

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann

Abg. Sabine Gross

Abg. Florian Siekmann

Abg. Josef Schmid

Abg. Florian von Brunn

Abg. Markus Striedl

Abg. Tobias Beck

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Zur gemeinsamen Beratung rufe ich die Tagesordnungspunkte 14 und 15 auf:

Antrag der Abgeordneten Sabine Gross, Florian von Brunn, Ruth Müller u. a. (SPD)

Planungen für die Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten fortsetzen (Drs. 19/1866)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Johannes Becher, Florian Siekmann u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weg für die Tram-Nordtangente freimachen - zurück an den Verhandlungstisch kehren (Drs. 19/772)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt 29 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. – Erste Rednerin ist Frau Kollegin Sabine Gross von der SPD-Fraktion. Bitte schön.

Sabine Gross (SPD): Sehr geehrtes Präsidium, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! In unserem Antrag geht es darum, dass der Freistaat als Eigentümer seine Zustimmung für die weitere Planung einer 800 m langen Querung durch den Englischen Garten erneut erteilen soll. Die insgesamt 13 km lange Tram-Nordtangente führt von Neuhausen über Schwabing bis nach Bogenhausen, verbindet sieben U-Bahn-Linien, sieben Straßenbahnlinien und zahlreiche Buslinien miteinander. Nur ein circa 2 km langer Abschnitt der Nordtangente muss neu hergestellt werden. Auf einem etwa 800 m langen Teilstück soll die Tram durch den Englischen Garten fahren, auf einer Strecke, auf der bereits Busse verkehren. Dort würden Akku-Trams ohne Oberleitung zum Einsatz kommen. Die Staatsregierung hatte eigentlich schon am 05.09.2017 ihre grundsätzliche Zustimmung zur Planung einer Tramstrecke mit Radweg durch den

Englischen Garten erteilt. Diese Zustimmung wurde überraschend am 12.03.2024 widerrufen. Bleibt es dabei, steht viel auf dem Spiel.

Die Tram-Nordtangente kann eine wirklich attraktive Direktverbindung zwischen Neuhausen, Schwabing und Bogenhausen herstellen. Sie wird das Tramnetz direkt an die Flughafenlinie S8 in Johanneskirchen anbinden. Die Tram kann mehr Fahrgäste transportieren als die bisher eingesetzten Busse und benötigt weniger Fahrpersonal. Die Nordtangente wird, wenn sie wie geplant hergestellt wird, 13.000 Fahrgäste pro Werktag zusätzlich transportieren. Damit wird es zu einer Einsparung von 19 Millionen Pkw-Kilometern pro Werktag kommen.

Die Gründe, aus denen die Staatsregierung plötzlich und unerwartet ihre Zustimmung verweigert hat, sind nicht stichhaltig. Die behauptete Bodenversiegelungsmehrung von etwa 3.500 m² beruht auf einem Rechenfehler. Nach der Planung sollen circa 9.570 m² neu befestigt werden. Der Bestand beträgt aber schon 8.300 m². Das ist eine Erhöhung um lediglich 1.270 m². Der Ministerrat hat im Übrigen 2017 nicht gefordert, dass die neue Strecke mit Radweg nicht breiter sein dürfe als die bisherige Busspur.

Auch das Argument, dass die aktuelle Planung zu Gefahren für Fußgänger und Radfahrer führt, ist nicht zutreffend. Es liegt ein Verkehrssicherheitsgutachten vor, das das klar widerlegt. Hinzu kommt, im Vertrauen auf die avisierte Zustimmung der Staatsregierung hat die Landeshauptstadt für Planung, Projektsteuerung und Projektmanagement Investitionen in Höhe von 5,4 Millionen Euro getätigt. Die Kosten für die Entwicklung und Ausrüstung eines Pilotfahrzeugs betragen circa weitere 4,5 Millionen Euro. Wird die Planung nicht verwirklicht, kommt es zu erheblichen Einbußen für die Bauwirtschaft, die Planungswirtschaft, und Siemens entgeht ein Zusatzauftrag über 25 Energiespeicher in Höhe von 32 Millionen Euro. Die Verweigerung der Zustimmung zur Querung des Englischen Gartens auf einem Stück von gerade einmal 800 m, auf dem schon jetzt Busse fahren, gefährdet die Verwirklichung der gesamten Nordtangente und richtet einen erheblichen wirtschaftlichen Schaden an.

(Beifall bei der SPD)

Würde es um einen privaten Eigentümer gehen, der sich aus so fadenscheinigen Gründen einem so wichtigen Verkehrsprojekt widersetzt, würde man ernsthaft über eine Enteignung nachdenken.

(Beifall bei der SPD)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Frau Kollegin, Ihre Redezeit ist um.

Sabine Gross (SPD): Ja, ich bin fertig.

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Perfekt. – Der nächste Redner ist der Kollege Florian Siekmann für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Bitte schön.

Florian Siekmann (GRÜNE): Kolleginnen und Kollegen! Es geht um eine Trambahn. Aber eigentlich geht es um mehr. Es geht um insgesamt 18.000 Fahrgäste am Tag, es geht um eine 13 km lange Querverbindung zwischen Nymphenburg und Bogenhausen, es geht um eine neue Schlagader für den öffentlichen Nahverkehr in der Landeshauptstadt München. Jetzt wird über eine kurze Strecke von 800 m durch den Englischen Garten gestritten und letztlich die Frage, was das Wort eines Bayerischen Ministerpräsidenten noch wert ist.

Die Geschichte ist schnell erzählt: 2017 findet eine Ortsbegehung mit dem Ministerpräsidenten Seehofer statt, und es gibt einen wegweisenden Ministerratsbeschluss. Der Ministerrat stimmt der Aufnahme von Planungen für Tram- und Radweg zu. Die Staatsregierung wird die Prüfung einer entsprechenden natur- und denkmalverträglichen Variante konstruktiv begleiten. Die Stadt wird tätig. 2018 gibt es einen Stadtratsbeschluss. Ein Projektbeirat wird eingerichtet. Das Landesamt für Denkmalpflege, die obere Fachbehörde für solche Fragen, wird beteiligt, sitzt im Projektbeirat. Expert:innen erarbeiten über Jahre eine verträgliche Lösung, eine Akku-Tram wird zusammen mit Siemens entwickelt, eine Lösung mit 30 km/h. Das ist sicher für die Bürger:innen, die in Zukunft den Englischen Garten queren wollen. Im Juni 2022 unterrichtet der

Oberbürgermeister den Ministerpräsidenten und die Staatskanzlei. Antwort? – Keine. Es geht ein Erinnerungsbrief raus. Antwort? – Wieder keine. Zehn Monate dauert die Antwort.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Jetzt mal halblang!)

Es handelt sich um denselben Ministerpräsidenten, der vor drei Wochen hier stand und von Bürokratieabbau und Beschleunigung gesprochen hat.

(Robert Brannekämper (CSU): Jetzt mal halblang!)

Dessen eigene Behörde braucht zehn Monate, um den Brief der Landeshauptstadt München zu beantworten. Das ist keine Beschleunigung. Das ist Blockade.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD – Staatsminister Dr. Florian Herrmann:
Fragen Sie einmal in der Landeshauptstadt nach!)

Dennoch werden im April 2023 die Entwurfsunterlagen übersandt. Es soll im Juni ein Termin mit der Schlösser- und Seenverwaltung – fachlich zuständig – gemacht werden. Dieser Termin findet nicht statt, man will doch lieber finale Planungsunterlagen, und über Entwürfe will man gar nicht sprechen. Der Termin im Dezember wird einen Tag zuvor abgesagt. Der Termin im Januar wird ebenfalls abgesagt. Das ist keine Beschleunigung. Das ist auch nicht die versprochene konstruktive Beteiligung am Prozess.

(Robert Brannekämper (CSU): Die Planung ist halt Schrott, Herr Kollege!)

Das ist bestenfalls höfliche Ignoranz und am Ende doch nichts anderes als die politisch motivierte Blockade durch den Ministerpräsidenten und die Staatskanzlei.

(Widerspruch bei der CSU)

Dann folgt relativ kommentarlos nach dem Prozess die Absage im März 2024, aber auch nicht von der Fachbehörde, sondern durch die Staatskanzlei. Wir haben es be-

reits gehört: Mit einer Erklärung, die dann doch an Dreistigkeit schwer zu überbieten ist.

(Widerspruch bei der CSU)

Dieser Prozess – –

(Unruhe)

Ich habe es gerade geschildert: Es dauert zehn Monate, um einen Brief zu beantworten. Jahrelang gab es keine ausreichende Beteiligung am Prozess. Das ist aber versprochen worden. Dieses Verhalten wird als konstruktiv bezeichnet.

Es wird mit Zahlen gearbeitet, die so aus den Planungen nicht herauszulesen sind.

(Staatsminister Dr. Florian Herrmann: Fragen Sie mal bei der Landeshauptstadt nach!)

Vielleicht hätte es sich gelohnt, die Fachbehörde zu beteiligen. Deren Input wird ignoriert. Das Ganze ist aus unserer Sicht nichts anderes – ich sage es so deutlich – als eine politisch motivierte Sabotage am öffentlichen Nahverkehr in München durch die CSU hier im Haus.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD – Martin Wagle (CSU): Jetzt hör aber auf!)

Es ist eine Sabotage an 18.000 Fahrgästen am Tag, 3,5 Millionen im Jahr, an der Zukunftsfähigkeit der Entwicklung der Landeshauptstadt und an den Menschen draußen, die sich jeden Tag am Sendlinger Tor, am Marienplatz und am Odeonsplatz in der U-Bahn drängeln. Ich verstehe es, dass man als Minister oder Ministerpräsident mit der Staatskarosse fährt. Das ist okay.

(Widerspruch bei der CSU)

Aber für die Leute, die jeden Tag in der U-Bahn stecken, brauchen wir endlich Querverbindungen. Den Menschen da draußen ist doch dieser Prozess nicht zu erklären:

Wie wollen Sie denen denn erklären, dass nach einem Ministerratsbeschluss vier Jahre geplant und gearbeitet wird und das Projekt dann kommentarlos in die Tonne getreten wird?

(Robert Brannekämper (CSU): Weil die Planung Schrott ist!)

So kann man doch kein Land regieren!

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Entschuldigen Sie, dass ich jetzt so wütend werde, aber so können wir in Bayern keine Großprojekte voranbringen. Wir diskutieren über Bürokratieabbau und über die Frage, wie es vorwärtsgeht, dann wird aus politischer Motivation blockiert und sabotiert.

(Martin Wagle (CSU): Das ist die schlechteste Rede seit Langem!)

Ich möchte nach vorne stellen, dass noch nichts beendet ist. Ergreifen Sie doch wenigstens jetzt die ausgestreckte Hand der Landeshauptstadt!

(Widerspruch bei der CSU)

Man ist bereit, an den Entwürfen Änderungen vorzunehmen. Bis heute kam von Ihnen kein Wunsch und keine Äußerung dazu, wie Sie es denn gerne hätten.

(Martin Wagle (CSU): Bodenlos!)

Das ist es, was wir jetzt brauchen. Das haben die Münchnerinnen und Münchner verdient. Das haben die potenziell 3,5 Millionen Fahrgäste im Jahr verdient.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD – Robert Brannekämper (CSU): Der Englische Garten hat es nicht verdient!)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Der nächste Redner ist der Kollege Josef Schmid für die CSU-Fraktion. Bitte schön.

Josef Schmid (CSU): Vielen Dank, Herr Präsident. Es wird Zeit, dass wieder etwas mehr Gelassenheit und Sachlichkeit einkehrt.

(Beifall bei der CSU – Tanja Schorer-Dremel (CSU): Sehr gut! Bravo!)

Herr Kollege Siekmann, ich habe mich wirklich gefragt, was es denn eigentlich jetzt noch Neues gibt, weshalb Sie die beiden Anträge, den Ihren und den der SPD, gemeinsam aus dem Ausschuss, in dem sie schon hinreichend behandelt wurden, hochziehen müssen. Dort wurde übrigens wirklich sachlich debattiert, wenngleich die Kollegin Gross sich da mal verrechnet und statt 3.500 ganze 35.000 m²angenommen hat; aber den Fehler hat sie heute korrigiert. Meine Damen und Herren, es ist klar, warum sie jetzt hochgezogen wurden: weil der neue grüne Stadtvorsitzende jetzt meint, sich hier mit gespielter Aufregung profilieren zu müssen. Das ist völlig fehl am Platz.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN – Tanja Schorer-Dremel (CSU): Sehr gut!)

Herr Siekmann, da muss man aber ein paar Fakten klarstellen: Erstens hat der Kabinettsbeschluss von 2017 besagt, dass man sich insofern konstruktiv an den Planungen beteiligt, als man es zulässt, dass die notwendigen Fakten und Daten erhoben werden. Das war vorher nicht der Fall, weil der Englische Garten als Gartendenkmal von vornherein tabu war. Da hat man gesagt: Dann könnt ihr mal planen, und wir bewerten dann – und das war der Kern des Kabinettsbeschlusses –,

(Zuruf des Abgeordneten Robert Brannekämper (CSU))

wenn die Planung vorliegt, wie es aussieht.

Jetzt komme ich zu dem einen Punkt, den beide Redner von der SPD und den GRÜNEN komplett weggelassen haben: Was ist denn das für eine Abwägung? –

(Robert Brannekämper (CSU): Intellektuell abgewogen!)

– Die Abwägung ist nämlich, dass es hier um ein Gartendenkmal geht. Sie müssen entgegen der Frage die Vorteile für den öffentlichen Personennahverkehr in München dagegen abwägen, dass man hier in ein Gartendenkmal einschneidet.

(Zuruf des Abgeordneten Robert Brannekämper (CSU))

Da sage ich Ihnen jetzt noch mal, wie der Plan wäre: Die Trasse der Tram wäre tatsächlich 35 % breiter als die bestehende Busstraße, im Bereich der geplanten Haltestelle am Chinesischen Turm sogar über 100 %. Frau Kollegin Gross, das ist kein Rechenfehler, sondern schlicht und einfach Fakt, wenn Sie entsprechend richtig rechnen und die vertraglich vereinbarte zulässige Breite der Busstraße nehmen. Wir haben da 2.400 m² Zuwachs. Dann muss man logischerweise und selbstverständlich noch die Fußwege berücksichtigen. Die werden nämlich in den vorliegenden Planungen teilgebunden ausgeführt, also mit einem Zuwachs von 1.100 m². Der Einschnitt in das Gartendenkmal wird also vergrößert.

(Robert Brannekämper (CSU): Das wird eine Schneise!)

Jetzt können Sie sagen: Heute fährt der Bus durch. Aber was heißt das? – Das heißt erstens, dass es Leute gibt – und das ist ein großer Teil der Bevölkerung, zum Beispiel die Initiative Englischer Garten e. V. –, denen eigentlich der Bus heute schon zu weit geht. Aber so weit gehen wir gar nicht, dass wir den Bus jetzt revidieren wollen. Das zeigt aber auch, dass es gar nicht stimmt, dass der ÖPNV in München gekillt wird, weil eine Verbindung genau durch den Englischen Garten heute schon besteht, nämlich in Form von Bussen. Die wollen wir beibehalten. Das ist der Einschnitt, der bekannt ist. Den müssen wir hinnehmen; aber diesen Einschnitt jetzt noch zu vergrößern, das ist wirklich völlig fehl am Platz.

(Toni Schuberl (GRÜNE): Warum macht ihr keinen Vorschlag?)

Es geht also um ein Denkmal.

(Toni Schuberl (GRÜNE): Warum macht ihr keinen Vorschlag?)

– Wissen Sie, wer da mit zweierlei Zungen spricht, das sind schon Sie; denn wenn es bei irgendeinem normalen Bauvorhaben

(Gülseren Demirel (GRÜNE): Warum redet ihr nicht mit der MVG?)

um zusätzliche Flächenversiegelungen geht,

(Gülseren Demirel (GRÜNE): Warum redet ihr nicht mit der MVG?)

dann sind die GRÜNEN die Ersten, die sagen: Nein, bitte keinen Quadratmeter mehr an Flächenversiegelung. Hier nehmen Sie 3.500 m² in Kauf.

(Beifall bei der CSU – Gülseren Demirel (GRÜNE): Aber warum redet ihr nicht mit der MVG?)

Wenn es um den Denkmalschutz geht, sind Sie normalerweise auch ganz vorne, nur hier nicht. Ich sage Ihnen, warum: weil es einfach um pure Ideologie geht. Bei der Tram geht es um pure Ideologie.

(Zuruf des Abgeordneten Tim Pargent (GRÜNE))

Ich finde es schon spannend, dass Sie von U-Bahn-Fahrgästen sprechen und im gleichen Atemzug die Tram anführen. Niemand anderes als die grüne Partei in München war in der Ära Ude, vor allem zum Schluss, gegen jegliche U-Bahn-Planungen.

(Zuruf des Abgeordneten Robert Brannekämper (CSU))

Sie haben die Tram der U-Bahn vorgezogen, weil sie den Autos Platz wegnimmt. Das ist doch der Grund, der dahintersteht.

(Beifall bei der CSU – Zurufe der Abgeordneten Gülseren Demirel (GRÜNE) und Tim Pargent (GRÜNE))

Die Frage, wie es eigentlich mit dem Gefährdungspotenzial aussieht, ist bei Ihnen überhaupt nicht vorgekommen. Der Bus fährt auf einer Straße, die baulich abgesetzt ist.

(Gülseren Demirel (GRÜNE): Redet mit der MVG!)

Die vorliegende Planung der Tram – ich habe sie mir genau angesehen – ist von vorne bis hinten geschönt, meine Damen und Herren. Da fährt die Tram mit 30 Stundenkilometern durch, aber Sie finden überhaupt keine Absperrgitter, keine Sicherheitsmaßnahmen für die Fußgänger. Jetzt gehen Sie doch mal an einem schönen Samstag oder Sonntag durch den Englischen Garten und sehen Sie sich an, wie viele Hunderte oder Tausende Leute – ich habe sie nicht gezählt – dann genau diese Trasse queren,

(Zuruf des Abgeordneten Robert Brannekämper (CSU))

mit Kindern, von denen einige mit Bällen spielen, mit Hunden. Und Sie wollen ohne jegliche Sicherheitsmaßnahmen eine Tram da durchbauen. Das ist ein Wahnsinn!

(Beifall bei der CSU – Robert Brannekämper (CSU): Völlig irre!)

Deswegen ist völlig klar, dass das natürlich eine Täuschung in der Planung ist; denn wenn die Tram so gebaut würde, würde es kein halbes Jahr dauern, bis irgendetwas passiert. Dann wären natürlich sofort die entsprechenden Gitter und Absperrungen da.

(Gülseren Demirel (GRÜNE): Die MVG baut ja nicht zum ersten Mal eine Tramlinie!)

Das geht gar nicht anders.

(Zuruf der Abgeordneten Ruth Müller (SPD))

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, aber für den allergrößten Witz halte ich – und da haben Sie dann offensichtlich Ihre Wahrnehmung ausgeblendet oder drücken sie einfach weg –, dass Sie jetzt plötzlich noch mal die Tram hier aufrufen, obwohl der Stadt-

kämmerer der Landeshauptstadt München erklärt hat, dass es in München aufgrund der prekären Finanzsituation überhaupt gar kein neues Projekt mehr geben darf, weil er gar kein neues finanzieren kann. Er kann nicht einmal die alten Projekte finanzieren, und Sie fordern jetzt eine Fortsetzung der Planung, obwohl heute schon feststeht, dass sie überhaupt nicht finanzierbar ist. Nein, dem erteilen wir eine Absage. Es bleibt dabei.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Herr Kollege, bleiben Sie bitte am Rednerpult. – Mir liegen zwei Meldungen zu Zwischenbemerkungen vor, die erste vom Kollegen Florian Siekmann.

Florian Siekmann (GRÜNE): Geschätzter Kollege Schmid, ich komme kurz zur Wahrheit: Das Hochziehen ist von der SPD ausgegangen, nicht von mir als grünem Stadtvorsitzenden. Deswegen durften die als Erste sprechen. Ihnen als erfahrenem Parlamentarier müsste das bekannt sein.

Jetzt komme ich zum Thema und dazu, woran man eigentlich schön sieht, dass Ihre Haltung schon auch politisch motiviert ist: Die Frage der Sicherheit ist mit der Fachbehörde Regierung von Oberbayern erörtert worden. Die hat an diesem Planungsprozess teilgenommen und mit zu dieser Lösung, die der Projektbeirat erarbeitet hat, beigetragen. Zur Frage der Vereinbarkeit mit dem Gartendenkmal sage ich: Das Landesamt für Denkmalpflege, die Fachbehörde in Bayern schlechthin, die jetzt nicht gerade dafür bekannt ist, Denkmäler zu schleifen, hat daran mitgearbeitet.

(Robert Brannekämper (CSU): Bitte die Schlösserverwaltung fragen!)

Ich frage Sie: Mit wem hätte die Landeshauptstadt München denn sprechen sollen, wenn denn die Staatskanzlei nicht mit ihr sprechen wollte?

(Robert Brannekämper (CSU): Mit dem Eigentümer!)

Es geht darum, wie wir hier in einen konstruktiven Prozess reinkommen, um endlich irgendwie eine Lösung zu erwirken. Wie wollen wir denn Politik mit unseren Kommunen und unseren großen Städten in Bayern machen, die sich im Nahverkehr entwickeln müssen? – So sicher nicht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Josef Schmid (CSU): Ebenfalls hochgeschätzter Kollege Siekmann, die Gelegenheit zur Profilierung ist Ihnen jedenfalls recht gekommen. Das hat man schon an der künstlichen Aufregung gemerkt, die Sie an den Tag gelegt haben.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der CSU)

Aber Sie sprechen jetzt das Landesamt für Denkmalpflege an: Ich kenne den Generalkonservator. Ich kenne seine Aussagen. Der ist schlicht und einfach dagegen, dass das Gartendenkmal, hier an der Stelle zerstört wird.

(Robert Brannekämper (CSU): Die Schlösserverwaltung ist doch auch dagegen!)

Ich kenne von ihm keine andere Aussage als diese. Ganz spannend finde ich im Übrigen, sehr geehrter Herr Minister und Leiter der Staatskanzlei, dass jetzt auch noch gefordert wird, dass die Staatskanzlei plötzlich auch noch an irgendwelchen Planungen von Straßenbahnstrecken mitwirken soll.

(Florian von Brunn (SPD): Da werden ja dann nur Fotos gemacht!)

Das überfordert jetzt nun wirklich jeden hier und ist eine völlig andere Aufgabenzuteilung als die, die eigentlich richtig ist, was die Staatskanzlei betrifft.

(Zuruf des Abgeordneten Florian Siekmann (GRÜNE))

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Es liegt eine zweite Meldung zu einer Zwischenbemerkung des Kollegen Florian von Brunn von der SPD-Fraktion vor. Bitte schön.

Florian von Brunn (SPD): Lieber Herr Kollege Schmid, ich habe gerade kurz ein bisschen recherchiert. Da habe ich einen Artikel vom Januar 2018 "München macht mobil" gefunden. Darin heißt es:

"Gemeinsam kündigen SPD-Oberbürgermeister Dieter Reiter und CSU-Vizebürgermeister Josef Schmid ein Bau-Paket von mindestens 5,5 Milliarden Euro an, mit dem U- und Trambahnen im gesamten Stadtgebiet gebaut werden sollen."

Und weiter geht es:

"Bereits im Januar soll der Stadtrat sich mit der geplanten neuen U9 befassen [...]. Ebenso mit der Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten."

(Zuruf der Abgeordneten Gülseren Demirel (GRÜNE))

Wissen Sie, wo das stand, Herr Schmid, wo Sie so zitiert worden sind? – Das war im "Bayernkurier". Offensichtlich gibt es also nicht nur einen Ministerpräsidenten, der ganz schnell seine Meinung ändert, sondern auch einen ehemaligen Vizebürgermeister von München.

(Heiterkeit – Zurufe der Abgeordneten Gülseren Demirel (GRÜNE) und Petra Högl (CSU))

Josef Schmid (CSU): Sehr verehrter Herr Kollege von Brunn, ich kann mich an die Zeit hervorragend erinnern. Der Partner SPD hat sich damals gerade noch, sozusagen den alten Zeiten nachhinkend, geweigert, die U5

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Hört, hört!)

von Pasing nach Freiam weiterzubauen.

(Florian von Brunn (SPD): Immer sind die anderen schuld!)

Das ist das Paket, das wir damals verhandelt haben. Wir haben dann zugestimmt, dass die U9 entsprechend auf den Weg gebracht und geplant wird und haben per-

spektivisch die Verbindung der U2 und der U6 im Münchner Norden und dann die Verlängerung der U4 zur Erschließung entsprechender Baugebiete in Daglfing angestrebt. Das war der eine Teil. Das bei der Tram – dem haben wir ausdrücklich zugestimmt und nichts anderem – war die Tram-Westtangente.

(Gülseren Demirel (GRÜNE): Das stimmt nicht!)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Das war es.

(Beifall bei der CSU)

Der nächste Redner ist Herr Kollege Markus Striedl von der AfD-Fraktion. Bitte schön.

(Beifall bei der AfD)

Markus Striedl (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Das Pferd ist tot. Es ist nicht nur tot, sondern, wenn wir ehrlich sind, gab es nie wirklich ein Pferd. Es war eher die Idee eines Pferdes mit drei Beinen und einer Handbremse. Außerdem hat das Vieh noch dreimal so viel gefressen wie ein anderer Gaul.

(Beifall bei der AfD)

Jetzt stehen gut 5 Millionen Euro an Planungskosten im Raum. Keine Frage, das ist ein Haufen Geld, aber es ist immer noch besser, als 60 Millionen Euro für etwas auszugeben, was bereits da ist, nämlich eine ÖPNV-Verbindung durch den Englischen Garten. Die genannten 60 Millionen Euro betreffen die aktuelle Planung. Wir wissen aber alle, dass die Kosten des Bauvorhabens gerne einmal das Doppelte oder mehr betragen können.

Kommen wir zurück auf das bisherige Angebot. Viele wissen es nicht, aber man höre und staune: Die Verbindung mit gleicher Fahrzeit ist bereits durch einen Bus gegeben. Das Ganze reicht einer links-grün-woken Verkehrspolitik natürlich nicht. Es muss eine Straßenbahn sein, und weil man schon recht früh erkannt hat, dass das Pferd von Grund auf lahmt, wurde gleich einmal eine Straßenbahn ohne Oberleitung mit dem

Lieblingsspielzeug von Links-Grün, dem Akku geplant. Die Mehrkosten für diese Fahrzeuge sind übrigens in den genannten 60 Millionen Euro nicht einmal enthalten, genauso wenig wie die erhöhten Unterhaltskosten und der Wiederverkaufsverlust; denn die Batterieausrüstung von Straßenbahnen wird dir niemand beim Wiederverkauf bezahlen. So einen Schmarrn braucht außer Rot-Grün in München einfach niemand auf dem Planeten.

(Beifall bei der AfD)

Nun einmal zu einem kleinen Zwischenspiel. Bei einer Trassenlänge von 800 m und wohlwollend geschätzten Kosten in Höhe von 60 Millionen Euro kostet der Meter Trasse – wer ist gut im Kopfrechnen? – stolze 75.000 Euro. Aktuellen Meldungen zufolge – der Kollege von der CSU hat es bereits angesprochen – muss die Stadt München schlappe 150 Millionen Euro einsparen. Ich denke, mit der Verhinderung dieser fragwürdigen Maßnahme können wir durchaus einen Beitrag für den Haushalt der Stadt München leisten.

(Beifall bei der AfD)

Das Einzige, was man der Staatsregierung vorwerfen kann, ist der Umstand, dass sie in dieses Projekt auch nur ansatzweise eingestiegen ist und es in Erwägung gezogen hat, dafür Hunderte Millionen Euro Steuergeld zu verbraten. Wie immer es sei, letztlich hat Rot-Grün die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Es reicht schon, wenn Sie die Stadt München mit Ihren haarsträubenden politischen Ideen belästigen und unser Land in Berlin zum schlechtesten Deutschland seit 1945 gemacht haben.

Nun ist es schon spät. Wir wollen alle nach Hause. Ich denke, das Beste, was man mit einem solchen Antrag machen kann, ist, ihn gegen Lebenszeit einzutauschen. Deshalb werde ich meine Redezeit nicht voll ausschöpfen. Akzeptieren Sie bitte endlich, dass dieses Projekt gescheitert ist, ebenso wie Ihre Politik im Gesamten gescheitert ist.

(Beifall bei der AfD)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Der nächste Redner ist Herr Kollege Tobias Beck von der Fraktion der FREIEN WÄHLER. Bitte schön.

Tobias Beck (FREIE WÄHLER): Sehr geehrtes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen! Als Niederbayer habe ich vorhin gemerkt, warum München als die nördlichste Stadt Italiens angesehen wird, nämlich deshalb, weil die Diskussion ein bisschen intensiver war. Das ist in Niederbayern nicht immer so der Fall.

(Beifall und Heiterkeit bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU – Michael Hofmann (CSU): Der Humor ist auch nicht schlecht!)

Wir diskutieren heute über ein Bauprojekt, das im Wesentlichen in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München und der MVG liegt. Ich stimme den Kollegen der SPD und der GRÜNEN vollumfänglich zu, wenn es darum geht, dass der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in München, der Ausbau der dafür erforderlichen Infrastruktur, dringend vorangetrieben werden muss.

(Florian von Brunn (SPD): Vor allem der Stammstrecke!)

– Die zweite Stammstrecke ist auch ein Thema. Wir haben dazu einen Unterausschuss, der sich sehr intensiv damit befasst. Nach meiner Ansicht ist dies auch ein Gewinnerthema; denn verlieren kann man mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke nicht.

Heute geht es aber nur am Rande um das Thema Tram. Vielmehr geht es um die Trassenführung durch das Herz des Englischen Gartens. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, ausgerechnet die Abgeordneten der GRÜNEN und der SPD daran zu erinnern, dass wir die Verantwortung haben, unseren Kindern und Enkelkindern eine intakte und lebenswerte Umwelt zu hinterlassen. Der Englische Garten ist ein Geschenk der Geschichte an uns. Es liegt an uns, die Geschichte zu bewahren. Eines

muss uns doch bewusst sein: Kein Quadratmeter dieser grünen Lunge, den wir heute versiegeln, wird jemals wieder entsiegelt werden.

(Florian von Brunn (SPD): Er ist doch schon versiegelt!)

Der Freistaat Bayern als Eigentümer tut also gut daran, mit Argusaugen zu prüfen, welche Baumaßnahmen im Englischen Garten wirklich unumgänglich sind und welche mit der Funktion des Gartens als wichtigem innerstädtischen Erholungsraum und kulturellem Erbe unvereinbar sind. Dazu sollte es eigentlich keine zwei Meinungen geben.

Damit komme ich zu den vorliegenden Anträgen. Es ist ja löblich, dass sich die MVG mit batteriebetriebenen Trambahnen auseinandergesetzt hat und dass die Züge nur mit Tempo 30 durch den Park fahren sollen. Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass die Trambahnen auf einer Trasse durch den Englischen Garten rollen sollen, die genau diejenigen Bereiche durchschneidet, die am stärksten von Münchner Besuchern frequentiert werden.

Es ist bereits angeklungen: Gerade am Wochenende wandern sehr viele Besucher in der Gegend um den Chinesischen Turm. Ich glaube, dass sich die Münchner mit der Trambahn arrangieren könnten. Der Großteil der Menschen, die sich am Chinesischen Turm aufhalten, stammt nicht aus München. Ich gehe davon aus, dass sich der Verkehrsraum nicht schiedlich und friedlich aufteilen lässt, ohne dass mit zusätzlichen Umlaufsperrern gearbeitet werden muss. Das würde jedenfalls meine Vorstellungskraft übersteigen.

Wir haben über dieses Thema bereits ausführlich im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr diskutiert. Sie können mir glauben, dass wir als FREIE WÄHLER uns diese Abwägungsentscheidung nicht leicht gemacht haben. Am Ende des Tages ist die Entscheidung der Bayerischen Staatsregierung aus den genannten Gründen schlicht folgerichtig. Die Stadt München und die MVG haben es in den vergangenen sieben Jah-

ren nicht geschafft, eine Planung vorzulegen, die natur- und denkmalschutzverträglich ist. Was lässt uns hoffen, dass das in Zukunft der Fall sein wird?

Statt weitere Jahre mit Verhandlungen über ein aussichtsloses Vorhaben zu verschwenden, schafft die Entscheidung der Staatsregierung Klarheit. Eine Trasse durch das Herz des Englischen Gartens wird es nicht geben. Lassen Sie uns also gemeinsam über eine vernünftige Stärkung des ÖPNV reden, die auch realisierbar ist.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Mir liegen zwei Meldungen zu Zwischenbemerkungen vor. Die erste kommt von Herrn Kollegen Florian Siekmann. Bitte.

Florian Siekmann (GRÜNE): Herr Kollege, ich werde jetzt nicht über die Tram-Fachplanung mit Ihnen fachsimpeln. Ich habe eine ganz andere Frage. Ich habe Ihnen eben den Ablauf geschildert. Ich habe die FREIEN WÄHLER in der letzten Legislaturperiode immer als Kommunalpartei erlebt. Deshalb die Frage: Würde Ihre Heimatgemeinde oder Ihr Heimatlandkreis ein solches Projekt vorantreiben – das muss keine Trambahn sein – und wäre von staatlichen Stellen abhängig, weil staatliche Grundstücke betroffen sind, würden Sie wollen, dass man so mit Ihrer Heimatgemeinde oder Ihrem Landkreis umgeht, wie hier gerade mit der Landeshauptstadt umgegangen wird? Es gab Nachfragen und Bitten um Gesprächstermine. Würden Sie das wollen? Ist das die Linie der FREIEN WÄHLER, ist das Ihre Kommunalfreundlichkeit?

(Beifall bei den GRÜNEN)

Tobias Beck (FREIE WÄHLER): Ich würde sagen: Es ist vielleicht nicht alles optimal gelaufen. Ich bin in meiner Heimatgemeinde aber selbst Geschädigter einer geplanten Umgehungsstraße. Es ist halt so, dass nicht immer alles nach den eigenen Vorstellungen läuft. Ich kann die Staatsregierung durchaus verstehen. Es ist nicht immer so, wie man es gerne haben möchte; aber so ist es halt leider.

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Es liegt eine zweite Meldung zu einer Zwischenbemerkung vor, und zwar vom Kollegen Florian von Brunn von der SPD-Fraktion.

Florian von Brunn (SPD): Lieber Herr Kollege Beck, ich kann mich noch gut daran erinnern, als der damalige Ministerpräsident Horst Seehofer die Entscheidung getroffen hat, habe ich ihn damals angesprochen. Er hat darauf erwidert, dass es wahnsinnig war, weil dort ein Bus auf einer asphaltierten Straße durch den Englischen Garten fährt. Er fügte hinzu, er wisse gar nicht, wie man denn gegen eine Tram sein könne. Das war so ungefähr das, was Horst Seehofer mir damals gesagt hat. Ich denke, Sie sollten sich das vor Ort einmal anschauen. Lassen Sie uns doch gemeinsam einmal durch den Englischen Garten laufen und radeln. Dann können Sie sich das mal anschauen, ob eine Akku-Tram nicht besser ist als ein Dieselbus, der auf einer asphaltierten Straße durch den Englischen Garten fährt. Ich persönlich würde, wenn ich Oberbürgermeister Reiter wäre, überlegen, ob ich nicht Markus Söder enteigne.

(Unruhe)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Ich bitte um Ruhe!

Florian von Brunn (SPD): Aber der Oberbürgermeister wartet immer noch auf die göttliche Eingebung für die Bayerische Staatsregierung.

(Zurufe von der CSU)

Tobias Beck (FREIE WÄHLER): Ich habe prinzipiell keine Berührungängste und würde gerne auch mal mit Ihnen durch den Englischen Garten gehen. Ich glaube, wir können darüber auch sehr positiv diskutieren. Davon, dass wir dann zum gleichen Ergebnis kommen, gehe ich nicht aus. Einem guten Austausch steht aber nie etwas im Wege.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Hierzu werden die Anträge wieder getrennt.

Wir beginnen mit der Abstimmung über den Antrag von Abgeordneten der SPD-Fraktion auf Drucksache 19/1866 betreffend "Planungen für die Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten fortsetzen". Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt die Ablehnung des Antrages.

Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag auf Drucksache 19/1866 seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der GRÜNEN und der SPD. Gegenstimmen! – Das sind die Fraktionen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD. Stimmenthaltungen? – Keine. Somit ist der Antrag abgelehnt.

Nun kommen wir zur Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 19/772 betreffend "Weg für die Tram-Nordtangente freimachen – zurück an den Verhandlungstisch kehren". Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt, diesen Antrag abzulehnen.

Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 19/772 seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der SPD. Gegenstimmen! – Das sind die Fraktionen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist der Dringlichkeitsantrag ebenfalls abgelehnt.

Wir haben alle Punkte abgearbeitet. Ich bedanke mich für die konstruktiven Beratungen und schließe die Sitzung. Ihnen allen einen schönen Abend.

(Schluss: 22:22 Uhr)