



Dialogprozess zur Tram Nordtangente

Dokumentation und Reflexion

Andreas Bernögger, M.Sc.
Frederike Hein, B.A.
Stephanie Wenzel, M.Sc.

STUDIO | STADT | REGION
Architektur & Stadtentwicklung

Förster Kurz Architekten & Stadtplaner
Partnerschaft mbB

T +49 (0)89 904 21 39-0, Fax -99
Dom-Pedro-Str. 7, D-80637 München

www.studio-stadt-region.de info@studio-stadt-region.de

Dialogprozess zur Tram Nordtangente

Dokumentation und Reflexion

1 Anlass und Zielsetzung	4
2 Dialogangebote	5
2.1 Vorgespräche mit Stakeholdern	5
2.2 Die 1. Informationsveranstaltung	9
2.3 Spaziergänge	11
2.4 Infomobil	13
2.5 Planungsworkshop	15
2.6 Die 2. Informationsveranstaltung	17
3 Gesammelte Rückmeldungen, Fragen und Antworten	19
3.1 Teilraum Kurfürstenplatz, Elisabethplatz, Franz-Joseph-Straße, Leopoldstraße, Martiusstraße	21
3.2 Teilraum Englischer Garten	25
3.3 Teilraum Oettingenstraße, Tivolistraße, Theodorparkstraße	32
3.4 Rückmeldungen mit gesamtstädtischem Bezug	34
3.5 Rückmeldungen zum Planungs- und Dialogprozess	42

1 Anlass und Zielsetzung

Am 24.01.2018 hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrats die Stadtwerke München GmbH (SWM) und die Verwaltung der Landeshauptstadt München dazu aufgefordert, die Planungen für die Tram Nordtangente wieder aufzunehmen. Aktuell hat die SWM die Grundlagenermittlung abgeschlossen und befindet sich am Ende der Vorplanung mit überarbeiteten Planungsvarianten. Diese sollen den Herausforderungen, denen die Verkehrs- und Mobilitätsplanung in München unterliegen, bestmöglich begegnen. Dabei gilt es auch die lange Vorgeschichte einer Tram durch den Englischen Garten zu beachten. Die Öffentlichkeit soll aus erster Hand mit aktuellen Informationen zum Planungsfortschritt versorgt werden und die Möglichkeit erhalten, in einem längerfristig angelegten Dialogprozess Rückmeldungen und Hinweise zu den laufenden Planungen abzugeben.

Prozess

Den Planungsprozess begleitend finden daher verschiedene Dialogformate statt. Dazu gehören Stakeholdergespräche, Spaziergänge mit interessierten Bürger*innen, Workshops mit Expert*innen sowie unter Einbezug verschiedener Vereine, Verbände und Initiativen. Ein mobiler Infostand bietet die Möglichkeit, an verschiedenen Orten entlang der Strecke am Dialogprozess teilzunehmen. Der Dialog soll den Planungsprozess bis zu einer eventuellen Bauausführung und gegebenenfalls darüber hinaus begleiten und die Öffentlichkeit regelmäßig über den Projektfortschritt informieren.



Abbildung 1: Dialogprozess

Zielsetzung

Das Ziel des Dialogprozesses ist die Information und Vermittlung des Planungsstandes zur Tram Nordtangente. Außerdem wird die Möglichkeit geboten, mit den am Projekt beteiligten und verantwortlichen Personen ins direkte Gespräch zu gehen. Dabei werden Rückmeldungen und Hinweise für den weiteren Planungsprozess eingeholt. Tiefergehende Fragen werden dokumentiert, geprüft und im Nachgang beantwortet.

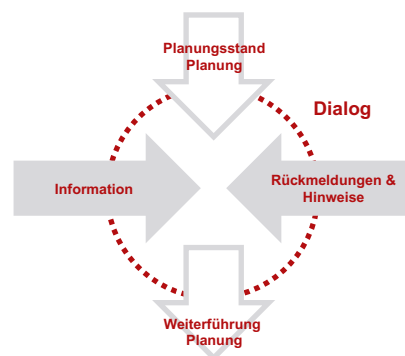


Abbildung 2: Prinzipdarstellung des Dialogangebots

2 Dialogangebote

2.1 Vorgespräche mit Stakeholdern

Zentrale Interessensvertreter*innen sollten Einblicke in den aktuellen Planungsstand, die Gestaltung des Dialogprozess und die weiteren Planungsschritte gegeben werden. Im Fokus standen aber auch die jeweiligen Erfahrungen mit bestehenden Tramlinien in verschiedenen Stadtbezirken, die Herausforderungen der Verkehrspolitik und die jeweilige Perspektive auf die Planungen. Die Erfahrungen und Anliegen sollten frühzeitig eingebunden werden.

Zu Gesprächen eingeladen wurden Interessensvertretungen für Rad- und Fußverkehr, nachhaltige Mobilität, Naturschutz, Menschen mit Behinderungen, Gastronomie, Vertreter von Gewerbetreibenden und die Bezirksausschussvorsitzenden entlang der gesamten Tram Nordtangente (Bezirksausschüsse Altstadt-Lehel und Neuhausen-Nymphenburg; mit den Vorsitzenden der Bezirksausschüsse Schwabing-West und Schwabing-Freimann wurden schon im Vorfeld Gespräche geführt). Die Gespräche fanden gemeinsam mit der Projektleitung seitens SWM, weiteren Projektteammitgliedern und moderiert durch STUDIO | STADT | REGION statt. Im Folgenden wird die Essenz der Gespräche wiedergegeben.

Verbände der Nachhaltigen Mobilität

Gesamtstädtisch wird der Ansatz, eine stärkere Vernetzung im Tramnetz zu schaffen, aus Sicht der nachhaltigen Mobilität als sehr positiv bewertet. Der Nutzen der Tram Nordtangente wird als hoch eingestuft. Die neue **Tangentialverbindung** und die damit verbundene **Entlastung des Zentrums** wird dabei als einer der wichtigsten Aspekte benannt. Dabei spielen die **Anbindungen an die U-Bahnlínien U3, U6 und U4** sowie die **Vernetzung der Stadtbezirke**, vor allem zwischen Schwabing und Bogenhausen, eine wichtige Rolle. Die zusätzliche **Anbindung zur Münchner Freiheit und zur S-Bahnstation Johanneskirchen** wird als Voraussetzung für eine sinnvoll genutzte Tramverbindung gesehen. Eine mögliche Verbindung nach Haidhausen bzw. zum Ostbahnhof wird als wertvoll erachtet, ebenso Verlängerungen der Linien am Streckenende. Ein Vorschlag ist, dass **veränderte Verkehrsführungen** für den motorisierten Individualverkehr im Zuge der Baustellen im Nachhinein beibehalten werden sollen.

Im Englischen Garten wird eine **dezidierte Radspur** als Chance für den Radverkehr gesehen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Trasse schon heute eine **Verkehrsschleuse für viele Radfahrende** ist. Daher wird die Variante des Rasengleises mit der dabei entstehenden eigenständigen Radspur bevorzugt.

Ein Anliegen ist, dass Änderungen und Neuerungen der Planungen weiterhin zeitnah kommuniziert werden sollten. Es wird angeregt, dass das als wesentlich erachtete Dialogangebot stärker und vor allem positiver beworben werden sollte.

Rad- und Fußverkehrsverbände

Der Lückenschluss durch die Neubaustrecke wird als **attraktive Verbindung** und als **Notwendigkeit** angesehen. Grundsätzlich wird das Projekt Tram Nordtangente befürwortet. Die geplante Anbindung an die **Münchner Freiheit** solle als Gelegenheit genutzt werden, um Gestaltungsprobleme im dortigen Umfeld zu beheben.

Die Tramlinie solle als **Teil des gesamten Umweltverbundes** gedacht werden – verschiedene Arten umweltfreundlicher Mobilität sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Deswegen müsse der Ausbau des Tramnetzes mit einem **Radschnellweg** bzw. dem Radnetz insgesamt zusammengedacht werden, damit die Qualität für

alle Verkehrsteilnehmer*innen zunimmt. Die Tangentialverbindung werde für das **sehr hohe Radverkehrsaufkommen** im Englischen Garten weiterhin sehr wichtig bleiben, weshalb die Radfahrenden durch die neue Trasse keinesfalls benachteiligt werden sollten.

Zum **Thema Sicherheit** wurde darauf hingewiesen, dass **Kurvenbereiche** breiter ausgebaut sein sollten, was vor allem für **Radler mit Anhängern** wichtig ist, um spitzwinklige Gleisquerungen zu vermeiden.

Die Rasengleisvariante wird für die Gesamtargumentation als wertvoller erachtet. Es wird aber angeregt, in der Mischvariante die Trasse breiter zu planen, damit in beiden Varianten ein ausreichend breiter Radweg in beide Richtungen gegeben ist. Somit wären beide Varianten gleichwertig was einen adäquaten Vergleich miteinander möglich machen würde.

Interessensvertretung für Menschen mit Behinderung

Neue Tram-Verbindungen werden prinzipiell begrüßt, da sie meistens unabhängig vom Autoverkehr auf einem eigenen Gleiskörper zügig vorankommen können. Dabei sollte das Liniensystem aber weiterhin flexibel bleiben. Konkret zur Tram Nordtangente wurde angeregt, die **Umsteigemöglichkeiten zu verbessern** und die **Abstände der Haltestellen** nicht größer werden zu lassen als bei der bestehenden Busverbindung, damit sie zu Fuß oder mit dem Rollstuhl auf kurzem Weg erreichbar sind.

Grundsätzlich gilt, dass beim Gebrauch von Rollatoren und Rollstühlen der Bus in Bezug auf die Zugänglichkeit und den Platz innerhalb des Fahrzeugs das wesentlich bessere Verkehrsmittel ist. Für Blinde ist es nicht relevant, ob in Bus oder Tram eingestiegen wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die Fahrzeughersteller und die Planer*innen besser kooperieren müssten, damit die Tram barrierefrei und somit attraktiver wird.

Im Englischen Garten wird die **Variante des Rasengleises mit der Trennung von den Fuß- und Radverkehrsflächen als sicherer empfunden**. Dabei müssten Leitstreifen im Belag bei Gleisquerungen installiert werden.

Bisher funktioniert die Straße durch den Englischen Garten für Menschen mit Behinderung schlecht. Dabei wird jedoch angemerkt, dass Begegnungen von Rollstuhlfahrenden bzw. Blinden mit Radfahrenden prinzipiell schwierige Situationen darstellen. Andere Flächen im Englischen Garten sind hingegen z.B. für bestimmte Rollstuhlfahrende gut benutzbar und für Gehbehinderte gut begehbar.

Baustellen sind für Menschen mit Behinderung sehr unangenehm. Die Umwege schränken ein und oft werde die **vorgeschriebene Baustellenabsicherung** nicht umgesetzt.

Das Thema Barrierefreiheit bzw. behindertengerechtes Bauen gehe bei einer Vielzahl von Themen oft unter. Um die Gruppe der Menschen mit Behinderung richtig einzubeziehen, sind **Ortstermine und Ortsbesichtigungen** sowie die **Beteiligung an der Detailplanung** sehr wichtig und werden als sehr wertvoll angesehen.

Naturschutz und Grün- denkmal

Grundsätzlich wird die Tram Nordtangente positiv gesehen, deren Umsetzung sollte aber nicht um jeden Preis geschehen. Eine öffentliche Strategie für das Tramnetz ist eine **Perspektive für die Zukunft** und wird als starkes Argument erachtet. Ein wichtiges Anliegen ist die **Verringerung des motorisierten Individualverkehrs**. Dabei spiele der Ausbau des ÖPNV-Netzes eine große Rolle. Die angedachte **Verbindung zur Münchner Freiheit** würde begrüßt werden.

Aus der Sicht des Naturschutzverbandes sollten gesamtstädtisch 7% der Parkplätze wegfallen. Außerdem werden Baumfällungen nicht zwangsläufig als kritisch gesehen, sondern sind im jeweiligen Fall zu beurteilen.

Für den weiteren Dialogprozess wird es als wichtig gesehen, die **Zukunftsperspektive** darzustellen und zu zeigen, welche Projekte bis 2030 realisiert werden können.

Gastronomie

Die **öffentliche Verkehrsanbindung** funktioniert momentan sehr gut für Restaurant und Biergarten (ca. 7.500 Sitzplätze insgesamt) sowie den Weihnachtsmarkt im Englischen Garten. Die Zufahrt zum Parkplatz mit ca. 200 Stellplätzen soll bei Veranstaltungen weiterhin erreichbar sein.

Aktuell läuft die Planungsphase für den Biergarten Chinesischer Turm, dabei werden der Pavillon 2 und das Hauptgebäude kernsaniert. Die Planung sieht eine **Bauzeit von 2021 bis 2025/26** vor. Wichtig ist hierbei, dass die Sanierung des Biergartens und der Bau der Tram Nordtangente nicht miteinander kollidieren. Dabei muss vor allem auf die **Baustelleneinrichtung** und die Erreichbarkeit geachtet werden. Es sollte ein **Sicherheitskonzept** angedacht werden, das größere Veranstaltungen berücksichtigt werden.

Die Tram habe einen „Ausflugscharakter“, was als zum Englischem Garten passend empfunden wird. Kritisch werden **Querungen** der Trasse gesehen – diese seien schon heute Gefahrenstellen für Rad- und Fußverkehr.

Die **Tunnelvariante** würde durch die fehlende Sichtbarkeit und Erreichbarkeit als Beinträchtigung der Gastronomie gesehen. Hier würden sich Nachteile zur Bestandsituation ergeben.

Es wird wertgeschätzt, dass **frühzeitig Gespräche geführt** werden. So könne man sich in einem frühen Zeitpunkt abstimmen und reagieren. Es ist ein Anliegen, weiterhin im Gespräch zu bleiben.

Gewerbe

Um Gewerbetreibende vor Ort wirkungsvoll einzubinden, muss auf den richtigen **Zeitpunkt** geachtet werden. Die Ausführungsplanung sollte in groben Zügen stehen, aber noch verändert werden können. Dabei sollte mit möglichst **konkreten Ablaufplänen für die Bauabschnitte** an die Gewerbetreibende herantreten werde. So vermeidet man größere Einbußen für die einzelnen Gewerbetreibenden und schafft eine verträgliche Bauphase. Die geplanten Gespräche sollten direkt mit den **betroffenen Betrieben** stattfinden, nicht ausschließlich mit den Grundstückseigentümer*innen. Dabei ist zu beachten, dass nicht nur die Gewerke im Erdgeschoss einbezogen werden, sondern auch z.B. Arztpraxen und Kanzleien in den oberen Geschossen. Zusätzlich müssen auch **Betriebe in Hinterhöfen, Quer- und Parallelstraßen** beteiligt werden, da auch sie von den Baustellen betroffen sein können. Außerdem sind Handwerk und Lieferverkehre auf die Erreichbarkeit im Gebiet angewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das **Gewerbe vor Ort sehr kleinteilig und heterogen** gewachsen ist und deswegen eine Gefährdung durch schlecht geplante Baustelleneinrichtung besteht. Daher ist zu berücksichtigen, dass auf jedes Gewerk einzeln eingegangen werden muss. Radieschen vor Toreinfahrten, Erreichbarkeiten zu Stoßzeiten, Lieferzeiten und der Wegfall von Parkplätzen und Lieferzonen sind dabei relevant. Sehr wichtig ist ein **persönlicher Ansprechpartner** für die Gewerbetreibenden, vor allem während der Bauphasen, sollten Probleme auftreten.

Mögliche positive Auswirkungen durch die Tram werden in der **besseren Erreichbarkeit der Gewerbeeinrichtungen** gesehen. Durch die Aufwertung der Lage

könnte eine höhere Kundenfrequenz entstehen, aber auch ein unerwünschter Anstieg des **Mietspiegels in der Nachbarschaft**.

Es wird damit gerechnet, dass Veränderungen ungefähr ein Jahr benötigen, bis sie im Gebiet angenommen werden. Nach Fertigstellung sei es daher wichtig, den Nutzen und Mehrwert für das Quartier zu vermitteln.

Bezirksausschüsse

Der Mehrwert und Nutzen der Tram Nordtangente wird nicht von allen Seiten gesehen und soll daher intensiv geprüft werden. Grundsätzlich werden Tangentialverbindungen begrüßt, da neue **Knotenpunkte** zur Entlastung des Verkehrssystems beitragen könnten. Auch die umsteigefreie Verbindung sei attraktiv und bringe Vorteile. Der **Leonrodplatz** ist ein wichtiger und hoch frequentierter Knotenpunkt, der von der neuen Tangentialverbindung profitieren könnte. Gerade durch den Magnet **Olympiapark** und vielen Neubauten wie dem **Strafjustizzentrum** und dem benachbarten **Kreativquartier** wird in Zukunft mehr Verkehr um den Leonrodplatz generiert, den die Tram Nordtangente mit auffangen könnte. Es wird darauf hingewiesen, dass der Leonrodplatz als **Umsteigeknoten** mitbedacht werden muss.

Die Tram ist in München ein beliebtes Verkehrsmittel. Deswegen müsse darauf geachtet werden, dass bei Neubaustrecken **mehr Haltestellen geplant werden** – zumindest genauso viele wie bei Buslinien.

Das Thema **Verkehrssicherheit** wird aus Sicht der Bezirksausschüsse eine starke Rolle für die Bürgerschaft spielen. So etwa die Querbarkeit im Englischen Garten, der als Spiel- und Freizeitbereich wahrgenommen wird. Um mehr Sicherheit zu generieren, sollten die Haltestellen als **Randhaltestellen** ausgebildet werden, um Querungen über Straßen zu vermeiden. Ein weiteres wichtiges Anliegen der Anwohnenden ist die **Nachtruhe**. Die Tram gilt allgemein als **Störfaktor** hinsichtlich des Lärms. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass es zu einer **Erhöhung der Frequenzen im Radverkehr durch den geplanten Radschnellweg** kommen werden. Hier wird **erhöhtes Konfliktpotenzial** vermutet.

Den Dialog vor Ort anzubieten wird als sehr wichtig erachtet. Dabei müsse auf die **Verständlichkeit der Plandarstellung** geachtet werden. Die Vor- und Nachteile müssten den Anwohner*innen schlüssig dargelegt werden.

2.2 Die 1. Informationsveranstaltung

Am 11. Dezember 2018 fand die erste öffentliche Informationsveranstaltung zum Planungsprozess zur Tram Nordtangente in der Reithalle in Neuhausen statt. Dazu wurden Anwohner*innen entlang der geplanten Neubaustrecke per Posteinwurf eingeladen. Ca. 100 Interessierte fanden sich in der Reithalle in Neuhausen ein, um sich über das schon lange kontrovers diskutierte Projekt auszutauschen.

Ablauf des Abends

Die dreistündige Veranstaltung gliederte sich in 1) einen Präsentationsteil, 2) die Ausstellung, welche zur Information und zum Gespräch mit den Planenden einlud, und 3) einem Plenum für Rückfragen und Diskussionen.

Zu Beginn begrüßte Arne Petersen von der SWM/MVG. Einleitende Worten wurden auch von den Bezirksausschussvorsitzenden Dr. Walter Klein (BA 4 Schwabing-West) und Werner Lederer-Piloty (BA 12 Schwabing-Freimann) gesprochen.

Den Präsentationsteil eröffnete Dr. Fabian Schütte (Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung) mit einem Überblick über aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung hinsichtlich Mobilität und die Herangehensweisen und Aktivitäten seitens Stadtverwaltung. Damit wurde der Kontext für das konkrete Projekt aufgezeigt. Als Geschäftsbereichsleiter Verkehrsinfrastruktur der Stadtwerke München GmbH berichtete Arne Petersen von der momentanen Verkehrssituation und der ÖV-Offensive der Rathauskoalition. Anja Wetzel (SWM, Projektleiterin Tram Nordtangente) erläuterte den Stadtratsauftrag, Planungsziele, Projektzeitplan und gab einen Überblick zum aktuellen Planungsstand. Dabei wurde dargelegt, welche Gutachten, Untersuchungen und Schritte bereits abgeschlossen wurden oder noch laufen. Über den Dialogprozess selbst berichteten schließlich Stephanie Wenzel und Andreas Bernögger von STUDIO | STADT | REGION, die den Abend auch moderierten.

Nach dem Präsentationsteil wurden alle Teilnehmenden in die Ausstellung eingeladen. Dort konnten an Stellwänden zu allen Planungsthemen die jeweils kundigen und verantwortlichen Personen persönlich angesprochen werden. Hinweise, Fragen und Anregungen zur Planung wurden mit Postkarten auf einer Stellwand aufgenommen. Darüber hinaus stand ein ca. sechs Meter langer Streckentisch mit aufgedrucktem Luftbild der geplanten Neubaustrecke zur Verfügung, auf dem Kommentare mit konkretem Raumbezug hinterlassen werden konnten.

Im abschließenden Plenum konnten erneut Fragen gestellt werden, welche die zuständigen Personen direkt beantworteten. Die angesprochenen Themen behandelten den Englischen Garten als Gartendenkmal, den Natur- und Baumschutz, die Verkehrssicherheit auf den Straßen und im Park, die Linienführung von Bus und Tram und die ÖV-Offensive im Allgemeinen.

Stimmung

Gegen Ende des Präsentationsteils sowie im abschließenden Plenum herrschte kontroverse Stimmung. In der Ausstellung und den Gesprächen mit den Planern wurde aber größtenteils sachlich diskutiert. Viele Anwohner*innen konnten direkt Ihre Ängste und Befürchtungen äußern. Gegner und Befürworter kamen direkt ins Gespräch. Die Teilnehmenden wurden immer wieder dazu aufgefordert, ihre Meinung schriftlich festzuhalten und taten dies auch fleißig.



Abbildung 3: Impressionen der 1. Informationsveranstaltung. Fotos: STUDIO | STADT | REGION

2.3 Spaziergänge

Ziele der Spaziergänge waren die Beobachtung des konkreten Geschehens vor Ort sowie die Besichtigung von bestehenden Ausführungsbeispielen von Tramprojekten. Eine gemeinsame Wahrnehmung der Planenden und der am Projekt Interessierten sollte dabei gefördert werden. Dafür wurden verschiedene Schwerpunktthemen anhand bestehender Situationen betrachtet, diskutiert und so Hinweise für den weiteren Planungsprozess der Tram Nordtangente generiert.

Für jeden einzelnen Abschnitt der Spaziergänge wurden zwei bis drei Fragen formuliert, die den Teilnehmenden an die Hand gegeben wurden. Die Themenfelder waren unter anderem das Stadtbild mit Verkabelungen, Beleuchtungselementen sowie Bepflanzung, das Straßenraumprofil mit der Verteilung der Verkehrsflächen, das Verhalten und die Bewegungslinien der Verkehrsteilnehmenden und die Gestaltung von Haltestellen und Sicherheitseinrichtungen.

Stakeholderspaziergang

Eingeladen wurden die Interessenvertretung für Rad- und Fußverkehr, nachhaltige Mobilität, Naturschutz, Menschen mit Behinderungen, Gastronomie und die Bezirksausschussvorsitzenden. Ein Großteil der Teilnehmenden war durch die zuvor geführten Vorgespräche zum Projekt sehr gut über die Planungen informiert und teilweise auch schon mit Details vertraut. So konnten die in den Vorgesprächen sondierten Themen vor Ort vertieft werden. Durch die hohe Bereitschaft zur Diskussion, detaillierte Nachfragen und konstruktive Ideen wurde der Spaziergang zu einem wertvollen gegenseitigen Austausch zwischen Planenden und Teilnehmenden. Einige Anregungen konnten in den Planungsprozess direkt einbezogen werden.

Vor-Ort-Spaziergang

Der Spaziergang entlang der Neubaustrecke stieß auf starkes Interesse. Zusätzlich zu den angemeldeten kam eine Handvoll weiterer Personen dazu. Der Informationsbedarf und auch der Grad der Betroffenheit der Teilnehmenden war sehr hoch. Die Stimmung war angespannt, da konträre und gleichzeitig stark gefestigte Meinungen aufeinanderprallten. Diese wurde intensiv verhandelt und diskutiert. Das ursprüngliche Ziel, Wahrnehmungen und Eindrücke zum Streckenabschnitt für den weiteren Planungsprozess zu sammeln, konnte daher nur untergeordnet verfolgt werden.

Beispiele im Bestand

Es fanden drei Spaziergänge zu bestehenden Beispielen statt: in Haidhausen, in Pasing sowie eine Radfahrt entlang der Tram 23. Bei diesen Formaten gab es deutlich weniger Teilnehmende, was vermutlich auf den geringeren Grad der Betroffenheit zurückzuführen ist. Allerdings haben hier Anwohner aus den betreffenden Stadtteilen, Interessierte aus anderen Stadtteilen sowie Mitglieder des Stadtrats und der Bezirksausschüsse teilgenommen.

Die baulich umgesetzten Beispiele wurden differenziert betrachtet. Damals beteiligte Planer*innen berichteten von den damaligen Herausforderungen, Diskussion und dem Warum der getroffenen Entscheidungen. Anhand der konkreten Situationen wurden positive und negative Lerneffekte für das Projekt Tram Nordtangente abgeleitet.



Abbildung 4: Impressionen von den Spaziergängen. Fotos: STUDIO | STADT | REGION

2.4 Infomobil

Der Vor-Ort-Dialog fand entlang der Neubaustrecke sowie an weiteren Stellen entlang der Tram Nordtangente statt. Dabei stand die Informationsvermittlung über das Projekt und den dazugehörigen Dialogprozess im Vordergrund. Interessierte konnten direkt in den Dialog treten, Fragen stellen und Anmerkungen hinterlassen. Informationsmaterial wurde in Form von Faltplyern ausgegeben. Es ergab sich ein konstruktiver Austausch und angeregte Diskussionen.

Zusätzlich wurden die Besuchenden gebeten, einen Fragebogen auszufüllen. Die Auswertung ist nicht repräsentativ, aber aussagekräftig. Sie ergab, dass ca. die Hälfte der 34 befragten Personen direkte Anwohnende sind. Die zweitgrößte Gruppe waren Personen mit Arbeitsplatz im Umfeld (17%). Zudem lässt sich ablesen, dass sich der Großteil vor dem Besuch des Infomobils nur gut bis mäßig über das Projekt informiert fühlte – danach jedoch alle gut bis sehr gut. Eine interessante Beobachtung ist außerdem, dass viele Personen ihre Meinung zum Projekt aufgrund der vermittelten Informationen in eine positive Richtung korrigierten. Viele zeigten sich überrascht, da sie teils von gänzlich falschen Annahmen ausgegangen waren.

Außerdem wurde nach den erwarteten Auswirkungen durch die Realisierung der Tram Nordtangente auf verschiedene Parameter gefragt, und in einem zweiten Schritt nach deren Priorität:

- die Erreichbarkeit des jetzigen Standortes
- leistungsfähige Verkehrsverbindungen in der ganzen Stadt
- das Zusammenspiel aller Verkehrsarten
- die Möglichkeit, selbst vermehrt umweltfreundliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad, Fuß) zu nutzen
- die Möglichkeit, dass Andere vermehrt umweltfreundliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad, Fuß) nutzen
- die Gestaltung des Streckenabschnitts
- die Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- die Aufenthaltsqualität im Englischen Gartens
- die lokale Verkehrssituation

Die erwarteten Auswirkungen werden zum Großteil als positiv (35%) oder eher positiv (35%) bewertet. Eher negative (6%) und negative (1%) Auswirkungen sind eher gering. Keine erwarteten Auswirkungen liegen bei 20%. Dabei fällt auf, dass die negativen Erwartungen ausschließlich die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und den Englischen Garten betreffen.

Am Wichtigsten werteten die Befragten die leistungsfähige Verkehrsverbindungen in der ganzen Stadt (21 Nennungen), das Zusammenspiel aller Verkehrsarten (14 Nennungen) und die Möglichkeit, dass Andere vermehrt umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen (14 Nennungen). Bei diesen priorisierten Parametern werden vor allem positive Effekte erwartet.

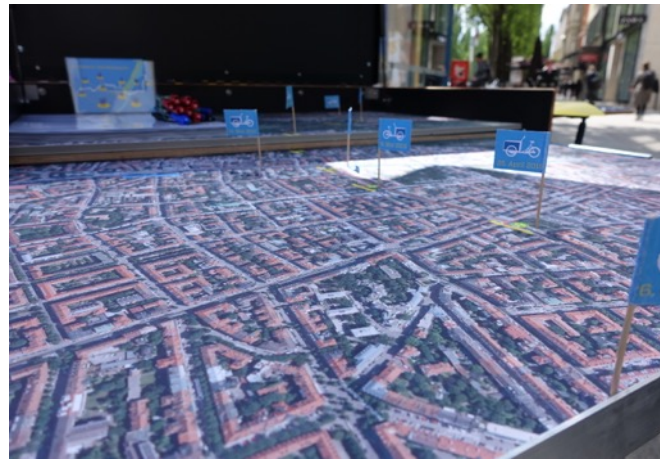


Abbildung 5: Impressionen vom Infomobil. Fotos: STUDIO | STADT | REGION

2.5 Planungsworkshop

Mit entsprechend fachkundigen Personen sollten die Planungen hinsichtlich des **Zusammenspiels des ÖPNV mit dem Rad- und Fußverkehr** im Detail besprochen werden. Dabei sollten **konkrete Anregungen** entstehen, die den weiteren Planungsprozess der Tram Nordtangente bereichern. Neben den verantwortlichen Personen seitens SWM und den eingeladenen Expert*innen sowie Vertretungen von Vereinen und Verbänden zu nachhaltiger Mobilität war auch das Baureferat der Landeshauptstadt München vertreten.

Gemeinsam wurde am aktuellsten Planungsstand gearbeitet. Es wurden Details wie Radwegsbreiten und Gleisradien, Haltestellenlängen und -positionen erörtert. Dabei wurden mögliche Varianten angeregt und mit Blick auf die grundsätzliche Machbarkeit besprochen. Aufgrund der starken fachlichen Expertise ergaben sich zahlreiche Erkenntnisse, welche die SWM detailliert prüfen und in den weiteren Planungen berücksichtigen werden.

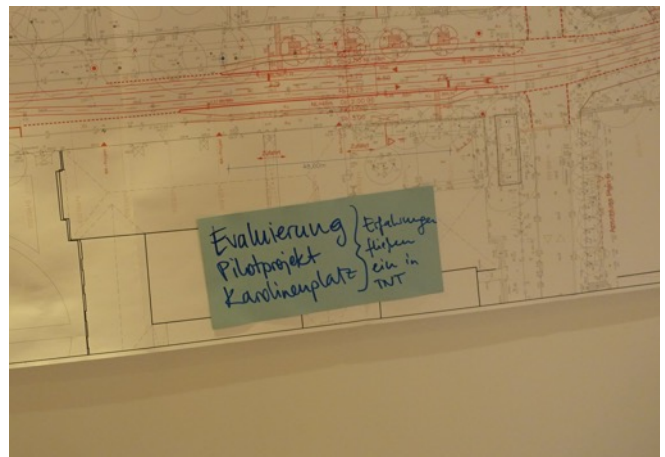
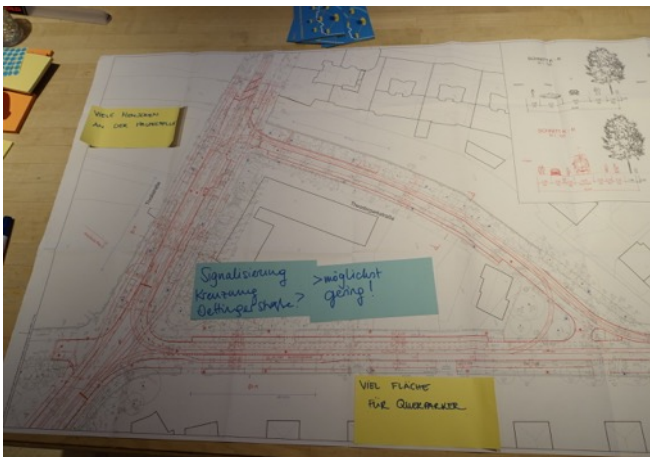
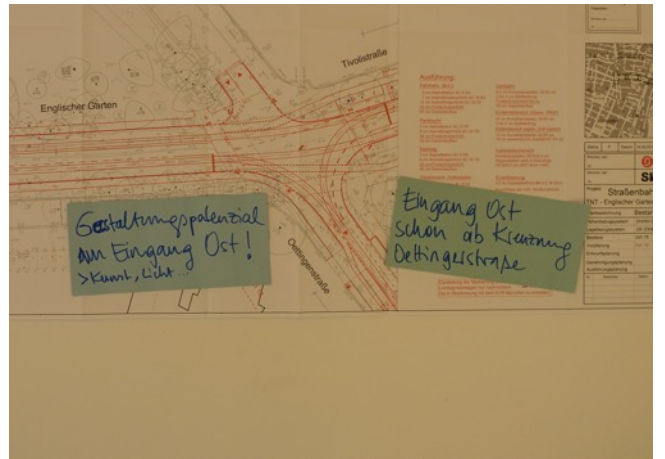
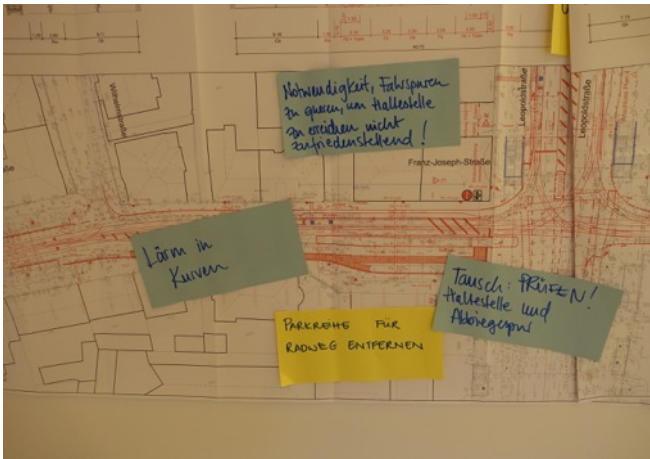
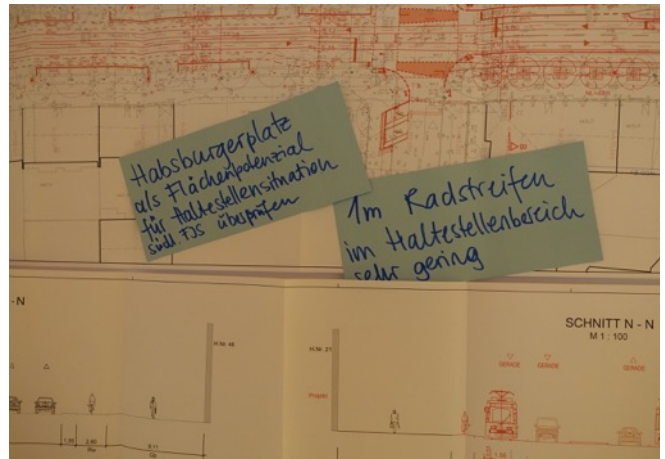


Abbildung 6: Impressionen vom Planungsworkshop. Fotos: STUDIO | STADT | REGION

2.6 Die 2. Informationsveranstaltung

Am 24. Mai 2019 fand die zweite öffentliche Informationsveranstaltung statt – wiederum in der Reithalle in Neuhausen. Eingeladen waren alle interessierten Personen und Institutionen. Anwohner*innen der geplanten Neubaustrecke sowie aus ausgewählten Quartieren entlang der gesamten Tram Nordtangente wurden, neben Presseartikeln und Internetauftritt, zusätzlich per Posteinwurf informiert. Ca. 100 Interessierte fanden sich ein, um sich über den neuesten Planungsstand des Projektes zu informieren und ihre Meinung kundzutun.

Aufgrund der Erfahrungen der 1. Informationsveranstaltung gab es kleine Anpassungen im Format. Der vormalige Präsentationsteil wurde durch ein Gesprächsformat mit Interview durch die Moderation (Stephanie Wenzel und Andreas Bernögger von STUDIO | STADT | REGION) prägnanter und kurzweiliger gestaltet. Es wurde zu den verkehrsplanerischen Herausforderungen in München, Zielen der SWM und den neuen Entwicklungen im Planungsprozess der Tram Nordtangente gesprochen. Daran nahmen Christine Weis-Hiller (Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung), Arne Petersen (Münchner Verkehrsgesellschaft) sowie Anja Wetzels (Projektleiterin der Tram Nordtangente, SWM) und Karin Schöniger (SWM) teil.

Nach dieser Gesprächsrunde wurden alle Teilnehmenden wiederum in die Ausstellung des aktuellen Planungsstandes und ins Gespräch mit den verantwortlichen Personen eingeladen. Den Abend schloss wiederum eine gemeinsame Diskussion im Plenum ab.

Ausstellung

In der Ausstellung konnten die Planer*innen persönlich angesprochen und befragt werden. Für die Abgabe von Hinweisen und Fragen zur Planung stand eine Stellwand mit Postkarten sowie der ca. 6 m lange Streckentisch mit einem Luftbild der geplanten Neubaustrecke zur Verfügung. Die Kommentare und Hinweise der letzten Informationsveranstaltung fanden sich auf Fähnchen und beantwortet auf dem Streckentisch wieder.

Der Streckentisch wurde als „Informationspool“ zum Nachlesen genutzt und lud zu Diskussionen mit anderen Teilnehmenden ein. In den Gesprächen mit den für Planung und Moderation verantwortlichen Personen konnten viele Anwohner*innen ihre Ängste und Befürchtungen äußern. Gegner und Befürworter konnten direkt ins Gespräch kommen. Die Teilnehmenden wurden immer wieder dazu aufgefordert und dabei unterstützt, ihre Meinung schriftlich festzuhalten und das Gespräch mit den zuständigen Personen zu suchen. Ziel war, dem Informations- und Diskussionsbedürfnis Raum zu geben.

Im abschließenden Plenum waren sowohl eine erklärte Opposition als auch zahlreiche befürwortende Stimmen zum Projekt vertreten. Es beteiligten sich Anwohner*innen, Schüler*innen, Stadträte, Bezirksausschüsse und Interessensvertretungen der Nachhaltigen Mobilität. Dabei gab es eine unterschiedliche persönliche Gewichtung der Themen. Einige sahen die mit dem Projekt verbundene verkehrliche Verbesserung als zentral, andere benennen als oberstes Anliegen den Schutz des Englischen Gartens als Gartendenkmal.

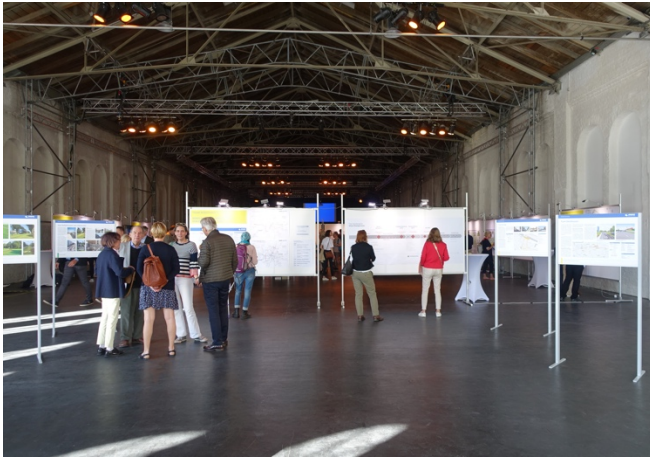


Abbildung 7: Impressionen von der 2. Infoveranstaltung. Fotos: SWM

3 Gesammelte Rückmeldungen, Fragen und Antworten

Ausstellung und Streckentisch

Die Teilnehmenden beider öffentlichen Informationsveranstaltungen sowie die Besucher*innen des Infomobils wurden dazu aufgefordert, Fragen und Kommentare, Anregungen und Hinweise auf Postkarten oder Steckfähnchen zu hinterlassen. Auf dem Streckentisch konnten diese auch räumlich verortet werden. Bei der zweiten Informationsveranstaltung konnte man die Fragen aus der letzten Informationsveranstaltung und die in der Zwischenzeit erarbeiteten Antworten nachlesen.

Alle diese Rückmeldungen und Hinweise werden im Folgenden gebündelt wiedergegeben. Mehrfachnennungen und sich ergänzende Kommentare aus derselben oder verschiedenen Veranstaltungen wurden der Übersichtlichkeit wegen zusammengefasst. Zugunsten der Verständlichkeit wurden einige Kommentare nicht wörtlich, sondern sinngemäß wiedergegeben.

Erläuterung

Die Rückmeldungen und Hinweise sind je Thema gruppiert

- In schwarzer Schrift stehen die Rückmeldungen aus beiden Informationsveranstaltungen sowie vom mobilen Infostand.

In Grau gehalten sind die Antworten der SWM, die zum damaligen Stand auch Teil der Ausstellung der 2. Informationsveranstaltung waren.



Abbildung 8: Rückmeldemöglichkeiten auf Steckfähnchen und Postkarten. Fotos: STUDIO | STADT | REGION und SWM

3.1 Teilraum Kurfürstenplatz, Elisabethplatz, Franz-Joseph-Straße, Leopoldstraße, Martiusstraße



Abbildung 9: Teilraum Kurfürstenplatz, Elisabethplatz, Franz-Joseph-Straße, Leopoldstraße, Martiusstraße. Plan: mahl-gebhard-konzepte

Fahrrad

Technische Hinweise

- Radweg von 1 Meter zwischen 2 Haltestellen beidseitig: nicht machbar (Franz-Joseph-Straße/Leopoldstr.)
- Keine „Radtasche“ im Bereich Franz-Joseph-Straße Richtung Osten planen

Im Zuge eines Planungsworkshops wurde die Radführung im Bereich Franz-Joseph-Straße/ Leopoldstraße diskutiert und wird in Form einer Gleisumtrassierung in der Entwurfsplanung geprüft. Zudem gleichen wir derzeit die Forderungen der beiden Radentscheide mit dem aktuellen Planungsstand ab.

- Tramneubaustrecke als Fußgänger- und Radfahrzonen mit Tram planen, Auto-spuren, Parkplätze und der dazugehörige Individualverkehr sollten zugunsten der Fußgänger und Radfahrer wegfallen!

Entscheidung über einen Entfall von MIV liegt in der Entscheidungshoheit der Landeshauptstadt München/ bzw. des Planungsreferates und eines Verkehrsentwicklungsplanes.

Kurzfristige Maßnahmen

- mehr Fahrradstellplätze, auch am Ende der Franz-Joseph-Straße

Die Zuständigkeit liegt beim Baureferat, kann man aber gerne in der weiteren Planung mit den zuständigen städtischen Stellen angehen

Weitere Hinweise und Anregungen

- Gelegenheit nutzen, um den Autoverkehr zugunsten des Radfahrers einzuschränken!

Tram

Positive Rückmeldungen

- Tram als Chance zur Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Autoverkehrs
- Tram als Möglichkeit zur autofreien Straße (z.B. Franz-Joseph-Straße)
- Anbindung zur Münchner Freiheit
- Eigener Gleiskörper im Abschnitt Kurfürstenplatz-Elisabethplatz

Weitere Hinweise und Anregungen

- Kunst am Bau: Am Herkomerplatz ein Wartehäuschen im Jugendstil bauen
- Tramführung durch Hohenzollernstraße: Fußgängerzone & Tram, Franz-Joseph-Straße: Autoverkehr
- Schauburg am Elisabethplatz: Spielbetrieb vormittags außer in den Schulferien. Um Absprache wegen Baustelleneinrichtung wird gebeten

Auto

Technische Hinweise

- Verhinderung von Körperschallübertragung durch z.B. Isolationsmatten und Gleisabtrennung

Kritische Rückmeldungen

- Lautstärke der Tram

Beim Thema Körperschall werden Unterschottermatten verwendet (aktuellster Stand der Technik). Zusätzlich wird es umfangreiche Schallgutachten in der Entwurfsplanung geben, die die Veränderungen durch die Planung im Bezug zum Bestand nach den gültigen Rechtsvorschriften untersuchen und die notwendig entsprechende Lärmvorsorgemaßnahmen aufzeigen werden.

- Wartungsarbeiten und Instandhaltungen von Gleisen

Eine Tram benötigt Instandhaltung. Die Fahrbahnen, auf denen Busse unterwegs sind, jedoch auch. Asphaltdeckschichten von Fahrbahnen müssen auch erneuert werden, je nach Belastung. Tramgleise unterliegen nun einmal dem Verschleiß und müssen erneuert werden, das ist mit den Fahrbahnen oder bei der U-Bahn nicht anders. Übrigens: Ausgediente Schienen werden eingeschmolzen und dem Recycling zugeführt.

- Tram als Stauverursacher für PKW

Wenn wir es jetzt nicht angehen, attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen, führt das unweigerlich zum Verkehrskollaps in München. Autofahrer steigen nur dann auf andere Verkehrsmittel um, wenn Anreize da sind - und wenn der Weg mit dem ÖV nicht komplizierter ist als der Weg mit dem eigenen Auto. Das Thema Lieferverkehr wird konzeptionell im derzeit sich in der Erstellung befindlichen Parkraumkonzept behandelt, die Ergebnisse werden dann in die Planung übertragen.

- Die Kreuzung Leopoldstr. / Franz-Joseph-Straße kann nicht mit Tram funktionieren.

Trassierungstechnisch funktionieren die Gleisverbindungen in und aus der Franz-Joseph-Straße bzw. Martiusstraße in die Leopoldstraße. Hinsichtlich Leistungsfähigkeit Kreuzung: Derzeit laufende Leistungsfähigkeitsuntersuchungen und daran anschließend Verkehrssimulationen für die Kreuzungen in der Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit.

- Individualverkehr, Radschnellweg und Tram zwischen Münchner Freiheit und Giselastraße im bestehenden Straßenquerschnitt

Weitere Hinweise und Anregungen

- Durchfahrt der Franz-Joseph-Straße Richtung Westen ermöglichen
Der derzeitige Planungsstand sieht vor, das Rechtsabbiegen aus der Leopoldstraße in die Franz-Joseph-Straße zu unterbinden.
- Franz-Joseph-Straße zur Einbahnstraße machen: Das schafft Platz für einen breiten und geschützten Radweg auf der Fahrbahn
Aktuell gleichen wir die Forderungen der beiden Radentscheide, die der Stadtrat übernommen hat, mit den Planungen zur TNT ab, Ergebnisse stellen wir in der kommenden Infoveranstaltung vor.

Motorisierter Individualverkehr

Kritische Rückmeldungen

- Tram als Auslöser für Stau
- Verlust von Parkplätzen

Offene Fragen

- Sind in der Franz-Joseph-Straße Bäumfällungen für die geplante Oberleitung nötig?
Abgesehen von einzelnen Fällungen an den neuen Haltestellen, die 1:1 durch Neupflanzungen ersetzt werden, bleibt das Straßenbild wie heute.
- Welche Auswirkungen haben Bau und Nutzung der Tram auf die Substanz der Gebäude speziell: Neubau Franz-Joseph-Straße und Martiusstraße?
Diese Thematik wird im Erschütterungsgutachten ausführlich behandelt.
- Ist das Abbiegen von der Leopoldstraße in die Franz-Joseph-Straße weiterhin unmöglich?
Derzeit laufen Leistungsfähigkeitsuntersuchungen, daran schließen sich Verkehrssimulationen für die Kreuzungen in der Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit an.
- Ist die Führung der Tram auch außerhalb der Hauptstraßenmitte möglich?
Falls damit die Leopoldstraße gemeint ist: Eine umfangreiche Variantenprüfung für die Leopoldstraße mit Aufzeigen der Konsequenzen wird zurzeit erstellt.
- Kann man mit dem Bus die benötigten Kapazitäten nicht erreichen?
Der Querschnitt durch den Englischen Garten weist beim Betriebszweig Bus seit mehreren Jahren mitunter das größte Fahrgastaufkommen auf. Im Tagesmittel beträgt die Auslastung hier 28%, wobei laut Nahverkehrsplan der LHM die Überschreitung von 30% nicht empfohlen wird. Das Ziel der Angebotsplanung ist es, Kapazitäten ideal auszunutzen und nicht Kapazitätsgrenzen aufs Maximale auszureizen und zu überschreiten, was auch im Sinne der Fahrgäste ist. Angesichts der Prognosen können mit dem Bus die zukünftig benötigten Kapazitäten daher nicht erreicht werden.

Das aktuelle Fahrgastaufkommen ist mit dem Bus zu bewältigen. Prognosen zeigen aber, dass das Verkehrssystem 2030 ohne Ausbaumaßnahmen über seine Kapazitätsgrenzen gelangt. So müssten wir die Frequenz beim Bus spätestens 2030 erhöhen, um den Mehrverkehr bewältigen zu können. Im gesamten Netz müssen leistungsfähige Tangentialverbindungen wie die Tram Nordtangente geschaffen werden, um das Zentrum zu entlasten und um mit kürzeren Reisezeiten einen attraktiven ÖPNV anbieten zu können.

Die verkehrliche Entlastungswirkung der Nordtangente beschränkt sich nicht nur auf Schwabing und den Englischen Garten. Es geht auch um die Anbindung bereits vorhandener Tramverbindungen, etwa in St. Emmeram, wo bereits heute sehr erfolgreich eine Tram fährt. Daher braucht es auch auf dem Neubauabschnitt ein Schienenverkehrsmittel.

- **Können Doppeldeckerbusse eingesetzt werden, um die Kapazität zu erhöhen?**

Doppeldeckerbusse gehören aktuell und auch künftig nicht zum Fuhrpark der MVG. Zudem ist eine Kapazitätserhöhung nur mit dem Einsatz von größeren Fahrzeugen zu bewältigen. Buszüge, die bereits heute in München im Einsatz sind, bieten eine höhere Kapazität als Doppeldeckerbusse. Die BVG in Berlin setzt auf doppelstöckige Fahrzeuge, diese haben im Schnitt Platz für 110 Fahrgäste. Buszüge der MVG bieten im Schnitt 133 Fahrgästen Platz.
- **Werden vorhandene Buslinien in der Martius / Thiemestraße durch die Tram ersetzt? Oder kommt die Tram noch zusätzlich?**

Zum aktuellen Planungsstand gibt es mit dem Trambetrieb im Englischen Garten keine Buslinien mehr zwischen Giselastraße und Tivolistraße.
- **Wurde die Strecke durch die Hohenzollernstraße schon geprüft?**

Anhand von Querschnitten wurde die Machbarkeit einer Trassenführung in mehreren Varianten in der Hohenzollernstraße geprüft. Eine Fußgängerzone mit Tram ist aus Sicht des Plaungsreferates nur im Abschnitt Leopoldstraße und Friedrichstraße aufgrund der Ladenlokale sinnvoll, hat aber den Nachteil, dass sich der Lieferverkehr punktuell mit dem Fußgänger den Querschnitt auf 4,40 m teilen muss. Der Radverkehr muss entweder zwischen den Schienen oder zwischen Lieferfahrzeug und Hausfassade stattfinden.

Aus Sicht der zu bevorzugenden Verkehrsmittel wäre eine Variante aus Fußgängerzone mit Rad- und Tramverkehr im Abschnitt Leopoldstraße – Friedrichstraße zu bevorzugen; diese ist jedoch verkehrlich ungünstig, zudem fielen alle Parkplätze in diesem Abschnitt weg. In Abwägung der Argumente erscheint daher die Linienführung der Tram in der Franz-Joseph-Straße sinnvoller, die Variante Hohenzollernstraße wird daher nicht weiter verfolgt.
- **Warum wird die Straßenbahnverbindung zur Münchener Freiheit nicht gleich mitgeplant?**

Eine Anbindung der Münchner Freiheit wird ebenfalls mitgeplant, die Planungen für diesen Abschnitt sind aber noch nicht abgeschlossen. Informationen zu diesem Planungsabschnitt werden wir in der kommenden dritten Infoveranstaltung bekannt geben.

3.2 Teilraum Englischer Garten



Abbildung 10: Teilraum Englischer Garten. Plan: mahl-gebhard-konzepte

Eindrücke der Planer*innen

Variante Mischfläche

Gewünscht wurden klare Kennzeichnungen von Radweg und Tramfahrweg. Die Sicherheitsaspekte sind nicht überzeugend bzgl. Gleise und keinen Absperrungen an Kreuzungspunkten. Die Fußgängerführung ist ein wichtiges Thema.

Variante Rasengleis

Die Fußgängerführung bei Kreuzungspunkten wird kritisch gesehen. Ein Leitsystem der unterschiedlichen Verkehrsführung wird gewünscht. Der 4m breite Radweg wird positiv gesehen, da keine Schienen unmittelbar angrenzen (Sicherheit). Die Trennung des längsgerichteten Verkehrs von Tram und Rad hätte eine geringere Sturzgefahr zur Folge.

Rückmeldungen der Teilnehmenden

Fuß

Kritische Rückmeldungen

- Keinen Shared Space mit Fußgängern, Radweg und Tram
- Nord-Süd-Durchlässigkeit (Trassenquerung) wird durch Tram reduziert und die Trasse spaltet den Englischen Garten

Die Trasse bleibt grundsätzlich so, wie sie heute auch schon besteht. Eine "Spaltung" können wir nicht erkennen. Einziger Unterschied zu heute: Statt dem Bus fährt eine Tram. Durch die größere Kapazität zum Bus übrigens in einem weniger dichten Takt. Das heißt, künftiger fährt sogar seltener ein Verkehrsmittel durch den Englischen Garten als heute.

- individuelle Querung von Rad-und Fußgänger*innen wird durch die Tram reglementiert

Bei der Mischflächenvariante ist die Querung grundsätzlich überall möglich, so wie heute im Bestand. Bei der Rasengleisvariante ist die Querung überall dort möglich, wo heute im Bestand bereits Wege queren.

Weitere Hinweise und Anregungen

- Neuplanung der Wegeführung für Fußgänger bei Rasengleisvariante

Fahrrad

Positive Rückmeldungen

- Die geplanten Radwege sind keine Radschnellwege, sondern eine leistungsfähige Verbindung für den Radverkehr.

Kritische Rückmeldungen

- Gefahren für Radfahrer bei Querung der Gleise
- Sturzgefahr bei der Fahrt durch den Englischen Garten aufgrund der Schienen
- Verschlechterung für Radfahrer durch Verengung der Strecke
- Unklarheiten bei der Kennzeichnung von Radwegen und der Führung von Fußgängern
- Der Bypass-Radweg hinter der Haltestelle Chinesischer Turm ist zu schmal

Weitere Hinweise und Anregungen

- Radwege sollen bei dem hohen Radverkehrsaufkommen breiter als 2 m sein

Englischer Garten: in Mischverkehrsvariante hat die Trasse eine Breite von 9,35 m, bei der Rasengleisvariante 4m für beide Richtungen. In der Franz-Joseph-Straße, Martius- und Thiemestraße sind die für den Radverkehr vorgesehenen Breiten mit den entsprechenden städtischen Stellen abgestimmt und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik sowie den einschlägigen gültigen Richtlinien.

Wir erarbeiten gemeinsam an einer geeigneten Lösung, die allen Interessen gerecht wird. Möglichst breite Radwege stehen aber im Widerspruch zu unserem Anspruch, den Eingriff in den Englischen Garten möglichst gering zu halten.

Alle Planungsvarianten sollen dem Radverkehr eine angemessenen breite und verkehrssichere Führung durch den Englischen Garten ermöglichen.

- Radwege sollten durch Symbole oder Beläge sichtbar werden

Grundsätzlich wollen wir den Radweg der Rasengleisvariante so harmonisch wie möglich in das Erscheinungsbild des Englischen Gartens integrieren.

- Eine abgetrennte Tramtrasse im Rasengleis erhöht die Sicherheit für Radfahrer

Die Verkehrssicherheitsgutachter haben Empfehlungen für die Ausgestaltung der beiden Varianten im Englischen Garten gegeben, die in die Planung eingeflossen sind; daher sind nach unserem Verkehrssicherheitsgutachten beide Varianten im Englischen Garten verkehrssicher.

- Verkehrsanlagenplanung Kreuzung Franz-Joseph-/Leopoldstraße: Radweg überplanen! (Einfahrt-Verboten-Schild ist eingeklammert)

Änderung der Radwegführung und Trassierung wird geprüft.

- Fußgänger laufen immer auf dem Radweg, daher wird die Mischvariante bevorzugt, weil man überholen kann

Tram

Positive Rückmeldungen

- Die Tram gleitet attraktiv durch den Garten und stinkt nicht

- Befürchtung, dass Tramschienen den Park zerstören, ist moderner Aberglaube
- Kein weiterer Tunnel, der die Kosten für das sinnvolle Tram-Nordtangente-Projekt in die Höhe treibt

Zu den Plänen einer Untertunnelung haben wir eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden in der 2. Infoveranstaltung vorgestellt.

- Verglichen zum Mittleren Ring kann von „Zerschneidung“ keine Rede sein (vgl. Trassenbreite)
- Rasengleis wirkt lärmdämpfend
- Oberleitung im Englischen Garten würde nicht stören

Kritische Rückmeldung

- Eine Gleistrasse ist unvereinbar mit der Gartendenkmalbedeutung des Englischen Gartens

Um eine denkmalverträgliche Planung zu ermöglichen haben wir den vom Stadtrat mit Beschluss zur Wiederaufnahme der Planung beantragten Projektbeirat eingerichtet. Unter anderem ist hier das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, die Höhere und Untere Denkmalschutzbehörde und Gartendenkmalpflegeexperten vertreten. Im Projektbeirat wird über diese Fragen befunden.

- U-Bahn-Linien verlängern macht Sinn, mit der Tram durch den Englischen Garten zu fahren ist Verletzung eines Naturdenkmals.

Ob Bus oder Tram macht in dieser Hinsicht keinen Unterschied. Wir möchten eine sinnvolle Verbindung mit einem sinnvollen Verkehrsmittel umsetzen.

- Argument des Umstiegs von Auto auf ÖPNV rechtfertigt keine Baumaßnahme im Englischen Garten
- Am Föhringer Ring wird für den Autoverkehr der Englische Garten abgeholzt und die „Parkschützer“ finden es notwendig, um Platz für mehr Autoverkehr zu schaffen.
- Die Variante mit Rasenfläche für die Tram: Fällung von über 30 Bäumen, die unsere Luft besser reinigen.

Noch sind für beide Varianten keine konkreten Aussagen darüber möglich, welche Bestandsbäume mit welchen Maßnahmen erhalten werden können und welche aufgrund der Baumaßnahme gefällt werden müssten. Das dafür notwendige Baumgutachten wird aufgrund des wesentlich größeren Bearbeitungsumfangs erst Ende November vorliegen. Die Darstellung in den ausgestellten Lageplänen mit Kennzeichnung „Bestandsbaum Fällung“ und „Bestandsbaum Prüfung zum Erhalt“ ist daher nicht abschließend.

Unser Ziel ist es, möglichst keine großen und alten Bäume zu fällen, die für den Englischen Garten prägend sind. Für jeden gefällten Baum kann in unmittelbarer Nähe ein neuer gepflanzt werden, sofern es gartendenkmalpflegerisch stimmig ist.

- Freizeitfläche wird trotz steigender Bevölkerungszahl beschnitten

Nein, die Fläche des Englischen Gartens wird sich nicht ändern.

- Untertunnelung des Englischen Gartens ist zu teuer, würde zu lange dauern und wäre ein zu großer Eingriff in Natur und Struktur, zudem gäbe es keine Haltestelle am Chinesischen Turm
- Ausflüge in den Englischen Garten werden gefährlicher, unter Umständen ereignen sich auch Unfälle

Die Verkehrssicherheitsgutachten besagen, dass das Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmer auch weiterhin gut funktionieren wird.

- Geschwindigkeit der Tram mit 30 km/h wird als zu schnell beurteilt

Weitere Hinweise und Anregungen

- Leise Technik verwenden, Schienenschmierung, leise Motoren, vgl. Bordeaux
- Die Tramtrasse sollte mit einer wassergebundenen Decke geplant werden (vgl. Straßburg)
- Für Linien aus der Tivolistraße durch den Englischen Garten sollte die Haltestellenposition nochmal durchdacht werden
- Bei der Tunnellösung gibt es eine Gastrohaltestelle (100m)
- Nötige Baumfällungen beim Neubau der Brücken sollten dargestellt werden.
- Oberleitung würde nicht stören. Vorteil: Verzicht auf Akkus und normale Tram-bahnen könnten die Strecke nutzen
- Kunst am Bau: Wartehäuschen im Chinaturm-Look

Dieses Thema könnten wir im nächsten Planungsschritt angehen.

- Tramhalt Chinesischer Turm ist notwendig

Davon sind auch wir überzeugt. Ansonsten wäre der Haltestellenabstand zwischen Tivolistraße und Martiusstraße zu groß.

- Ein Vergleich Fläche „heutige Busstraße vs. zukünftige Tram“ wäre sinnvoll!

Dieser Flächenvergleich hinsichtlich Flächenverbrauch/ Ver- und Entsiegelung wird für alle Varianten im Bezug zur heutigen Bustrasse erstellt und fließt in den Variantenvergleich ein.

- Vision: Alte Perrons anschaffen und im Sommer an Wochenenden durch den Englischen Garten fahren – Touriattraktion!

Praktisch leider nicht möglich, da die Strecke durch den Englischen Garten ohne Oberleitung verlaufen muss.

- Schöne Beispiele: Wien, Linie 1 durch den Prater – ein wunderbares Beispiel für eine funktionierende (und schöne!) Garten-Tram. Ebenfalls Nizza, auch hier fügt sich die Tram gut ins Stadtbild, ist beliebt und wird erweitert.

- Machbarkeitsstudie Tunnel: Maximalneigung derzeit 5,9% an der Reichenbachbrücke, Lokschuppen: 5,2%

Für Rampenneigungen über 4% sind Einzelfallzulassungen durch die Technische Aufsichtsbehörde notwendig. Nach unseren ersten Schätzungen müssten die Fahrzeuge allerdings mit einer Steigung von 7,5% zurechtkommen, d.h. Bremsen und Abschleppen sollte funktionieren. Abschleppen funktioniert dann jedoch nicht mehr mit dem aktuellen Berge-LKW. Eine vierteilige Tram mit einer anderen vierteiligen Tram abzuschleppen sollte jedoch bei 7,5% Steigung funktionieren.

Bus

Kritische Rückmeldungen

- Die drei Buslinien durch den Englischen Garten sind zu 80% der Zeit zu $\frac{3}{4}$ leer, die Busverbindungen sind ausreichend
- Die Busse durch den Englischen Garten sind außerhalb der Stoßzeiten nur zu $\frac{1}{3}$ besetzt
- Das Zeitintervall mit dem Bus ist besser als mit der Tram

Mit einem Verbleib bei Bussen wäre über kurz oder lang eine höhere Taktichte notwendig, die mit Buslinien, die außerhalb des Englischen Gartens gemeinsam mit dem Individualverkehr verkehren, kaum stabil fahrbar ist. Das heißt, künftig würden mehr Busse als heute durch den Englischen Garten fahren. Die Tram kann einen sehr attraktiven Takt anbieten, ohne den Englischen Garten mit zu hoher Frequenz zu belasten.

- Verzicht auf neue Ringlinien / Bus durch Englischen Garten. Zu viel!

Weitere Hinweise und Anregungen

- Busse müssen ca. alle 8-10 Jahre ausgetauscht werden. Die Tram fährt bis 40 Jahre mehr.

Offene Fragen

- **Wie werden Fußgänger berücksichtigt?**

Fußgänger teilen sich im Englischen Garten bei der Mischflächenvariante einen gemeinsamen Raum mit der Tram und den Radlern, so wie es heute bereits auf der vorhandenen Busstraße praktiziert wird. Fußgänger können zudem auf dem parallel verlaufenden Fußweg direkt von Ost nach West gelangen. Bei der Rasengleisvariante wird der Fußgänger ausschließlich über den parallel südlich sich befindlichen Fußweg direkt von Ost nach West geführt.

- **Wo kann ich die Straßenbahntrasse im Englischen Garten queren?**

Mischflächenvariante: Grundsätzlich ist die Querung überall möglich, so wie heute mit dem Bus. Rasengleisvariante: überall dort, wo im Bestand bereits Wege queren.

- **Kann für die Verkehrsführung der Fußgänger bei der Variante mit dem Rasengleis die Fahrbahn noch weiter verbreitert werden?**

Projektziel ist, den Eingriff in den Englischen Garten auf das notwendige Minimum zu reduzieren. Das bedeutet z.B. bei der Variante Rasengleis: die Führung der Fußgänger von Ost nach West erfolgt über den südlichen Bestandsweg.

- **Wird bei der Rasengleis-Variante der Schnee auf dem Fahrradweg geräumt und wird der Fahrradweg so gut befahrbar sein wie die Straße jetzt?**

Der Englische Garten ist Eigentum des Freistaats Bayern, auch die Fahrstraße zwischen Schwabing und Bogenhausen. Der damalige Bau dieser Fahrstraße in den 1930er Jahren für den Zweck des Buslinienverkehrs erfolgte auf Kosten der Landeshauptstadt. Der Unterhalt und die Verkehrssicherungspflicht für die Fahrstraße liegen bei den Stadtwerken München. Falls sich daran künftig etwas ändern sollte, wird auf jeden Fall sichergestellt werden müssen, dass der Fahrradweg geräumt und genauso gut befahrbar sein wird wie die aktuelle Fahrstraße.

- **Welche Baumarten gibt es an der geplanten Trasse?**

Die Bestandserhebungen laufen derzeit noch. Im Abschnitt Franz-Joseph-Straße überwiegen Ahorn-Arten. Im Abschnitt Martiusstraße befinden sich vor allem Crataegus, in der Thiemestraße Linden. Im Abschnitt durch den Englischen Garten liegt ein Mix aus Linden, Ahorn-Arten, Kastanie, Buchen-Arten, Ulme, Kirsche und Esche vor.

- **Wie viele Bäume müssten entlang der geplanten Trasse gefällt werden?**

Fällungen in der Franz-Joseph-Straße und Thiemestraße sind nur im Haltestellenbereich notwendig und werden 1:1 durch Ersatzpflanzungen ausgeglichen. In der Martiusstraße werden die bestehenden Crataegus durch Kleinbäume in Baumscheiben ersetzt. Für den Abschnitt Englischer Garten werden die Bestandsbäume entlang der Trasse derzeit von einem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen gutachterlich untersucht.

- **Varianten mit minimierter Anzahl von Baumfällungen sollten erarbeiten werden**

Das ist auch unser Anspruch an die Planung. Baumfällungen sollen auf ein absolutes Minimum reduziert und möglichst vor Ort ausgeglichen werden. Des Weiteren werden die Bestandsbäume entlang der Trasse den Sommer über von einem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen gutachterlich untersucht. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse kann zum Beispiel beurteilt werden, wie verträglich der Bau der Straßenbahnstrecke für jeden einzelnen Baum wäre und welche Schutzmaßnahmen möglich sind. Die Tram-Nordtangente soll möglichst umweltverträglich auf der bestehenden Trasse realisiert werden. Ziel ist, den Baumbestand soweit wie möglich zu schonen.

- **Vorsorgender Bodenschutz: Wird bei der Variante Tunnel auch die Schädigung des Unterbodens / Versiegelung bedacht bzw. kritisch hinterfragt? (-) vgl. Tunnel / Überdeckung Mittl. Ring: ggf. Zusammendenken?**

Eine Grundwasserbetrachtung in Form eines Gutachtens bei weiterer Planung ist noch erforderlich. Im Rahmen der Variantenabwägung zwischen den oberirdischen Varianten und der Variante Tunnel wird auch der Bodenschutz / Versiegelung betrachtet.

- **Wird der Englische Garten durch die neue Tramtrasse dann nicht völlig überfüllt und zerstört?**

Wir bedienen mit der Tram nicht nur den Englischen Garten, sondern schaffen eine umsteigerfreie Verbindung zwischen St. Emmeram und Neuhausen. Bereits heute existiert die Tramhaltestelle Tivolistraße sowie die U-Bahnstation Giselastraße bzw. Bushaltestelle Thieme-/Martiusstraße. Nicht zu vergessen die Haltestelle am Chinesischen Turm. Durch den Neubauabschnitt der Nordtangente entsteht in diesem Abschnitt keine neue Haltestelle.

- **Wo bleibt die Reisequalität für Fahrgäste, Touristen, Ausflügler?**

- **Wo können Einsatzfahrzeuge bei der Variante Rasengleis fahren?**

Einsatzfahrzeuge (Rettungswagen/Polizei/Feuerwehr) fahren bei der Variante Mischfläche auf der Mischfläche, bei der Variante Rasengleis auf dem die Tramtrasse begleitenden Radweg.

- **Was geschieht bei Schienenersatzverkehr?**

Die konkrete Linienführung eines SEVs ist abhängig von den jeweiligen Teilstrecken, die nicht befahren werden können. Generell aber sollen die Umleitungen über Isarring / Isarparallele / Ismaningerstr. geführt werden.

- **Warum keine Oberleitung durch den Englischen Garten? In anderen Städten fahren auch Straßenbahnen mit Oberleitung durch Parkanlagen.**

Das ist eine politische Entscheidung: Beim Beschluss zur Wiederaufnahme der Planung im Januar 2018 hat die Vollversammlung des Stadtrats mehrheitlich beschlossen, dass den Planungen eine oberleitungslose Tram durch den Englischen Garten zugrunde gelegt werden soll.

- **Was kostet beim Tunnel die unterirdische Haltestelle Chinesischer Turm?**

Es gibt eine grobe Kostenschätzung für die gesamte von den Architekten Grub und Lejeune eingebrachte Tunnelvariante in Höhe von 90 Mio. Euro brutto. In deren Planung ist allerdings keine Haltestelle am Chinesischen Turm vorgesehen, demzufolge sind dafür auch keine Kosten ausgewiesen. In unserer Machbarkeitsstudie haben wir aufgrund der Vergleichbarkeit mit der von Grub/Lejeune vorgeschlagenen Variante ebenfalls auf eine Haltestelle Chinesischer Turm verzichtet. Eine unterirdische Haltestelle im Englischen Garten hätte – abgesehen von den zu beziffernden Kosten – auch einen erheblichen Eingriff in den Englischen Garten zur Folge.

- **Dürfen durch den Englischen Garten auch Sonderfahrten (evtl. mit historischen Wagen) bzw. die München-Tram / Christkindl-Tram) fahren?**

Dürfen eventuell, praktisch ist das aber nicht möglich, da die Strecke ohne Oberleitung verläuft.

- **Wurde als Alternative zur Akku-Trambahn auch eine Straßenbahn mit Stromschiene im Boden wie in Bordeaux in Erwägung gezogen?**

Nein. Die bisher zum Einsatz kommenden Systeme haben sich im Alltag nicht bewährt. Auch aufgrund hoher Wartungs- und Unterhaltskosten für Stromschienen wurden Überlegungen in diese Richtung nicht weiterverfolgt.

- **Wäre die Pferde-Trambahn eine Alternative zur Akku-Tram?**

Nein.

- **Könnte auch ein kleiner, elektrischer Pendelbus im Englischen Garten fahren?**
Es geht uns um einen sinnvollen, umsteigefreien und schienenengebundenen Lückenschluss, daher verfolgen wir derartige Alternativen nicht.

3.3 Teilraum Oettingenstraße, Tivolistraße, Theodorparkstraße



Abbildung 11: Teilraum Oettingenstraße, Tivolistraße, Theodorparkstraße. Plan: mahl-gebhard-konzepte

Fahrrad

Kritische Rückmeldungen

- Radweg in der Oettingenstraße mit 1,5m Breite zwischen Parkbuchten und Fahrbahn ist zu gering
- Radweg in der Oettingenstraße sollte geradlinig geführt werden und nicht im Zickzack durch die Parkbuchten.

Tram

Weitere Hinweise und Anregungen

- Wendeschleife zum Arabellapark verlagern
- Wendedreieck sollte elektrifiziert werden, falls Münchner Freiheit gesperrt ist
- Umsteigewege zwischen Bedarfshaltestelle Linie 16 sind sehr lang!

Nach aktuellem Liniennkonzept wird die Bedarfshaltestelle zur vollständig ausgebauten Haltestelle in der Oettingenstraße ausgebaut. Im Rahmen des Projekts der Tram Nordtangente wird eine Tramumfahrung der Straßendreiecks Theodorparkstraße / Tivolistraße / Oettingenstraße für betriebliche Zwecke geplant, anstatt der bisherigen Doppelgleisführung in der Theodorparkstraße der Linie 16. Dadurch ändert sich auch die Liniennführung der Linie 16: stadtauswärts bleiben die Gleise inklusive Haltestelle in der Theodorparkstraße, stadteinwärts werden sie über die Tivolistraße und Oettingenstraße geführt. Gemäß aktuellem Liniennkonzept wird die Linie 31 durch die Oettingenstraße in Richtung Maxmonument und durch die Theodorpark- und Tivolistraße in Richtung Englischer Garten - Münchner Freiheit geführt. Die Linie 16 wird nach derzeitigem Planungsstand weiterhin vom Efferplatz über Lehel zum Romanplatz fahren. Umsteigemöglichkeiten von der Linie 16 zu den Tramlinien der Tram Nordtangente (L11 und 31) ergeben sich damit an denselben Haltestellen, es sind keine Umsteigewege zurückzulegen.

Offene Fragen

– **Bleibt die Haltestelle für die Linie 16?**

Im Rahmen des Projekts der Tram Nordtangente wird eine Tramumfahrung der Straßendreiecks Theodorparkstraße / Tivolistraße / Oettingenstraße für betriebliche Zwecke geplant, anstatt der bisherigen Doppelgleisführung in der Theodorparkstraße der Linie 16. Dadurch ändert sich auch die Linienführung der Linie 16: stadtauswärts bleiben die Gleise inklusive Haltestelle in der Theodorparkstraße, stadteinwärts werden sie über die Tivolistraße und Oettingenstraße geführt.

– **Bleibt die Linie 16 bestehen? Gibt es eine Linie vom Effnerplatz zum Lehel?**

Die Linie 16 wird zum derzeitigen Planungsstand weiterhin vom Effnerplatz über Lehel zum Romanplatz fahren.

3.4 Rückmeldungen mit gesamtstädtischem Bezug

Fahrrad

Kritische Rückmeldungen

- Breite der Radwege sind z.T. nur 1m, das ist deutlich zu gering speziell im Umfeld der Haltestellen

Weitere Hinweise und Anregungen

- Radschnellwege sollten gefördert werden
- Radverkehrsführung soll geradlinig erfolgen
- Isarradschnellweg sollte angebunden werden
- Radwege klar getrennt und breit genug planen
- München soll Radhauptstadt werden. Die Strecke muss in vollem Umfang für Radler erhalten bleiben.
- Autofahrspuren und Parkplätze sollten zugunsten der Fahrradfahrer und Fußgänger wegfallen
- Vorschlag: Autoverkehr einschränken, z.B. durch Einbahnstraßen. Dann ist Platz für breite Fahrradwege! Mission „Radhauptstadt“.

Tram

Positive Rückmeldungen

- Die betriebliche Notwendigkeit der Nordtangente sollte betont werden

Bei den Planungen geht es um eine Verbindung mit einem möglichst großen verkehrlichen Nutzen. Heute besteht im Münchner Tramnetz eine Lücke, die bisher durch Buslinien bedient wird. Unser Ziel ist es, das bestehende Tramnetzbestmöglich miteinander zu verbinden. Durch die Neubaustrecke der Tram Nordtangente lassen sich Verbesserungen in vielen Münchner Stadtbezirken herbeiführen. Und um das Fahrgastwachstum in den nächsten Jahren abzufangen, benötigen wir Fahrzeuge mit höheren Kapazitäten, daher setzen wir auf die Tram.

- Die Tangentialverbindung kann genutzt werden, um nicht ins verstopfte Zentrum zu müssen
- Verbindung zum Max-Weber-Platz für eine sinnvolle Verknüpfung von Ost- und Nordtangente

Die Gleisverbindung gibt es bereits (Max-Weber-Platz - Effnerplatz); zudem ist im aktuellen Planfall M4 eine Linie Tivolistr. - Maxmonument - Max-Weber-Platz - Großhesseloher Brücke (L31) vorgesehen.

Diese Fahne stand am Herkomerplatz und fragte ob die Linie 31 statt durch die Oettingenstraße über die Ismaninger-Straße führen könnte. Wahrscheinlich ist die Führung durch die Oettingenstraße sinnvoller.

- Zusätzliche Entlastung für den Knotenpunkt Leonrodplatz.

Die Münchner Innenstadt ist Dreh- und Angelpunkt für die meisten Umsteigebeziehungen, das ändert sich mithilfe von Tangenten. Das wird zu einer Entlastung an neuralgischen Punkten im Zentrum beitragen.

- Die Tram ist wichtig für die Anbindung zur U6, für bestehende Firmen und Einrichtungen, vor allem für geplante Vorhaben am Leonrodplatz: Strafjustizzentrum, Munic Urban Colab, Stadibau-Wohnungen, Kreativquartier, ...

- Tram ist die effektivste Form der Elektromobilität / Tram = Elektromobilität seit 120 Jahren
- Pro umweltfreundliches Verkehrsmittel Straßenbahn
- Ein Elektroauto stinkt zwar nicht, aber es braucht trotzdem denselben Platz wie ein Benzinauto. Wir kommen nur weiter, wenn sich 200 Leute ein Transportgefäß wie die Straßenbahn teilen
- Straßenbahn statt Autowahn
- Pro Tangentialverbindung ÖPNV
- emissionsarmen Verkehr fördern – MIV zurückdrängen!
- Je mehr Tram desto weniger Autoverkehr

Kritische Rückmeldungen

- Tram ist Lärmbelästigung und es droht Verkehrschaos wegen Lieferverkehr
- Straßenbahn ist lauter als Bus
- Tram ist fahrende Werbetafel und verschandelt Stadtbild und Parks
 - Werbung auf den Fahrzeugen generiert Umsätze für die MVG, die andernfalls über die Fahrpreise erwirtschaftet werden müssten.
- Die Masten der Tram sind massiv und beeinträchtigen das Stadtbild.
- Tramgleise werden alle 20-30 Jahre erneuert, das ist nicht nachhaltig
 - Eine Tram benötigt Instandhaltung. Die Fahrbahnen, auf denen Busse unterwegs sind, jedoch auch. Asphaltdeckschichten von Fahrbahnen müssen auch erneuert werden, je nach Belastung. Tramgleise unterliegen nun einmal dem Verschleiß und müssen erneuert werden, das ist mit den Fahrbahnen oder bei der U-Bahn nicht anders. Übrigens: Ausgediente Schienen werden eingeschmolzen und dem Recycling zugeführt.
- Tram fährt auch auf der Straße wie der Bus, so wird kein Platz eingespart
 - Es geht nicht um eine Platzreduktion, sondern um eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV. Express-Busse stehen übrigens - wenn sie nicht auf eigenen Busspuren geführt werden - ebenso im Stau wie normale Autos. Eine zukunftsfähige Mobilität wird nur möglich sein, wenn wir mittelfristig eine attraktive Alternative zum eigenen Auto schaffen - ansonsten droht der Verkehrskollaps.
- Tram ist in Zeiten von Smart City und Elektromobilität völlig absurd
- Der Planungsaufwand steht kostenmäßig in keinem Verhältnis zum Zusatznutzen
- Die geplante Strecke besteht bereits zu 80% aus 2 funktionierende Trambahnlinien, das Mittelstück wird durch Busse abdeckt.

Weitere Hinweise und Anregungen

- Zusätzlicher Wohnraum entsteht im Kreativquartier, dadurch steigt auch der Mobilitätsbedarf
 - Genau. Wir wollen eine attraktive Verbindung über Schwabing hinaus schaffen. Das Projekt Nordtangente bezieht sich auf mehr als nur den Ausschnitt im Englischen Garten und der Franz-Joseph-Straße.
- Eine echte Nordtangente sollte weiter nördlich gebaut werden
 - Die einzige Möglichkeit wäre die Führung über den Isarring. Das ist aber baulich kaum möglich und verkehrlich schwierig wegen des bestehenden Individualverkehrs.

- **Der Isarring wird untertunnelt! Man könnte die Nordtangente mitt dem Isarring durch den Tunnel führen.**

Eine Tramführung im geplanten Isarringtunnel würde den Tunnel erheblich verbreitern und damit auch den Eingriff in den Englischen Garten an dieser Stelle vergrößern. Die alternative Streckenführung wäre zudem erheblich länger und dadurch mit sehr viel höheren Baukosten verbunden. Der Verkehrswert einer solchen alternativen Streckenführung ist deutlich geringer, die Buslinie 59 nutzen im Vergleich zu den drei Buslinien 54, 58/68 und 154, die durch den Englischen Garten auf der heutigen Bustrasse fahren, deutlich weniger Fahrgäste.
- **Wenn 3 neue Linien durch die Belgradstraße fahren wird es zu eng. Besser: Nordtangente weiterbauen durch Elisabethstraße, Tengstraße und Hohenzollernstraße.**

Der Charme des Projekts Nordtangente besteht ja im "Lückenschluß", d.h. mit möglichst wenig Neubaustrecke attraktive neue Durchbindungen schaffen. Durch die Elisabethstraße wären nochmal 1,3 km Neubaustrecke zu realisieren, mit wenig Mehrwert gegenüber der bestehenden Tramtrasse.
- **Haupt- und Versorgungsleitungen sowie Hausanschlüsse müssen neu verlegt werden wegen der Straßenbahn**

Teilweise richtig, das ist ein üblicher Prozess im Rahmen von Tramneubauprojekten.
- **Tram im Wohngebiet auch oberleitungsfrei, um Lärm zu vermeiden**

Wir können nur für das Projekt Nordtangente sprechen, dort wird der oberleitungsfreie Abschnitt nur durch den Englischen Garten führen.
- **Wenn auf die Oberleitung nicht verzichtet werden kann, müssen Leuchten und Oberleitungsmasten kombiniert werden.**

In Sachen Masten und Fahrleitung gibt es eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten, mögliche Varianten werden derzeit überprüft. Unser Ziel ist es, die Fahrleitung und ihre Masten so harmonisch wie möglich in den Straßenräumen zu integrieren und dafür auch eine Kombination mit der Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen anzustreben, das reduziert insgesamt die Anzahl von Masten im Straßenraum.
- **Beim Bau von Haltestellen muss auf Barrierefreiheit geachtet werden, 3cm Stufen sind schon zu viel.**

Barrierefreiheit wird in den Planungen berücksichtigt, immer der jeweils zum Planungsstand abgestimmte Standard. Wir stehen in Kontakt mit dem Behindertenbeirat und dem Behindertenbeauftragten der LHM.
- **Das Tramfahrzeug soll rollstuhlgerechter gestaltet werden, z.B. mit Rampen und mehr Platz.**

Die Ausstattung der Fahrzeuge wird mit den Behindertenbeiräten diskutiert und abgestimmt (kein Bestandteil des Projekts TNT)
- **Die Druckluftpumpe der Tram sollte nur bei der Fahrt eingeschaltet sein.**

Offene Fragen

- **Wird bei der Aussage zur Wirtschaftlichkeit auch der Aufwand für den Unterhalt bzw. die Reparaturen des Schienennetzes berücksichtigt?**

Ja, in der standardisierten Bewertung sind auch Parameter enthalten, die die Lebensdauer berücksichtigen.

- **Wie oft müssen Trambahngleise erneuert werden? Was kostet eine Gleiserneuerung?**

Das lässt sich pauschal nicht beantworten. Je nach Häufigkeit der Befahrung und Lage der Gleise (Gerade/Bogen oder Weiche) entstehen Kosten in Abhängigkeit des Erneuerungsbedarfs. Auch Fahrstraßen bedürfen regelmäßiger Erneuerung, Asphaltdeckschichten nutzen sich auch ab. Übrigens: Ausgediente Schienen werden eingeschmolzen und dem Recycling zugeführt.
- **Wurde eine Trassenführung nach Westen durch die Elisabethstraße geprüft und mit welchem Resultat?**

Eine Trassenführung jenseits des Elisabethplatzes, parallel zur bestehenden Tramtrasse durch die Hohenzollernstraße, wurde nicht geprüft; der Charme des Projekts Nordtangente besteht ja im "Lückenschluß", d.h. mit möglichst wenig Neubaustrecke attraktive neue Durchbindungen schaffen. Durch die Elisabethstraße wären nochmal 1,3 km Neubaustrecke zu realisieren, mit wenig Mehrwert gegenüber der bestehenden Tramtrasse.
- **Wäre eine direkte Tram-Strecke von Bogenhausen durch den Englischen Garten zur Münchner Freiheit möglich?**

Mit der Anbindung der Münchner Freiheit durch die Leopoldstr. wäre eine solche Anbindung möglich; der aktuelle Planungsstand sieht eine Linienführung der L31 von Schwabing Nord über Münchner Freiheit durch den Englischen Garten bis zur Tivolistr. und dann weiter über Lehel zum Max-Weber-Platz vor.
- **Wie beurteilt die MVG die Idee, die Streckenführung der Tram 23, um eine Erweiterung durch die Parzivalstrasse auszubauen?**

Es gibt eine aktuelle Diskussion, das ist nicht Bestandteil des Projekts TNT, aber: Die Nutzung der Parzivalstraße im Tram-Regelbetrieb ist Teil der langfristigen Strategie der MVG. Für 2030 ist die Weiterführung der Linie 12 vom Scheidplatz nach Schwabing Nord / Kieferngarten bereits unterstellt.
- **Um eine wirksame Entlastung der U-Bahn zu erreichen, wäre eine Führung der Tram 39 zum Harras (durch das ehemalige Messegelände sinnvoller) evtl. weiter zum Waldfriedhof?**

Derzeit gibt es keine Tram-Schienenverbindung zum Harras, nach Inbetriebnahme Tram-Westtangente hat die L39 (zum aktuellen Planungsstand) an der Fürstenrieder Straße einen Anknüpfungspunkt Richtung Waldfriedhof/Aidenbachstr.
- **Fährt die Linie 12 nach Laim? Wäre eine Führung der Linie 11 über eine S-Bahn-Station Laim sinnvoll?**

Die Linie 12 verkehrt zum aktuellen Planungsstand vom Kieferngarten über Scheidplatz zum Romanplatz. Eine Führung der Linie 11 zum S-Bahnhof Laim wäre erst mit Einführung der Tram Westtangente möglich; perspektivisch ist dann aber vorgesehen, die Linie 12 vom Romanplatz aus weiter in Richtung Aidenbachplatz zu führen.
- **Trambetriebshof am Bahnhof Johanneskirchen planen?**

Die Planung von Trambetriebshöfen wird nicht vom Projekt Tram Nordtangente behandelt. Derzeit planen SWM/MVG die Erweiterung des aktuellen Trambetriebshofes Ständlerstraße.
- **Gibt es akkubetriebene Trambahnen bereits? Wären dafür zusätzlich technische Anlagen entlang der Strecke erforderlich?**

Solche Trambahnen werden beschafft. Beispielhafter Betrieb im Ausland (Frankreich (Nizza), Spanien (Sevilla, Saragoza), China (Nanjing)). Technische Anlagen entlang der oberleitungsfreien Strecken: Es sind keine technischen Anlagen innerhalb des oberleitungslosen Abschnittes (also im Englischen Garten) notwendig.

- Fragen bezüglich Akku-Triebzüge:
 - Wo befinden sich die Systemtrennstellen (Oberleitungs- / Akkubetrieb)?
Aktuell ist der oberleitungsfreie Betrieb zwischen den Haltestellen Thiemestr. und Tivolistr. geplant.
 - Wie findet der Systemwechsel statt (während der Fahrt oder an Haltestellen)?
Voraussichtlich wird während des Haltevorgangs an den Haltesellen auf-/abgebügelt.
 - Wie viele Akku-Triebzüge werden benötigt?
Für den aktuellen Planungsstand (Planfall M4) werden 24 Fahrzeuge mit Akku für den Linienbetrieb benötigt.
 - Wie lange dauert die Zulassung der Akku-Triebzüge?
Das hängt von der Genehmigungsbehörde ab.
 - Wie flexibel sind diese Züge im Netz einsetzbar?
Akku-Züge können im ganzen Netz eingesetzt werden, Voraussetzung ist aber in diesem Fall eine entsprechende Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde.
- Ginge auch eine Wasserstoff-Tram wie der Coradia iLint?
Wir haben uns bei der anstehenden Fahrzeugbeschaffung auf Akkutrams fokussiert, eine Wasserstofftram wird nicht zum Einsatz kommen.
- Stromzufuhr analog wie in Bordeaux von unten? (Auch München hatte schon Stromversorgung von unten bei der Tram)
Nein. Die bisher zum Einsatz kommenden Systeme haben sich im Alltag nicht bewährt. Auch aufgrund hoher Wartungs- und Unterhaltskosten für Stromschienen wurden Überlegungen in diese Richtung nicht weiterverfolgt.
- Wie lange sind die Bremswege der Tram bei 30km/h im Vergleich zum Bus?
Die Tram benötigt einen längeren Bremsweg als der Bus, um einer Geschwindigkeit von 30 km/h zum Stehen zu kommen. Daher ist es so wichtig, die sogenannte Haltesichtweite einzuhalten, um stets rechtzeitig anhalten zu können.
- Welche Taktung hätte die Tram? Welche ist die dichteste Taktung für die Tram, die möglich ist? 5 Min.? 3 Min.?
Nach derzeitigem Planungsstand würden die Linien 11, 31 und 39 in der Haupt- und Nebenverkehrszeit jeweils im 10-Minuten-Takt verkehren.
Die Möglichkeit ist abhängig von der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (Knotenleistungsfähigkeit in Verbindung mit Individualverkehr); auf der Dachauer Straße haben wir auch schon einen 2,5-Minuten-Takt gefahren.
- Kann die freiwerdende Fläche nach Untertunnelung des Isarrings für die Tramstrecke genutzt werden?
Die alternative Streckenführung über Isarring wäre erheblich länger und dadurch mit höheren Baukosten verbunden. Der Verkehrswert einer solchen alternativen Streckenführung ist deutlich geringer, die Buslinie 59 nutzen im Vergleich zu den drei Buslinien 54, 58/68 und 154, die durch den Englischen Garten auf der heutigen Bustrasse fahren, deutlich weniger Fahrgäste.

Bus

Kritische Rückmeldungen

- Aufwand Neubau im Vergleich zu Buseinsatz nicht zu rechtfertigen
- Busse weiterhin fahren lassen wäre kostensparender
- Elektrobusse sind flexibler und billiger als die Tram

- Elektrobusse mit Akkus, die für einen Betriebstag reichen und konventioneller Energie sind nicht umweltfreundlich

80 Prozent unserer Verkehrsleistung erbringen wir bereits elektrisch: U-Bahn und Tram fahren mit Ökostrom aus Wasserkraft. Die restlichen 20 Prozent, also unseren Busbetrieb, wollen wir möglichst bis 2030 weitestgehend elektrifizieren.

- Express-Bus Netz wäre viel sinnvoller
- Derzeit schnelle und gute Anbindung durch Bus 68 Cityring, mit Tram werden Verbindungen ggf. langsamer und Umstiege sind erforderlich

Weitere Hinweise und Anregungen

- Buslinie 59 muss zur Anbindung Ackermannbogen trotz Tram erhalten bleiben

Das Busanpassungsnetz für den Planfall M4 sieht keine Änderung der Buslinie 59 vor.

- Wenn schon eine neue Tramlinie über die Montglasstraße fährt, sollten die Buslinien 54, 58, 68 und 154 dort entfallen.

Die Tramstrecke in der Montglasstraße besteht bereits, die Nutzung durch Busse ist weiterhin notwendig wegen der Anbindung Tucherpark.

- Elektrobusse sind umweltfreundlich, leise und flexibel
- Die Elektrobusse wurden im Bezirksausschuss schon im vergangenen Jahr in Aussicht gestellt.

Unser Ziel ist es, die gesamte Busflotte bis zum Jahr 2030 sukzessive zu elektrifizieren.

Offene Fragen

- Wie teuer ist die Betriebsführung für die Tram im Vergleich zum Bus?
- Warum wird eine kostengünstigere Alternative wie E-Busse nicht in Erwägung gezogen?

E-Busse sind hinsichtlich der Anschaffungskosten sicher billiger als Tramfahrzeuge. Es geht uns aber um eine verkehrliche Verbindung schon bestehender Linienvverbindungen, den Lückenschluss im Tramnetz. Zudem haben Trams eine deutlich höhere Kapazität.

- Kann die angeblich wichtige West-Ost-Verbindung nicht jetzt schon mit Bussen ohne Umsteigen realisiert werden?

Die beiden Abschnitte (St. Emmeram und Neuhausen/Romanplatz) werden beide mit der Tram bedient. Ziel ist es, die vorhandene Lücke jetzt ebenfalls mit der Tram zu schließen. Eine Busverbindung wäre kontraproduktiv, da die beiden "Außenäste" bereits von der Tram bedient werden.

- Entfallen die bestehenden Buslinien durch den Englischen Garten?

Ja, mit Inbetriebnahme der Tram Nordtangente fahren keine Busse mehr durch den Englischen Garten. Zeitgleich arbeitet die Angebotsplanung aber am Busanpassungsnetz.

- Wäre eine Führung der Linien 58 und 68 ab Herkomerplatz via Effnerplatz – Mittlerer Ring statt Herkomerplatz via Ifflandstraße – Mittlerer Ring möglich?

Die Linienführung muss weiterhin über den Tucherpark verlaufen, da dieser mit der Rücknahme der Linie 54 sonst nicht ausreichend bedient ist. Die Linie 58 stellt vor diesem Hintergrund eine kompensatorische Maßnahme dar. Außerdem wird somit eine direkte Wegebeziehung zwischen Tucherpark und U6 bzw. U3 hergestellt, auf die nicht verzichtet werden kann, zumal auf der Relation Effnerplatz – Isarring bereits die Linien 59 und 150 verkehren.

- Warum gibt es keinen Bus, der die geplante Tangente-Strecke abfährt?

Die geplante Tangenten-Strecke wird derzeit schon zum größten Teil mit der Tram bedient (Strecke St. Emmeram - Effnerplatz - Tivolistr., Strecke Romanplatz - Kurfürstenplatz); es geht um die Verknüpfung dieser Tram-Strecken durch die Neubaustrecke Elisabethplatz - Tivoli-straße.

Motorisierter Individualverkehr

Anregungen und Hinweise

- Elektro-Carsharing und intelligente Verkehrssteuerung inklusive Grüne Welle sollen gefördert werden, um Umweltbelastungen zu reduzieren

Zusammen mit dem Ausbau des ÖPNV, richtig!

- Individualverkehr muss auf lange Sicht hin minimiert werden.

Offene Fragen

- Wurde berechnet, wie viele Pkw-Stellplätze / Parkplätze auf der geplanten Strecke wegfallen?

Eine Parkraumerhebung wurde im April 2019 durchgeführt, dafür wurde das Gebiet in fünf Teilgebiete unterteilt. Grundsätzlich werden die wegfallenden Parkplätze durch Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung kompensiert werden. Die Deckung des Bedarfs an Bewohnerstellplätzen und ansässigem Gewerbe hat Vorrang, der Bedarf liegt in den meisten Gebieten bei 75%.

Stellplätze werden vor allem im Bereich der Haltestellen entfallen. Eine einfache Kompensation an anderer Stelle kann nicht geschaffen werden. Um wieder die gleiche Stellplatzsituation für Bewohner auch mit der Tram zu bekommen, bietet es sich daher an, zusätzliche Straßenabschnitte zu Bewohnerparkzonen umzuwidmen. Da die Stellplatznachfrage der Bewohner in den Abend- und Nachtstunden am höchsten ist, genügt es in den meisten Fällen, Bewohnerparken abends anzuordnen. In der restlichen Bewirtschaftungszeit tagsüber kann – wie schon heute in vielen anderen Lizenzgebieten in München - über die Mischparkregelung auch Parkraum für Kunden und Besucher angeboten werden.

- Wer sagt denn, dass Anwohner in Zukunft nicht auf Carsharing umsteigen und keine Parkplätze für eigene Autos mehr benötigen?

Die aktuellen Zahlen sprechen gegen diese Vermutung. Zudem möchten wir als Verkehrsunternehmen einen tragfähigen und zukunftsorientierten ÖPNV anbieten. Carsharing kann an der ein oder anderen Stelle ergänzen, erbringt aber nie die Leistung des ÖPNV.

Allgemein

- Bus/ Tram/ E-Fahrzeuge fahren nicht emissionsfrei. Strom muss auch erzeugt und gespeichert werden und der Kreislauf gehört mit einbezogen.

80 % unserer Verkehrsleistung erbringen wir heute bereits elektrisch, U-Bahn und Tram fahren mit Ökostrom aus Wasserkraft. Die restlichen 20 % sollen durch die Umstellung der Busflotte auf E-Busse erreicht werden.

- Interessant, wie studierte Leute die Vorhersagen des Club of Rome ignorieren („in 30 Jahren ist es mit den heutigen Wirtschaften vorbei“) und einfach weiterplanen als gäbe es noch 2-3 Reserve-Planeten.

- Wer wachsen will (und Preissteigerung), der schaue auf London, Paris, Moskau, etc. Wer lebenswerte Städte planen will, orientiere sich an Oslo, Stockholm und Kopenhagen.

- **Es gibt immer wieder Fehlprognosen. Wenn nicht mehr Wohnraum zur Verfügung steht, gibt es doch auch nicht mehr Menschen für diese Strecke!**

Eine Erhöhung des Anteils der Wege, die durch den Umweltverbund (öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad, Fußwege) zurückgelegt werden, wird durch die Landeshauptstadt München angestrebt; dafür müssen die entsprechenden Angebote bei den öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen werden.

3.5 Rückmeldungen zum Planungs- und Dialogprozess

Planungsprozess

- Die Anpassungen vom CSU Antrag sollen zusätzlich geprüft werden
- Mein Eindruck: Tram ist schon beschlossene Sache. Jetzt geht es nur noch um die wie auch immer "verträgliche" Ausgestaltung.

Es geht uns tatsächlich um eine konstruktive Auseinandersetzung über das "Wie". Eine finale Entscheidung, ob die Tram kommt, liegt noch nicht vor und wird nach Abschluss der Vorplanung in Varianten vom Stadtrat getroffen.
- Die echten Kosten der Akku Tram (Bau, Unterhalt, Folgen im Vergleich zum Bus) sollten öffentlich gemacht werden

Zum jetzigen Zeitpunkt ist das noch nicht möglich, da die Akku-Tramfahrzeuge noch nicht bestellt sind. Ein 1:1 Vergleich der Fahrzeuge ist generell nicht sinnvoll, da die Fahrzeuganzahl nicht gleich ist (weniger Tram ggü. mehr Bussen). Zudem fließt der verkehrliche Mehrwert/Mehreinnahmen auch in wirtschaftliche Betrachtung mit ein.
- Dringend: Bedarfsermittlung der Fahrgastzahlen zwischen U-Bahn Arabellapark und Elisabethplatz

Für den Planfall 1 gilt: Mehrverkehr durch die Durchbindung L11/14 im Englischen Garten generiert 1/4 mehr Fahrgäste durch den Englischen Garten.
- Bitte ändern Sie den Namen der Strecke: Sie ist weder im Norden Münchens noch verläuft sie tangential zu irgendetwas

Die Strecke verläuft von Osten nach Westen, tangential zum dichten Innenstadtnetz.
- Der nicht ausreichende pragmatisch durchgedachte Tunnelvorschlag hält das Nord-Tangenten-Projekt unnötig auf und verursacht Kosten.
- Trägt die LH München die Kosten für das Projekt und sind Freistaates und/oder Bund daran beteiligt? Ist dafür das „standardisierte Verfahren“ die Grundlage?

Grundlage ist die standardisierte Bewertung, richtig. Je nachdem, wie diese Bewertung ausfällt, wären Fördermittel durch Freistaat bzw. Bund möglich.
- Was tut das Planungsreferat zur Eindämmung des Wachstums? Wann haben wir in München Verhältnisse wie in New York, Tokyo, China, etc.? Die Planung fokussiert sich leider zu wenig darauf, den Zuwachs zu stoppen. Wir hinken heute schon hinterher und müssen endlich vor die Entwicklung kommen und diese steuern.

Offene Fragen

- Inwieweit ist die Vorplanung ergebnisoffen bezüglich der generellen Machbarkeit?
- Wer macht die Fahrgastzählungen?

Aktuelle Nachfragewerte erhalten wir für unsere Verkehrssysteme Bus und Tram durch TÜV-zertifizierte technische Zählgeräte, die in den Fahrzeugen verbaut sind. Bei der U-Bahn greifen wir aktuell noch auf manuelle Zählungen zurück. Für die Untersuchungen mit Horizont 2030 wird die Nachfrage auf Basis der Einwohner- und Infrastrukturprognosen und des unterstellten Angebots prognostiziert.

- **Wie errechnet die MVG die Prognosen mit Zuwächsen bis zu 93%?**

Für die Verkehrswertuntersuchung werden die Nachfragewerte für ein zu bestimmendes ÖPNV-Angebot mit Hilfe einer Simulation berechnet, auf Basis der Infrastrukturwerte (Einwohner, Arbeitsplätze etc.), die für 2030 aktuell prognostiziert werden. Beim Zuwachs um 90% z.B. wird die Tagesnachfrage im Bereich Englischer Garten für die bestehenden Buslinien für das Jahr 2030 verglichen mit der Nachfrage, die im entsprechenden Planfall auf den Tramlinien durch den Englischen Garten errechnet wurde. Der Wegfall der entsprechenden Buslinien ist natürlich berücksichtigt.
- **Würde eine Verbindung Münchner Freiheit – Elisabethplatz – Innenstadt eine U9 überflüssig machen?**

Nein, die Kapazität der U9 ist um ein Vielfaches höher. Zudem bindet die U9 künftig den Münchner Norden, also die bereits heute an der Kapazitätsgrenze befindliche Strecke der U3/U6, mit dem Münchner Zentrum an.
- **Kann mit der U9 die Haltestelle Münchner Freiheit umgestaltet werden? Tram einwärts unters Dach, Überholgleis, Trennung von MIV?**

Die U9 befindet sich in einem sehr frühen Planungsstadium, daher können wir dazu heute keine Aussagen treffen.
- **Warum eine U9 – wenn doch eine Tram (23) Münchner Freiheit – Barer Straße – Stachus – Hauptbahnhof (→ Harras) viel besser und billiger und schneller zu haben wäre?**

Die Trambahn kann nicht die Kapazitäten bieten, die langfristig gesehen benötigt werden und von der U9 gestellt werden. Derzeit gibt es auch noch keine Tram-Schienenverbindung zum Harras.
- **Wurde über eine Bündelung der Tram Linie mit dem geplanten Ring-Tunnel am Isarring nachgedacht?**

Eine Tramführung im geplanten Isarringtunnel würde den Tunnel erheblich verbreitern und damit auch den Eingriff in den Englischen Garten an dieser Stelle vergrößern. Auch die Kosten für den Tunnel wären deutlich höher.
- **Warum wird der Stadtrat erst nach Abschluss der Entwurfsplanung wieder mit dem Projekt befasst? Die Vorplanung könnten ja auch unlösbare Probleme ergeben, die eine Weiterführung der Planungen nicht sinnvoll erscheinen lassen.**

Wir erstellen auf den Wunsch des Stadtrats die Planung in einer verkehrlich bestmöglichen Variante. Über die Umsetzung bzw. Vertiefung der Planung entscheidet dann der Stadtrat. Bisher sind wir auf keine unlösbaren Probleme gestoßen.
- **Wie steht der Freistaat Bayern als Eigentümer den Planungen gegenüber?**

Eine finale Entscheidung, ob die Tram kommt, liegt noch nicht vor und wird nicht von SWM/MVG getroffen - sondern vom Stadtrat mit dem sogenannten Trassierungsbeschluss, d.h. durch die Beauftragung an die SWM/MVG, das Planfeststellungsverfahren einzuleiten und von der Regierung von Oberbayern im Planfeststellungsverfahren durch den sogenannten Planfeststellungsbeschluss (= Baugenehmigung).
- **Inwieweit muss der Freistaat Bayern dem Projekt zustimmen hinsichtlich der Realisierung? Wenn er nicht sein OK gibt, was dann?**

Der Freistaat Bayern ist Eigentümer des Englischen Gartens. Die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Baugenehmigung (= Erteilung eines Planfeststellungsbescheids). Wird ein ablehnender Bescheid erstellt, kann kein Bau erfolgen.

- Wie kann man derart konkret planen, ohne die Zustimmung des Freistaates Bayern für die Trassenführung durch den Englischen Garten zu haben?
Wir haben den Auftrag zur Planung aus dem Münchner Stadtrat, der Freistaat wird sich erst im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu unseren Planungen äußern.
- Wie hoch belaufen sich die Kosten der Vorplanung bis zum heutigen Tag?
Zu den Kosten können wir im Moment keine konkreten Angaben machen, eine detaillierte Kostenaufstellung werden für zur nächsten Stadtratsbefassung (vsl. in Q3/2020) liefern.
- Wie kommt es zu dem Ergebnis: „Die Tram wird benötigt“?
Die Nachfrageprognosen werden mittels eines Verkehrsmodells mit Planungshorizont 2030 (Infrastruktur, Bevölkerungsprognose) erstellt.

Dialog

Positive Rückmeldungen

- Der Englische Garten ist meine zweite Heimat. Vorher war ich strikt gegen die Tram. Jetzt nach der Information und den vielen Gesprächen kann ich mir vorstellen meine Meinung vielleicht zu ändern.
- Bitte lassen Sie sich nicht von all den Miesmachern und Besserwissern runterziehen!
- Sinnvolles Projekt und tolle Ausstellung.
- Bitte immer so weiter machen mit den guten Informationen.

Kritische Rückmeldungen

- Die MVG ist befangen und kann per Definition nicht die Diskussion versachlichen.
SWM/MVG ist mit der Planung vom Münchner Stadtrat beauftragt worden. Uns geht es um eine verkehrlich sinnvolle und konsensorientierte Planung. Dazu laden wir zu einem öffentlichen Dialog ein und suchen gemeinsam nach der besten Lösung.
- Einseitige Darstellung auf der Bühne zu Lasten des Tunnels
- Die Veranstaltung dauerte zu lange

Weitere Hinweise und Anregungen

- Ein Newsletter für weitere Neuigkeiten sollte eingeführt werden.
Aktuelle Neuigkeiten stellen wir auf der Projektseite mvg.de/nordtangente zur Verfügung. Die Anregung zu einem Newsletter nehmen wir aber gerne auf.
- Expressbus-Netz nächstes Mal in Ausstellung zeigen!
- Bitte alle gezeigten Pläne ins Internet stellen!
- Könnten die Stellwände – teilweise nach Stadtteilen – in jeweils einem öffentlichen Gebäude für ca. 4-8 Wochen ausgestellt werden, mit öffentlicher Ankündigung?
Theoretisch wäre das möglich, wir setzen aber auf einen intensiven Dialog, was die Planungen anbelangt. Fragen ergeben sich häufig erst im Gespräch, daher setzen wir auf die Formate Infoveranstaltung und Infomobil, das ebenfalls mit den Plänen ausgestattet ist und in den Stadtteilen unterwegs ist.
- Die Empörung in der Bevölkerung gegen dieses Projekt ist groß, daher wäre eine Befragung bzw. die Zustimmung wichtig.
Der Münchner Stadtrat wird über den weiteren Fortgang des Projekts entscheiden.

- Mehr Gesprächsstunden / Zeitliche Taktung mindestens 6 Monate / nicht lange
- Hinweise zur Website sind gewünscht: Wo sind Pläne zu finden, wo findet man die Antworten auf die Fragen?
- Ältere Menschen bekommen nichts mit über das Projekt, Vorschlag: Informationen im Fahrgastfernsehen, Flyer und Plakate in Tram/Bus

Offene Fragen

- Fand eine Meinungsumfrage der Münchner Bevölkerung statt?
 Nein. Die Planungen zur Tram Nordtangente sind vom Stadtrat beauftragt, über das weitere Vorgehen wird vom Stadtrat entschieden.
- Darstellungen versuchen alle, mich vom Pro zu überzeugen, wo wird mein Kontra gehört?

Allgemeine Rückmeldungen

- Zuerst sind viele dagegen, weil man es sich nicht besser vorstellen kann. Wenn die Tram dann aber erst einmal fertig ist freuen sich alle und fahren mit.
- Wenn eine Millionenstadt vor dem infrastrukturellen Kollaps steht haben Interessen einiger weniger zurückzustehen.
- Klimaziele einhalten! Weniger Autofahren! Mehr Umweltverbund, ÖPNV massiv ausbauen, Nordtangente zeitnah realisieren!
- bei den Planungszielen bis 2030 sollte ein größerer Innovationssprung erfolgen in Richtung Smart City! Tram Schienen sind nicht die Lösung!