



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
CSU-FW-Fraktion im Stadtrat
Rathaus
Marienplatz 8

80331 München

Datum **02. Sep. 2024**

Klimaschutz jetzt - Elektrobusse statt Chaostram

Antrag Nr. 20-26 / A 04194 von Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Matthias Stadler,
Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Leo Agerer
vom 02.10.2023, eingegangen am 02.10.2023

Az. D-HA II/V1 8513-5-0138

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

wir bitten gemeinsam mit der SWM/MVG die verspätete Beantwortung zu entschuldigen.

In Ihrem o.g. Antrag fordern Sie, dass die Landeshauptstadt München auf den Bau der Tram-Westtangente verzichtet und stattdessen mit den eingesparten Mitteln die komplette Umstellung der Busflotte der MVG auf Elektrobusse finanziert.

Nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist. Die o.g. Thematik fällt jedoch nicht in die Zuständigkeit des Stadtrates oder als laufende Angelegenheit in die Zuständigkeit des Oberbürgermeisters, sondern in den operativen Geschäftsbereich der MVG. Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist daher rechtlich nicht möglich. Daher wird der Antrag im Folgenden als Brief beantwortet.

Hierzu haben wir eine Stellungnahme der dafür zuständigen SWM/MVG erbeten, die uns nun Folgendes mitteilte:

„Die Linienführung der Tram-Westtangente bietet neue tangentielle Direktverbindungen aus Schwabing und Neuhausen in Richtung Laim, Hadern, Sendling-Westpark und Obersendling. Gleichzeitig ermöglicht sie den Umstieg zu drei U-Bahn-Linien, vier Tramlinien sowie zu sechs

S-Bahn-Linien am Haltepunkt Laim, die nahezu alle in Ost-West-Richtung verlaufen. Dem gravierenden Mangel des Münchner Schienennetzes mit fehlenden, leistungsfähigen Tangential- und Nord-Süd-Achsen wird hiermit für diesen Bereich des Stadtgebiets Abhilfe geschaffen. Die Tram-Westtangente bedeutet eine ca. 10-prozentige Ausweitung des Münchner Tramnetzes. Laut Nutzen-Kosten-Untersuchung des unabhängigen Gutachterbüros Intraplan GmbH liegt der volkswirtschaftliche NKV-Wert bei 1,78 und trägt mit einer Emissionsreduktion von ca. 2.647 t CO₂ / Jahr maßgeblich zur Erreichung der Klimaziele der Landeshauptstadt München bei.

Nach derzeitigem Stand geht die Maßnahme planmäßig Ende 2028 in Betrieb. Die verzögerte Übergabe der Umweltverbundröhre durch die Deutsche Bahn AG steht aktuell einem frühzeitigeren verkehrlichen Nutzen der Tram-Westtangente für die Münchner Bürger*innen noch entgegen, das ursprüngliche Inbetriebnahmeziel kann dennoch unverändert gehalten werden. Voraussetzung hierfür sind die nach derzeitigem Stand termingerechten Fertigstellungen der Ingenieurbauwerke Umweltverbundröhre, Kreuzhofbrücken sowie die Autobahnbrücke A96.

Bei der Planung wurde Wert daraufgelegt, möglichst viele Bäume im Bestand zu erhalten. Mehr als 3.700 Bäume befinden sich im näheren Umfeld des Projekts. Knapp 90 Prozent der Bäume können erhalten werden. Entsprechend den Auflagen des Planfeststellungsbescheids werden im Rahmen der Tram-Westtangente vorgenommene Baumfällungen in einem 1:1-Verhältnis ausgeglichen. Die Suche nach Ersatzstandorten für die Ausgleichspflanzungen ist noch nicht abgeschlossen. Zudem werden nach wie vor mögliche Verpflanzungen von derzeit eigentlich zur Fällung vorgesehenen Bäumen geprüft (ca. 5 – 10 Stück).

Im Rahmen der Verkehrsplanung findet fortlaufend ein intensiver Austausch und Abstimmungen zwischen den SWM, einem beauftragten Planungsbüro, dem Mobilitätsreferat sowie der Autobahn GmbH des Bundes statt. Besonders wichtig ist allen Beteiligten die Gewährleistung der Sicherheit und der Leichtigkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen. Die Kosten belaufen sich auf 490 Millionen Euro. Aktuell wird von Fördergeldern in Höhe von 300 Millionen Euro ausgegangen.

Die SWM/MVG erforschen im Rahmen des abgeschlossenen Forschungsprojekts Tempus sowie des derzeit laufenden Projekts MINGA die Möglichkeiten des Einsatzes der Platooning-Technik, um damit perspektivisch die dieselbetriebenen Buszüge ersetzen zu können, die nach derzeitigem Stand der Technik nicht elektrifiziert werden können. Der Einsatz zweier solcher Busse, die mit digitaler Deichsel verbunden werden, wird derzeit untersucht und muss zunächst getestet, erprobt und zugelassen werden. Die Forschungen beschränken sich gegenwärtig auf die Kopplung von zwei Fahrzeugen, und es kann derzeit weder eine Aussage zur technischen noch zur zeitlichen Umsetzbarkeit von mehr als zwei Fahrzeugkopplungen getroffen werden. Gleichwohl arbeiten wir an der Zulassung für einen Platooning-Anwendungsfall mit zwei Fahrzeugen. Es kann jedoch festgehalten werden, dass der Einsatz von Buszügen oder Platooning nicht dieselben Beförderungskapazitäten erreicht wie ein Tramsystem.

Dort, wo aus Kapazitätsgründen sowie aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Bus das optimale ÖPNV-Angebot darstellt, haben sich die SWM zum Ziel gesetzt, die städtische MVG-Busflotte bis 2035 vollständig auf E-Busbetrieb umzustellen.

Aktuell befinden sich bereits 60 Elektrobusse im Einsatz, dies entspricht einer Quote von knapp 16 % der operativen Busflotte. Bis zum Jahresende 2024 wird der Anteil um weitere 71 E-Busse auf eine Quote von ca. 26 % Elektrifizierung anwachsen.

Zukunftsorientierte Technologien wie das Platooning im Busflottenangebot werden parallel zur Elektrifizierung weiter erprobt und sollen auch, sobald es die technischen Rahmenbedingungen und Sicherheitsanforderungen vollumfänglich erlauben, zum Einsatz kommen. Platooningfahrzeuge werden jedoch immer eine eigene Kategorie bezüglich des Kapazitätsumfanges im ÖPNV-Angebot darstellen und nicht 1:1 eine Trambahnlinie ersetzen können. Für die bedeutende Westtangente-Netzergänzung bleibt somit weiterhin ein Trambahnbetrieb die effizienteste Lösung.

Die Tram-Westtangente wird das Verkehrsnetz Münchens bedeutend erweitern und optimieren. Sie schafft effiziente Verbindungen zwischen zentralen Stadtteilen, verbessert die Anbindung an das gesamte Nahverkehrssystem und unterstützt die kommunalen und nationalen Klimaziele. Mit dem geplanten Betriebsbeginn Ende 2028 und trotz zeitlicher Herausforderungen steht das Projekt exemplarisch für eine nachhaltige Mobilität in München. Der Erhalt der meisten Bäume im Baubereich betont dabei das ökologische Vorgehen bei Planung und Bau und das Bestreben, eine lebenswertere Stadt zu schaffen.“

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

