

**1. ÖPNV-Bauprogramm****Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

**Neubaustrecke Tram Münchner Norden  
Abschnitt I: Schwabing Nord – Kieferngarten (mit Brückenbauwerk über den DB Nordring) und  
Abschnitt II: Am Hart bis Bayernkaserne**

Stadtbezirk: 12

<b>Art der Baumaßnahme</b>	NST (Neubaustrecke)
<b>Bauherr</b>	SWM
<b>Maßnahmenstatus</b>	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
<b>Finanzierungsgrundlage</b>	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

**1. Ist-Situation****Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt****Ist-Situation**

- Derzeit Erschließung des Gebietes durch Busse
- Fehlende Erschließung des städtebaulichen Entwicklungsgebietes Bayernkaserne
- Fehlende Tangentialverbindung zwischen U-Bahnhöfen Kieferngarten (U6) und Am Hart (U2)

**Anlass**

- Zur Erschließung des Münchner Nordens und des städtebaulichen Entwicklungsgebiets Bayernkaserne ist eine leistungsstarke schienengebundene öffentliche Erschließung notwendig
- Die Neubaustrecke Tram Münchner Norden gliedert sich in zwei Planungsabschnitte:
  - 1) Planungsabschnitt I Schwabing Nord - Kieferngarten
  - 2) Planungsabschnitt II Am Hart – Bayernkaserne
- Durch verschiedene Stadtratsbeschlüsse, zuletzt dem Stadtratsbeschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021, wurden die SWM mit der Planung betraut.
- Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses „Verkehrskonzept Münchner Norden – ÖPNV / SPNV / DB-Nordring“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14363) vom 04.03.2020 wurde sich in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern auf eine Brückenvariante geeinigt, um eine Verknüpfung mit der S-Bahn und den Bau zusätzlicher S-Bahngleise für eine langfristige Realisierung des Ausbaus des DB-Nordrings offen zu halten.

## 2. Ziele / Soll-Situation

<b>a) Maßnahmenziele</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Umsetzung des Stadtratsbeschlusses für eine Tramtrasse von Schwabing Nord über den DB-Nordring und die Bayernkaserne zu den U-Bahnhöfen Kieferngarten (PA I) und Am Hart (PA II)</li><li>• Berücksichtigung eines S-Bahn-Haltestelle am DB Nordring beim Brückenbauwerk im Abschnitt I mit Umsteigebeziehung sofern im Weiteren eine Gegenfinanzierung der Mehrkosten durch den Freistaat Bayern erfolgt</li></ul>
<b>b) Abhängigkeit zu anderen Planungen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Städtebauliche Entwicklung an der Bayernkaserne</li><li>• Personenverkehr am DB-Nordring</li><li>• Radschnellweg entlang der Ingolstädter Straße (betrifft PA II)</li><li>• Untersuchung einer Unterführung an der Ingolstädter Straße / Heidemannstraße (betrifft PA II)</li></ul>
<b>c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Aufwertungen der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid</li><li>• Integration einer Fuß- und Radverkehrsverbindung auf der Brücke über den DB-Nordring</li></ul>

## 3. Termine

<b>a) Termine und Planungen</b>
PA I:
<ul style="list-style-type: none"><li>• Trassierungsbeschluss: Q4/2021</li><li>• Ausführung: 2024 – Q4/2027</li></ul>
PA II:
<ul style="list-style-type: none"><li>• Planung bis Lph 4: Q4/2021 – Q3/2024</li><li>• Trassierungsbeschluss: Q4/2022</li><li>• Ausführung: 2027 – Q4/2029</li></ul>
<b>b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Entwurfsplanung für Abschnitt I ist abgeschlossen und die Genehmigungsunterlagen sind in der Erstellung</li><li>• Entwurfsplanung im Gewerk Verkehrsanlagen für Tramtrasse im Abschnitt II wurde begonnen.</li></ul>

## 4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach Trassierungsbeschluss für PA I
- Beauftragung der Leistungsphasen 3 und 4 aller Planungsleistungen sowie Erstellung von Gutachten für PA II; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für PA II nach gesondertem Trassierungsbeschluss
- Integration anlässlich Maßnahmen der LHM: Radschnellweg Ingolstädter Straße sowie Unterführung Ingolstädter Straße am Knotenpunkt Ingolstädter Straße/Heidemannstraße (betrifft PA II)
- Optimierung Radverkehrsanlagen
- Die zur Integration der Brückenvariante (S-Bahn-Haltepunkt) erforderliche Tektur im einzuleitenden Planungsstellungsverfahren für den PA I kann zu Verzögerungen führen.
- Ein weiteres Projektrisiko liegt bei den Flächeninanspruchnahmen Dritter, u.a. im Bereich der Wendeanlage Am Hart und entlang der Heidemannstraße. In Abhängigkeit der erforderlichen Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern kann es zu Terminverzögerungen sowie Mehrkosten durch Planungsänderungen oder höheren Kaufpreisen kommen.

## 5. Kosten (ohne MwSt.)

**Gesamtkosten LHM 41,7 Mio. €\*      Anteil LHM 100 %      Anteil SWM 0 %**  
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 35,8 Mio. €

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)\*\*

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	1,2	1,4	5,8	12,8	16,6	37,7

\*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung (PA I und PA II)

\*\* inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil (PA I: Planung und Ausführung; PA II: nur Planung)

Kostenstand: Maßnahmenplanung August 2021

## 6. Visualisierungen



Abbildung 1a: Planungsabschnitt I (Schwabing Nord – Kieferngarten)

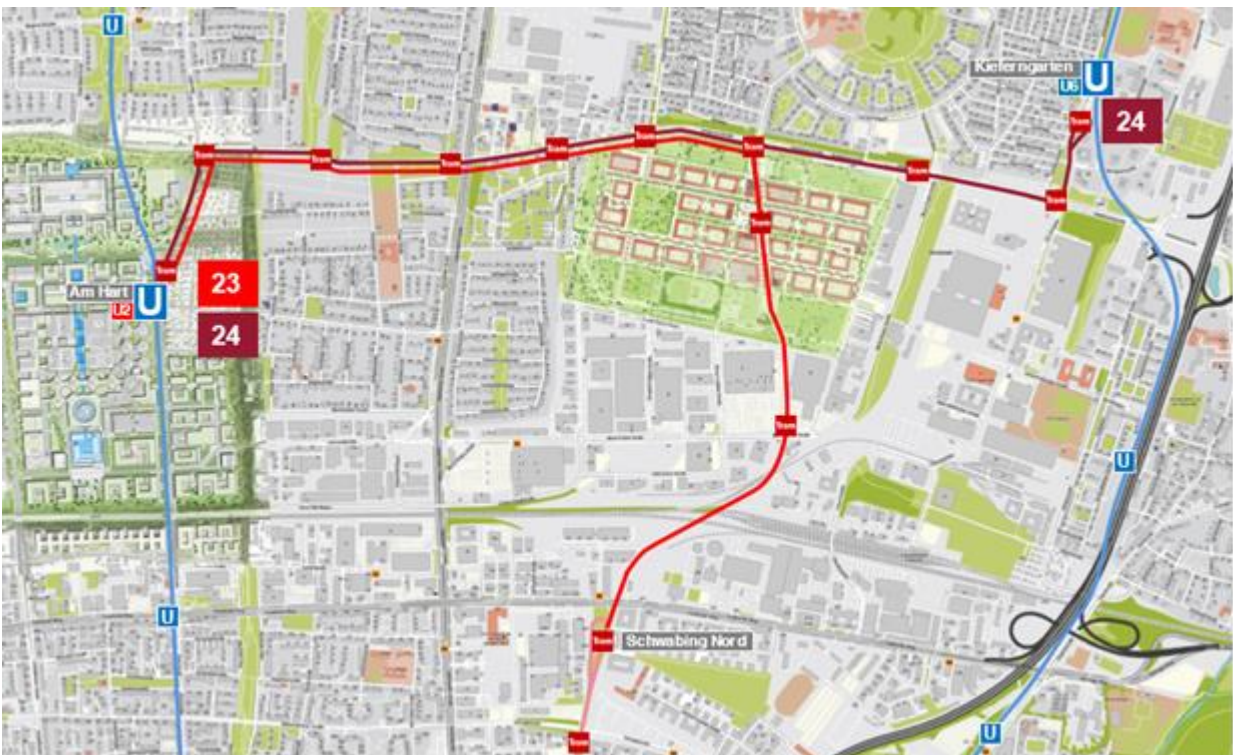


Abbildung 1b: Streckenverlauf Tram 23 und Tram 24 gemäß „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Planungsabschnitt I + II)