



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

- I. An die
CSU-FW-Fraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

03. JULI 2024

Datum

Tram Nordtangente, Abschnitt Johanneskirchner Straße: Aktuelle Fragen zum Sachstand und zum weiteren Vorgehen der Stadtwerke München

Anfrage Nr. 20-26 / F 00863 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther vom 09.02.2024, eingegangen am 09.02.2024

Warum wird die Anfrage „Tram Nordtangente, Abschnitt Johanneskirchner Straße: Aktuelle Fragen zum Sachstand und zum weiteren Vorgehen der Stadtwerke München“ nicht bearbeitet?

Anfrage Nr. 20-26 / F 00922 von der Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Thomas Schmid vom 26.04.2024, eingegangen am 26.04.2024

Sehr geehrter Herr Ewald, sehr geehrter Herr Luther, sehr geehrter Herr Schmid, sehr geehrte Damen* und Herren*,

wir bitten die verspätete Beantwortung zu entschuldigen. Die Geschäftsordnungsfrist konnte aufgrund notwendiger Abstimmungen leider nicht eingehalten werden.

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfragen zur Tram Johanneskirchen zur Beantwortung zugeleitet. Die darin aufgeworfenen Fragen beantworte ich in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH wie folgt:

Frage 1:

Mit welcher Begründung wurde der Antrag auf vorläufige Anordnung durch die Genehmigungsbehörde abgelehnt?

Antwort:

Die Ablehnung beruht im Wesentlichen auf der Verneinung des öffentlichen Interesses an einer vorgezogenen Herstellung der Spartenmaßnahmen vor Abschluss des regulären Genehmigungsverfahrens. Die SWM hatte den Antrag mit einer frühzeitigeren Entfaltung der verkehrlichen Wirkung der Neubaustrecke begründet. Gemäß Bescheid war die Begründung des Arguments des öffentlichen Interesses unzureichend ausgeführt und konnte auch im Zuge der Anhörung nicht ausreichend dargelegt werden. Somit fehlte die Begründung, weshalb die reguläre Durchführung des Genehmigungsverfahrens nicht abgewartet werden könne. Darüber hinaus seien noch Fragen im Zusammenhang mit der angekündigten, aber noch nicht vorgelegten Tektur B offen, weshalb es als nicht vorteilhaft betrachtet wird, Vorabmaßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt auszuführen, die möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt wieder geändert werden müssten. Die Entscheidungsreife sei damit (noch) nicht gegeben.

Frage 2:

Welchen Inhalt soll die zweite Tektur für den Planfeststellungsantrag haben, welche Folgen haben die offenbar vorzunehmenden Änderungen bei einer Realisierung der Trambahn für die Anwohner, warum wurde die Tektur bislang nicht eingereicht?

Antwort:

Die Tektur B umfasst folgende Inhalte:

- Entfall einer als Verbindung der östlichen Bahnsteigenden vorgesehenen, ungesicherten Wegeführung durch die Wendeschleife mit einer Treppe im Süden der Wendeschleife (Reaktion auf einen Einwand der TAB aus Tektur A)
- Umwidmung der südl. Ankunftshaltestelle in der Wendeschleife als reine Bus-Ausstiegshaltestelle
- Verschiebung von 17 Fahrleitungsmasten mit Optimierung der Fahrleitungsanlage, Größenordnung meist 1 – 2 m, vereinzelt bis zu 7 m (resultierend aus der Kollisionsprüfung mit Spartenleitungen in der Ausführungsplanung)
- Neuordnung von neu zu pflanzenden Baumgruppen zur Ergänzung weiterer Ersatzpflanzungen
- Zusätzliche Fällung von Einzelbäumen, infolge aktualisierter Vermessungsgrundlage und Anpassung der Böschungsmodellierung im Bereich der Wendeschleife. Der Erhalt ist vorbehaltlich einer fachlichen Beurteilung der ökologischen Baubegleitung bauseits zu prüfen.
- Ergänzung der schalltechnischen Unterlagen mit Ermittlung der für die Dimensionierung des passiven Schallschutzes maßgeblichen Beurteilungspegel unter Berücksichtigung des Eisenbahnverkehrslärms auf der Bestandsstrecke

Wesentliche Folgen für die Anwohnenden ergeben sich aus den Änderungen nicht, die Erstellung der schalltechnischen Unterlage erfolgt lediglich vorgezogen und verschafft mehr Klarheit über die Qualität der zu erwartenden Ansprüche auf passiven Schallschutz. Die Erstellung der Unterlage hat mehr Zeit in Anspruch genommen als ursprünglich angenommen.

Frage 3:

Kann vor dem Hintergrund der Ablehnung des vorläufigen Maßnahmenbeginns die Grillstation Johanneskirchen vorerst am deutlich günstigeren Standort an der Kreuzung Freischützstraße/Johanneskirchner Straße verbleiben, bis die Genehmigungsfähigkeit des

Planfeststellungsantrags abschließend geklärt ist? Wenn nein, welche konkreten Gründe sprechen dagegen?

Antwort:

Die Grillstation JK kann bis Ende September 2024 auf ihrem aktuellen Standort nahe der Freischützstraße bleiben. Ab Oktober 2024 bis Ende September 2025 ist der vereinbarte Ausweichstandort nutzbar. Der Betreiber der Grillstation ist über die neuen Daten bereits informiert und die vertraglichen Abstimmungen laufen.

Frage 4:

Welche Auswirkung hat diese weitere, deutliche Verzögerung des Projekts für Kosten und Zeitplan des Projekts?

Antwort:

Entsprechend dem aktualisierten Gesamtterminplan ist die Inbetriebnahme der Tram Johanneskirchen nach derzeitigem Stand Anfang 2027 möglich. Die Mehrkosten, die aufgrund des fehlenden positiven Bescheids § 28 (3a) PBefG und somit aufgrund der Verzögerung im Bau entstehen, werden derzeit noch eruiert. Zudem sind durch die verzögerte Vergabe von Bauleistungen Mehrkosten aufgrund der Baupreisindizierung zu erwarten.

Frage 5:

Beeinflusst dieser Umstand das Nutzen-Kosten-Verhältnis?

Antwort:

Trotz der Mehrkosten, die aufgrund des fehlenden positiven Bescheids § 28 (3a) PBefG entstehen, bleibt das Nutzen-Kosten-Verhältnis >1 und die Maßnahme damit gesamtwirtschaftlich sinnvoll und förderwürdig.

Für die Bewertung sind die Investitionen auf den für das Verfahren maßgebenden Preisstand 2016 zu beziehen. Weicht der Preisstand der Investitionsberechnung von diesem Preisstand ab, so sind diese mit vorgegebenen Indizes des Statistischen Bundesamtes auf den Preisstand 2016 umzurechnen. Preissteigerungen, die nur auf einer Baupreisindizierung beruhen, haben somit keine Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis, da die Kosten für die standardisierte Bewertung ohnehin auf den Preisstand 2016 herunterindiziert werden.

Frage 6:

Auf welchen Grundlagen wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis berechnet, was sind die wesentlichen Inhalte der Nutzen-Kosten-Untersuchung?

Antwort:

Das Bewertungsverfahren beruht auf dem Mitfall/Ohnefall-Prinzip. Für die Beurteilung des Investitionsvorhabens werden diejenigen Veränderungen ermittelt, die durch die Realisierung des zu prüfenden Vorhabens (Mitfall, das heißt Planfall mit Investitionsvorhaben) gegenüber den Verhältnissen ohne Realisierung des Vorhabens (Ohnefall, das heißt Planfall ohne Investitionsvorhaben) hervorgerufen werden. Sowohl Mit- als auch Ohnefall stellen dabei Prognosezustände zu einem Planungshorizont (Bezugsjahr) dar. Die gesamtwirtschaftliche Bewertung ist in einem gesamtwirtschaftlichen Beurteilungsindikator (Nutzen-Kosten-Indikator) zusammengefasst. Ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis $> 1,0$, sind die Nutzen eines Investitionsvorhabens größer als dessen Kosten und das Vorhaben ist gesamtwirtschaftlich sinnvoll. Bei der Tram Nordtangente erfolgte eine Bewertung durch das externe Gutachterbüro Intraplan Consult GmbH mit Prognosejahr 2035.

Frage 7:

Warum wurde die Nutzen-Kosten-Untersuchung trotz mehrfacher direkter Anfrage beim Mobilitätsreferat und den Stadtwerken München anfragenden Stadtratsmitgliedern nicht zur Verfügung gestellt, obwohl bei anderen Projekten mit einem vergleichbaren Verfahrensstand Bürger die Auskünfte auf Grundlage des BayUIG erhielten?

Antwort:

Das Verfahren der Standardisierte Bewertung für die Tram-Nordtangente ist mit Stand Mai 2024 noch nicht abgeschlossen. Soweit hierzu Unterlagen angefertigt wurden, hatten diese Entwurfscharakter, da sie aufgrund der sich ändernden Rahmenbedingungen und der notwendigen Abstimmung mit den Zuwendungsgebern zu Zwischenschritten nicht als abgeschlossen betrachtet werden konnten. Die SWM geht davon aus, dass vsl. im Sommer 2024 der Entwurf eines Erläuterungsberichts für die Tram-Nordtangente mit einer aus Sicht der SWM finalen gesamtwirtschaftlichen Bewertung (Nutzen-Kosten-Indikator) vorliegt. Dieser Bericht ist dann den Zuwendungsgebern vorzulegen. Nach deren Freigabe wird die Standardisierte Bewertung abgeschlossen sein. Sobald der SWM der freigegebene Abschlussbericht vorliegt, kann dieser zur Verfügung gestellt werden. Dieser Abschlussbericht der Fa. Intraplan Consult GmbH entspricht der finalisierten Nutzen-Kosten-Untersuchung mit Prognosehorizont 2035, die dem Verkehrsministerium als eine Grundlage des Förderantrags übermittelt wird.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass beide Anfragen damit erledigt sind.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent