

**Hinweis /
Ergänzung
vom 10.01.2018**

Tram Nordtangente - Wiederaufnahme der Planung für die Tram durch den Englischen Garten

Trambahn-Nordtangente Verknüpfung mit der Münchner Freiheit

Antrag Nr. 14-20 / A 03294 der LKR vom 26.07.2017

Das Eisen schmieden so lange es heiß ist - Tram durch den Englischen Garten jetzt sichern

Antrag Nr. 14-20 / A 03548 der Stadtratsfraktion Die Grünen/RL vom 03.11.2017

Keine Tram durch den Englischen Garten

Petition vom 30.11.2017

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10293

§ 4 Nr. 9b GeschO

Anlagen

6. Änderungsantrag der ÖDP vom 13.12.2017
7. Nachfragen der Bayernpartei aus der Vollversammlung vom 13.12.2017
8. Petition „Keine Tram durch den Englischen Garten“ vom 30.11.2017
9. Lageplan - Luftbild

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.01.2018

Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag der Referentin:

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2017 hat die Vorlage in die Vollversammlung des Stadtrates am 13.12.2017 vertagt. Die Vollversammlung des Stadtrates vom 13.12.2017 hat die Beschlussvorlage in die heutige Sitzung vertagt. Der Änderungsantrag der ÖDP vom 13.12.2017 (Anlage 6) gilt als eingebracht.

Die Stadtratsfraktion BAYERNPARTEI hat mit Schreiben vom 18.12.2017 Nachfragen zur Vollversammlung übermittelt (Anlage 7), zu welchen nachfolgend Stellung genommen wird.

Zu den in der Vollversammlung vom 13.12.2017 gestellten Fragen des Stadtrates wurde die Stellungnahme der Stadtwerke München GmbH (SWM) in diese Vorlage eingearbeitet.

Die Petition vom 30.11.2017 (Anlage 8) „Keine Tram durch den Englischen Garten“ wird mit dieser Vorlage behandelt.

Änderungsantrag der ÖDP vom 13.12.2017

Die ÖDP hat in der Sitzung vom 13.12.2017 den beiliegenden Änderungsantrag eingebracht (Anlage 6).

In diesem wird gefordert, dass die Weiterführung der Tram-Nordtangente zur Münchner Freiheit nicht nur alternativ, sondern zusätzlich zur Verbindung mit der Tram in der Nordendstraße betrachtet werden soll. Außerdem soll noch geprüft werden, ob auch auf die Oberleitung in der Martius- und Thiemestraße verzichtet werden kann.

Die SWM/MVG wird im Rahmen der Planung diese wohlwollend prüfen. Die Verbindung zwischen der Tramnordtangente und der Münchner Freiheit wird auch von der SWM/MVG als wichtig beurteilt. So könnten sich zum Beispiel umsteigefreie Verbindungen zwischen Schwabing und Bogenhausen sowie zwischen Schwabing Nord und der Innenstadt über Elisabethplatz und Barer Straße realisieren lassen. Der Änderungsantrag wird daher übernommen.

Nachfragen der Bayernpartei aus der Vollversammlung vom 13.12.2017

Wie tief müssten die Fundamente für die Rasengleise ins Erdreich eingelassen werden? Würde dadurch das Wurzelwerk von Bäumen geschädigt?

Es ist eine neue Oberbauart mit Rasengleis auf Schotteroberbau vorgesehen, welche infolge der anderen Bauart umweltfreundlicher für die Bäume ist. Detailliertere Aussagen zur Tiefe von Fundamenten und zu Maßnahmen zum Schutz des Wurzelwerks von Bäumen können erst im Rahmen der Planung beantwortet werden.

Wie viel Fläche könnte realistischerweise entsiegelt werden?

Eine Teilentsiegelung des Bodens im Bereich der heutigen Bustrasse ist möglich, wenn ein Rasengleis ausgeführt wird, da der Querschnitt sich verändert. Es wird ein Querschnitt mit einem ca. 6,00 m breiten Rasengleis und einem 4,00 m breiten Radweg vorgesehen. Die asphaltierte Fläche weist aktuell eine Breite von 7,00 m bis 12,00 m auf, hinzukommen Bankette unterschiedlicher Breite und Ausbildung. Somit kann eine Fläche von ca. 1.650 qm (ca. 3,00 m Breite x ca. 550 m Länge) entsiegelt werden.

Welche Sicherungsmaßnahmen wie z.B. Absperrgitter oder bauliche Einrichtungen müssten an den bis zu zehn Querungsstellen ergriffen werden, um die Sicherheit von Fußgängern zu gewährleisten?

Die detaillierte Ausgestaltung der Querungen ist Bestandteil der wiederaufzunehmenden Planung; hierzu wurden noch keine Detailplanungen erstellt. Die SWM beabsichtigen, für das Thema Fuß- und Radverkehr im Englischen Garten begleitend zur Verkehrsanlagenplanung ein Gutachten erstellen zu lassen, das auf Basis noch durchzuführender Untersuchungen der Verkehrsströme fundiert und abgesicherte Aussagen hinsichtlich notwendiger Breiten der einzelnen bzw. kombinierten Funktionsflächen, insbesondere unter dem Aspekt der Sicherheit, treffen soll.

Wie müsste die Querung von Schwabinger und Oberstjägermeisterbach ausfallen?

Die Brücken werden unter Berücksichtigung des Denkmals Englischer Garten erneuert, also in enger Abstimmung mit der Schlösserverwaltung und der Denkmalschutzbehörde; Voruntersuchungen aus dem Jahr 2010 haben gezeigt, dass bei der Brücke über den Schwabinger Bach die Tragfähigkeit nicht gegeben ist und bei der Brücke über den Oberstjägermeisterbach die Überdeckung nicht ausreicht. Detailliertere Aussagen können erst im Rahmen der Planung beantwortet werden.

Im weiteren geplanten Streckenverlauf von Thieme- über Martius- und Franz-Joseph-Straße befinden sich viele denkmalgeschützte Häuser. Wie können die nötigen Oberleitungen mit dem Denkmalschutz in Einklang gebracht werden?

Die Fahrleitung wird mit schlanken und ins Stadtbild passenden Masten vorgesehen. Verlässliche Aussagen sind im derzeitigen Planungsstadium jedoch nicht möglich. Eine Befestigung mit Wandankern kann nachzeitigem Stand nicht ausgeschlossen werden. Im Abschnitt Martiusstraße ist der Straßenraum insgesamt sehr schmal, auf der Südseite beträgt die gemäß Stand Entwurfsplanung von 2014 geplante Gehbahnbreite nur 2,65 m - 2,80 m. In diesem Bereich sind deshalb voraussichtlich Wandabspannungen erforderlich, ggf. auch auf der Nordseite. Auch auf der Südseite Thiemestraße kann dies nicht ausgeschlossen werden, hier beträgt die 2014 geplante Gehbahnbreite ca. 3,60 m.

Gemäß Ziffer 5 des Antrages der Referentin wird allerdings auch geprüft, ob in der Martiusstraße und Thiemestraße eine oberleitungslose Trambahn möglich ist. Diese Prüfung kann auch für die Franz-Joseph-Straße nach dem aktuellen Stand der Technik erfolgen. Weiterhin ist dies in Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit der Akku-Trams zu untersuchen.

Wie viele Akkutram-Fahrzeuge müsste die MVG anschaffen, um den Betrieb der Linie durch den Englischen Garten zu gewährleisten? Wie hoch sind die Anschaffungskosten für die Fahrzeuge? Sind die oberleitungslosen Fahrzeuge in Anschaffung, Unterhalt und Wartung teurer als herkömmliche?

Das kann aus heutiger Sicht nicht gesagt werden, da die Frage Gegenstand der jetzt anstehenden Planungsmaßnahmen ist. Insbesondere vor dem Hintergrund der in Rede stehenden Anbindung an die Münchner Freiheit sind nun neue Netzvarianten zu erarbeiten und zu bewerten. Daher kann momentan auch keine Aussage zu den Kosten einer Fahrzeugbeschaffung gemacht werden.

Weitere darüber hinausgehende Fragen aus der Vollversammlung vom 13.12.2017

Ist es realistisch an den Querungen auf Gitter zu verzichten?

Eine erste überschlägige Überprüfung der freizuhaltenden Sichtfläche nach der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 95) hat ergeben, dass die Anhaltewege ausreichend eingehalten werden können.

Wie erfolgt die Querung des Reitweges?

Die detaillierte Ausgestaltung der Querungen ist Bestandteil der wiederaufzunehmenden Planung; hierzu wurden noch keine Detailplanungen erstellt. Für konkrete Aussagen ist es in diesem Stadium der Planung noch zu früh. Zurzeit queren die Pferde die asphaltierte Straße, daher könnte eine zukünftige Querung ebenfalls eine Querung in Asphalt vorsehen. Spezifika werden jedoch im weiteren Planungsprozess Berücksichtigung finden.

Welche Technologien stehen für eine Trambahn ohne Fahrdrat zur Verfügung?

Die von Siemens empfohlene Energiespeicherlösung für die Fahrt durch den Englischen Garten ist die Kombilösung aus Energiespeicher Bremsenergie (Ultracap) und Energiespeicher Oberleitungsfreies Fahren (Batterie). Parallel prüft die MVG gerade mit Siemens, inwieweit einer der bestellten Avenio-Wagen als Prototyp mit Akku frühzeitig für Testfahrten zur Verfügung gestellt werden kann.

Wie hoch sind die Kosten der Strecke?

Dies soll erst im Rahmen der Planung ermittelt werden. Erste Schätzungen belaufen sich auf 40 Mio. €.

Wie breit ist die Trasse und wie groß ist der Eingriff?

Die asphaltierte Fläche weist aktuell eine Breite von 7,00 m bis 12,00 m auf, hinzukommen Bankette unterschiedlicher Breite und Ausbildung. Die Trambahntrasse benötigt eine Breite von rund 6,00 m, der Radweg nach derzeitigen Sachstand rund 4,00 m.

Im Entwurfshandbuch Tram - Technische Vorgaben der SWM wird der Regelgleisabstand von 2,90 m auf der geraden Strecke ohne Mittelmasten definiert, was bei 2,30 m Wagenkastenbreite einen Zwischenraum von 0,60 m generiert.

Die in der Beschlussvorlage dargestellten 6,05 m setzen sich damit wie folgt zusammen: 0,35 m Abstand zur Trassenaußenkante + 2,30 m Wagenkasten + 0,60 m Zwischenraum + 2,30 m Wagenkasten + 0,50 m Sicherheitsabstand zum begleitenden Radweg.

Zur Radwegbreite: nach dem Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ist für einen einseitigen Zweirichtungsrادweg als Regelmaß 3,00 m - 4,00 m vorgesehen. Aufgrund der besonderen Situation im Englischen Garten sehen wir derzeit 4,00 m vor. Die Radwege sind entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) zu dimensionieren.

Damit kann die Trambahntrasse grundsätzlich im heutigen Korridor der Straße errichtet werden. Es müssen keine Großbäume gefällt werden (Stammdurchmesser größer als 0,80 Meter). Nach heutigen Erkenntnissen bestehen an zwei bis drei Punkten Konflikte, die erst nach Vorliegen einer Bestandsvermessung abschließend beurteilt werden können.

Wo laufen die Fußgänger?

In der ERA und im HBS werden in Abhängigkeit von der nutzbaren Wegbreite nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sowohl hinsichtlich der Gesamtfrequenz von Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer je Spitzenstunde, als auch hinsichtlich des Anteils der Radfahrenden im Verhältnis zu den zu Fuß Gehenden aufgezeigt. Die noch durchzuführenden Untersuchungen / Zählungen des Rad- und Fußverkehrs auf der Bustrasse im Englischen Garten werden Grundlagen für die weitere Planung liefern. Eventuell können die Fußgängerinnen und Fußgänger den parallelverlaufenden kürzeren Fußweg benutzen (Anlage 9). Heute ist es schon sicherer und komfortabler auf dem parallelen Fußweg auszuweichen, da man auf der Straße durch den Englischen Garten den Bussen und Radfahrenden ausweichen muss.

Sind Aufweitungen der Trasse am Chinesischen Turm möglich?

Es ist davon auszugehen, dass dies möglich ist, da in diesem Bereich heute eine Bushaltestelle vorhanden ist. Dies kann im Zuge der weiteren Planung geprüft werden.

Wie wird die Gastronomie im Englischen Garten angedient?

Wie auch im Bestand, von Osten über die Tivolistraße und die Straße Englischer Garten. Die Tramtrasse mit Rasengleis beginnt daher auch erst westlich des Chinesischen Turms (Anlage 9).

Ist auch eine Anbindung der Münchner Freiheit und des S-Bahnhofs Johanneskirchen möglich?

Zur Anbindung Münchner Freiheit siehe Seite 2 bei Erläuterungen zum ÖDP-Änderungsantrag.

Zur Anbindung S-Bahnhof Johanneskirchen: Ebenso wird eine spätere Untersuchung (nicht Bestandteil des Projekts Tram Nordtangente) einer Strecke zum Johanneskirchener Bf. von den SWM/MVG im Zuge der Entwicklung des Stadtgebiets Münchner Nordosten als sinnvoll angesehen, da so eine Tram-Verbindung vom Münchner Norden zur S-Bahn in Richtung Flughafen realisiert werden könnte.

Der verkehrliche Wert beider Verbindungen und insbesondere die Wirkungen auf das Gesamtnetz können nach Vorliegen der jeweiligen Fahrgastprognose abschließend beurteilt werden.

Petition vom 30.11.2017

Die Initiatorin hat die als Anlage 8 beigefügte Petition „Keine Tram durch den Englischen Garten“ vom 30.11.2017 beim Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München eingereicht. Die Petition lag zum Zeitpunkt der Drucklegung für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2017 noch nicht vor und wird daher mit diesem Ergänzungsblatt behandelt. Die Petition wurde von 1012 Personen unterzeichnet und lautet wie folgt:

„Gerade ist vom Stadtrat die Wiedervereinigung des Englischen Gartens durch den Bau eines Tunnels beschlossen worden - soll dieser erneut durchtrennt werden. Die geplante Tramtrasse verläuft von der Tivolistraße zum Elisabethplatz.

Die für die Tram notwendigen technischen Einbauten, wie Schienen, Signalanlagen und Warnschilder bedeuten, dass die jetzige Busspur verbreitert werden muss und damit wohl auch Bäume gefällt werden. Dabei war gerade in der Überlegung, den Weg durch den Englischen Garten auf 6,25 Meter zu verschmälern - was sehr schön für unser Naherholungsgebiet wäre.

An Wochenenden überqueren bis zu 100.000 Besucher die Busspur: Fußgänger, Fahrradfahrer, Hunde und spielende Kinder. Für alle wäre die Tram ein enormes Sicherheitsrisiko, denn im Vergleich zum Bus, kann die Tram nur langsam bremsen und nicht spontan ausweichen.

Das Argument der Stadtverwaltung PRO Tram ist ihr Akku-Betrieb. Wir wissen aber, dass bereits im Jahr 2019 ein Elektrobus abgasfrei auf der Straße durch den Englischen Garten fahren kann! Ein Gelenkbus, der 150 Personen transportiert. Wird die Schienestrecke verlegt, so wird es für die Fahrradfahrer auf vielen Teilabschnitten eng, besonders auf der Martiusstraße. Das passt überhaupt nicht zum Bestreben der Stadt München „Radl Hauptstadt“ zu werden, die eigentlich Fahrradwege ausbauen will. Der Rückstau, der sich üblicherweise hinter einer Tram bildet, ist für die vielbefahrene Franz-Joseph-Straße vorprogrammiert.

Man darf nicht vergessen, dass durch den Tramverkehr unzählige Unfälle in der Stadt verursacht werden. Fahrradfahrer, die in den Schienen hängen bleiben, Autotüren, die beim Öffnen mitgerissen werden und schwere Personenschäden.

CONTRA Ausbau der Tram Nordtangente:

- Verschwendung von Steuergeldern*
- Gefahr für Besucher des Englischen Gartens, die die Tramspur kreuzen: Ein Bus kann schnell reagieren, eine Tram nicht!*
- Ein umweltfreundlicher Elektrobus kann jetzt schon - vor Beendigung des Schienenbaus - eingesetzt werden.*

Wir, die Anwohner von Schwabing und alle, die dieses Vorhaben nicht verstehen, sammeln mit dieser Online Petition Unterschriften gegen den Bau der Tram Nordtangente und hoffen so, das Projekt im Stadtrat noch rechtzeitig stoppen zu können.“

Die SWM nimmt inhaltlich zur Petition wie folgt Stellung:

Verbreiterung der Busspur um das Doppelte, massiver Eingriff in das Gartendenkmal Englischer Garten:

Für die SWM ist eines der wichtigsten Ziele bei der Wiederaufnahme der Planung die befestigte Breite der sogenannten Sckell'schen Kutschenfahrstraße auf das notwendige Minimum zu beschränken. Hierzu gilt es, die bestehende Bustrasse für die Straßenbahn zu

ertüchtigen und diese dabei möglichst harmonisch in die Parklandschaft einzubetten. Um die denkmalpflegerischen Belange angemessen zu berücksichtigen, ist im weiteren Planungsprozess eine enge Abstimmung mit der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorgesehen.

Vergleicht man die notwendige Breite einer Tramtrasse mit getrenntem Radweg mit einer Bustrasse und ebenfalls getrenntem Radweg, so ist festzustellen, dass diese deutlich geringer ausfällt. Bei der Trambahn werden nur rund 6,00 m in Anspruch genommen. Demgegenüber beträgt die Fahrbahnbreite bei einer Bustrasse 7,00 m. Durch die Ausführung als Rasengleis kann die bestehende asphaltierte Fläche teilweise entsiegelt und so die heutige Schneisenwirkung der Straße deutlich gemindert werden. Lediglich für Fahrräder und Rettungsfahrzeuge würde eine gegenüber heute erheblich schmalere Asphalttrasse verbleiben.

Eingriffe in die Prachtstraßen Thieme-, Martius- und Franz-Joseph-Straße:

Die Eingriffe in die mit einer Vielzahl an Baudenkmalern gesegneten Thieme-, Martius- und Franz-Joseph-Straße werden ebenfalls so behutsam wie möglich gestaltet werden. Die raumprägenden Grünstrukturen sollen bestmöglich erhalten und gestärkt werden. Die Gleise sollen dort straßenbündig in die Fahrbahn gelegt und der Gleiskörper durch den Individualverkehr mit genutzt werden. Die Fahrleitung wird mit möglichst schlanken Bauelementen ausgeführt.

Mit dem Bau der Trambahntrasse kann auch eine Verbesserung der Radwegführung und eine Beseitigung bestehender Sicherheitsmängel für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer erreicht werden. Im Bestand teilen sich vielfach Rad- und Fußverkehr die Seitenräume der Straßen. Eine Verlagerung der Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn mit Schutzstreifen und/oder Radfahrstreifen ermöglicht eine Entflechtung vom Fußgängerverkehr. Vorhandene markierte Bordsteinradwege können entfernt werden, gefährliche Engstellen beseitigt und der gewonnene Raum dem Fußgängerverkehr zugeschlagen werden. Darüber wird sich die SWM im weiteren Planungsprozess insbesondere auch mit den betroffenen Bezirksausschüssen abstimmen.

Entfall von Buslinien:

Durch den Englischen Garten verkehren derzeit drei Buslinien: die Linien 54, 150 und 154. Die Linie 150 wurde aufgrund der hohen Nachfrage zur Verdichtung der Linie 154 erst im Jahr 2016 neu eingeführt. Aufgrund der weiter steigenden Nachfrage ist der Busverkehr perspektivisch nicht mehr ausreichend, zumal zu Spitzenzeiten auf der Linie 54 mit Buszügen ohnehin schon die größtmöglichen Fahrzeuge verkehren. Eine weitere Verdichtung der Buslinien würde eine weitaus größere Beeinträchtigung des Englischen Gartens darstellen als die geplante Tram mit weniger Fahrten, dafür mit größeren Kapazitäten. In Summe verkehren heute pro Stunde bis zu 36 Busse in beiden Richtungen durch den Englischen Garten (also etwa alle 1 1/2 Minuten ein Bus) mit weiter steigender Tendenz.

Die geplante Tram stellt eine neue umsteigefreie Querverbindung von Bogenhausen nach Neuhausen-Nymphenburg/Laim her, die es in dieser Form heute nicht gibt. Durch die geplante Linienführung ist die Tram weitaus schneller als eine verlängerte Linie 154, die durch die stauanfällige Leopoldstraße fährt und in der Schellingstraße nur langsam vorankommt. Nur durch schnelle und leistungsfähige Querverbindungen kann der öffentliche Nahverkehr ausgebaut werden.

Die neue Tramquerverbindung ermöglicht durch ihre West-Ost-Ausrichtung eine Entzerrung des konzentrischen Liniennetzes. Die Tram führt zu nachweisbaren Entlastungswirkungen und Verlagerungseffekten vom MIV auf den ÖV. Es werden zahlreiche Stadtteile miteinander direkt verbunden. Alle U-Bahnlinien werden dabei gekreuzt, wodurch rasch eine dezentrale weitere Verteilung in andere Stadtbezirke erreicht werden kann.

Das Tramsystem ist zudem durch den Einsatz längerer Züge leichter an die steigende Nachfrage anzupassen, ohne die Taktdichte ständig erhöhen zu müssen, wie es etwa beim Bus erforderlich wäre.

Das künftig ergänzende Busnetz nach Inbetriebnahme der Tram steht noch nicht fest und wird noch eingehend untersucht, um Nachteile für Fahrgäste zu vermeiden bzw. zu minimieren und mögliche Direktverbindungen auch bei einem künftigen Trambetrieb aufrecht zu erhalten. Aussagen über entfallende Verbindungen können damit heute noch gar nicht getroffen werden, so dass Detaildiskussionen verfrüht sind. Etwaige Konzepte werden zu gegebener Zeit mit allen Beteiligten erörtert.

Sicherheitsrisiko Tram im Englischen Garten:

Die Argumentation hinsichtlich einer höheren Gefährdung von Radfahrerinnen und Radfahrern und Fußgängerinnen und Fußgängern durch die Tram im Vergleich zum Bus können wir nicht folgen: Es ist Ziel der Planung, die Sicherheit aller Parkbenutzerinnen und Parkbenutzer bestmöglich zu gewährleisten und keinesfalls gegenüber dem heutigen Zustand mit Bussen zu verschlechtern. Dabei soll gelten: Sicherheit durch Übersichtlichkeit. Bestehende, zur Bustrasse quer verlaufende Wegebeziehungen sollen aufrecht erhalten bleiben. Die Querungen sollen baulich so gestaltet werden, dass die Tramtrasse für querende Verkehrsteilnehmende gut wahrnehmbar wird, ohne dabei den Charakter des Parks zu verändern. Durch die Übersichtlichkeit ist ein gefahrloses Miteinander von Straßenbahn und sonstigen Parkbenutzerinnen und Parkbenutzer unter Berücksichtigung der im Verkehr üblichen und erforderlichen Sorgfalt möglich. Wie die Querungen im Detail ausgebildet werden können, werden die weiteren Planungen zeigen. Die Belange der Gartenbesucherinnen und Gartenbesucher sollen dabei eingehend berücksichtigt werden.

Die Tram wird mit höchstens 30 km/h durch den Park fahren. Sie stellt damit, wie etwa auch in den Fußgängerzonen in der Perusa-/Maffeistraße und dem Genoveva-Schauerplatz oder dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich im Pasinger Zentrum seit vielen Jahren praktiziert, keine Gefahr für Passanten dar.

Der Petition kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht gefolgt werden.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag der Referentin wie aus nachstehender Ziffer II. ersichtlich.

Die Änderungen im Antrag der Referentin sind im **Fettdruck** dargestellt.

Die Änderungen sind mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Von den Ausführungen der Referentin, dass der Ministerrat der Bayerischen Staatsregierung der Aufnahme von Planungen durch die Landeshauptstadt München zugestimmt hat und die Prüfung einer natur- und denkmalverträglichen Lösung konstruktiv begleitet wird, wird Kenntnis genommen.
2. Der dargestellte Vergleich Trambahn - (Elektro-)Bus (einschließlich der Ausführungen zur Fahrbahnbreite, Leistungsfähigkeit sowie Auswirkungen auf das Ensemble Englischer Garten) wird zur Kenntnis genommen.
3. Dem nachfolgenden Trassierungsbeschluss ist die oberleitungslose Trambahn mit Raseneindeckung und begleitendem Radweg zugrunde zu legen.
4. **Bei der Planung soll die Weiterführung der Tram-Nordtangente zur Münchner Freiheit (mit der nach Norden führenden Tram 23) nicht nur alternativ, sondern zusätzlich zur Verbindung mit der Tram in der Nordendstraße betrachtet werden, um eine größtmögliche Stärkung der Vernetzungswirkung durch die Tram-Nordtangente zu erreichen.**
5. **Bei der Planung soll geprüft werden, ob auf die Oberleitung nicht nur im Englischen Garten, sondern auch in der Martiusstraße und Thiemestraße verzichtet werden kann.**
6. Die SWM und die Verwaltung, insbesondere das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat, werden gebeten, die Planung zur Tram Nordtangente in Abstimmung mit den Fachdienststellen des Freistaats Bayern, insbesondere mit der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen und mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, unter der Federführung der SWM wieder aufzunehmen, bis zur Genehmigungsreife voranzutreiben und dem Stadtrat vor Einreichung des Antrags auf Planfeststellung zur Zustimmung vorzulegen. Bei der Planung sind die im Vortrag genannten Planungsziele zu berücksichtigen.
7. Die SWM werden gebeten, gemäß den Ausführungen unter Ziffer 5 einen Projektbeirat als Fachberatergremium einzurichten.
8. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03294 der LKR vom 26.07.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03548 der Stadtratsfraktion Die Grünen/RL vom 03.11.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. **Die Petition wird zur Kenntnis genommen. Der Bitte der Initiatorin wird nicht entsprochen. Die Verwaltung wird beauftragt, der Initiatorin das Ergebnis der Stadtratsbefassung mitzuteilen.**
11. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.