

Telefon: 233 – 39964
Telefax: 233 – 98 93 99 64

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2.12

**Tram-Neubaustrecke „Tram-Nordtangente“
und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss
(Streckenabschnitt Elisabethplatz bis Münchner Freiheit)**

**Hinweis/Ergänzung
vom 08.07.2022**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06224

Anlagen:

3. Änderungsantrag der Grünen / RL und SPD/Volt
4. Änderungsantrag der CSU/Freie Wähler
5. Änderungsantrag der ÖDP/München-Liste
6. Änderungsantrag der FDP/Bayernpartei
7. Änderungsantrag DIE LINKE./Die Partei

**Hinweis / Ergänzung zum
Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 20.07.2022 (VB)**

Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag des Referenten

Wie in der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 01.06.2022, einschließlich Hinweis/
Ergänzung vom 24.05.2022. Die Vorlage wurde vertagt in die Vollversammlung am
29.06.2022, abgesetzt und zur Behandlung in den Mobilitätsausschuss am 20.07.2022 vertagt.
Die Sitzungsvorlage wurde bereits verteilt.

Zu dem **Änderungsantrag der Fraktionen Die Grünen / RL und SPD/Volt (Anlage 3)** wird ergänzend Folgendes mitgeteilt:

Zu Ziffer 1 neu:

Die Gleisführung im Mischverkehr ist so zu gestalten, dass bei einem etwaigen ausbleibenden Erfolg der ÖPNV-Beschleunigung durch Lichtsignalbeeinflussung und Zuflussdosierung eine separate ÖV-Führung (Tram, Bus) auf Kosten der MIV-Spuren nachträglich möglich ist.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Die aktuelle Planung der Gleisführung im Bereich der Leopoldstraße im Mischverkehr ist so gestaltet, dass eine separate ÖV-Führung z.B. durch Abmarkierung oder Abgrenzung mit Randsteinen auf Kosten der MIV-Spuren nachträglich überwiegend möglich ist. Ausnahme bildet der stadteinwärtige Bahnkörper zwischen Münchner Freiheit und Hohenzollernstraße. Hier ist weiterhin im Bereich der einzelnen Liefer- und Taxiflächen und des Rechtsabbiegefahrstreifens in die Kaiserstraße ein straßenbündiger Bahnkörper auszubilden.

Der Ziffer 1 neu wird daher in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu Ziffer 2 neu:

Die Stadtwerke München GmbH/MVG wird gebeten bis zur Vollversammlung des Stadtrats Varianten zu entwickeln, bei der die Trambahn an der Münchner Freiheit direkt an den U-Bahnabgängen hält und nicht auf einer Verkehrsinsel. Von Süden nach Norden kommend könnte dies z.B. direkt unter dem grünen Dach auf der bestehenden Busspur oder südlich der Feilitzschstraße sein. Das Mobilitätsreferat wird gebeten die verkehrlichen Auswirkungen zu bewerten, wie die Lichtzeichenanlage so gesteuert werden kann, dass die Trambahn so verschwenkt, dass sie in der neuen präferierten Variante direkt am bestehenden grünen Dach halten kann.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM GmbH wie folgt Stellung:

Die SWM/MVG haben 4 weitere Varianten entwickelt mit Haltestellenlage des stadtauswärtigen Gleises südlich der Münchner Freiheit am Straßenrand bzw. im Bereich des Daches Münchner Freiheit. Dabei handelt es sich im Detail um folgende Varianten, die hier kurz mit ihren Vor- und Nachteilen erläutert werden:

- V1: Bahnsteig Feilitzschstraße
- V2: Bahnsteig Dach Münchner Freiheit 1 Richtung
- V3: Bahnsteig Dach Münchner Freiheit 2 Richtungen
- V4: Bahnsteig Dach Münchner Freiheit und Leopoldstraße

Zu V1 Bahnsteig Feilitzschstraße:

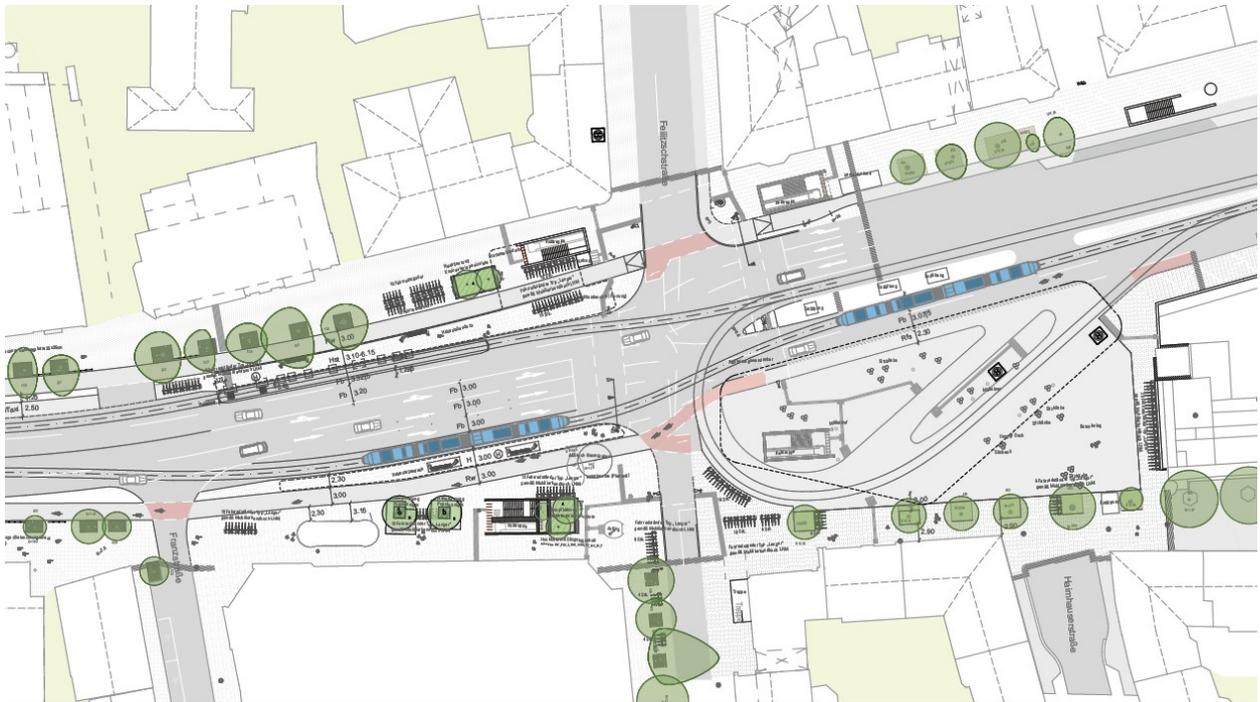


Abbildung 1: Lageplan V1 (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

Bei der Variante 1 wird der stadtauswärtige Bahnsteig südlich der Münchner Freiheit in Seitenlage platziert. Neben den Vorteilen der kürzeren Umsteigewege Tram-U-Bahn, ergeben sich erhebliche Nachteile: Das Dach der Münchner Freiheit wird nicht mehr im Linienbetrieb angefahren. Die Lage des Bahnsteiges südlich der Münchner Freiheit am Straßenrand führt aufgrund des Fahrspurwechsels der Tram zu einem Fahrspurentfall in der stadtauswärtigen Fahrbahn südlich der Franzstraße, da für den Wechsel der Tram aus der Mittel- in die Seitenlage ein kurzer Abschnitt eigener Gleiskörper erforderlich wird. Die Einmündung „Leopold-/Franzstraße“ müsste vollständig signalisiert werden. Dies führt zu Rückstau im Bereich des Fahrspurentfalls, wodurch sich die ÖV-Qualität deutlich verschlechtert.

Zu V2: Bahnsteig Dach Münchner Freiheit 1 Richtung

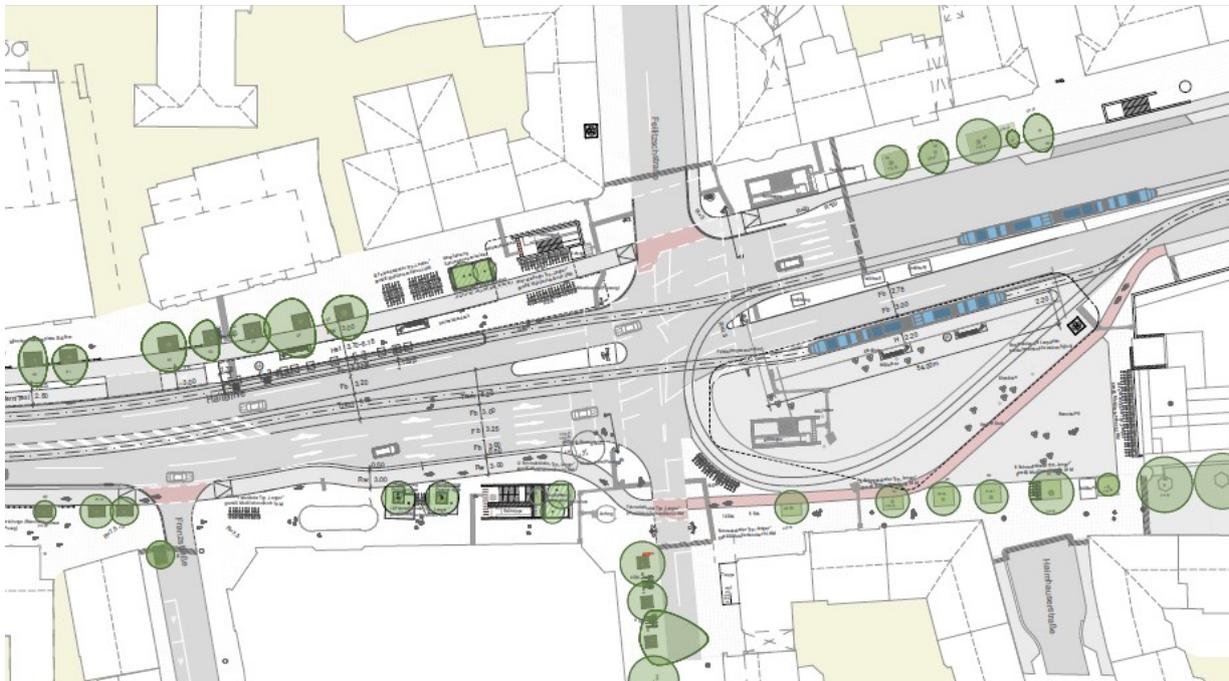


Abbildung 2: Lageplan V2 (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

In der Variante 2 wurde der stadtauswärtige Bahnsteig nördlich des Knotens Herzogstraße an das Dach der Münchner Freiheit verlegt. Hierbei überwiegen die betrieblichen Nachteile für den ÖV die Vorteile der kürzeren und überdachten Umsteigewege. So wird nur eine eingeschränkte Bahnsteignutzlänge von ca. 54 m unter Verengung der Ost-West Fußgängerfurt nördlich des Knotens auf ca. 3 m möglich sein. Die Bahnsteiglänge erfordert die Schließung der Busausfahrt und führt damit zur Aufgabe der innerhalb der heutigen Trambahnwendeschleife gelegenen Busendhaltestelle, wodurch keine Buswendungen in Richtung Süden mehr möglich sind.

In Variante 2 ist analog zu Variante 1 zudem mit Betriebseinschränkungen zu rechnen, wenn die Lichtsignalanlage nördlich der Haltestelle ausfällt, da auch hier ein Fahrspurwechsel für die Tram notwendig ist und die Übersichtlichkeit des rückläufigen Verkehrs für den Tramfahrer reduziert ist. Durch feste Entlüftungsbauwerke des Notstromaggregates der U-Bahnstation in der Fahrbahnmitte der Leopoldstraße sind mit 2,75 m und 3,00 m nur reduzierte Fahrbreiten stadtauswärts möglich. Die Fußgängerquerung nördlich des Bahnsteiges erhält durch den Fahrspurwechsel der Tram eine zusätzliche Phase, die ggf. negative Auswirkungen auf den Hauptknoten hat und zu erhöhten Verlustzeiten für den ÖPNV führt.

Bei Variante 2 müsste der Radverkehr wie im Bestand östlich der Wendeschleife geführt werden. Auf Grund von Unfällen in der Vergangenheit wurde der Radweg bereits rot eingefärbt, was jedoch nur eine geringe Verbesserung brachte. Aufgrund der bestehenden Gefahrenlage Zufußgehende/Radfahrende, die sich durch die Zunahme des Radverkehrs auf dem geplanten Radschnellweg verschärfen wird, wird eine Beibehaltung des Radweges wie im Bestand aus Verkehrssicherheitsgründen durch das Mobilitätsreferat abgelehnt.

Modifizierte Variante 2

Aufgrund der Radverkehrsproblematik wurde ferner eine modifizierte Variante 2 entwickelt, bei der der zukünftige Radschnellweg in den Bereich der Wendeschleife verlegt wird. Die Tramwendeschleife muss hierbei entfallen. (s. Abbildung 3).

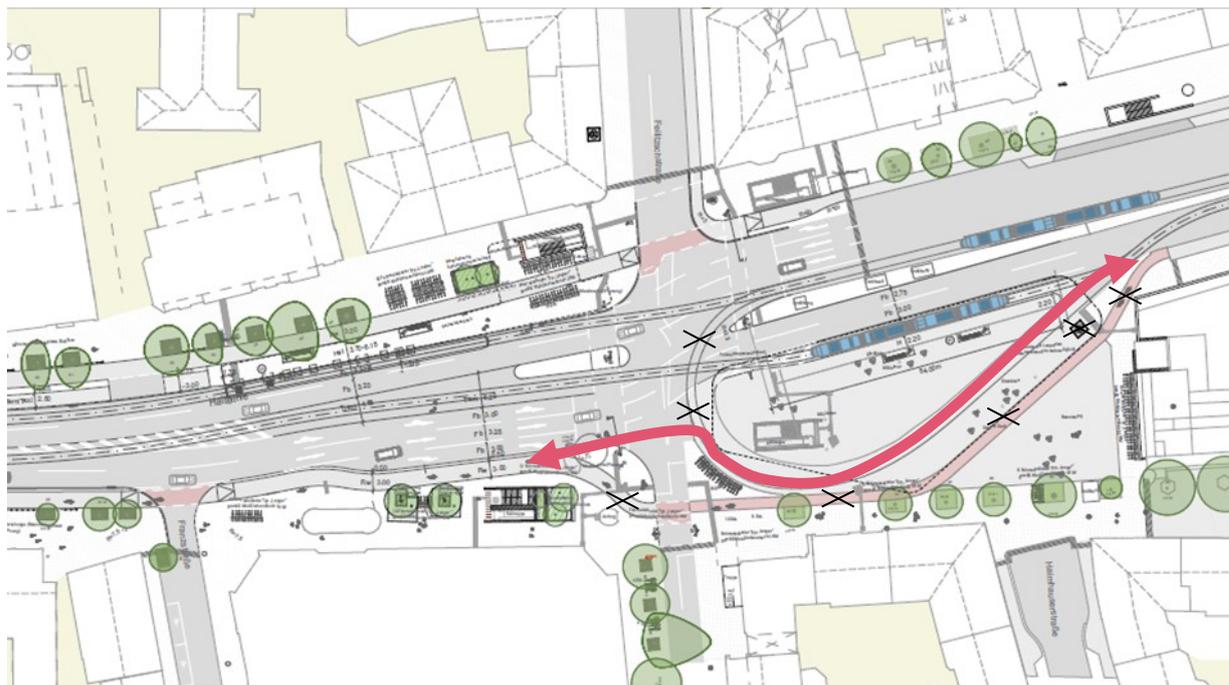


Abbildung 3: Lageplan modifizierte V2 (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

Durch die weiterhin bestehende Gefahrenlage Zufußgehende/Radfahrende, die bei einer Führung des Radschnellweges durch die Wendeschleife aufgrund des breiteren Radweges und der damit höheren Geschwindigkeiten verschärft, wird auch die Führung des Radschnellweges im Bereich der Wendeschleife aus Verkehrssicherheitsgründen durch das Mobilitätsreferat abgelehnt.

Zusätzlich käme es zu deutlichen Einschränkungen im Busbetrieb. Eine gemeinsame Führung von Radschnellweg und Bussen im Bereich der jetzigen Wendeschleife Tram/Bus ist aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Eine Busführung im Inneren des Busbahnhofes Münchner Freiheit wäre demzufolge nicht mehr möglich. Zudem wäre keine Buswendung in Richtung Süden und Richtung Norden möglich.

Die Buslinie 59 müsste in Richtung Norden (Richtung Giesing) linksabbiegend aus der Herzogstraße in die Tramrandhaltestelle unter dem Dach Münchner Freiheit einfahren. Falls diese noch durch eine Tram blockiert ist, blockiert der Bus ggf. den Knoten (bei 48m+ Tramfahrzeugen). Zudem sind keinerlei Pufferzeiten möglich, die heute zur Stabilisierung der Linie im Fahrplan vorhanden sind. Eine Abwicklung auf der heutigen Position der Linie 53 in der Herzogstraße mit anschließendem Linksabbiegen in die Leopoldstraße ist nur mit einer äußerst kurzen Sonderphase aus der Bucht heraus parallel zum Linksabbiegestrom realisierbar. Eine Linie aus der Leopoldstraße/Ludwigstraße mit Endhaltestelle Münchner Freiheit wäre nicht mehr umsetzbar, da ein Wenden des Busses nicht mehr direkt möglich ist. Die daraus resultierenden Einschränkungen und erforderlichen größeren Umwege führen zu starken Zeitverzögerungen im Busbetrieb.

Hinzu kommen negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Hauptknotens Leopoldstraße durch zusätzliche Querschnitte sowie eine Einschränkung der Stabilität durch Mehrfachbelegung der Tramhaltestelle Richtung Norden durch zwei Buslinien. Durch die zunehmende Komplexität ergeben sich abnehmende Freiheitsgrade für Verkehrssteuerung mit negativen Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit, Stabilität und Pünktlichkeit sowohl für MIV als auch ÖV.

Zu V3: Bahnsteig Dach Münchner Freiheit 2 Richtungen

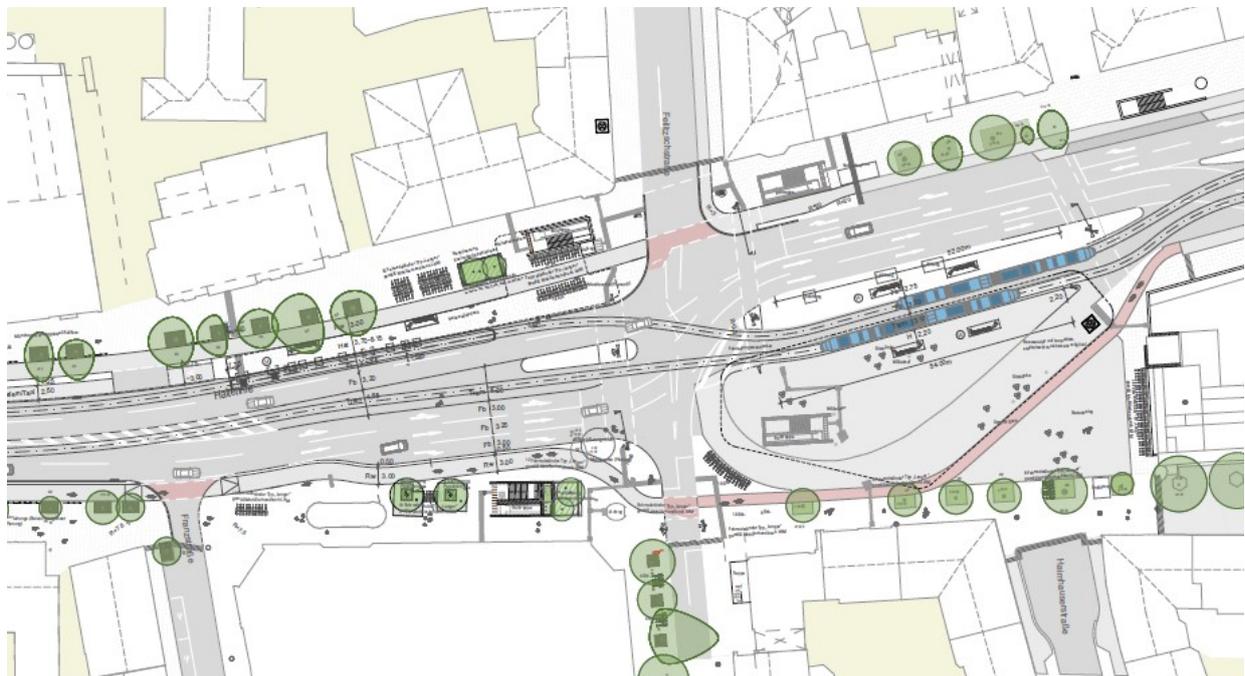


Abbildung 4: Lageplan V3 (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

Die Variante 3 verlegt beide Bahnsteige nördlich des Knotens Herzogstraße auf die Ostseite direkt neben die Mobilitätsstation. Neben dem Vorteil einer Bündelung des ÖPNV ergeben sich zusätzlich zu den unter Variante 2 aufgeführten, weitere Nachteile. Durch die Gleisverschwenkung beider Gleise Richtung Osten über die stadtauswärtige Fahrbahn ist ein zusätzlicher Signalquerschnitt nördlich der Haltestelle notwendig, der ggf. negative Auswirkungen auf den Hauptknoten hat. Die östliche Verschiebung der Gleise erfordert den Rückbau der Tramwendeschleife aufgrund zu geringer Radien, wodurch die Betriebsflexibilität sinkt. Die östliche Gleislage verursacht auch einen massiven Verschwenk der Fahrbahnen, der aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt wird. Stadteinwärts ergibt sich eine Fahrspurreduzierung mit den entsprechenden Rückstaufolgen.

Zu V4: Bahnsteig Dach Münchner Freiheit und Leopoldstraße

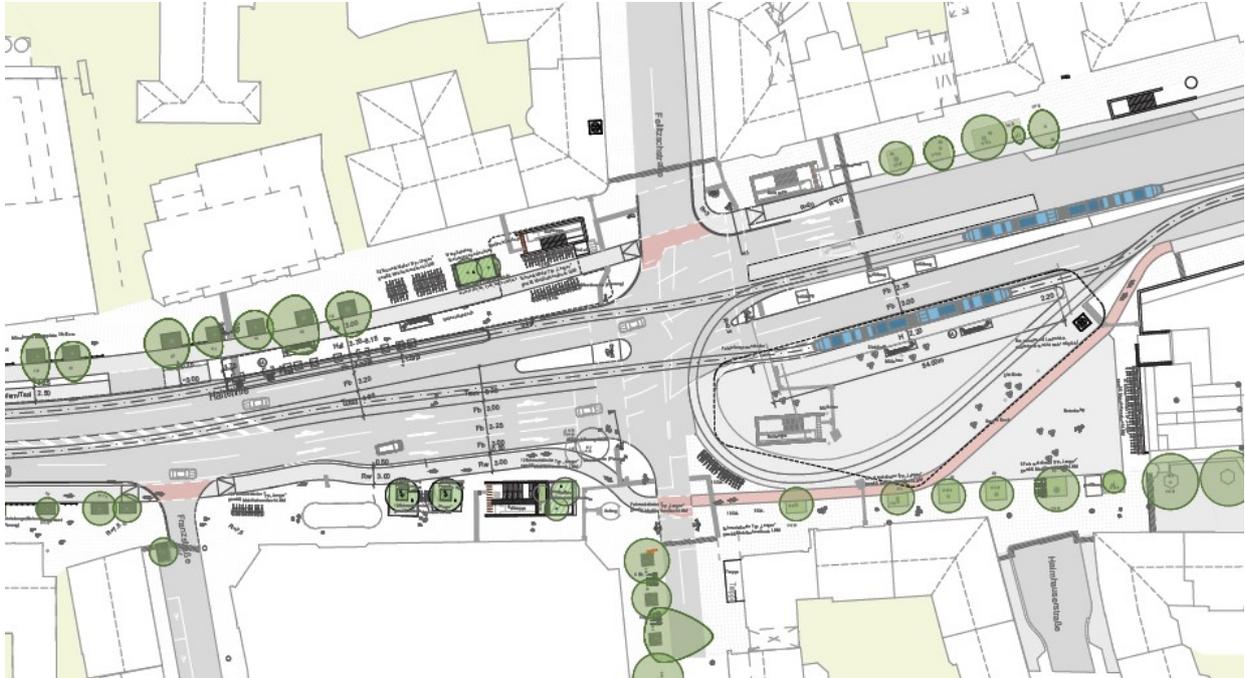


Abbildung 5: Lageplan V4 (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

Die Variante 4 beinhaltet die Verlegung beider Bahnsteige nördlich des Knotens Herzogstraße, wobei der stadteinwärtige Bahnsteig als Inselbahnsteig vorgesehen ist. Die Lage des stadtauswärtigen Bahnsteiges entspricht der Variante 2. Neben den Nachteilen aus Variante 2 kommt ein Fahrspurentfall stadteinwärts mit den entsprechenden Rückstaufolgen hinzu.

Fazit:

Im Ergebnis empfehlen das Mobilitätsreferat und die SWM aufgrund der erheblichen Nachteile der Alternativen auf Basis der bisherigen Lösung mit beiden Haltestellen südlich des Knotenpunktes das Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Weitere Prüfungen mit vorhersehbarem negativem Ergebnis hätten eine erhebliche Zeitverzögerung des Planfeststellungsverfahrens zur Folge.

Geprüft wird im weiteren Planungsverlauf jedoch eine Überdachung der südlich der Münchner Freiheit geplanten Bahnsteige.

Ziffer 2 neu wird **nicht** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu Ziffer 3 neu:

Die Verwaltung wird gebeten die Vor- und Nachteile einer Trambahn auf separatem Gleiskörper (z.B. mit Rasengleis) dem Stadtrat detailliert darzustellen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Der Vorteil der Führung der Trambahn auf besonderem Bahnkörper ist die störungsfreie Durchfahrt der Tram in diesem Abschnitt. Im Rahmen der Vorplanung wurde daher unter anderem auch eine Variante mit besonderem Bahnkörper in Mittellage für beide Fahrrichtungen geprüft, für den MIV stand damit nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung. Es ergaben sich in der Verkehrsuntersuchung gravierende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit mit erheblichen Überlastungen der Knotenpunkte. Die massiven Stauentwicklungen im gesamten umgebenden Hauptstraßennetz wirken sich auch auf den Busverkehr außerhalb des Projektumfangs aus und Abbiegestreifen könnten durch Rückstau teilweise nicht erreicht werden. In Einzelfällen können sich die Fahrzeiten für Feuerwehr und Rettungsdienst erhöhen.

Die Leopoldstraße weist in diesem Abschnitt zwischen Münchner Freiheit und Franz-Joseph-Straße gemäß Verkehrszählung im Jahr 2018 eine Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kfz/24h auf. In der Verkehrsuntersuchung wurde mit einer Verkehrsbelastung von ca. 35.000 Kfz/24h für das Prognosejahr 2035 gerechnet. Anhand überschläglicher Berechnungen im Verkehrsmodell mit Berücksichtigung aller derzeit absehbaren bis 2035 umgesetzten Planungen und schon erfolgter, jedoch im bisherigen Verkehrsmodell noch nicht berücksichtigter Erhöhungen des Fahrrad- und ÖPNV-Anteils ergibt sich dennoch noch eine Prognosebelastung für 32.000 Kfz/24h.

Weitere Nachteile des besonderen Bahnkörpers sind

- Durch den höheren Platzbedarf für den besonderen Bahnkörper ist die Radschnellwegbreite von 3,0 m (zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) nicht durchgehend möglich.
- An der in Mittellage liegenden Haltestelle in der Leopoldstraße nördlich der Franz-Joseph-Straße ergeben sich Sicherheitsprobleme für Fußgänger*innen.
- Veranstaltungen wie der Corso Leopold wären aufgrund des beengten Straßenraumes nicht mehr möglich.
- Das Erscheinungsbild der Leopoldstraße würde sich deutlich verändern.

Aufgrund dieser Nachteile wurde die Variante mit nur einer Fahrspur pro Richtung für den Kfz-Verkehr nicht weiterverfolgt.

Ziffer 3 neu ist damit bereits abgehandelt und wird daher **nicht** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu Ziffer 4 neu:

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Die Querschnittsplanung der Leopoldstraße soll eine verkehrsberuhigte Einkaufsstraße Hohenzollernstraße mit Bus und Fahrradverkehr berücksichtigen. Hierfür soll die Linksabbiegespur von Süden kommend (z.B. zugunsten einer Lieferzone) entfallen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Eine Umgestaltung der Hohenzollernstraße als verkehrsberuhigte Einkaufsstraße mit Bus-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr und damit eine Sperrung der Hohenzollernstraße für den MIV wird durch das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat und der Stadtwerke München GmbH für den Abschnitt zwischen Leopoldstraße und Friedrichstraße im Rahmen der weiteren Planungen vorbereitet. Die Möglichkeiten der Umsetzung werden noch vertieft untersucht. Eine Planänderung mit Entfall der Linksabbiegespur von der Leopoldstraße in die Hohenzollernstraße kann über eine Tektur der Planfeststellung eingereicht werden.

Ziffer 4 neu wird in geänderter Formulierung als **Ziffer 3 c** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu Ziffer 5 neu:

Anstelle des Radwegs in Mittellage in der Franz-Joseph-Straße sind Varianten vorzulegen, die nördlich wie südlich radentscheidskonforme, bauliche Radwege von ca. 2,30 m vorsehen sowie die Tramhaltestelle im Süden an den Fuß- und Radweg anschließen, so dass die Fahrgäste keine Ampel zur U-Bahn überqueren müssen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Die Realisierung radentscheidskonformer baulicher Radwege in der Franz-Joseph-Straße im Zulauf zur Leopoldstraße sowie eine Positionierung der Tramhaltestelle am südlichen Fahrbahnrand wären nur mit einem Entfall der Kfz-Fahrspur in Fahrtrichtung Osten zwischen Habsburgerplatz und Leopoldstraße möglich oder bei einem Verzicht auf eine Rechtsabbiegespur von der Franz-Joseph-Straße in die Leopoldstraße. Diese Varianten wurde in der Verkehrsuntersuchung bereits geprüft, aber aufgrund der resultierenden Verlagerungen des Kfz-Verkehrs in die Nebenstraßen (Georgenstraße, Herzogstraße, Nordendstraße, Kurfürstenstraße) mit erheblichen Verschlechterungen für den in diesen Straßen überwiegend auf der Fahrbahn geführten Radverkehr sowie Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit an der Münchner Freiheit, wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.

Der Radweg in Mittellage ist aus fachlicher Sicht vorteilhaft, da die Fläche der Fußgängerfurt südlich über die Leopoldstraße den Fußverkehr zu Stoßzeiten heute nur knapp bewältigt. Seit 2011 wird der Radverkehr entsprechend den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010“ im Zulauf zur Leopoldstraße aus Verkehrssicherheitsgründen auf einem Radfahrstreifen zwischen Rechtsabbiege- und Geradeausspur auf den aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) geführt. Durch die Entflechtung rechts abbiegender Kraftfahrzeuge von geradeaus fahrenden oder links abbiegenden Radfahrer*innen wird objektiv eine erhebliche Gefahrensituation entschärft und ein direktes, zügiges Linksabbiegen für Radfahrer*innen sowie ein sicheres Geradeausfahren ist möglich.

Die Verlegung des Radweges an den südlichen Fahrbahnrand muss durch das Mobilitätsreferat detailliert untersucht werden. Bei der Änderung der Planung müssen die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz, insbesondere der Georgenstraße und der Herzogstraße, sowie auf den Radverkehr in diesem nachgeordneten Netz, dargestellt und mögliche Maßnahmen untersucht werden. Um diesen für den Radentscheid wichtigen Punkt nochmals zu vertiefen und für den Fall einer späteren Tektur die notwendigen Untersuchungen vorliegen zu haben, empfiehlt das Mobilitätsreferat hier einen Prüfauftrag mit dem Ziel, die Abhängigkeiten detaillierter darzustellen und ggf. mögliche Abhilfemaßnahmen zu eruieren.

Ziffer 5 neu wird in geänderter Formulierung als Ziffer **3 b** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu Ziffer 6 (vormals 1) geändert:

Die Stadtwerke München GmbH werden **nach Beschluss der Vollversammlung**, auf Basis der **dann beschlossenen** Entwurfsplanung den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 1 einzureichen. **In jedem Fall sollte eine Entwurfsplanung entwickelt werden, die für die beiden neuen Haltestellen an der Münchner Freiheit ein Dach über die komplette bzw. nahezu komplette Zuglänge vorsieht.**

Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden.

Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen der Fernwärme soll darüber hinaus vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens als Vorabmaßnahme mit der Bauausführung begonnen werden.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM GmbH wie folgt Stellung:

Die Überdachung der beiden neuen Tramhaltestellen südlich der Münchner Freiheit wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.

Ziffer 6 wird in **Ziffer 2** und **Ziffer 3 a** des Antrags des Referenten in geänderter Formulierung übernommen.

Zu dem **Änderungsantrag der Fraktion CSU/Freie Wähler** (Anlage 4) wird ergänzend Folgendes mitgeteilt:

Zu Ziffer 1 geändert und ergänzt:

Die Stadtwerke München GmbH werden erst dann gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 1 einzureichen, wenn sich die Staatsregierung des Freistaates Bayern eindeutig festlegt und genehmigt hat, dass der Planfeststellungsabschnitt 2, also die Durchquerung des Englischen Gartens, auch durchgeführt werden kann. Bis zu diesem Zeitpunkt ist die Planfeststellung für den Streckenabschnitt Elisabethplatz bis Münchner Freiheit zurückzustellen. Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden.

Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen der Fernwärme soll darüber hinaus vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens als Vorabmaßnahme mit der Bauausführung begonnen werden.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Eine Teilinbetriebnahme der Tram-Nordtangente über den Planfeststellungsabschnitt 1 ermöglicht aus nachfolgenden Gründen eine sinnvolle Erweiterung des bestehenden Tramnetzes auch ohne den Planfeststellungsabschnitt 2 durch den Englischen Garten:

Die bisherige Insellinie 23 Schwabing Nord – Münchner Freiheit kann über die Münchner Freiheit hinaus Richtung Süden zur Giselastraße und weiter über den Elisabethplatz zur Barerstraße verlängert werden. Somit entsteht – zusätzlich zu der durch die Linie 12 geschaffenen Verbindung nach Westen zum Leonrodplatz / Neuhausen – eine neue Direktverbindung aus der Parkstadt Schwabing in Richtung Süden / Innenstadt und für die Fahrgäste aus der/zur Parkstadt Schwabing eine attraktive Vernetzung der bestehenden Tramlinien. Erste Voruntersuchungen zeigen eine entsprechende Nachfrage auf der Linie 23 sowie auch eine Entlastung der hoch belasteten U-Bahn-Linien U3/U6 südlich der Münchner Freiheit.

Ein weiterer – betrieblicher – Vorteil ist die Erreichbarkeit der Tram-Strecke Parkstadt Schwabing über eine zweite Zuführungsstrecke. Bisher ist die Strecke nur über den Scheidplatz / Parzivalstr. angebunden; bei Baumaßnahmen / Störungen bietet die Zuführung über Franz-Joseph- und Leopoldstraße größere Flexibilität und schnellere Reaktionsmöglichkeiten.

Vorteile für die Fahrgäste des ÖPNV ergeben sich also bereits durch die Inbetriebnahme der Teilstrecke des Planfeststellungsabschnittes 1.

Ziffer 1 geändert und ergänzt wird daher **nicht** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu dem **Änderungsantrag der Fraktion ÖDP/München-Liste** (Anlage 5) wird ergänzend Folgendes mitgeteilt:

Zu Ziffer 1 neu:

Die Stadtwerke München GmbH werden aufgefordert, die Entwurfsplanung im Bereich Franz-Joseph-Straße folgendermaßen abzuändern:

- a) **Die durch Baumgräben von der Fahrbahn getrennten bestehenden Radwege neben den Gehbahnen sind beizubehalten und radentscheidskonform zu Lasten der Gehbahnen von 2 Meter auf 2,30 Meter zu verbreitern, so dass die Breite der Gehbahnen künftig ca. 2,54 – 2,92 Meter beträgt, womit das unter anderem vom Behindertenbeirat geforderte Mindestmaß für Gehbahnen von 1,80 Metern auch weiterhin deutlich übertroffen wird.**
- b) **Durch die Einsparung der Radwege/Radfahrstreifen neben der Fahrbahn stehen dort 4,10 Meter mehr Platz zur Verfügung als nach der Amtsplanung. Davon sollen 3,25 Meter genutzt werden, um die Tram in einer Richtung (vermutlich am besten in Richtung Leopoldstraße) auf eigenem Rasengleis zu führen. Die verbleibenden 0,85 Meter sollen den sehr schmalen Baumgräben im Sinne der Entsiegelung zugeschlagen werden, auf der Nordseite im Bereich Parkbucht.**
- c) **Der Radweg in Mittellage vor der Einmündung in die Leopoldstraße soll in südliche Seitenlage der Franz-Joseph-Straße verlegt werden.**

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

zu a)

Bereits 2016 hat das Kreisverwaltungsreferat (jetzt Mobilitätsreferat) dem Stadtrat einen Lösungsvorschlag zur Verbesserung der Radinfrastruktur in der Franz-Joseph-Straße bekanntgegeben (Vorlagen Nr. 14-16 / V 06221). Die nicht mehr regelkonformen alten, schmalen und in Teilen ohnehin sanierungsbedürftigen Radverkehrsanlagen auf und neben den Gehwegen sollten entfernt und anstatt dessen regelkonforme Schutzstreifen auf der Fahrbahn abmarkiert werden. Die Zielsetzung lag in der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr durch Beseitigung von Konflikten im Seitenraum einerseits sowie bei den Abbiegesituationen für den abgesetzt geführten Radverkehr andererseits. Diese Zielsetzung wird weiterhin durch das Mobilitätsreferat verfolgt und daher an der mit diesem Trassierungsbeschluss vorgelegten Planung festgehalten.

zu b)

Die Führung auf einem besonderen Bahnkörper in der Franz-Joseph-Straße ist bei Beibehaltung der vorliegenden Planung nicht möglich.

zu c)

vgl. hierzu die Ausführungen zu Punkt 5 neu des Änderungsantrages der Fraktion Die Grünen / RL und SPD/Volt, **Prüfauftrag unter 3 b**

Ziffer 1 neu wird daher **nicht** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu Ziffer 2 neu:

**Die Stadtwerke München GmbH werden aufgefordert, die Entwurfsplanung im Bereich Leopoldstraße folgendermaßen abzuändern:
Die Führung der Tram erfolgt in beiden Richtungen auf eigener Bus- und Tram-Trasse in Mittellage, indem in beide Fahrtrichtungen die Autofahrspuren auf jeweils eine Spur reduziert werden.**

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:
vgl. hierzu die Stellungnahme zu Punkt 3 neu des Änderungsantrages der Fraktion Die Grünen / RL und SPD/Volt.

Ziffer 2 neu wird daher **nicht** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu Ziffer 3 neu:

Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, auf Basis der ~~vorgestellten~~ **geänderten** Entwurfsplanung den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 1 einzureichen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Aufgrund der obenstehenden Ausführungen wird Ziffer 3 neu **nicht** in den Antrag des Referenten übernommen

Zu dem **Änderungsantrag der Fraktion FDP/Bayernpartei** (Anlage 6) wird ergänzend Folgendes mitgeteilt:

Zu Ziffer 2 neu:

Im Bereich Friedrichstraße einmündend in die Franz-Joseph-Straße, ebenso im Bereich Habsburger Straße einmündend in die Franz-Joseph-Straße und im Bereich Habsburger Platz wird die Einrichtung eines Carports als Ersatz für wegfallende Anwohnerparkplätze im Rahmen der Realisierung der Tram Nordtangente geprüft und bei positivem Ergebnis auch umgesetzt. Dabei ist insbesondere ein Modell, das ohne bauliche Aus- und Auffahrten auskommt (analog Donnersberger Straße) aus Platzgründen zu bevorzugen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Wie im Hinweis/Ergänzung vom 24.05.2022 zur BV bereits ausgeführt, soll die Kompensation eines wesentlichen Teils der im Zuge der Tram-Neubaustrecke „Tram-Nordtangente“ 262 entfallenden Straßenstellplätze auch durch die Förderung städtischer und privater Anwohnergaragen aus Stellplatzablösemitteln erfolgen.

Für den westlichen Streckenabschnitt (Elisabethplatz bis Leopoldstraße) sowie den nördlicher Streckenabschnitt (Leopoldstraße bis Münchner Freiheit) werden drei Einzelmaßnahmen benannt: 1. Anwohnerstellplätze in Verbindung mit dem Neubau des Elisabethmarktes (56), Inbetriebnahme voraussichtlich im Laufe des Jahres 2023; 2. Anwohnerstellplätze in der Franz-Joseph-Str. 31 im Zusammenhang mit einem Neubau eines Rückgebäudes 2017 (13 – 16), Inbetriebnahme voraussichtlich noch 2022; 3. die Sanierung des Parkhauses Occamstraße und die Umwandlung in eine Anwohnerparkgarage mit 150

Anwohnerstellplätzen und weiteren Stellplätzen für Dauermieter in Form von 30 nicht gebundenen Dauerstellplätzen, z.B. für Gewerbetreibende sowie 70 Kurzparkplätzen für die sich das Parkhaus

Die Förderung weiterer Anwohnerstellplätze ist nach Prüfung der stadtweit gültigen Voraussetzungskriterien grundsätzlich vorstellbar, jedoch aufgrund der strukturellen Voraussetzungen im Umgriff nur in Verbindung geeigneter Bauvorhaben realisierbar. Dies setzt in der Regel längere Prüfungs-, Planungs- und Realisierungszeiträume voraus. Dies gilt insbesondere für komplexe automatische Parksyste~~m~~e unterhalb des öffentlichen Straßenraums (im Antrag als „Carports“ bezeichnet), vergleichbar mit der automatischen Anwohnergarage in der Donnersbergerstraße.

Voraussetzung ist die bauliche Eignung eines Grundstücks für ein (Tief-)Garagenprojekt. Dieses kann im Fall von öffentlichen Straßenräumen bei vorhandenen planerischen Kapazitäten nur durch das Baureferat untersucht werden. Erst auf dieser Basis wären in Abhängigkeit einer gewissen Mindestgröße dann auch erste Kostenschätzungen möglich. Tiefgaragenstellplätze mit automatischen Parksyste~~m~~e~~n~~ wie in der Donnersbergerstraße sind generell mit sehr hohen Investitions-, aber auch Unterhaltskosten verbunden, die damit auch maßgeblich Einfluss auf die späteren Mietkosten und somit auch die Akzeptanz der Stellplätze entfalten. Sofern wie bei einem städtischen Vorhaben eine Vollfinanzierung von Anwohnerstellplätzen möglich wäre, liegt die Finanzierungsgrenze derzeit dennoch bei maximal 40.000 Euro je Stellplatz. Hohe Herstellungskosten sind unter dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit deshalb immer in Bezug zu anderen Maßnahmen zu setzen, die ebenfalls aus den Stellplatzablösemitteln refinanziert werden müssen. Zudem müsste sich ein Tiefgaragenstandort unter dem Straßenraum auch in geeigneter Weise und möglichst störungsarm und verträglich für das unmittelbare Umfeld in das Straßennetz einbinden lassen.

Zusammenfassend sind die bereits in Umsetzung bzw. in Planung befindlichen Förderungen städtischer und privater Anwohnergaragen aus Stellplatzablösemitteln sowie die beabsichtigten Anpassungen der Parkregeln zugunsten des Bewohnerparkens in den betroffenen Parklizenzgebieten sowohl nach Umfang wie auch im Hinblick auf die Kosten ausreichend und geeignet, um den Stellplatzentfall zu kompensieren.

Aufgrund der obenstehenden Ausführungen wird Ziffer 2 neu **nicht** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu Ziffer 3 neu:

Das Parkhaus Karstadt Münchner Freiheit wird als öffentliches Parkhaus auch für Geschäfte entlang der Leopoldstraße zugänglich gemacht. Nachts wird zudem die Benutzung durch Anwohner der Leopold- und Franz-Joseph-Straße geprüft und umgesetzt. Dazu tritt die Landeshauptstadt München ins Benehmen mit dem Betreiber. Digitales Parken/Parken per App wird geprüft und zeitnah umgesetzt.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Grundsätzlich begrüßt auch das Mobilitätsreferat eine verbesserte Nutzung der in Tiefgaragen vorhandenen Stellplatzkapazitäten, erst recht, wenn damit eine Verringerung des Parksuchverkehrs verbunden ist. Die Praxis zeigt allerdings, dass dafür eine Reihe der unterschiedlichsten Faktoren eine Rolle spielt, die eng mit den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und zugrunde gelegten Betriebskonzepten verknüpft ist.

Generell ist davon auszugehen, dass die Betreiber privater Parkieranlagen marktwirtschaftlich agieren und deshalb ein größtmögliches Eigeninteresse für eine wirtschaftliche Nutzung der von ihnen bewirtschafteten Stellplätze haben. Das bedeutet insbesondere, dass es das oberste Ziel der Betreiber ist, Leerstände bzw. Nichtnutzungen zu vermeiden.

Die Handlungsoption im geschilderten Rahmen haben einzig die Betreiber*innen, die Verwaltung kann nur einen freundlichen Appell an die Betreiber richten. Letztlich müssen sich für die Betreiber alle bisher nicht vorgesehenen Nutzungsmöglichkeiten der Stellplätze in deren Betriebskonzept einordnen lassen, so dass auf jeden Fall der ursprüngliche Betriebszweck (insbesondere bei den aus der Baugenehmigung verpflichtend nachzuweisenden Stellplätzen) gewährleistet werden kann.

Auch die Erschließung einer Garage für nachträglich andere Zwecke kann darüber hinaus andere Zugangsmedien erfordern, die zu einem Konflikt mit dem eigentlichen Garagenzweck führen können. Nutzungsseitig stellt sich oft auch das Problem der Ein- und Ausgänge der Parkieranlage, z.B. wenn die etwa in geschlossene Bereiche führen. Nachträgliche bauliche Eingriffe für alternative Erschließungswege sind entweder nur mit erheblichem (finanziellen) Aufwand oder gar nicht möglich.

Wenn Stellplatzpotenziale nicht genutzt werden, liegt die Vermutung nahe, dass bauliche, rechtliche, betriebliche oder sonstige Gründe entgegenstehen, auf die die Verwaltung ebenfalls keinen Einfluss hat.

Aufgrund der obenstehenden Ausführungen wird Ziffer 3 neu **nicht** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu dem **Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE./Die Partei** (Anlage 7) wird ergänzend Folgendes mitgeteilt:

Zu Ziffer 1 geändert:

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt **eine abgeänderte Entwurfsplanung zu entwickeln, die folgende Forderungen der Kampagne „Rasengleis statt Tram im Stau“ beinhaltet: Radentscheid-konforme Radwegbreiten, ohne Radfahrstreifen in Mittellage inkl. Einbahnstraßenregelung in der Franz-Joseph-Straße Rasengleis auf der Leopoldstraße Diese Entwurfsplanung wird anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.**

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Aufgrund der Ausführungen zu Punkt 5 neu des Änderungsantrages der Fraktion Die Grünen / RL und SPD/Volt sowie der Ausführungen zu Punkt 3 neu des Änderungsantrages der Fraktion Die Grünen / RL und SPD/Volt wird Punkt 1 geändert **nicht** in den Antrag des Referenten übernommen.

Zu Ziffer 4 geändert:

Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, das Mobilitätsreferat wird beauftragt, weitergehende Verkehrsuntersuchungen durchzuführen, in der die Auswirkungen der Tram-Nordtangente in einem Umgriff, z.B. zwischen Altstadttring und Frankfurter Ring, unter Berücksichtigung der Verkehrswende **und der zukünftig tragbaren Auto-Verkehrszahlen, die die bereits beschlossenen Ziele der LH unterstützen (u.a. Klimanotstand und**

Klimawandelanpassung), ermittelt und ggf. verkehrssteuernde Maßnahmen entwickelt werden.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM GmbH wie folgt Stellung:

Ziffer 4 wird geändert in **Ziffer 5** des Antrags des Referenten übernommen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag des Referenten, wie aus nachstehender Ziffer II. ersichtlich, wie folgt:

Zur besseren Verständlichkeit gilt dabei zu beachten:

fett = ÄA der Fraktionen

fett = Ergänzungen des Mobilitätsreferates

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. **Die Gleisführung im Mischverkehr ist so zu gestalten, dass bei einem etwaigen ausbleibenden Erfolg der ÖPNV-Beschleunigung durch Lichtsignalbeeinflussung und Zuflussdosierung eine separate ÖV-Führung (Tram, Bus) auf Kosten der MIV-Spuren nachträglich *überwiegend* möglich ist.**
2. Die Stadtwerke München GmbH werden **nach Beschluss der Vollversammlung**, auf Basis der **dann beschlossenen** Entwurfsplanung den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 1 einzureichen. Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, ***vorbehaltlich der Ergebnisse der Prüfaufträge aus Ziffer 3)***, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden.
Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen der Fernwärme soll darüber hinaus vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens als Vorabmaßnahme mit der Bauausführung begonnen werden.
3. ***Die SWM GmbH werden in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat und dem Baureferat gebeten, folgende Prüfaufträge durchzuführen:***
 - a) ***Prüfung einer Überdachung der Tramhaltestellen südlich der Münchner Freiheit über die komplette bzw. nahezu komplette Zuglänge.***
 - b) ***Prüfung eines baulichen Radwegs in der Franz-Joseph-Straße im Zulauf zur Leopoldstraße unter Berücksichtigung eines optimalen Umstiegs von der Tram-bahn zur U-Bahn unter Berücksichtigung der Konsequenzen für das umgebende Straßennetz***
 - c) ***Prüfung der Umsetzbarkeit einer Umgestaltung der Hohenzollernstraße zwischen Leopoldstraße und Friedrichstraße als verkehrsberuhigte Einkaufsstraße mit Bus- und Fahrradverkehr sowie des Entfalls der Linksabbiegespur von der Leopoldstraße in die Hohenzollernstraße.***

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Ergebnisse der Prüfungen aus den Ziffern 3 a), 3 b) und 3 c) dem Stadtrat in 2023 vorzulegen, um über eine Tektur der Planfeststellung zu entscheiden.
4. Das Baureferat wird gebeten, die weitere Planung des Projekts Tram Nordtangente im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger unter Federführung der Stadtwerke München GmbH zu begleiten.
5. Das Baureferat wird gebeten, zusammen mit der Stadtwerke München GmbH für die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 entsprechende Erwerbsaufträge mit Grunderwerbsplänen vorzubereiten. Das Kommunalreferat wird gebeten, in die Verhandlungen mit den Grundeigentümern zu treten.

6. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, das Mobilitätsreferat wird beauftragt, schnellstmöglich weitergehende Verkehrsuntersuchungen durchzuführen, in der die Auswirkungen der Tram-Nordtangente in einem Umgriff, z.B. zwischen Altstadttring und Frankfurter Ring, unter Berücksichtigung der Verkehrswende **und der zukünftig tragbaren Auto-Verkehrszahlen, die die bereits beschlossenen Ziele der LH unterstützen (u.a. Klimanotstand und Klimawandelanpassung)**, ermittelt und ggf. verkehrssteuernde Maßnahmen entwickelt werden.
7. Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt aus den Ansätzen des ÖPNV-Bauprogramms (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04932).
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Abdruck von I. mit II.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu IV.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 4
4. An den Bezirksausschuss 12
5. An das Baureferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
11. An die Stadtkämmerei
12. An den Behindertenbeirat
13. An die Stadtwerke München GmbH
14. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
15. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
16. An das Mobilitätsreferat – GB1
17. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen



Herrn
 Oberbürgermeister
 Dieter Reiter
 Rathaus

Beschluss des Mobilitätsausschusses am 01.06.2022
 Öffentliche Sitzung, TOP 3

**Tram-Neubaustrecke „Tram-Nordtangente“
 und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
 Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Elisabethplatz bis Münchner Freiheit)**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06224
Ergänzungsantrag

Punkt 1 neu	Die Gleisführung im Mischverkehr ist so zu gestalten, dass bei einem etwaigen ausbleibenden Erfolg der ÖPNV-Beschleunigung durch Lichtsignalbeeinflussung und Zuflussdosierung eine separate ÖV-Führung (Tram, Bus) auf Kosten der MIV-Spuren nachträglich möglich ist.
Punkt 2 neu	Die Stadtwerke München GmbH/MVG wird gebeten bis zur Vollversammlung des Stadtrats Varianten zu entwickeln, bei der die Trambahn an der Münchner Freiheit direkt an den U-Bahnabgängen hält und nicht auf einer Verkehrsinsel. Von Süden nach Norden kommend könnte dies z.B. direkt unter dem grünen Dach auf der bestehenden Busspur oder südlich der Feilitzstr. sein. Das Mobilitätsreferat wird gebeten die verkehrlichen Auswirkungen zu bewerten, wie die Lichtzeichenanlagen so gesteuert werden kann, dass die Trambahn so verschwenkt, dass sie in der neuen präferierten Variante direkt am bestehenden grünen Dach halten kann.
Punkt 3 neu	Die Verwaltung wird gebeten die Vor- und Nachteile einer Trambahn auf separatem Gleiskörper (z.B. mit Rasengleis) dem Stadtrat detailliert darzustellen.
Punkt 4 neu	Die Querschnittsplanung der Leopoldstraße soll eine verkehrsberuhigte Einkaufsstraße Hohenzollernstraße mit Bus und Fahrradverkehr berücksichtigen. Hierfür soll die Linksabbiegespur von Süden kommend (z.B. zugunsten einer Lieferzone) entfallen.
Punkt 5 neu	Anstelle des Radwegs in Mittellage in der Franz-Joseph-Straße sind Varianten vorzulegen, die nördlich wie südlich radentscheidskonforme, bauliche Radwege von ca. 2,30m vorsehen sowie die Tramhaltestelle im Süden an den Fuß- und Radweg anschließen, sodass die Fahrgäste keine Ampel zur U-Bahn überqueren müssen.
Punkt 6 (vormals 1) geändert	Die Stadtwerke München GmbH werden nach Beschluss der Vollversammlung, auf Basis der dann beschlossenen Entwurfsplanung den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 1 einzureichen. In jedem Fall sollte eine

	<p>Entwurfsplanung entwickelt werden, die für die beiden neuen Haltestellen an der Münchner Freiheit ein Dach über die komplette bzw. nahezu komplette Zuglänge vorsieht.</p> <p>Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden. Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen der Fernwärme soll darüber hinaus vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens als Vorabmaßnahme mit der Bauausführung begonnen werden.</p>
<p>Punkt 7 - 11 geändert</p>	<p>Wie Punkte 2 - 6 im Antrag des Referenten.</p>

Nikolaus Gradl

Andreas Schuster

Christian Müller

Simone Burger

Roland Hefter

Felix Sproll

SPD/Volt-Fraktion

Gudrun Lux

Paul Bickelbacher

Mona Fuchs

Florian Schönemann

Sofie Langmeier

Christian Smolka

Sibylle Stöhr

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Änderungsantrag

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Marienplatz 8
80331 München



31. Mai 2022

Änderungsantrag für den
Mobilitätsausschuss
vom 01.06.2022

TOP ö 3

Tram Neubaustrecke „Tram-Nordtangente“ und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Elisabethplatz bis Münchner Freiheit)
Vorlage Nr. 20-26 / V 06224

Der Antrag des Referenten wird in den folgenden Ziffern geändert:

<p>Ziffer 1 geändert und ergänzt</p>	<p>Die Stadtwerke München GmbH werden erst dann gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 1 einzureichen, wenn sich die Staatsregierung des Freistaates Bayern eindeutig festgelegt und genehmigt hat, dass der Planfeststellungsabschnitt 2, also die Durchquerung des Englischen Gartens, auch durchgeführt werden kann. Bis zu diesem Zeitpunkt ist die Planfeststellung für den Streckenabschnitt Elisabethplatz bis Münchner Freiheit zurückzustellen. Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden. Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen der Fernwärme soll darüber hinaus vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens als Vorabmaßnahme mit der Bauausführung begonnen werden.</p>
<p>Ziffer 2 - 6</p>	<p>wie Antrag des Referenten</p>

Manuel Pretzl
Stadtrat

Sabine Bär
Stadträtin

Hans Hammer
Stadtrat

Peter Mehling
Stadtrat

Sebastian Schall
Stadtrat

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 01.06.2022

Änderungsantrag

für den Mobilitätsausschuss vom 01.06.2022 - TOP 3 öffentlich
Tram-Neubaustrecke „Tram-Nordtangente“ und Verbesserung des anliegenden
Straßenraums - Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Elisabethplatz bis Münchner
Freiheit), Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06224

Tram Münchner Freiheit: Separate Trasse und mehr Flächenentsiegelung

Der Antrag des Referenten wird wie folgt geändert:

Ziffern 1 neu	<p>Die Stadtwerke München GmbH werden aufgefordert, die Entwurfsplanung im Bereich Franz-Joseph-Straße folgendermaßen abzuändern:</p> <p>a) Die durch Baumgräben von der Fahrbahn getrennten bestehenden Radwege neben den Gehbahnen sind beizubehalten und radentscheidskonform zu Lasten der Gehbahnen von 2 Meter auf 2,30 Meter zu verbreitern, so dass die Breite der Gehbahnen künftig ca. 2,54 - 2,92 Meter beträgt, womit das unter anderem vom Behindertenbeirat geforderte Mindestmaß für Gehbahnen von 1,80 Metern auch weiterhin deutlich übertroffen wird.</p> <p>b) Durch die Einsparung der Radwege/Radfahrstreifen neben der Fahrbahn stehen dort ca. 4,10 Meter mehr Platz zur Verfügung als nach der Amtsplanung. Davon sollen 3,25 Meter genutzt werden, um die Tram in einer Richtung (vermutlich am besten in Richtung Leopoldstraße) auf eigenem Rasengleis zu führen. Die verbleibenden 0,85 Meter sollen den sehr schmalen Baumgräben im Sinne der Entsiegelung zugeschlagen werden. Die Haltestelle „Habsburger Platz“ soll auf der Südseite im Bereich Baumgraben situiert werden, auf der Nordseite in Bereich Parkbucht.</p> <p>c) Der Radweg in Mittellage vor der Einmündung in die Leopoldstraße soll in südliche Seitenlage der Franz-Joseph-Straße verlegt werden.</p>
Ziffer 2 neu	<p>Die Stadtwerke München GmbH werden aufgefordert, die Entwurfsplanung im Bereich Leopoldstraße folgendermaßen abzuändern:</p> <p>Die Führung der Tram erfolgt in beiden Richtungen auf eigener Bus- und Tram-Trasse in Mittellage, indem in beide Fahrtrichtungen die Autofahrspuren auf jeweils eine Spur reduziert werden.</p>
Ziffern 3 geändert	<p>Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, auf Basis der vorgestellten geänderten Entwurfsplanung den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 1 einzureichen.</p> <p>Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der</p>

	Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden. Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen der Fernwärme soll darüber hinaus vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens als Vorabmaßnahme mit der Bauausführung begonnen werden.
Ziffer 4 - 8 neu	Ziffer 2 – 6 alt

Begründung:

Ziffer 1:

Die aktuelle Amtsplanung sieht in der Franz-Joseph-Straße überwiegend eine Tram im Mischverkehr vor, mit Fahrbahnbreiten zwischen 3,22 und 3,32 m pro Richtung, außerdem neben der Fahrbahn Radwege/Radfahrestreifen mit 1,77 bis 2,10 m pro Richtung (zu schmal nach Radentscheid!), und Gehbahnen mit 4,84 - 5,22 m pro Seite, obwohl in der Anwohnerstraße nur geringes Fußverkehrsaufkommen besteht. Bisher hatten die Gehbahnen eine Breite von ca. 2,84 - 3,22 m und die Radwege neben den Gehbahnen eine Breite von 2 m. Die beantragte Planungsänderung hat für die Radfahrenden auch den Vorteil der Beibehaltung einer Trennung vom Kfz-Verkehr durch den Baumgraben, was die gefühlte Sicherheit erhöht.

Die bei beantragter Änderung neben den Fahrbahnen eingesparten Radwege/Radfahrestreifen führen dazu, dass ca. 4,10 m mehr Platz zur Verfügung stehen, wodurch die Tram in einer Richtung (vermutlich am besten in Richtung Leopoldstraße) auf eigenem Rasengleis mit 3,25 m geführt werden kann, wenn der Busverkehr, wie derzeit,¹ weiterhin nur durch die Herzogstraße und Hohenzollernstraße geführt wird. Die verbleibenden 0,85 m können den in der bisherigen Planung sehr schmalen Baumgräben im Sinne der Entsiegelung zugeschlagen werden. Übrigens hat auch der Bezirksausschuss 4 (Schwabing-West) in seiner Stellungnahme zur Planung die sehr breiten Gehbahnen und sehr schmalen Baumgräben als nicht sachgerecht erachtet. Insgesamt ist die Lösung mit Einrichtungs-Rasengleis und breiteren Baumgräben ein klarer ökologischer Vorteil fürs Stadtklima.

Ein Radweg in Mittellage widerspricht dem Radentscheid, da für Radfahrende zu gefährlich.

Ziffer 2:

Eine Führung der Tram auf eigener Trasse ist in der Leopoldstraße nur dann möglich, wenn in beide Fahrrichtungen die Autofahrspuren von jeweils zwei Spuren auf eine Spur reduziert werden, dies jedenfalls unter der Voraussetzung, dass Gehbahnen mit ca. 6 m Breite (wegen Freischankflächen), Baumgräben mit jeweils 2,50 m und Radwege mit jeweils 3 m unangetastet bleiben. Eine Führung auf Rasengleis wäre möglich, wenn der Busverkehr in diesem Bereich der Leopoldstraße aufgegeben wird.

Sonja Haider

Mobilitätspolitische Sprecherin
Stadträtin

Tobias Ruff

Fraktionsvorsitzender
Stadtrat

Nicola Holtmann

Umweltpolitische Sprecherin
Stadträtin

Dirk Höpner

Planungspolitischer Sprecher
Stadtrat

¹ <https://www.mvg.de/dam/jcr:d4a55e40-0f54-453a-83f7-1d98e28c875a/vl-stadt.pdf>



FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

Änderungsantrag für den Mobilitätsausschuss am 01.06.2022

**TOP ö 3: Tram-Neubaustrecke „Tram-Nordtangente“ und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06224

Der Antrag des Referenten wird wie folgt geändert::

Ziffer 1: wie Antrag des Referenten

Ziffer 2 neu:

Im Bereich Friedrichstraße einmündend in Franz-Joseph-Straße, ebenso im Bereich Habsburger Straße einmündend in Franz-Joseph-Straße und im Bereich Habsburger Platz wird die Einrichtung eines Carports als Ersatz für wegfallende Anwohnerparkplätze im Rahmen der Realisierung der Tram Nordtangente geprüft und bei positivem Ergebnis auch umgesetzt. Dabei ist insbesondere ein Modell, das ohne bauliche Aus- und Auffahrten auskommt (analog Donnersberger Straße) aus Platzgründen zu bevorzugen.

Ziffer 3 neu:

Das Parkhaus Karstadt Münchner Freiheit wird als öffentliches Parkhaus auch für Geschäfte entlang der Leopoldstraße zugänglich gemacht. Nachts wird zudem die Benutzung durch Anwohner der Leopold- und Franz-Joseph-Straße geprüft und umgesetzt.. Dazu tritt die Landeshauptstadt München ins Benehmen mit dem Betreiber. Digitales Parken / Parken per App wird geprüft und zeitnah umgesetzt.

Ziffern 2 bis 6 alt: werden Punkte 4 und 8 neu

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

DIE LINKE.

Die PARTEI

Stadtratsfraktion München

München, 1. Juni 2022

TOP 3 des Mobilitätsausschusses vom 1. Juni 2022

Tram-Neubaustrecke „Tram-Nordtangente“ und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Elisabethplatz bis Münchner Freiheit)

Sitzungsvorlage 20 – 26 / V 06224 Änderungsantrag

Punkt 1 geändert: Das Mobilitätsreferat wird beauftragt eine abgeänderte Entwurfsplanung zu entwickeln, die folgende Forderungen der Kampagne „Rasengleis statt Tram im Stau“ beinhaltet:

- Radentscheid-konforme Radwegbreiten, ohne Radfahrstreifen in Mittellage inkl. Einbahnstraßenregelung in der Franz-Joseph-Straße
- Ein Rasengleises auf der Leopoldstraße

Diese Entwurfsplanung wird anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Punkt 2 und 3: Wie im Antrag des Referenten

Punkt 4 geändert: Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, das Mobilitätsreferat wird beauftragt, weitergehende Verkehrsuntersuchungen durchzuführen, in der die Auswirkungen der Tram-Nordtangente in einem Umgriff, z.B. zwischen Altstadttring und Frankfurter Ring, unter Berücksichtigung der Verkehrswende und der zukünftig tragbaren Auto-Verkehrszahlen, die die bereits beschlossenen Ziele der LH unterstützen (u.a. Klimanotstand und Klimawandelanpassung), ermittelt und ggf. verkehrssteuernde Maßnahmen entwickelt werden.

Punkt 5 und 6: Wie im Antrag des Referenten

Begründung:

Der Umweltverbund muss Vorrang haben bei der Planung. Das bedeutet, dass in der Leopoldstraße eine Autospur sowie Parkplätze wegfallen müssen. Dafür kann ein eigenes Gleisbett für die Tram entstehen, wodurch die Tram nicht im Stau stecken würde, und die Radwege könnten gemäß des erfolgreichen Radentscheides gestaltet werden. Wer eine Mobilitätswende will, durch die bis 2025 mindestens 80 % der Wege im Umweltverbund zurückgelegt werden, muss auch danach handeln und darf nicht ständig vor vermeintlichen Konflikten zurückschrecken. Eine solche Entscheidung mit Weitsicht hat der Stadtrat 2019 beim Wegfall einer Fahrspur zugunsten des Umweltverbundes an der Ludwigsbrücke getroffen mit positiven Auswirkungen für die Verkehrswende.

Eine Mobilitätswende und die Bekämpfung der Klimakrise sind möglich. Man muss es nur wollen und mutig sein und darf die unterschiedlichen Akteure des Umweltverbundes nicht gegeneinander ausspielen. Das breite Bündnis der Kampagne „Rasengleis statt Tram im Stau“ eint Organisationen und Initiativen, die sich für die Stärkung des Radverkehrs, des Naturschutzes und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einsetzen.

Stadtratsfraktion

DIE LINKE. / Die PARTEI

dielinke-diepartei@muenchen.de

Telefon: 089/233-25 235

Rathaus, 80331 München

Dies zeigt deutlich, dass ein Zusammendenken dieser Bereiche möglich ist, wodurch dem Klima und dem Mobilität maximal geholfen wird.

Initiative:

Stadträtin Brigitte Wolf

Gezeichnet:

Stadtrat Stefan Jagel

Stadträtin Marie Burneleit

Stadtrat Thomas Lechner