitweise eigene Busspur mit Taktverstärkung

Zur neutralen Gegenüberstellung gehört auch die Untersuchung der vorhandenen Bustangente:

Eine eigene Busspur nur zu Stoßzeiten würde dem ÖPNV den dann notwendigen Vorrang gewähren, den PKW-Verkehr anderweitig aber fließen lassen;
die Anschaffungskosten und Betriebsdauer (30 Jahre) einer Straßenbahn (Typ Vario) vergleichend zugrunde gelegt, könnten in diesem Zeitraum 3 x 2 Buszüge mit Anhänger (á 10 Jahre Haltbarkeit) erworben werden, deren Beförderungskapazität die der Tram aber um 20% überstiege;
wird solches Volumen nicht benötigt, könnte der Kauf eines Buszuges zusammen mit einem Gelenkbus Anschaffungs- und Unterhaltskosten sogar entsprechend reduzieren;
die Kosten der Gleistrasse übersteigen die zur (zeitweisen) Taktverstärkung der Busse nötigen höheren Personalkosten um ein zig-faches;
die Autofahrer werden nach anfänglich verstärkten gebührenpflichtigen Verwarnungen lernen, zu welchen Zeiten das Parken auf der rechten Spur verboten ist;
von unschätzbarem Umweltnutzen wäre die Wiederaufforstung der seit Jahren ausgedünnten Bepflanzung auf den Mittelstreifen, der Lärm würde besser absorbiert, der gerne zitierte „Autobahncharakter“ wäre kein Thema mehr;
ohne Kosten für eine zusätzliche Gleistrasse können auch Stromabnehmerbusse geplant werden; Hybridantrieb und Solarstrom (und damit Umweltschonung) werden auch bei Bussen in Zukunft eine immer größere Rolle spielen, die Techniken stetig verbessert;
(ohne Stromabnehmer) kann ein Bus ausweichen, sollte ein Unfall seine Spur versperren;
entlang anderer Gleistrassen dokumentierte Schäden an Häusern durch Erschütterungen würden gar nicht erst entstehen, der Lärm ist wesentlich geringer.