

Infoveranstaltung zur Tram Nordtangente vom 13.05.2022:
Fragen und Antworten (FAQ) – Teil 1

Redaktion:

SWM/MVG und Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München

Planungsstand:

13.05.2022

Dieses Dokument beinhaltet Teil 1 der Fragen, die Zuschauer*innen während der Infoveranstaltung zur Tram Nordtangente am 13.05.2022 gestellt haben. Sie werden soweit wie möglich und nach Themen sortiert zusammenfassend beantwortet. Teil 2 folgt in Kürze.

Inhalt der Infoveranstaltung war der Planungsabschnitt 1 der Tram Nordtangente vom Elisabethplatz durch die Franz-Joseph- und Leopoldstraße zur Münchner Freiheit. Bitte beachten Sie auch: Der komplette Mitschnitt der Sendung ist auf unserer Projektseite www.mvg.de/tnt abrufbar. Dort steht auch die Präsentation zur Verfügung.

Inhalt

Notwendigkeit des Projekts	1
Genehmigungsverfahren und Beteiligung.....	2
Aufteilung in Planfeststellungsabschnitte.....	3
Fahrgastzahlen (Bestand und Prognose)	4
Busse bzw. Elektrobusse versus Tram.....	6
Anwohner*innen Franz-Joseph-Straße.....	7
Parken und Lieferverkehr	10
Radverkehr.....	12
Natur und Umwelt.....	14
Kosten.....	14
Weitere Themen.....	15
Organisatorische Fragen	16

Notwendigkeit des Projekts

- Gibt es nicht wichtiger Dinge zu finanzieren? Die Verkehrsanbindung in diesem Viertel ist doch mit mehreren Tramlinien, Bus, U Bahnliesen mehr als ausreichend

Wir haben von der Landeshauptstadt München den Auftrag erhalten, die Planungen für den Ausbau des ÖPNV in der Stadt voranzutreiben. In den kommenden Jahren sollen zahlreiche Projekte umgesetzt werden, die der Stadtrat im Nahverkehrsplan zusammengefasst hat. Dazu zählen zum Beispiel die Tram Westtangente, die Tram Münchner Norden und eben die Tram Nordtangente – aber auch U-Bahn-Vorhaben.

Im Zentrum unserer Planungen steht stets die Gesamtbevölkerung Münchens und die attraktive Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs für alle. Ziel ist es, bis 2025 den Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20 Prozent zu senken und zeitgleich den Anteil von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr auf 80 Prozent zu erhöhen. Zu diesem Zweck ist an vielen Stellen auch eine Neuaufteilung des nur begrenzt verfügbaren öffentlichen Raums unumgänglich.

Durch die drei kurzen Teilstücke bzw. Lückenschlüsse im Projekt Tram Nordtangente lassen sich zahlreiche sinnvolle Linienverbindungen schaffen, die weit über die lokale Wirkung in Schwabing bzw. Johanneskirchen hinausgehen. Untersuchungen zeigen, dass mit der Nordtangente und der Tram Münchner Norden eine Verlagerungswirkung im Stadtgebiet – weg vom Autoverkehr, hin zum ÖPNV – erreicht wird. Gleichzeitig entlastet der Tram-Ausbau die stark frequentiere U-Bahn in der Innenstadt.

Genehmigungsverfahren und Beteiligung

- Wie läuft der Genehmigungsprozess oder ist das Projekt schon genehmigt?
- Wie kann man die Entscheidung noch abwenden?
- Wo genau und ab wann legt man wie den Widerspruch bei der Regierung von OBB ein?
- Wie kann man die Stadt davon überzeugen, diese vollkommen unsinnige Planung rückgängig zu machen?
- Wie sieht der Mitbestimmungs-Prozess aus - wie können wir als Anwohner die Entscheidung verhindern? Bürgerdialog heißt auch ein Nein zu akzeptieren.
- Wann hat der Stadtrat entschieden, welche der hier geprüften Varianten umgesetzt werden soll, so wie dies bei der Dialogveranstaltung 2019 zugesagt wurde?
- Inwiefern werden überhaupt die Interessen der Anwohner berücksichtigt? Darüber wird gar nicht gesprochen?
- Was ist die Öffentlichkeitsbeteiligung?

Die Planungen für den Planfeststellungsabschnitt 1, die wir am 13.5. vorgestellt haben, werden im nächsten Schritt dem Stadtrat vorgelegt. Zuerst berät der Mobilitätsausschuss darüber, anschließend die Vollversammlung. Wenn sich im Stadtrat eine Mehrheit für den Bau des Planfeststellungsabschnittes 1 findet, fällt der sogenannte Trassierungsbeschluss.

Der Trassierungsbeschluss bildet den Ausgangspunkt für das Planfeststellungsverfahren, also das Baugenehmigungsverfahren. Dazu reichen wir den entsprechenden Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern (ROB) ein. Die ROB setzt anschließend das Genehmigungsverfahren in Gang.

Jede*r Betroffene kann sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens schriftlich bei der ROB zum Projekt äußern. Sämtliche Stellungnahmen werden von der ROB geprüft und je nach Prüfungsergebnis bei der Genehmigung berücksichtigt.

Den zeitlichen Ablauf des Verfahrens und den Zeitpunkt für die Öffentlichkeitsbeteiligung legt die ROB fest. Sie gibt die Termine auch öffentlich bekannt.

Die Interessen und Belange der Betroffenen entlang der geplanten neuen Strecken haben wir im Zuge unserer Planungen stets aufgenommen und – wo möglich – einfließen lassen. Zu diesem Zweck hatten wir in den Jahren 2018 und 2019 zwei öffentliche Dialogveranstaltungen, waren auf Streckenspaziergängen mit Interessensvertreter*innen und über einen längeren Zeitraum mit einem Infostand für den direkten Austausch vor Ort.

Aufteilung in Planfeststellungsabschnitte

- Weshalb beginnen Sie nicht mit dem Abschnitt durch den Englischen Garten?
- Warum werden die Planabschnitte 1 und 2 getrennt beschlossen? Mit 1 werden Fakten für 2 geschaffen. 2 wird uns "untergejubelt". Das ist der Eindruck der Bürger.
- Wieso wollen Sie mit dem Abschnitt 1 schon anfangen, wenn es völlig unklar ist, dass der 2. Abschnitt durch den Englischen Garten eine Erlaubnis der SS-V erhält?
- Bei den beiden letzten Veranstaltungen war nie von der Strecke auf der Leopoldstr. die Rede. Warum warten Sie nicht auf den 2. Abschnitt?
- Warum ist es bisher nicht gelungen, eine positive Einigung mit der Schlösser- und Seenverwaltung für Bauabschnitt II zu bekommen? Warum anfangen, wenn das fehlt?
- Warum werden erster Planungsabschnitt (Franz-Joseph-Straße/Leopoldstraße) und zweiter Planungsabschnitt (Englischer Garten) getrennt behandelt?
- Da es ja bislang noch nicht beschlossen ist, ob der Abschnitt 2 umgesetzt wird, verstehe ich nicht, weshalb der Abschnitt 1 begonnen werden soll.
- Planungsabschnitt 1 macht ohne Planungsabschnitt 2 keinen Sinn. Also muss es nur eine gemeinsame Planung geben.
- Wie kann man eine (teure) Entscheidung für einen einzelnen Teilabschnitt treffen, solange noch nicht über alle Abschnitte Klarheit herrscht / genehmigt sind?
- Der Hauptnutzen entsteht erst mit Abschnitt II sagen Sie selbst - also sollte dieser auch erst entschieden sein bevor man anfängt zu planen und zu bauen?

Wir haben von der Landeshauptstadt München zuletzt im Jahr 2021 den Auftrag erhalten, die Planungen für die Tram Nordtangente bis zur Genehmigungsreife voranzutreiben und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Das Projekt wurde in drei Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt, um den Ausbau des ÖPNV gemäß den städtischen Zielsetzungen für die Verkehrswende und den Klimaschutz voranzutreiben. Für den ersten Abschnitt kann so eine möglichst frühe Realisierung erreicht werden.

Eine Teilinbetriebnahme der Tram Nordtangente im Planungsabschnitt 1 (Franz-Joseph- und Leopoldstraße) ermöglicht bereits eine sinnvolle Erweiterung des bestehenden Tramnetzes auch ohne den Planungsabschnitt 2: So entsteht mit der Verlängerung der Linie 23 eine neue Direktverbindung in die Innenstadt und damit auch eine Entlastungswirkung für die U3/U6 (siehe auch unter „Parzivalstraße“).

Die volle Wirkung des Lückenschlusses wird mit der Durchquerung des Englischen Gartens erreicht, weshalb die Planungen für den Planfeststellungsabschnitt 2 mit aller Kraft fortgeführt werden. Wir legen dem Stadtrat einen Beschlussentwurf dazu vor, sobald die dafür notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind.

Parzivalstraße

- Warum werden nicht die schon bestehenden Gleisen in der Parzivalstraße genutzt anstelle eines kostenintensiven Neubaus in der Franz-Joseph-Straße?
- Die Linie 23 muss man nicht durch die Franz-Joseph-Str. führen, sondern kann sie beim Parzivalplatz rüberleiten, wo bereits die Gleise liegen. Kosten sparen!
- Was die Strecke Parzivalstraße nicht kann ist eine Direktverbindung von der Mü Freiheit zum Stachus oder Hbf, daher macht der 1. Schritt der TNT sehr wohl Sinn.

Es macht Sinn, dass die Tram sowohl durch die Parzivalstraße als auch durch die Leopoldstraße fährt. Die Planung sieht wie folgt aus:

Die Linie 12 verbindet Schwabing Nord mit dem Scheidplatz via Parzivalstraße und erreicht nicht die Münchner Freiheit. Ab Scheidplatz ist eine Linienführung nach Westen zum Leonrodplatz, Rotkreuzplatz und Romanplatz vorgesehen.

Die Linie 23 wird über die Münchner Freiheit hinaus Richtung Süden zur Giselastraße und weiter über den Elisabethplatz zur Barer Straße verlängert. Somit entsteht eine attraktive Direktverbindung aus der Parkstadt Schwabing in die Innenstadt.

Bereits durch den Lückenschluss in der Leopoldstraße ist eine Verkehrsverlagerung – weg vom Auto, hin zum ÖPNV – zu erwarten. Erste Voruntersuchungen zeigen eine entsprechende Nachfrage auf der Linie 23. Die neue Tram trägt dort außerdem zu einer Entlastung der stark frequentierten U-Bahnlinien U3/U6 südlich der Münchner Freiheit bei.

Ein weiterer Vorteil ist die Erreichbarkeit der Tramgleise zur Parkstadt Schwabing über eine zweite Zuführungsstrecke. Bei Baumaßnahmen oder Störungen bietet der neue Anschluss über die Franz-Joseph- und Leopoldstraße größere Flexibilität und schnellere Reaktionsmöglichkeiten – und damit einen stabileren Betrieb für die Fahrgäste.

Fahrgastzahlen (Bestand und Prognose)

- Guten Abend, wie wurde das aktuelle und dann kommende Passagieraufkommen ermittelt?
- Wie heißt das Simulationsmodell, auf dessen Grundlage die zukünftigen Fahrgastzahlen ermittelt wurden?
- Wie wurde das Passagieraufkommen berechnet? Wie wurde das Passagieraufkommen der Zukunft berechnet?
- Gibt es eine Passagierzählung? Wann wurde diese durchgeführt und wo kann man diese Zahlen einsehen?
- Wurden alternative Szenarien zu den Fahrgast-Zahlen gerechnet und werden diese zur Entscheidung vorgelegt?
- Sind die aktuellen Zahlen (20.000 Fahrgäste am Tag) nachweisbar?

Die Nachfragedaten werden mittels eines etablierten Verkehrsmodells prognostiziert, das ein neutraler Gutachter erstellt und betreut. Dieses simuliert in einem anerkannten Verfahren die Verkehrsströme. Prognosehorizont ist dabei das Jahr 2030.

Im Modell werden sämtliche Wege aller Menschen im MVV-Raum berücksichtigt und ihre Verkehrsmittelwahl anhand individueller Kriterien (z. B. PKW-Verfügbarkeit) prognostiziert. Für die Wege, die im ÖPNV zurückgelegt werden, erfolgt ferner die Verteilung auf die angebotenen Verkehrsmittel und Linien. Strukturelle Einflussgrößen sind u. a. Einwohner-, Wohnraum- und Arbeitsplatzdaten.

Ausschlaggebend für die prognostizierte Nachfrage ist außerdem das unterstellte Fahrplanangebot. Dafür wurde der Netzausbau mit der Tram München Norden und der Tram Nordtangente sowie den entsprechenden Anpassungen im Busnetz angesetzt. Ein Vergleich mit anderen Planungsvarianten – z.B. Ausbau ohne Tram in der Leopoldstraße oder im Englischen Garten – zeigt, dass die größte Verlagerungswirkung mit dem kompletten Lückenschluss erreicht wird.

Die Nachfragedaten aus dem bestehenden Netz stammen aus Fahrgastzählungen, die vor der Corona-Krise teils manuell, teils mit technischen Zählgeräten durchgeführt wurden. Das Verfahren wird z. B. auch für die Einnahmenaufteilung im MVV herangezogen und unterliegt deshalb mehreren Prüf- und Plausibilisierungsschritten.

Corona

- Sind bei den Prognosen / Simulationen die Auswirkungen vom steigenden Anteil Homeoffice berücksichtigt?
- Entwicklung zu Homeoffice/neuen Arbeitsplatz nicht berücksichtigt. betrifft Anzahl Pendler, Bevorzugung von Individualverkehr u Parkplätze, tagsüber für Anwohner
- Wurden die Prognosen zum Verkehrsaufkommen auch NACH Corona und mit den aktuellen Immobilien/Mietpreisen überprüft? Aktuell besteht Abwanderung, nicht Zuzug.
- Wenn es 20% der Arbeitspendler nicht mehr geben wird, warum sollte dann der Bedarf von Fahrgästen höher werden? Sie nehmen Argumente schon so, wie Sie's brauchen
- Bei Nichterreichen der erwarteten Fahrgastzahlen: Wird die Tram dann wieder rückgebaut?

Die akuten Corona-Auswirkungen finden keine Berücksichtigung in dem Modell. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der temporäre Rückgang der Fahrgastzahlen durch die Pandemie die Nachfrage dauerhaft ausbremst.

Im Gegenteil: Wir rechnen damit, dass die Fahrgastzahlen in absehbarer Zeit wieder das alte Niveau erreichen und – flankiert und verstärkt durch verkehrspolitische Entscheidungen und ein geändertes Mobilitätsverhalten – weiter ansteigen werden.

Die Gutachter rechnen auch damit, dass etwaige Verschiebungen im Zuge der Flexibilisierung von Arbeitszeiten durch einen höheren Anteil des ÖPNV im Freizeitverkehr kompensiert werden. Der Saldo Zu-/Wegzug ist in den Prognosen für die Einwohnerdaten im Modell grundsätzlich berücksichtigt.

Wir gehen davon aus, dass die prognostizierten Fahrgastzahlen erreicht werden. Erfahrungen aus vorangegangenen Neubauprojekten zeigen, dass die Erwartungen oft schon vor dem jeweiligen Prognosehorizont überschritten werden.

- Ist dieses Verkehrsberechnungsmodell einsehbar?
- Gibt es weitere Details der Nachfrageprognose öffentlich zugänglich? Insbesondere die Eingabeparameter und die Volumina der verschiedenen Verkehrsarten.

Das Verkehrsmodell wird von einem unabhängigen Gutachter betreut und lässt sich nicht öffentlich einsehen. Es ist u.a. mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI) abgestimmt und wird z.B. auch für die Standardisierte Bewertung verwendet.

Für die Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze) werden die offiziellen Prognosen der Landeshauptstadt München für 2030 verwendet. Die Kapazitäten der einzelnen Verkehrsmittel sind z. B. auf unserer Homepage www.mvg.de aufgelistet, etwa in dem Faltblatt „MVG in Zahlen“.

Nachfrage Franz-Joseph-Straße

- Fahrgastbedarf von 28.000? Als Anwohner sehe ich in meinem Alltag keine Menschenströme dieser Art.
- Warum braucht es eine Tram auf der Franz-Joseph-Straße, wo es aktuell keinen Bus(bedarf) gibt?
- Warum werden die 21.000 Fahrgäste, die durch die Franz-Joseph-Str. wollen, bisher nicht mit z.B. Bussen versorgt?

- Wenn Stadtrat/MVG so dringend alarmiert, dass eine Tram durch den EG > Elisabethplatz erforderlich sei, warum wurde bisher keine neue Buslinie eingerichtet?
- Die Verkehrsmittel / Busse sind mit Ausnahme von ganz wenigen Stoßzeiten nur sehr gering besetzt. Warum soll sich das ändern?
- Aktuell reichen die Kapazitäten der Busse völlig aus (häufig leer) - warum soll der Bedarf sprunghaft ansteigen?
- Bitte kommen Sie einen Tag in die Franz-Joseph-Straße und sehen Sie sich die Auslastung der Busse an – sind fahren mit Ausnahmen fast leer durch!

Die Prognosewerte können nicht mit dem aktuellen Zustand verglichen werden. Denn die Nachfrageprognose enthält Zuwächse, die sich einerseits durch den Ausbau des Tramnetzes ergeben und andererseits aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung erwartet werden. Allein die Umstellung von Bus auf Tram zieht bereits mehr Fahrgäste an. Eindrucksvoll zeigen das z. B. die Erfahrungen mit der Tram St. Emmeram.

Entscheidend für das Angebot sind insbesondere die bemessungsrelevanten Querschnitte. Die Nachfrage an diesen Stellen muss mit einer entsprechenden Kapazität abgedeckt sein. Dies schließt nicht aus, dass die Auslastungen an anderer Stelle einer Linie geringer sind.

Die für die Franz-Joseph-Straße aufgeführte Nachfrage entsteht nicht durch dort aus- und einsteigende Fahrgäste. Vielmehr ergibt sie sich aus der Gesamtwirkung des vorgestellten Liniennetzes und den daraus resultierenden Fahrgastströmen.

Das heißt: Die Franz-Joseph-Straße ist Teil einer Tangente, die Fahrgäste künftig nutzen, um auf einem raschen und umsteigearmen Weg ihre Ziele zu erreichen. Da heute in der Franz-Joseph-Straße kein ÖPNV angeboten wird, verteilen sich die Fahrgäste bisher auf andere Linien.

Durch die Verkehrswende und das damit einhergehende veränderte Mobilitätsverhalten wird ein weiterer Fahrgastzuwachs erwartet.

Busse bzw. Elektrobusse versus Tram

- Warum nicht einfach eine Elektrobuslinie mehr durch die Franz-Joseph-Str.? Das sollte doch wirklich ausreichen an Angebot
- Die Lücke Franz-Joseph-Str./Martiusstr./Tivoli kann man viel besser und flexibler mit Elektrobusen schließen und vor allem kostengünstiger.
- 20.000 am Tag im Abschnitt 1. 16.000 am Englischen Garten. Warum testen Sie dies nicht per Bus über einige Jahre?
- Warum werden unsere Steuergelder so verschleudert? Warum werden nicht einfach Elektrobusse eingesetzt?
- Warum geht das nicht mit Elektrobusen?
- Warum werden keine Elektrobusse mit eigener Spur eingesetzt, das wäre für die Anwohner sehr viel besser (Lautstärke, Bauzeit, Parkplätze, Umwelt)
- Busse sind flexibel, können Hindernisse (Lieferanten...) einfach umfahren und sind je nach Entwicklung austauschbar/erweiterbar usw. Warum spielt das keine Rolle
- Falls überhaupt nötig, warum kann man alternativ nicht umweltfreundliche Busse einsetzen, die während der Stoßzeiten in kürzeren Intervallen fahren könnten?
- Durch die Tram wird kein individueller Kfz-Verkehr reduziert, sondern der Bus durch die Tram ersetzt. Welchen Bedarf gibt es hierfür?
- Können Sie mir eine plausible Antwort geben auf die Frage, warum nicht E-Busse eine ebenso gute Lösung der Verkehrsprobleme?

- Warum Tram? Bus könnte die gleiche Strecke befahren
- Dann erhöhen Sie bei Bussen den Takt - das wäre auch wirklich ein attraktives Angebot für die Fahrgäste, um die es ja doch gehen soll.
- Rein wirtschaftlich: WARUM diese Rieseninvestition, statt erst Busse auf der Strecke einzusetzen, um das auszuprobieren?
- Bitte sehen Sie auch, dass es bei vielen Anwohnern nicht um Auto gegen Tram geht, sondern um BUS statt Tram.
- Nachdem der gepl. Abschnitt noch nie ÖPNV Strecke war, stellt sich die Frage, ob man nicht statt "vollendeten Tatsachen" Trambahn lieber erst einen e-Bus nimmt?
- Was spricht gegen Elektrobusse?
- Unter den heute äußerst wichtigen ESG-Gesichtspunkten: wie begründen Sie die massiv höheren (Material-)Kosten für die Tram als für die E- oder Hybridbusse?
- ESG-Grundsätze im Bau - Ökologisch: Wie begründen Sie die massiv höheren Materialaufwendungen für die Tram als für die E- oder Hybridbusse?
- Warum werden nicht Busse mit höherer Kapazität eingesetzt? Mit eigener Spur ist die Länge doch unerheblich. Dafür braucht man keine Schienen.
- Ich bin für ÖPNV und kein "St. Florian". Ich sehe nur noch immer nicht, warum unflexible, extrem teure Tram-Neubaustrecken sinnvoller sind.

U-Bahn, Tram oder Bus: Welches Verkehrsmittel das passende ist, hängt vor allem von der erwarteten Nachfrage ab. Auf der Nordtangente sprechen die Fahrgastprognosen eindeutig für eine „Tramwürdigkeit“. Die Straßenbahn ist hier die richtige Lösung für den absehbaren Kapazitätsbedarf und das daraus resultierende Fahrplanangebot. Sie bietet außerdem Kapazitätsreserven und Klimaneutralität durch ihren bewährten elektrischen Antrieb.

Die erwartete Nachfrage resultiert vor allem aus dem Lückenschluss. Der ÖPNV gewinnt an dieser Stelle deutlich an Anziehungskraft, weil das Tramnetz durch vergleichsweise kurze Neubaustrecken insgesamt stark an Attraktivität gewinnt. Der Lückenschluss ermöglicht zahlreiche neue Verbindungen, von der die Fahrgäste in vielen Teilen der Stadt profitieren. Hinzu kommt der grundsätzliche „Schienenbonus“ der Tram. Die Investitionen in den Ausbau der Straßenbahn zahlen sich daher aus.

Anwohner*innen Franz-Joseph-Straße

Bauarbeiten

- Wie viele Monate würden die Bauarbeiten in der Franz-Joseph-Straße dauern? Ist garantiert, dass hier keine Bäume gefällt werden?
- Welche Bauzeit planen Sie?

Mit den Bauarbeiten für den Planungsabschnitt 1 möchten wir 2024 beginnen. Mit einer Inbetriebnahme rechnen wir gegen Ende 2025. Vorbereitende Spartenmaßnahmen starten nach derzeitigem Planungsstand im Sommer 2023.

Für den barrierefreien Zugang zur Haltestelle Habsburgerplatz muss ein Baum gefällt werden. Er wird vor Ort ersetzt.

Wie bei allen anderen Projekten werden Anlieger*innen rechtzeitig über die zu erwartenden Beeinträchtigungen während der Bauzeit informiert. Die Lärmemissionen während der Bauzeit werden sich im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte bewegen.

Lärm und Erschütterungen

- Werden Eigentümer von Anwohner-Häusern für die notwendige Lärmdämmungs-Sanierung der Häuser entschädigt? Ist dies im Projekt eingepreist?
- Und die Fenster bezahlen dann die Anwohner
- Die Lärmbelästigung für die Anwohner wird sich stark erhöhen. Was plant man, dies so gering wie möglich zu halten?
- Aber nicht nur die Lärmbelästigung, sondern auch die WERTMINDERUNG der Immobilien. Wer kommt dafür auf?
- Mit welchen Emissionen rechnen Sie an den Haltestellen der Straßenbahn und damit Belastung der Anwohner
- Weiter zu ESG: Die hohe Lärmbelastung während der Bauzeit (die wahrscheinlich auch noch länger dauert) plus die Lärmbelastung im Betrieb sind nicht sozial.
- Mit welcher durch diese neue Straßenbahn entstehenden Lärmbelästigung können die Anwohner der Franz-Joseph-Str. rechnen?
- Wie viel Lärm entwickelt die Tram in der engen Franz-Joseph-Straße? Wie schnell wird sie fahren?
- Die Anwohner sind dann gezwungen sich hinter Schallschutzfenstern in der Nacht einzuschließen...
- Können betroffene Hauseigentümer entlang der Neubaustrecke im Vorhin einen Zuschuss z.B. für neue Fenster beim MVG beantragen? Vor Beginn Bauarbeiten? Beträge?
- ESG-Grundsätze im Bau - Sozial: Wie rechtfertigen Sie die hohe Lärmbelastung während der Bauzeit (wahrscheinlich lang) plus die Lärmbelastung im Betrieb?
- Wie werden Anwohner bei dieser neuen Situation unterstützt? Bei durch Tram entstehenden Gebäudeschäden, bei Schallschutzmaßnahmen, etc.?
- Auf der Strecke liegen 17 Einzelbaudenkmäler. Ein Beweissicherungsverfahren würde hier nur das Problem dokumentieren. Wie werden diese Denkmäler geschützt?
- Im Umkreis von wie vielen Metern werden Erschütterungen und Geräusche durch den Betrieb der Trambahn wahrnehmbar sein?

Der Stadtrat hat uns beauftragt, Lösungen für einen zukunftsfähigen und leistungsfähigen ÖPNV zu erarbeiten und zur Entscheidung vorzulegen. Eine Abwägung zwischen lokalen Interessen der Anwohner*innen und dem gesamtstädtischen Nutzen durch den Ausbau des ÖPNV findet dabei durch die Stadtpolitik und die Genehmigungsbehörde (Regierung von Oberbayern) statt.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die neue Tramstrecke wird ein Gutachten zum Schall- und Erschütterungsschutz erstellt. Auf Basis dieses Gutachtens planen wir dann entsprechende Maßnahmen ein. Dazu zählen zum Beispiel elastische Matten unter dem Gleiskörper zur Reduzierung von Schallemissionen und Erschütterungen.

Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass in bestimmten Bereichen Ansprüche auf individuellen Schallschutz bestehen. Welche Schallschutzmaßnahmen umzusetzen sind, wird ebenfalls im Zuge des Genehmigungsverfahrens festgelegt. Als passive Schallschutzmaßnahmen kommen zum Beispiel Schallschutzfenster in Frage.

Anwohner*innen, die laut Gutachter aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aus der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV voraussichtlich anspruchsberechtigt sind, werden gesondert kontaktiert. Die Abwicklung der Schallschutzansprüche erfolgt nach der 24. BImSchV (24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes).

Wertverlust

- Durch die Tram wird das Wohnen in den betroffenen Wohnvierteln unattraktiver. Wird das berücksichtigt?
- Wer bitte gleicht den Wertverlust meiner Eigentumswohnung aus?
- Was tun Sie für die ANWOHNER/EIGENTÜMER, die das ertragen sollen? Die Ignoranz der Frage zeigt, wie egal sie Ihnen sind. Überdenken Sie mal, woher das Geld kommt.
- Welchen % Wertverlust erwarten Sie bei den Eigentumswohnungen in der Franz-Joseph-Str. & wie soll damit umgegangen werden, wo Eigentümer kein Veto Recht haben?

Viele Beispiele zeigen, dass eine gute ÖPNV-Anbindung ein Standortvorteil ist. Durch die Neuaufteilung des öffentlichen Raums lassen sich zugleich Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr vor Ort umsetzen. Die Aufenthaltsqualität verbessert sich und erhöht die Attraktivität in den Wohnvierteln.

Erscheinungsbild

- Haben Sie an die Menschen eigentlich gedacht, die hier leben? Sie zerstören die letzten Prachtstraßen anstatt vorh. Infrastruktur zu nutzen. Wie ist DAS vertretbar?
- Die Franz-Joseph-Straße ist eine der Schönsten in Schwabing. Wie kann die Stadt nur eine solche Entscheidung, die Straße durch eine Tram zu verschandeln, genehmigen?
- Ja, weil alle Schwabinger wegziehen wegen dieses Projekts. Sie zerstören einer der letzten schönen Stadtteile Münchens und den Grund, hier noch gerne zu leben.
- Hier fahren noch Kutschen! Das ist wunderbar & einzigartig. Das macht Schwabing besonders! Die Haltest. MF ist hässlich genug geworden, Sie killen jeden Charme!
- Der Eindruck der harmonischen Schönheit und des Denkmalschutzes wird erhalten? Das meinen Sie nicht ernst, oder? Sie zerstören ALLES an ihrer Schönheit.
- Das wäre, wie wenn Sie einen Wolkenkratzer mitten in Schwabing bauen, weil es so viele Vorteile hat, aber das zerstört, wofür Schwabing und München steht!

Viele Beispiele zeigen, dass eine gelungene Integration der Tram möglich ist. Auch in der Franz-Joseph-Straße fügt sich die Straßenbahnstrecke gestalterisch gut in das bestehende Umfeld ein. Das harmonische Erscheinungsbild des Straßenzugs bleibt erhalten.

Erschließung

- Wieso soll ein Fußweg von 10 Minuten vom Elisabethplatz bis zur Giselastraße nicht zumutbar sein?
- Wie viele neue Passagiere werden an der Haltestelle Habsburger Platz erwartet? 5min Fußweg zu beiden anderen Punkten - und deshalb der ganze Aufriss?
- 1,2 km verbinden mit sicher mehreren Mio. Euro gegen den Willen der Anwohner? Damit kann man viele Busse fahren lassen

Ziel und Aufgabe der Nordtangente ist nicht die kleinräumige Erschließung der Franz-Joseph-Straße. Vielmehr entstehen durch den Lückenschluss neue Verbindungen und dadurch ein insgesamt attraktiveres Tramnetz, von dem die Fahrgäste aus zahlreichen Stadtvierteln profitieren.

Die vergleichsweise kurzen Neubauabschnitte der Tram Nordtangente erzielen somit eine große Wirkung. Daher ist das Projekt ein zentraler Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele und für die Verkehrswende in München.

Parken und Lieferverkehr

Entfall von Parkplätzen

- Wie viele Parkplätze entfallen?
- Wie viele Parkplätze würden wegfallen?
- Wie viele Parkplätze gibt es jetzt, wie viele entfallen und wie viele werden nachher vorhanden sein?
- Wo parken die Anwohner, Besucher etc.?
- Wo sollen denn zukünftig die Bewohner parken? Es gibt jetzt schon zu wenig Parkplätze.
- Wo sollen die 184 Menschen dann parken? Auch abends ist die Parkplatzsituation schon schwierig
- Wie wird Parkraum geschaffen?
- Sie nehmen, laut Animation, den Anwohnern jegliche Parkmöglichkeit.
- Parkangebot für Anwohner mit Anwohnerparkausweis als auch für Besucher, Zulieferer, Handwerker etc. ist heute schon katastrophal.
- Trotzdem heißt das, dass es weniger Parkplätze für Anwohner gibt, oder?
- Wurde mal ABENDS geschaut wie viel Prozent Besucher im Abschnitt I parken?
- Wir haben als Anwohner durch HOME Office auch tagsüber den Bedarf für Stellplätze
- Welchen Ausgleich für wegfallende Parkplätze planen Sie?
- Auf das Problem der Autoparkplätze (unter ihnen E-Autos) gehen Sie nicht ein. Stellen Sie sich München als neues Pjöngjang vor?
- Dass Anwohner ihre PKW – wegen des Wegfalls der Parkplätze – abschaffen, weil jetzt eine Tram vor der Haustür vorbeifährt, ist lebensfremd.
- Wo sollen die Anwohner der Franz-Joseph-Straße künftig parken?
- Es fallen offenbar auch für Gastronomie und Einzelhandel Kundenparkplätze in der F-J-Straße weg. Wie soll das funktionieren?
- Wo werden Ersatzparkplätze geschaffen?

Durch die geplante Trambahntrasse entfallen im Planfeststellungsabschnitt 1 insgesamt 262 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.

Zwischen Elisabethplatz und Leopoldstraße entfallen in der Franz-Joseph-Straße ca. 184 Parkplätze. Um den Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu kompensieren, können in den betroffenen Lizenzgebieten die Parkregeln zugunsten des Bewohnerparkens für die Zeit ab 18 Uhr unter Beachtung der Vorschriften der Straßenverkehrsordnung angepasst und damit ein großräumiger Ausgleich geschaffen werden.

Zwischen 9 und 18 Uhr bleiben so die Gebiete auch für Besucher*innen und Kund*innen erreichbar. Bewohner*innen mit Parkausweis können trotzdem fast alle Parkplätze in den Lizenzgebieten rund um die Uhr nutzen.

In der Leopoldstraße entfallen zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit ca. 78 Stellplätze am Straßenrand. Für diese Stellplätze gilt derzeit eine Kurzzeit-Parkregelung, die von 9 bis 18 Uhr das gebührenpflichtige Parken nur für maximal zwei Stunden gestattet. Diese Regelung gilt auch für Nutzer*innen mit Parkausweis. Erst ab 18 Uhr können hier Bewohner mit Parkausweis unbegrenzt parken.

Erhebungen in der Leopoldstraße haben ergeben, dass der vorhandene Parkraum in den Nachtstunden nur zu einem sehr geringen Teil von Berechtigten mit Parkausweis genutzt wird. Es ist daher davon auszugehen, dass die Auswirkungen des Entfalls dieser Parkplätze

auf die Parksituation der Bewohner*innen in den an die Leopoldstraße angrenzenden Lizenzgebieten gering sein wird.

Im Ergebnis ist der Entfall der PKW-Stellplätze nach Einschätzung des Mobilitätsreferats aufgrund des hohen verkehrlichen Nutzens der neuen Tramtrasse hinnehmbar.

Anwohnergaragen

- Planen Sie auch den Bau eines Parkhauses für alle Anwohnerfahrzeuge die nun nicht mehr auf der Franz-Joseph-Str. & Leopoldstr. parken können?
- Planung einer Tiefgarage unter dem Habsburgerplatz?
- Wollen Sie vielleicht noch ein Parkhaus auf den Habsburgerplatz bauen?
- Parkhaus Elisabeth?
- Warum bauen Sie nicht gleich noch ein Parkhaus in den Leopoldpark? Das ist absurd. In der FJS fallen die Plätze weg und sie bauen in der Occamstraße.
- Geht die Tram dann auch zu den Anwohnerparkplätzen in der Occamstrasse? Werden die Parkplätze nicht mehr kosten als das Anwohnerparken?
- Die Parkplätze fehlen heute schon! Parkhäuser sind keine Lösung, denn sie sind nicht vor der Tür!

Die Kompensation eines Teils der im Zuge der Tram Nordtangente entfallenden Straßenstellplätze erfolgt auch durch die Förderung städtischer und privater Anwohnergaragen aus Stellplatzablösemitteln. Für den westlichen Streckenabschnitt (Elisabethplatz bis Leopoldstraße) sowie den nördlichen Streckenabschnitt (Leopoldstraße bis Münchner Freiheit) können die folgenden Einzelmaßnahmen benannt werden:

Mit dem Neubau des Elisabethmarktes wird in der zweiten Tiefebene die Errichtung von 56 städtischen Anwohnerstellplätzen aus Stellplatzablösemitteln gefördert. Mit einer Inbetriebnahme kann im Laufe des Jahres 2023 gerechnet werden.

In der Franz-Joseph-Straße 31 wurde im Zusammenhang mit einem Neubau eines Rückgebäudes 2017 eine Vereinbarung zur Förderung von 13 bis 16 Anwohnerstellplätzen zwischen der LHM und einem privaten Investor unterzeichnet. Durch bauliche Verzögerungen ist nach letztem Wissensstand des Mobilitätsreferats mit einer Inbetriebnahme 2022 zu rechnen.

In dem Parkhaus an der Occamstraße werden nach dem Betriebskonzept der Park & Ride GmbH nach der Sanierung voraussichtlich 150 Anwohnerstellplätze und 70 Kurzzeitparkplätze zur Verfügung stehen.

Die Förderung weiterer Anwohnerparkstellplätze ist nach Prüfung der stadtweit gültigen Voraussetzungskriterien vorstellbar, jedoch aufgrund der strukturellen Voraussetzungen im Umgriff nur in Verbindung geeigneter Bauvorhaben realisierbar. Dies setzt in der Regel längere Planungs- und Realisierungszeiträume voraus.

Parksuchverkehr

- Gibt es Zahlen zum Zuwachs des Verkehrsaufkommens in den betr. Wohngebieten, wenn durch Wegfall von ca. 200 Parkplätzen der Parksuchverkehr erheblich steigen wird?
- Da der Parkraum bereits heute knapp ist, wird eine weitere Verknappung den Verkehr nicht verringern, sondern durch Suchen von Parkmöglichkeiten erhöhen.

- Gibt es Zahlen zu den zu erwartenden Steigungen der Emissionen durch Rückstau an der Kreuzung Franz-Joseph-Straße und den erhöhten Parksuchverkehr?
- Was ist mit der Erhöhung der Emissionen durch den stark zunehmenden Parksuchverkehr?!?!?

Durch die Anpassung der Parkregeln in den betroffenen Lizenzgebieten zugunsten des Bewohnerparkens für die Zeit ab 18 Uhr sowie zusätzliche Stellplätze in Anwohnergaragen kann der Bedarf für die Anwohner*innen gedeckt werden. Nach einer anfänglichen Umstellungsphase mit höherem Parksuchverkehr wird sich der Parksuchverkehr wieder auf heutigem Niveau bewegen.

Lieferverkehr

- Wie sollen ohne Parkplätze (die der Radspur zum Opfer fallen) z. B. Umzüge, Lieferverkehr, Service für die Wohngebäude funktionieren?
- Dann blockieren die Lieferfahrzeuge die privaten Ein/Ausfahrten?!
- Wieso wird die Lieferzone nicht vor den Läden in der Franz-Joseph-Straße 19-21 geschaffen? Die geplante Lieferzone geht m.E. ins Leere
- Es gibt auch keine Parkplätze vor den Läden Franz-Joseph-Str. 19-21. Wie kann das sein?
- Nachdem alle Parker eine Parklizenz brauchen (und haben) sind es entweder keine Besucher oder auch Nicht-Anwohner bekommen problemlos eine Parklizenz!!!
- Wo sollen denn die 10 DHL Wägen gleichzeitig parken, wenn die Tram da ständig durchrattert? So last century Ihr Konzept...Sie wollen gar nicht moderner denken.
- Z.B. ein Umzug kann nicht mit "Lieferzonen" abgewickelt werden. Es gibt nicht nur Geschäfte/Gaststätten die (mit kleinen Paketen) beliefert werden müssen!
- Lieferzonen in den Nachbarstraßen! Noch weniger Parkplätze...
- Wenn es auf der Westseite der Leopoldstraße gar keine Parkbuchten gibt. Wo sollen auf dem langen Abschnitt Lieferservice halten, ohne die Tram zu blockieren?

Zu den bereits bestehenden Lieferzonen können künftig – zum jetzigen Stand der Planungen – an mehreren Stellen im Quartier zusätzliche Lieferzonen eingerichtet werden. Das Lieferkonzept wurde mit dem Mobilitätsreferat erarbeitet und abgestimmt.

Zusätzliche Lieferzonen sind in der Nordendstraße, der Franz-Joseph-Straße, der Leopoldstraße (Westseite), der Hohenzollern- und Nikolaistraße vorgesehen.

Radverkehr

- Wie wollen Sie das Radfahraufkommen erhöhen? Warum keine Dächer über den Radwegen damit das auch für Leute Sinn macht die nicht in Regenkleidung fahren können.
- Wie kann das leider sehr oft durchgeführte Verparken der breiten Radwege verhindert werden? Protected Bike Lanes steigern Betriebsstabilität der Tram?!
- Sie erwähnen nicht, was mit den Unfallopfern bei der Auseinandersetzung Kampfradler - Tram (z.B. Franz J. Str.) wird. Stichwort Radschnellweg
- Wenn Sie wollen, dass die Menschen auf andere Verkehrsmittel umsteigen, bauen Sie eine Fahrradstraße + nutzen das Geld für die Modernisierung Ihrer Haltestellen
- Die Bürgersteige entlang der Franz-Joseph-Straße sind so breit, dass wie bisher die Radfahrer darauf fahren könnten. Dann blieben mehr Parkplätze erhalten.
- Es sind schon breite Fahrradwege vorhanden - warum werden diese versetzt, warum müssen dafür Parkplätze wegfallen?

- Warum planen Sie nicht für den realen Verkehr? Die Lieferanten parken die Radwege zu.
- Radler müssen auf die Schiene ausweichen. Gefährlich! Gegen Radentscheid!
- Warum geht es in der Diskussion immer nur um Autofahrer und Tram? Die Münchner wollen sicher radeln, siehe Radentscheid.
- Trambahnen vergraulen alle Fahrradfahrer. Ist das das Ziel von München?
- Haben Sie Pläne, die Schienen an den Querungen mit den Radlern abzudecken? Gibt es technische Lösungen, um Radler vor Unfällen an der Schiene zu schützen?
- Laut Stadtratsbeschluss Radverkehr Von-der-Tann-Str soll in der Leopoldstraße der MIV massiv reduziert werden. Wurde das berücksichtigt, wenn nicht warum nicht?
- Auf der Franz-Joseph-Str. fahren viele Schulkinder, die Fahrradwege zwischen Tram und Parkplätzen erscheinen deren Sicherheit zu gefährden!?
- Wie groß ist der Abstand zwischen Radverkehr am Rand des Radstreifens zur überholenden Straßenbahn?

Die Umsetzung der beiden Bürgerbegehren zum Radverkehr des Radentscheids bedeutet einen grundlegenden Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt München. Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden die Verkehrswende mit konkreten Projekten auf der Straße in den kommenden Jahren sichtbar und erfahrbar machen.

Damit einhergehend wird eine massive Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs, des Fußverkehrs und des ÖPNV. Die Neuverteilung des Straßenraums wird prioritär zu Lasten von Kfz-Fahrspuren, Kfz-Parkplätzen und der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs stattfinden, um die Qualitätsansprüche für mehr Sicherheit, Komfort und Attraktivität im Radverkehr und im gesamten Umweltverbund zu erfüllen.

Die planerischen Ziele des Bürgerbegehrens Radentscheid München sind folgende:

1. Qualität von Radwegen
2. Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz
3. Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen
4. Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten

Die Vollversammlung des Münchner Stadtrates hat am 24.07.2019 mehrheitlich beschlossen, die Forderungen der beiden Bürgerbegehren (Altstadt-Radring und Radentscheid München) zum Radverkehr in München inhaltlich in vollem Umfang zu übernehmen (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15560 und 14-20 / V 15572). Die vorliegende Tramplanung berücksichtigt, soweit technisch und geometrisch möglich, die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses „Bürgerbegehren - Radentscheid“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572).

In der Franz-Joseph-Straße entspricht die Planung aus Gründen des Baumschutzes, des Brandschutzes, des notwendigen Erhalts einer Längsparkerreihe sowie der nicht gewünschten Verdrängung von Kfz-Verkehr in Nebenstraßen nicht vollumfänglich den Anforderungen des Radentscheides. Es werden jedoch auf der gesamten Strecke beidseitig mindestens regelkonforme Radwege bzw. Radfahrstreifen angeboten. Damit wird eine deutliche Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand erreicht.

Im Abschnitt Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit wird der mit dem Stadtratsbeschluss „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) beschlossene Radschnellweg mit beidseitig 3,0 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen) umgesetzt.

Aktuell werden in München aufgrund eines vom Stadtrat beschlossenen Pilotversuches zur Erprobung sog. „Protected Bikelanes“ auf fünf Straßenabschnitten fünf Protektionselemente getestet. Im Vordergrund des Versuches steht dabei die technische Eignung der Protektionselemente (Langlebigkeit, Sichtbarkeit, Winterdienst, Entwässerung, Straßenreinigung etc.).

Der Versuch dauert mindestens ein Jahr und wird durch ein externes Büro begleitet und evaluiert. Nach Abschluss des Versuches wird sich herausstellen, ob ein oder mehrere Elemente zum dauerhaften Einbau geeignet sind. Vorher werden in München keine Protected Bikelanes umgesetzt.

Natur und Umwelt

- Wie viele Bäume müssen für Planungsabschnitt 1 insgesamt gefällt werden?
- Wie viele Bäume müssen gefällt werden? Ich möchte eine ehrliche Antwort!
- Wie sieht der optimale Straßenquerschnitt ohne die Platane aus? Wer wägt den Erhalt eines Baumes mit den Kosten für alle anderen ab, Beispiel Entfall Parkplätze
- Mehr Licht ist Lichtverschmutzung! Was ist mit den Insekten? Stichwort Artenvielfalt?

Es werden im Planungsabschnitt 1 insgesamt vier Bäume gefällt. Dem gegenüber stehen neun Neupflanzungen.

Die Auswirkungen auf die Natur und Landschaft werden im Rahmen eines landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) dargestellt. Alle Eingriffe müssen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden bestmöglich ausgeglichen oder kompensiert werden.

Zusätzlich entsteht im Rahmen des Genehmigungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsstudie. Darüber hinaus beauftragen wir eine Umweltbaubegleitung für den Zeitraum der Bauarbeiten.

Die Empfehlungen zu insektenfreundlichen Beleuchtungsanlagen des Referats für Klima- und Umweltschutz (RKU) bzw. der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) werden als Rahmenbedingungen bei der Beleuchtungsplanung berücksichtigt.

Kosten

- Kosten?
- Wie hoch sind die kalkulierten Baukosten? Welche Zuschläge Preisanstiege (Bauunternehmen & Materialen) haben sie pro Jahr für die Baumaterialien angesetzt?
- Welche Investitionskosten sind mit dem Projekt verbunden (Steuergelder)?
- Mit welchen Baukosten rechnen Sie je Phase? Welche Zuschläge durch Preiserhöhungen (Stahl, Beton, Sand usw.) haben Sie je Gewerk angenommen?
- Wie hoch sind die Kosten für das Vorhaben?
- Wie hoch sind die Kosten für den Abschnitt 1?
- Was sind die Kosten für die verschiedenen Planabschnitte, sowie was sind die Kosten für die neuen Straßenbahnen mit Akkus? (durchschnittlichen Kosten pro km)
- Warum werden die Bürger nach jahrelanger Planung immer noch nicht über die Kosten informiert, obwohl diese bekannt sein müssten + Vergleichszahlen vorhanden sind?
- Wie wirken sich die aktuellen Preissteigerungen auf die Kosten aus? Mit was für einer Preissteigerung um wie viel Prozent muss gerechnet werden?

- Haben Sie die Kosten für das Projekt je benannt?
- Guten Abend, gibt es mittlerweile Informationen zu den Kosten des Planungsabschnitts 1? Falls ja, gibt es eine Kostengegenüberstellung mit evtl. Busalternativen?
- Wie steht es mit den Kosten? Wurden die Budgets eingehalten? Um wieviel überzogen?
- Wie sehen Kosten und Nutzen des einzelnen Bauabschnittes aus?
- Es gibt doch wohl zumindest Kostenschätzungen?
- Können Sie keinen Kostenrahmen nennen? Bzw. bedeutet das, dass die gesamte Planung bisher ohne Berücksichtigung der Kosten stattfand?
- Wie kann man seriös! Das Bauvorhaben beschließen ohne Kosten konkret benennen zu können!? im Juni werden „Ukraine Krieg, Lieferschwierigkeiten,“ nicht weg sein.
- Welches Ergebnis liefert die Nutzen-Kosten-Analyse unter der Annahme, dass das Teilstück durch den Engl. Garten nicht realisiert wird?
- Welches Ergebnis liefert die Nutzen-Kosten-Analyse für die Anbindung der Tram 23 über das bestehende Tramnetz via Parzivalstraße stattdessen?
- Als Steuerzahler finde ich die Kosten für neue Tramgleise viel zu hoch.
- Also Entschuldigung, die Kosten wie in keinem anderen Projekt geheim gehalten. Bitte nicht auf die Ukraine schieben.
- Auch wenn der "Bund" teilweise bezahlt, bezahlen es WIR STEUERZAHLER!
- Auf welcher gesetzlichen Grundlage wird der Planabschnitt 1 durch den Bund finanziert?

Die Finanzierung des Projekts haben wir selbstverständlich im Blick. Durch aktuelle Entwicklungen auf dem Weltmarkt (etwa bei der Beschaffung von Baumaterialien, Veränderungen von Lieferketten, auch in Folge des Ukraine-Kriegs) werden die Kosten gerade entsprechend überarbeitet bzw. aktualisiert.

Wir haben im Verlauf des öffentlichen Dialogs stets kommuniziert, dass zuerst der Münchner Stadtrat detailliert über die Projektkosten informiert wird. Dieser Zusage an die Politik fühlen wir uns weiterhin verpflichtet, so dass wir um Verständnis dafür bitten, dass wir die Kosten bisher noch nicht öffentlich gemacht haben.

Generell gilt, dass das Projekt grundsätzlich förderfähig ist, und zwar nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG. Es wird außerdem gemäß dem ÖPNV-Bauprogramm der Landeshauptstadt München finanziert. Ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ist zu erwarten.

Die Aufbereitung der Zahlen erfolgt aktuell in Vorbereitung auf den Trassierungsbeschluss im Stadtrat. Wir werden die Zahlen zum Zeitpunkt des Stadtratsbeschlusses auch der Öffentlichkeit vorlegen.

Weitere Themen

Oberleitung

- Ist die Stromversorgung mit Oberleitungskabeln oder mit bodennaher Stromversorgung geplant?
- Warum wird auf der Leopoldstraße auch auf die Oberleitung verzichtet und so wie für die Durchquerung des Englischen Gartens Straßenbahnen mit Akku verwendet.
- Warum ist eine Oberleitung notwendig, wenn im Englischen Garten mit Akkus gefahren wird?

Im Englischen Garten wird aus Rücksicht auf das Erscheinungsbild des Gartendenkmals keine Oberleitung verbaut. Dort fahren die Züge im Akkubetrieb. Auf allen anderen

Abschnitten ist ein Fahrdrat vorgesehen, um das Netz flexibel mit den vorhandenen Zügen ohne Akku bedienen zu können.

CO2 und Feinstaub

- Wieviel Beton wird für die 1., wieviel für die 2. Teilstrecke verbaut - wie ist die CO2 Bilanz für dieses Bauvorhaben?

Wieviel Beton verbaut wird, steht derzeit noch nicht fest. Die Erstellung der CO2-Bilanz ist Teil des sogenannten Standardisierten Bewertungsverfahrens, das im 3. Quartal 2022 beginnen soll. In der letzten Voruntersuchung wurde ein positiver Nutzenbeitrag für die CO2- und weitere Emissionsbilanzen ausgewiesen.

- Gibt es Gutachten zu den Gefahren des Bremsandes (Feinstaub, Silikose, ggf. Krebs)?
- Wie wollen Sie die bisher tolerierte/nicht bekannt gemachte (gefährliche) Feinstaubbelastung durch Bremsand verhindern?

Der Bremsand verursacht keine dauerhaften Emissionen. Sand wird nicht bei jeder Bremsung verwendet, sondern nur im Ausnahmefall, etwa wenn das Fahrzeug rutscht oder bei einer Gefahrenbremsung. Es wird bei den heutigen Fahrzeugen in diesen Fällen auch nur sehr dosiert gesendet.

Lieferanten

- Werden alle Lieferanten der Umsetzung bekannt gegeben? Bauunternehmer, Sandlieferanten etc.?

In der Regel werden die Hauptauftragnehmer öffentlich bekanntgegeben. Eine vollständige Aufzählung aller Beteiligten ist nicht üblich.

Simulationen

- Welche Tageszeit wird mit dem Video in der Leopoldstraße dargestellt? Da ist sehr wenig Autoverkehr.
- Der im Film (u. in Zeichnungen) dargestellte Luftraum (f. Oberleitung) entspricht nicht der vorliegenden Situation. Werden die Bäume so beschnitten wie gezeigt?

Es handelt sich bei der 3D-Animation und den Visualisierungen um optische Hilfsmittel, um die aktuelle Planung der Tram Nordtangente (Gleislage, Fahrleitungsmasten, Integration in den Straßenquerschnitt usw.) zu veranschaulichen. Im Mittelpunkt stehen also gestalterische Aspekte.

Verkehrslenkung

- Warum halten Sie Autos nicht durch andere Maßnahmen aus der Stadt raus? zB durch extrem hohe Parkgebühren (s. Amsterdam) oder CityMaut (s. London, Stockholm)

Solche Maßnahmen werden von der Münchner Stadtpolitik ebenfalls diskutiert. Sie könnten den Ausbau des ÖPNV flankieren, um die Verkehrswende weiter zu forcieren.

Organisatorische Fragen

- Werden die Folien im Nachgang zur Verfügung gestellt?

- Warum ist der Chat nicht öffentlich? Dieses Verfahren ist intransparent!
- Es kann doch nicht sein, dass Sie eine 'Informationsveranstaltung' mit so vielen unbeantworteten Fragen beenden können!
- Durch das Online Format haben Sie viele Menschen ausgeschlossen - werden Sie noch eine 'echte' Veranstaltung anbieten?
- Warum können die Teilnehmer hier nicht auch die Fragen der anderen Zuschauer lesen? Es ist schon sehr gesteuert und nicht sehr bürgerfreundlich.
- Bei allen Antworten sieht man: Maßgeblich sind die Wünsche des MVG, nicht die der Fahrgäste bzw. der Bürger.
- Infoveranstaltungen schön und gut. Aber die Kritik der Anwohner wird einfach ignoriert.
- Und eine Infoveranstaltung sollte ja an Transparenz ausgerichtet sein. Oder?

Alle aktuellen Informationen rund um die Tram Nordtangente sind auf der Projektwebsite www.mvg.de/tnt einsehbar. Dort finden Sie den Foliensatz, die Aufzeichnung des Streams, die gezeigten Videos und weitere Informationen.

Wie vor und während der Sendung angekündigt dokumentieren wir alle eingegangenen Fragen an dieser Stelle und beantworten sie soweit wie möglich nach Themen sortiert.

Das digitale Format schließt nach unserer Überzeugung keine Teilnehmer*innen aus, sondern ermöglicht es weit mehr Interessierten, sich über das Thema zu informieren als bei Präsenzveranstaltungen. Das Online-Format war außerdem eine Reaktion auf die Corona-Pandemie. Künftig wollen wir wieder Veranstaltungen vor Ort anbieten.

Anmerkungen zum Englischen Garten

Wie im Vorfeld der Sendung angekündigt widmen wir uns ausschließlich dem Planungsabschnitt 1 vom Elisabethplatz über die Franz-Joseph- und Leopoldstraße zur Münchner Freiheit. Für Fragen zum Planungsabschnitt 2 durch den Englischen Garten wird eine eigene Infoveranstaltung stattfinden – Details finden Sie zu gegebener Zeit auf unserer Projektwebsite www.mvg.de/tnt und in den Medien.

Wie viele Tramlinien werden nach Realisierung Bauabschnitt 2 durch den Engl. Garten fahren? Und wohin fahren die Linien? Nur Tangenten oder auch in die City?

Wie kommt man als Autofahrer mit der neuen Abbiegesituation und Einbahnregelung aus der Martiusstraße zum Mittleren Ring West über die Elisabethstraße?

Sollen die Gleise im Englischen Garten durch Absperrungen an z.B. Fußgängerkreuzungen abgegrenzt und somit optisch ein deutlicher Einschnitt erfolgen?

Trotz Straßenbahn müssen weiter Busse durch den Englischen Garten fahren, oder wird die Ringbuslinie 58/68 eingestellt?

Hallo, 1 Frage bzgl. Nachfrageprognose: Wie hoch ist die aktuelle Zahl der Personenfahrten/Werktag mit den Bussen durch den Englischen Garten?

Es fehlt an so vielem in München! Und Sie zählen die Plätze. Ich sehe die Busse häufig halbleer durch den E.G. fahren!

Wie wollen Sie im Engl. Garten die Radler vor Unfällen mit den Schienen schützen? Die Münchner haben im Radentscheid die Bedeutung des Rads deutlich gemacht.

Warum wird die begrünte Bahn durch den Englischen Garten geplant, wenn da die Rettungswagen nicht mehr fahren können?

Mobilität&Flexibilität sind sehr wichtig&verbessern d.Lebensqualität d.Bürger*innen. BA2 würde d.Baudenkmal Engl. Garten extrem beschneiden. Wie stehen Sie dazu?

Wie sieht die Planung durch den Engl. Garten aus?

Wie sieht es dann im Engl. Garten aus entlang der Straßenbahnlinie?

Wenn eine Tram durch den Englischen Garten so nötig ist, warum fährt nicht - bereits - einen Bus als Zwischenlösung? Oder ist diese Tram bloß eine Idee fixe?

Allgemeine Anmerkungen und Wiederholungen

Nachfolgend dokumentieren wir Kommentare, die keine konkreten Fragen enthalten oder allgemeine Meinungsäußerungen darstellen. Antworten zu einzelnen der hier gestellten Themen finden sich im FAQ-Teil (siehe oben).

Schade, ich kann Ihren Ausführungen kaum folgen, denn die Infoveranstaltung wurde auf 18h gelegt, wo Eltern kleiner Kinder einfach nicht können.

Man kann die Fahrgastzahlen hinterher so oder so ermitteln, um zu beweisen, dass der Bau richtig war. Ob sie wirklich immer stimmen? Jeder hat seine Statistik!
Welcher Fußgänger braucht sooo viel Platz?

Die Folie 2 ist linearisiert. Es gibt nur Spitzenbelastungen und keine Dauerbelastung. Die Darstellung ist nicht korrekt

Vielen Dank an Hr. Schreiner für die Beiträge! Die Tram ist die Lösung für die Mobilitätswende. Leider stimmt die Planung Leopoldstraße damit nicht überein.

Attraktiv wäre die Weiterführung der Tram von der Leopoldstr. zum Odeonsplatz. U-Bahn oft völlig überlastet, dann steigen Leute vom Auto auf Tram um ...

Es ist ein Megatrend in der jungen urbanen Stadtbevölkerung auf den eigenen PKW zu verzichten. Es ist also falsch historische Daten für Bedarfe zu verwenden.

Natürlich erfüllen sich Prognosen, wenn es will.

Natürlich erfüllen sich Prognosen, wenn MAN es will.

Sie führen nun die Mathematik als Entscheidungshilfe an, die dann aber auch richtig anzuwenden ist. Eine Tram kann 145 Autos ersetzen, das ist ein Maximum.

Die Nachfrage bzw. die Passagierzahlen, die alles begründet (Tram) oder ablehnt, haben Sie selber hochgerechnet.

Gerade sagt dir Dame 154 würde das Fahrgastaufkommen nicht schaffen. Unsinn. Frequenz erhöhen statt Tram bauen ist billiger!!!!

Kann man die Fragen auch sehen wo gestellt werden

Wäre schön, wenn man die Fragen sehen könnte. Zumindest wüsste man dann, was man nicht mehr fragen muss.

Bitte sagen Sie doch einfach: WIR, MVG, WOLLEN DIE TRAM SO. KOSTE ES, WAS ES WOLLE. PUNKT.

Warum gibt keine einzige kritische Haltung beim MVG zu diesem Tram-Bauabschnitt?

Bei der letzten Infoveranstaltung wurde der Variantenvergleich Leopoldstraße noch öffentlich für die nächste Veranstaltung angekündigt. Wo ist dieser?

Anmerkung: in dem schönen Video Franz-Joseph-Straße sieht man kein Lastenrad oder Fahrrad mit Anhänger! Die gibt es aber!

Es klingt an, dass die Belange des Autoverkehrs sehr hoch gewichtet wurden, laut Planerin fast höher als die Tram. Das widerspricht der Einleitungsrede.

Haben Münchner dann ein Recht auf Schadenersatz, wenn doch Bäume entfernt werden?

Wer haftet dafür? Leider wird davor immer versprochen, was dann nicht geht.

Straßen zur Einbahnstraße zu erklären ist eine Frechheit!

Es können sich also nur noch Reiche ein Auto leisten, die einen Tiefgaragenplatz haben. Alle anderen Bürger verkaufen das Auto.

Aufenthaltsqualität? Die Visualisierung entspricht nicht dem Video und den Plänen, es fehlt eine Spur links und rechts eine zu kurz dargestellte Abbiegespur.

Bei den wenigen Autos im Video braucht es doch echt keine zwei Autospuren je Richtung. Leider missachten Sie aber die Bedürfnisse der Menschen, die das alles alltäglich dann ertragen sollen. Reine Schönrederei statt Hirnschmalz. Zahlen vor Schutz!

immerhin: der der den Film gemacht hat liebt SUVs VANS - kein einziges kleines Auto und auch kein DHL Fahrzeug steht im Weg

Was man im Film nicht sieht, ist der Lärm.

Warum investieren Sie das Geld nicht lieber in die Modernisierung Ihrer restlichen Haltestationen? Bei den alten U-Bahnen wird München nie Zukunftsstandards setzen.

Bitte nicht alles wiederholen, sondern konkret antworten

Der Abschnitt Leopoldstr ist nur für den MVG zur Verbindung notwendig - es gibt keine zusätzliche Haltestelle. Und für diese Strecke ist die U-Bahn da.

Ich schaffe mein Auto tatsächlich ab, weil die Tram künftig meine Wege aus der Parkstadt Schwabing in die Stadt ermöglicht. Also nicht lebensfremde Idee!

Paris streicht 30.000 Parkplätze

Ist das keine Tramveranstaltung? Ich habe kein Auto, wieso geht es die ganze Zeit nur um Parkplätze und Autofahrer? Bitte Prioritäten bei Fragenauswahl anpassen

Würden die Mieten für die Mietfahrzeuge von der Stadt auch übernommen, wenn der Anwohner auf den eigenen PKW verzichten soll?

Auf der einen Seite will man den Englischen Garten untertunneln, um der Natur mit den Menschen mehr Raum zu geben und dann plant man eine Straßenbahn.....

Die Mobilitätsoffensive kann man auch mit Bussen umsetzen.

Das Wasserhahnmodell ist Unsinn. Das Wasser kommt wie kommt, und nicht aus einem dosierbaren Hahn

Sie leben nicht hier, oder? Keine Ahnung, wie das hier im Alltag abläuft. Alles nur "grüne" Theorie.

Der Bau von neuen Tramstrecken ist der größte Aufwand und erreicht den größten Flächenverbrauch im Vergleich zum Bus, der die bestehenden Straßen benutzen kann.

Und alle Diskussionsteilnehmer steigen nach der Veranstaltung in ihren Pkw und fahren heim.

Sollte man nicht zu Ausbaustandards übergehen, bei denen man sich in der Zukunft nicht fragen muss, warum man diese Fehlplanung umgesetzt hat?

Leider keine kritische Auseinandersetzung, nur Schönrederei. Sie hören ja gar nicht auf die Bürger, die es wirklich betrifft.

Ist zwar lobenswert, dass München (vielleicht) nicht Alles bezahlen muss, der Bund sind aber auch WIR Steuerzahler, das ist trotzdem unser Geld.

So schön, dass Sie noch darüber lachen können, wo Sie so viel nachhaltig zerstören. Verachtenswert.

Aber der Bund sind auch wir Steuerzahler!

Nach dieser Veranstaltung hat man den Eindruck, dass Ihnen nur die Zahlen wichtig sind. Nothing else.

Schwabing ist aber kein Neubaugebiet!

Es bringt nichts, ich kann kaum folgen, viele Lücken. Bitte jz nicht erklären, dass ich das Video noch abrufen kann. Es geht ums Fragen stellen.

Auch E-Autos brauchen Parkplätze

Die meisten, die sich das anschauen sind sehr interessiert, bitte nicht suggestiv, das Thema unter den Tisch kehren. Hier ist SEHR großes Interesse.

Wie soll man mit 160 Zeichen präzise Fragen stellen können!?!?

Wie der Umstieg in Johanneskirchen von der Tram zur S-Bahn barrierefrei gestaltet?

Ich bin KEIN Autofahrer - und trotzdem gegen Ihre Tram!

Das ist eine zynische Debatte: Das Auto soll aus der Stadt entfernt werden, aber BMW ist ein gerne gesehener Arbeitgeber!

Das Leben und Tod-Argument...dann sollten am besten alle nicht mehr vor die Tür gehen dürfen...

Wie wärs mit einem "Volksentscheid"? bzw. Bürgerentscheid?

Das möchten Sie niemandem am Freitagabend anbieten - warum denn dann die Veranstaltung am Freitagabend, ja warum denn?

Nur 100 Teilnehmer am Freitag Abend. Surprise surprise.

160 Zeichen soll wohl ein Witz sein

Warum nicht gleich in der Ottobahn eine Verkehrslösung suchen? Man kann sich nur wundern.

Was hilft die Flächeneffizienz, wenn der MVG wesentlich teurer ist als das Autofahren?

Der MVG ist jetzt schon zu teuer und aufgrund von Stromkosten defizitär - siehe Einschränkung Verkehr U3/U6. Wie soll das mit solchen Projekten besser werden?

Warum keine U-Bahn? Sie braucht so gut wie gar keinen Platz, ist leise und deutlich schneller.

Es geht nicht GEGEN Auto, sondern FÜR moderne, nachhaltige und flexible Verkehrsmittel. Dazu zählen Tram doch nicht! Andere Städte rüsten auch um auf E-Busse!

Es geht bei den Kritikern nicht!! um den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs: Es geht um das Vehikel, mit dem das umgesetzt werden soll

Wie sollen die Knoten-Umstiegspunkte auf- und ausgebaut werden? Stichpunkte. Nord-&Südbahnhof, Park&Ride,...

Was spricht dann gegen eine Fahrradstraße - alles ist besser als eine Tram, die die Umwelt mehr zerstört, statt sie zu unterstützen...

Wie wichtig sind Ihnen die Belange der MENSCHEN? Und der UMWELT?

Grauenvoll. Warum bauen Sie nicht lieber mal eine schnelle Verbindung zum Flughafen als eines der Herzstücke Münchens zu zerstören?

ich kann einfach nicht verstehen, warum auf Basis von Prognosen Hunderte Millionen investiert werden, statt die Prognose zu prüfen mittels einer Buslinie.

Wie lange werden wohl die Bäume bei den Erschütterungen durch die Tram überleben?

Bäume erhalten, 2 Tram-, 2 Autospuren, 2 Radwege je 3 Meter, 2 Fußwege (auch für Rollstuhl- und Rollatornutzer) und Außengastronomie in der Straße nicht möglich

200: 130 sind eher 53%, oder?

Effizienter Einsatz von Steuermitteln: Fixe Bahnlinie plus Bahnen vs Buslinie? Bitte erklären Sie das.

Die Tram soll nicht zu MEHR Verkehr führen, sondern zu ANDEREM Verkehr. Warum nimmt man den Autos keinen Platz weg, zum Beispiel durch Einbahnstraßenverkehr?

Neee, jetzt haben Sie die Frage bzgl. der 154 aber irgendwie falsch verstanden. Es geht nicht konkret um die 154, sondern darum, dass nicht erst mal ein Bus ausprobiert wird

Das sind nur FIXE - es gibt zig variable für DHL etc. die Sie nicht berücksichtigen

In der Hohenzollernstraße fährt doch bereits ein Bus!

Der Radverkehr über die bisher ausgewiesenen Flächen funktioniert im Zusammenspiel mit den Fußgängern reibungslos. Warum werden Parkplätze vernichtet

Warum sind neue Direktverbindungen besser und aktuelle Direktverbindungen nicht? Warum muss ich dann umsteigen, wenn ich es bisher nicht musste?

Weisungsbefugt für Baumfällung?

Ich finde den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs extrem wichtig. Fahre kein Auto. Ich konnte den ganzen technischen Ausführungen nicht folgen, kann jetzt nicht diskutieren.

Gibt es eigentlich keine Fragen von Leuten, die an modernen ÖPNV interessiert sind?

Natürlich wollen Sie die Diskussion nicht führen. Genauso wie Sie auf die kritischen Fragen nicht eingehen, sondern nur auf die, über die Sie dann lachen.

Ähhh, die dezentral gelegene Cosimastraße ist was ganz anderes als die Leopoldstraße. Die letzten Ausführungen waren suggestiv und irritierend.

Wäre es nicht viel effizienter die Steuermittel für soziale Projekte zu verwenden, statt ein so teures, Projekt zu finanzieren? Busse wären viel günstiger!

50% Autobesitzer sind auch steuerzahlende Bürger der Stadt und sollten weiterhin ein Recht haben ihr Auto frei zu nutzen.

Warum wird nur über Tram, nicht über ÖPNV bestehend aus U-, S-B. sowie der vielen Buslinien geredet? Es entsteht der Eindruck, nur die Trambahn bildet den ÖPNV.

Das Dienstwagen-/SUV-Argument ist doch Neid-Polemik! Individuelle Mobilität ist ein Grundrecht. Sharing sollte nicht zum Zwang werden.

Wenn die erwarteten Fahrgastzahlen nicht zutreffen, dann hat man sehr viel Geld verschwendet.

2019 gab es eine Forderung der SPD, Münchener Plätze zu retten. Nun soll neben dem Kurfürstenplatz der Elisabethplatz durch ein Verkehrsmittel zerstört werden

Es gibt doch nicht nur die Tram als einziges Verkehrsmittel. Wurde dies in der Simulation berücksichtigt?

Wenn Sie Busse einsetzen, würden die dann auch benutzt werden. Und wenn Sie auf einer Strecke nur eine Tram fahren lassen, wird sie natürlich benutzt.

Vielen Dank für die informative Veranstaltung und an alle Teilnehmer*innen für die engagierten Beiträge!

Vielen Dank an Alle! Und Online ist gut.

In 20 Jahren wird man sagen: wir haben 2022 zu wenig gemacht.

Warum werden nicht ewige Baustellen wie die U4 bis Engelschalking nicht erst Mal fertiggestellt und stattdessen ständig neue Projekte gestartet?