

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neubau Tram-Betriebshof Ständlerstraße

Stadtbezirk: 16 - Ramersdorf-Perlach, 17 – Obergiesing-Fasanengarten

Art der Baumaßnahme	N (Neubau)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

Ist-Situation

- Die bestehenden Werkstatt- und Abstellkapazitäten der heutigen Standorte sind voll ausgelastet. Angebots Erweiterungen und die damit verbundene Steigerung der Fahrzeugzahlen können nicht mehr abgebildet werden.
- Die Interimswerkstatt ist seit Herbst 2022 in Betrieb.
- Für den Neubau des Betriebshof werden die Flächen der ehemaligen Sportanlage an der Lauensteinstraße erforderlich. Die Sportanlage ist bereit vollständig rückgebaut.
- Bestandszulaufstrecke über Chiemgaustraße und Aschauer Straße ist nicht geeignet für regelmäßigen Ein- und Ausrückverkehr

Anlass

- Aufgrund der steigenden Fahrzeugzahlen, bedingt durch Angebotsausweitungen zur Realisierung der Verkehrswende, sind sowohl die Abstell- als auch die Werkstattkapazitäten an den bestehenden Standorten nicht ausreichend.

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

Ziel ist die Erstellung eines zukunftsfähigen neuen Betriebshofes an der Ständlerstraße, der dem angestrebten Wachstum der Tram gewachsen ist. Die beinhaltet u.a. folgende Funktionsbereiche:

- Betriebswerkstatt für schwere und leichte Instandhaltungsarbeiten an Tramfahrzeugen
- Fahrzeugabstellung mit ca. 4.000 m nutzbarer Abstelllänge (Gleis);
- Außenreinigungsanlage (ARA), Lackierhalle, Klebestand
- Innen und Außenlagerflächen
- Verwaltung / Büronutzungen, Sozialräume (Umkleiden / Nassbereiche), Kantine
- Neue Zulaufstrecke von der Schwannseestraße über die Ständlerstraße

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Flächennutzungsplanänderung
- Sanierung der Montagehalle

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid im Rahmen der Zulaufstrecke

3. Termine

- Januar 2021 Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur Einleitung des Verfahrens zur Änderung des FNP (Sitzungsvorlage 20-26 / V 01816)
- 09/2022 Inbetriebnahme Interimswerkstatt
- 2. Quartal 2023 Lph. 3 Entwurfsplanung abgeschlossen
- In 09/2023 Einleitung Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern
- Seit 3. Quartal 2022 Beginn Planung Lph. 5, Ausführungsplanung (teilweise parallel zu LPh.3)
- Anfang 2024 Abschluss FNP-Änderung parallel zum Planfeststellungsverfahren
- Seit 03/2022 Baufeldfreimachung Sportplatz, bauvorbereitende Maßnahmen
- Seit 07/2023 Baufeldfreimachung bestehendes Betriebsgelände (Gleisbauhalle)
- Ab 4. Quartal 2023 Beginn Ausschreibung u. Vergabe Bau-, Liefer- u. Dienstleistungen
- Ab 2024 Baubeginn: Abstellung Teil 1, Gleichrichterwerk, Teilabschnitt leichte Instandhaltung (abhängig der Dauer des Planfeststellungsverfahrens)
- Ab 2026 Erste Teilinbetriebnahme Abstellung Teil 1 (vorgezogene Abstellung) inkl. Zulaufstrecke

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Prüfung und Finalisierung der Kostenberechnung
- Durchführen des Planfeststellungsverfahrens
- Erstellung Ausführungsplanung inkl. Bauablaufplanung
- Vorbereitung der Ausschreibungen für Bau- und Lieferleistungen
- Behandlung des Trassierungsbeschlusses der Zulaufstrecke am 29.11.2023 im Stadtrat, danach Antrag auf Planfeststellung für die Zulaufstrecke.

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 286,4 Mio. €* Anteil LHM 80 % Anteil SWM 20 %

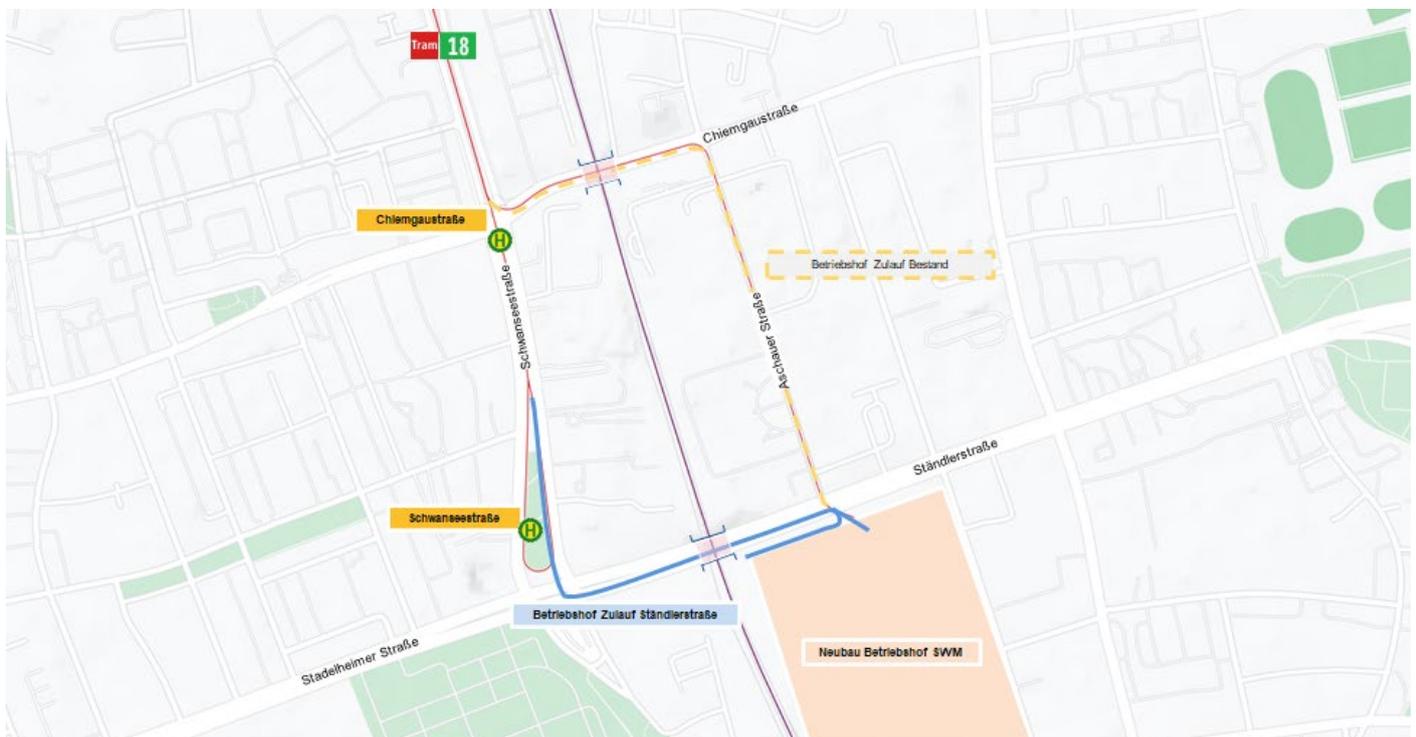
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	10,2	18,4	20,6	22,2	71,4

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



Eisenbahnüberführung DB

Haltestelle

Planungsgebiet SWM

Neubaustrecke Zulauf

Bestandsstrecke Zulauf

Tram 18 Bestand

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Regerstraße (nordwestlich), Neubau einer Tramhaltestelle: Carl-Amery-Platz

Stadtbezirk: 5 - Au-Haidhausen

Art der Baumaßnahme	E(N) (Erweiterung Neubau)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	AG (abgeschlossene Ausführungsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

Ist-Situation

- Ehemaliges Paulaner Gelände. Neubau von Wohnungen für ca. 3500 Personen
- Gleisanlage aus dem Jahr 1997

Anlass

- Umweltverträgliche Erschließung des Neubaugebietes mit zusätzlicher Tram- und Bushaltestelle

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

- Neubau einer barrierefreien Haltestelle mit 72 m Nutzlänge für Tram- und Busbetrieb mit zwei Bahnsteigen
- Neuaufteilung Straßenraum mit Gleisverschiebung
- parallel Erneuerung von ca. 480 m Einzelgleis (Finanzierung SWM)
- Anpassung der Fahrleitung

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen der SWM

- Gleiserneuerung in der Regerstr. und Franziskanerstr.
- Fernwärmearbeiten in der Regerstr. und Franziskanerstr.

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Planfeststellungsbeschluss: 28.10.2020
- Ausführung: Februar 2023 bis September 2023

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Inbetriebnahme der Tramgleise im Juni erfolgt
- Fertigstellung der Haltestelle bis September geplant
- Danach Inbetriebnahme der neuen Haltestelle

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Fertigstellung, Mängelbeseitigung, Abrechnung

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM **3,0 Mio. €* Anteil LHM** 100 % **Anteil SWM** 0 %

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	0,8	2,0	0,2	0,0	3,0

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Dachauer Straße / Landshuter Allee, Erweiterung und Ausbau – Haltestelle Olympiapark West

Stadtbezirk: 9 – Neuhausen-Nymphenburg

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Erweiterung Funktionalität

1. Ist-Situation

Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt

Ist-Situation

- An der stadteinwärtigen Haltestelle befindet sich im vorderen Bereich eine Engstelle durch einen danebenliegenden zweiten Linksabbiegefahrstreifen. Hier ist davon auszugehen, dass ein erhöhtes Gefährdungspotenzial bei starkem Fahrgastaufkommen in Verbindung mit den angrenzenden Verkehrsbereichen zu erwarten ist.
- Der Bahnsteigbereich ist in einen Zugangs- bzw. Haltestellenbereich mit Fahrgastwechsel unterteilt. Im Nordwesten des Bahnsteiges befinden sich Treppenabgänge zum Willi-Gebhardt-Ufer und einer Fußgängerunterführung zum Olympiagelände
- Der gesamte Bereich entspricht nicht dem aktuellen Stand der Technik zur Barrierefreiheit

Anlass

- Infolge des Neubaus des SAP Garden, auf dem Gelände des ehemaligen Radstadions im Olympiapark ist an Veranstaltungstagen an der Haltestelle Olympia Park West mit einem stark erhöhten Fahrgastaufkommen zu rechnen. Dadurch besteht das Erfordernis, die Haltestelle zulasten des Linksabbiegefahrstreifens zu verbreitern.
- Die Haltestelle sowie deren Zuwegung soll barrierefrei ausgebaut werden.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

Für den bedarfsgerechten Ausbau der Haltestelle durch das erhöhte Fahrgastaufkommen an der Haltestelle Olympiapark West sind folgende Maßnahmen geplant:

- Verbreiterung des stadteinwärtigen Bahnsteigs durch Fahrbahnreduzierung, um den Fahrgastmengen gerecht zu werden
- Entfernung von störenden Einbauten im Bereich des Haltestellenzuganges
- Sicherung der Zugangsbereiche zum Bahnsteig mit Geländern und Sicherung der Bahnanlage vor ungewollten Querungen
- Installation eines Spritzschutzes zur Fahrbahn auf dem stadteinwärtigen Bahnsteig
- Anpassung der LSA- und Fahrleitungsmasten
- barrierefreier Ausbau der Haltestelle mit einer Bahnsteigkantenhöhe von 25 cm zum ebenerdigen Einstieg
- Installation eines akustischen Informationssystems zur Kommunikation im Veranstaltungsverkehr
- Errichtung einer Vorlesestehle für Menschen, die den Fahrplan nicht optisch erkennen können
- Einführung eines taktilen Leitsystems und einer kontrastreichen Oberflächengestaltung

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- SAP Garden Olympiapark (Neubau Arena)

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Umsetzung der Vorgaben so zeitnah wie möglich.
 - Planung: 2021-2023
 - Genehmigung: 2023
 - Ausführung: ab März 2024

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen?

- Die Maßnahme befindet sich momentan in der Ausführungsplanung und Ausschreibung

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Abschluss der Ausführungsplanung
- Genehmigung nach §60 BOStrab
- Ausschreibung und Vergabe
- Bauliche Umsetzung

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 0,7 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,7

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

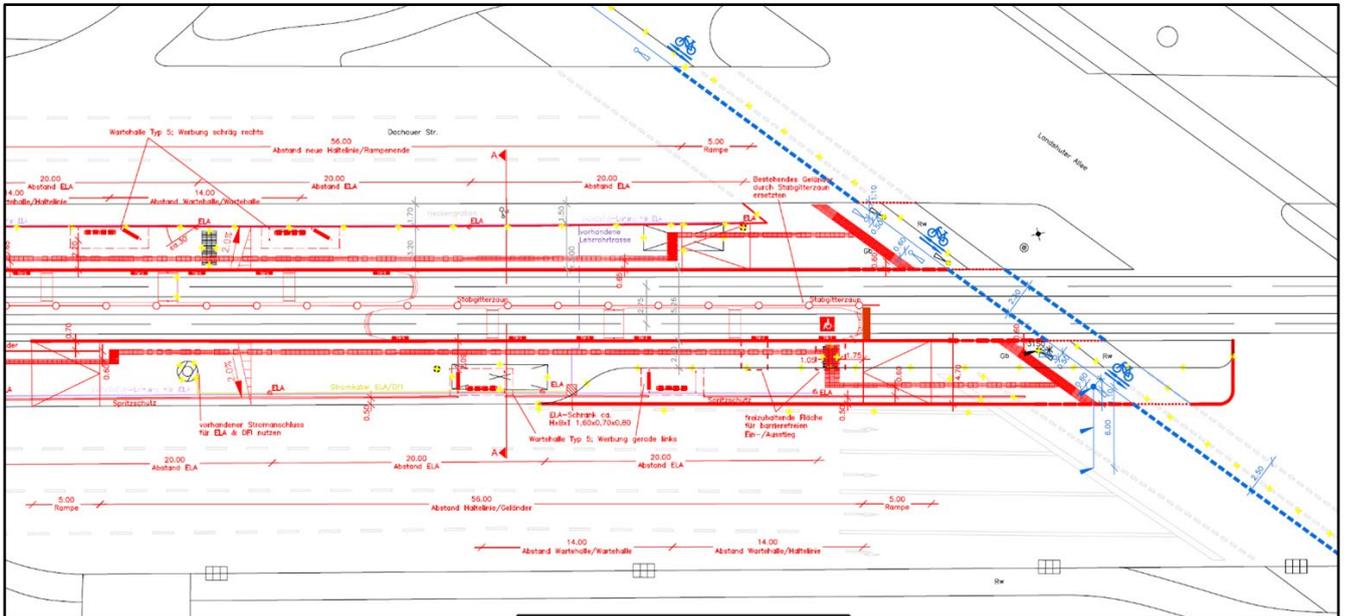
** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen

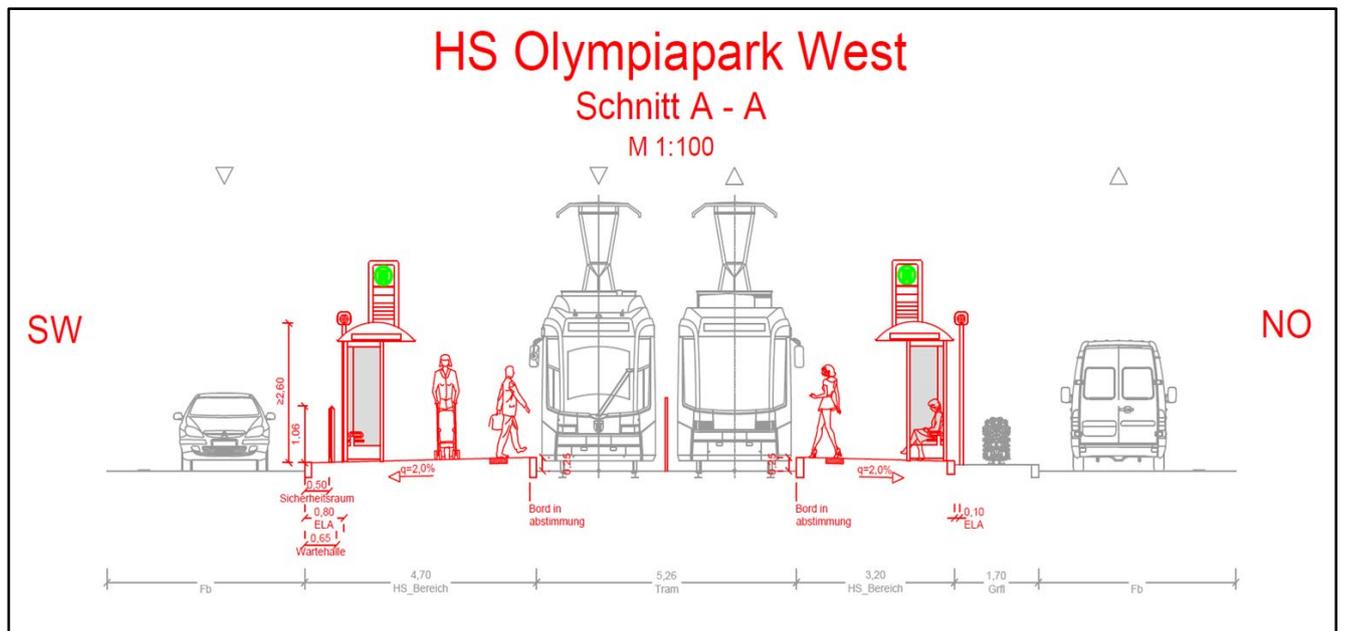


Luftbild – Dachauer Straße / Landshuter Allee

Lageplan - Abschnitt 1 - Nordwest



Lageplan - Abschnitt 2 - Südost



1. ÖPNV-Bauprogramm - Standardisierte Kurzbeschreibung

Adresse, Art der Maßnahme

Tram Gesamtnetz – Fahrstromverbesserung Tramstrecken

Stadtweit

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Erweiterung Funktionalität

1. Ist-Situation

Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt

Ist-Situation

- Die Fahrstromanlagen der Tram bestehen in wesentlichen aus:
 - Elektrischen Anlagen: Tram-Gleichrichterwerke, Tram-Schalhäuser als Speisepunkte und Mastschalter sowie Tram-Kuppelstellen
 - Anlagen der Strecken: Fahrleitung (Hinleiter), Gleis (Rückleiter) sowie Speisekabeln
 - Vollständige Fernüberwachung und Fernsteuerung der Fahrstromanlagen durch die Netzleitstelle Fahrstrom

Anlass

- Bedingt durch die geplanten Anforderungsausweitungen durch Neubaustrecken und Angebotsverbesserungen im Bestand ist eine deutliche Verstärkung der Fahrstromversorgung erforderlich
- Deshalb erhöhen sich mittel- bis langfristig die Anforderungen an die Fahrstromversorgung deutlich.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

Fahrstromverbesserung um mindestens Faktor 2 durchführen.
Dies soll regelmäßig durch die wirtschaftlichste Maßnahme je Streckenabschnitt bzw. bei Vorgaben aufgrund der Stadtgestaltung durch die genehmigungsfähige Variante erfolgen.

Prinzipiell gibt es die drei folgenden Varianten für eine Verbesserung der Fahrstromversorgung:

1. Verbesserung der Strecke durch Verstärkung der Fahrleitung
2. Verbesserung durch Neubau von so genannten Tram-Kuppelstellen zur Verbesserung des Kurzschlusschutzes.
3. Neubau von Tram Gleichrichterwerken (TGW), die den Fahrstrom in die Fahrleitung einspeisen

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

3. Termine

a) Termine und Planungen

- **Komplette Netzberechnung für Tram-Gesamtnetz erneuern/aktualisieren mit Ausblick auf geplante Angebotsverbesserungen bis 2040**
 - 2021-2023 für den aktuellen Planungsstand
 - Danach: Wiederholung der Berechnung für aktualisierte Planungen
- **Fahrleitungsverstärkungen**
 - 2022-2024 Planungen inkl. Genehmigungsverfahren
 - 2025 fortlaufend: Bau der Fahrleitungsverstärkungen
- **Neubau von Kuppelstellen**
 - 2022-2024 Planungen inkl. Genehmigungsverfahren
 - 2025 fortlaufend: Bau der Fahrleitungsverstärkungen
- **Neubau von TGWs:**
In Abhängigkeit der Netzberechnung unter Berücksichtigung von Fahrleitungsverstärkungen und der Nachrüstung von Kuppelstellen kann ein Neubau von TGWs ggf. erforderlich werden

b) Aktueller Stand und Priorisierungen

- **Netzberechnung bis 2030 mit bekannten Neubaustrecken (Westtangente, Nordtangente und Münchner Norden) für den bestehenden Fuhrpark vorhanden**
- **Komplette Netzberechnung mit Varianten, um die notwendigen langfristigen Fahrstromverbesserungen im Detail zu ermitteln.**
Dies umfasst den Variantenvergleich/Bewertung für mögliche Maßnahmen zur Fahrstromverbesserung bezüglich Wirtschaftlichkeit (Lebenszykluskosten mit Invest, Instandhaltung und Verlusten)

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Genehmigungsprozess bei der TAB (Technische Aufsichtsbehörde) nach BOStrab
- Vereinbarkeit von Fahrleitungsverstärkungen und Gestaltung des öffentlichen Raums

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 5,4 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %

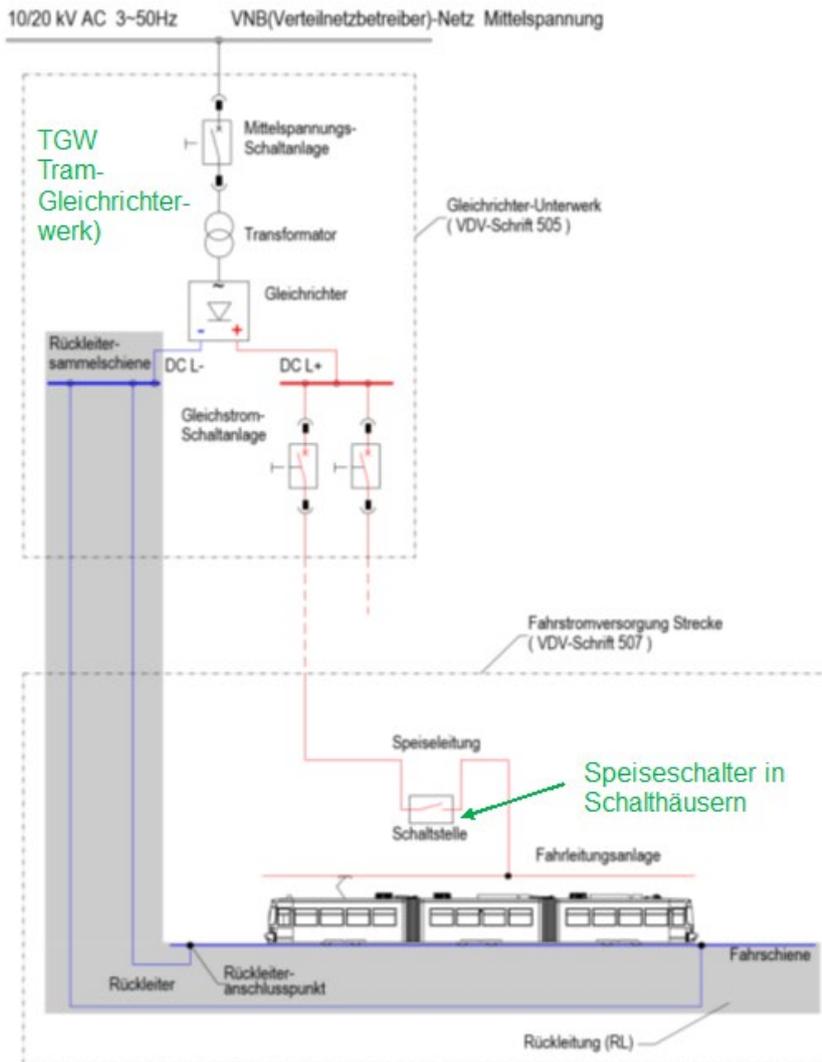
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	1,3	0,1	0,4	0,2	2,0

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



1. ÖPNV-Bauprogramm - Standardisierte Kurzbeschreibung

Adresse, Art der Maßnahme

U-Bahn Gesamtnetz – Erweiterung der Brandschutzmaßnahmen

Stadtweit

Art der Baumaßnahme	E(B) + GI
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	BAU (Baudurchführung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation

Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt

Ist-Situation

- Das Gesamtnetz (U-Bahnhöfe und Streckentunnel) befindet sich bzgl. des Brandschutzes in vielen Teilen auf dem Stand der Errichtung der jeweiligen Bauwerke.
- Die Bahnhöfe und das U-Bahnnetz erfüllen die heute gültigen Anforderungen hinsichtlich des Brandschutzes nicht mehr und müssen ertüchtigt werden.

Anlass

- Im 2017 abgeschlossenen Konsensdokument (Ganzheitlicher Brandschutz U-Bahn München – Konsensdokument zur brandschutztechnischen Aufwertung des U-Bahnnetzes München) zwischen der LHM (Baureferat und Branddirektion), der Technischen Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern, der Obersten Baubehörde (StMB) und den SWM wurde der technische Anpassungsbedarf festgestellt und entsprechende Brandschutzmaßnahmen zur Umsetzung definiert, die das Sicherheitsniveau auf die neuen Standards heben und auch zukünftig den Brandschutz sicherstellen.
- Die Anforderungen an den Brandschutz sind in den letzten 50 Jahren deutlich gestiegen. Parallel dazu haben sich die Fahrgastzahlen positiv entwickelt. Aufgrund dessen müssen auch die Brandschutzmaßnahmen entsprechend den steigenden Fahrgastzahlen angepasst werden. Zum Schutz von Fahrgästen, Personal, Anlagen und Fahrzeugen sowie auch zum Betrieb im Schadensfall sind deshalb umfangreiche Maßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen sind Voraussetzung, dass die bestehende Infrastruktur auch mit den zukünftigen Fahrgastzuwächsen, die im Rahmen der Verkehrswende zu erwarten sind, sicher betrieben werden kann.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

Bahnhofs- und Tunnelabschnittsscharfe Ermittlung der detaillierten Maßnahmen

- Erstellung von Brandschutzkonzepten für alle U-Bahnhöfe und Tunnelanlagen inkl. Rauchsimulationen (Einfluss durch Tiefenlage, Luftvolumen – und -Strömungen, etc.)

Sicherung der Selbstrettung von Fahrgästen sowie der Fremdrettung inkl. mobilitätseingeschränkter Fahrgäste durch die Feuerwehr und die Verbesserung wirksamer Löscharbeiten:

- Einbau von Rauchschürzen zur Verlangsamung von Rauchausbreitungen;
- Einhausungen von Treppenaufgängen mit sicheren Wartebereichen für Mobilitätseingeschränkte. Dadurch Unterstützung der Rettungsmaßnahmen durch die Feuerwehr, sowie Verkürzung der verrauchten Angriffswege und somit Beschleunigung der Vorgehensweise der Feuerwehr im Brandfall;
- Entrauchungsanlagen zur Verlängerung der rauchfreien Zeit im Bhf. während eines Brandes;
- Ertüchtigung der vorhandenen Notausgänge zwischen den U-Bahnhöfen als Rettungsweg für die Fahrgäste aus dem Tunnel und als geschützter Angriffsweg für die Feuerwehr (bauliche Abtrennung zwischen Notausstieg und Streckentunnel, Beschilderungen, etc.);
- Ertüchtigung von besonders kritischen Bahnhöfen durch rauchdichten Verschluss der Galerie, Einbau von Rauchschürzen bei den Aufgängen und Schaffung von weiteren, unabhängigen Rettungswegen aus dem Bahnhof. Dadurch Erhöhung der Selbstrettungsmöglichkeiten;

Technische Aufrüstung der Bahnhöfe:

- Erweiterung der vorhandenen automatischen Brandmeldeanlagen (BMA) auf sämtliche Bereiche in den U-Bahnhöfen zur schnelleren Alarmierung von Fahrgästen und Feuerwehr im Gefahrenfall inkl. Ansteuerungen der Aufzüge und Fahrtreppen zur Unterstützung der Selbstrettung im Brandfall einhergehend mit der Erneuerung des Schließsystems zur Sicherstellung der Zugänglichkeit für die Feuerwehr;
- Einbau von Sprachalarmierungsanlagen (SAA) in den Bauwerken für schnelle, automatische Evakuierungsdurchsagen;
- Erneuerung der Fernmeldestromversorgung in den U-Bahnhöfen mittels Anlagen zur unterbrechungsfreien Stromversorgung (USV) zur Erhöhung der Versorgungssicherheit der angeschlossenen Anlagen und Geräte, zur Erfüllung der brandschutztechnischen Bestimmungen sowie der unterbrechungsfreien Weiterversorgung bei Stromausfällen der Anlagen und Geräte
- Erweiterung der Notstromanlagen gemäß den aktuellen Vorschriften und Regelwerken. Die alten Anlagen haben das Ende ihres Lebenszyklus erreicht und haben eine hohe Ausfallquote, welche ein Risiko für die Betriebssicherheit darstellt. Zudem ist eine Erhöhung der Leistung erforderlich, um Anforderungen aus Brandschutzkonzepten zu erfüllen und stellt somit eine maßgebliche Erhöhung der Sicherheit von Fahrgästen und Personal dar.

Brandschutztechnischen Instandhaltungsmaßnahmen (Finanzierung durch die SWM):

- Austausch der hölzerne Betriebswege in den Tunnelanlagen durch nicht brennbare Platten zur Verringerung der Brandlasten im Tunnel
- Austausch der veralteten Abfallbehälter durch selbstlöschende Abfallbehälter
- Erneuerung der brandlastigen, elektrischen Zuleitungen und Rückbau nicht benötigter Leitungen
- Erneuerung von Aufzugs- und Fahrtreppenanlagen zur Einhaltung des Standes der Technik und der Brandschutzvorschriften

Die Umsetzung der zuvor genannten Maßnahmen betrifft nahezu alle Bahnhöfe des Münchner U-Bahnnetzes

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Die brandschutztechnische Ertüchtigung wird planerisch und zeitlich koordiniert mit weiteren Sanierungs-, Modernisierungs- und Grunderneuerungsmaßnahmen in der U-Bahn, wie z.B. der Erneuerung der Technischen Gebäudeausrüstung.

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Maßnahmen zur Ertüchtigung des Brandschutzes finden kontinuierlich statt.

b) Aktueller Stand und Priorisierungen

- Erstellung von Brandschutzkonzepten
- Umsetzung von Brandschutzmaßnahmen, z.B. Ertüchtigung der Brandschutz-Abtrennung durch Rauchschürzen: Beginn 2022
- Planung und Umsetzung der Maßnahmen laufend in einzelnen Arbeitspaketen, teilweise gebündelt mit anderen Maßnahmen, wie beispielhaft das Fahrtreppenerneuerungsprogramm;
- Einbau neuer Sprachalarmierungsanlagen und BOS-Digitalfunk in der Ausführung.
- Konkrete Planung und Nachrüstung für bestimmte, der unter 2a genannten, Maßnahmen für die Bahnhöfe Marienplatz, Hauptbahnhof und Fraunhoferstraße
- Ertüchtigung von allen Tunneln hinsichtlich Feuerlöschleitungen, Rauchfreihaltung und Kenntlichmachung von Notausgängen sowie Rettungswegbeschilderung

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Permanenter Anpassungsbedarf aufgrund ständiger technischer Weiterentwicklung von Normen und Richtlinien
- Zusammenspiel der Brandschutzmaßnahmen an Fahrzeugen und baulichen Anlagen muss sichergestellt werden

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 45,9 Mio. €* Anteil LHM* 10%-100% Anteil SWM 0%-90%**

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	12,3	9,5	6,7	8,1	36,6

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

*** Kostenanteile Maßnahmenspezifisch

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Planungspauschale U-Bahn

Stadtweit

Art der Baumaßnahme	Planungspauschale
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Erweiterung Funktionalität Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur Veranlassung durch Gesetze, Behörden oder Dritte

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

Ist-Situation

- Aktuelle U-Bahninfrastruktur

Anlass

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität der U-Bahn als Baustein zur Erreichung der Verkehrswende

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- U-Bahnhöfe:
 - Brandschutztechnische Ertüchtigung parallel zu weiteren Maßnahmen z.B. Sanierung, Modernisierung von U-Bahnhöfen, Erneuerung der technischen Gebäudeausrüstung oder Verbesserung der Barrierefreiheit
 - Beseitigung von Engstellen und Verbesserung von Umsteigebeziehungen zur Bewältigung der zukünftigen Fahrgastaufkommen
- Schaffung ausreichender, zukunftsfähiger Abstell- und Werkstattkapazitäten bei der U-Bahn
- Erneuerung der Leit- und Sicherheitstechnik zur Ermöglichung einer stabilen Taktverdichtung auf einen 2-Minuten-Takt

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Erneuerung der technischen Gebäudeausrüstung gemäß den aktuellen Vorschriften und Regelwerken.
- Sanierung der Bauwerksschäden. Vermeidung von Sprungkosten aufgrund von Folgeschäden und Sicherung der Dauerhaftigkeit des Bauwerkes.

3. Termine

a) Termine und Planungen

Folgende Maßnahmen sind Bestandteil der Planungspauschale U-Bahn, u.a.:

- Modernisierung und kapazitative Erweiterung des U-Bahnhof Odeonsplatz
- Modernisierung und kapazitative Erweiterung des U-Bahnhof Hauptbahnhof U4/U5 (HO)
- Neubau eines zweiten U-Bahnbetriebshof in Neuperlach Süd
- Neubau eines U-Bahnhofs im Werksviertel
- Einführung CBTC zur Modernisierung der Zugsicherungstechnik
- Untersuchung Abstellmöglichkeiten München Ost
- Zahlreiche weitere Bahnstationsmodernisierungen (vgl. Scheidplatz, Max-Weber-Platz, Neuperlach Zentrum, Giselastraße, Innsbrucker Ring, Studentenstadt, Goetheplatz, Fraunhoferstraße, Lehel, Am Hart, Marienplatz, Poccistraße)

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Die Maßnahmen befinden sich alle in den Planungsphasen der Vorplanung und Entwurfsplanung

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Projektschnittstellen
- Kontinuierliche Abstimmung mit der Technischen Aufsichtsbehörde

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM **41,9 Mio. €* Anteil LHM**** 25%-100% **Anteil SWM** 0%-75%

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	14,6	12,9	10,8	3,6	41,9

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

**Kostenanteile Maßnahmenspezifisch

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neubaustrecke Tram Westtangente

Stadtbezirk: Neuhausen-Nymphenburg, Laim, Hadern, Sendling-Westpark, Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln

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

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

- Der Streckenabschnitt Romanplatz- Aidenbachstraße wird derzeit im Busverkehr bedient.

Anlass

- Trassierungsbeschluss 07.03.2018 (Vorlagen Nr. 14-20 / V10614): Aufbauend auf dem Beschluss des Stadtrates (Vorbereitender Trassierungsbeschluss) vom 24.07.2013 (Vorlagen Nr. 08-14 / V 10105) wurden die Planungen für die Tram Westtangente weiter vertieft und die gemäß Beschluss des Stadtrates (Tram Westtangente, Optimierung und Überarbeitung der bisherigen Planung) am 14.12.2016 (Vorlagen Nr. 14-20 / V 02990) beauftragten Untersuchungen durchgeführt. Mit der Fortschreibung vom 15.12.2021 (Vorlagen Nr. 20-26 / V 05200) wurden Tekturinhalte insbes. zur Radentscheid beschlossen
- Das Planfeststellungsverfahren wurde am 09.04.2020 eingeleitet, der Erörterungstermin hat am 29.03.2022 stattgefunden, der Genehmigungsbescheid für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 (Romanplatz – Wendeschleife Waldfriedhof Haupteingang) wurde am 04.09.2023 erteilt.
- Die Neubaustrecke Tram Westtangente wird von der Aidenbachstraße bis zum Romanplatz über 8,35 km Länge vorgesehen und soll das bestehende Schienennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich ergänzen und somit einen wichtigen Beitrag zu geplanten Verkehrswende leistet

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Schaffung einer leistungsfähigen tangentialen Verbindung zur Entlastung des bisher stark radial auf das Zentrum von München ausgerichteten ÖPNV-Bahnnetzes
- Entlastung hoch frequentierter ÖPNV-Linien und Bahnhöfen in der Innenstadt
- Bessere Verknüpfung der Bereiche rundum das Stadtzentrum und somit Verbesserung der Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile
- Gleichzeitige Ermöglichung des Umstieges zu 3 U-Bahn-Linien, vier Tramlinien sowie zu sechs S-Bahnlinien am Haltepunkt Laim, die nahezu alle in Ost-West-Richtung verlaufen.
- Unterquerung des Bhf Laim durch die gesondert erstellte Umweltverbundröhre (SBSS)
- Anpassung der Spartenanlagen, insb. der Hauptwasserleitung 5

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Erneuerung/Erweiterung der P+R-Anlage Aidenbachstraße
- Rückbau des Tunnels Drygalski-Allee

c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertungen der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschl. Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid
- Grundhafte Erneuerung der Fahrbahnen sowie anlässliche Instandhaltungsmaßnahmen an über- oder unterfahrenen Ingenieurbauwerken

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Planung bis Lph 4: 04/2017 – 03/2023
- Ausführung: ab 10/2023 - 2028 -Teilinbetriebnahmen ab Ende 2025 in mehreren Etappen vorgesehen

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Aktuell befindet sich die Maßnahme in der Ausführungsplanung (HOAI-Lph 5), Ausschreibung und Vergabe (HOAI-Lphn 6 und 7) für PFA 1.
- Abstimmung und Umsetzung der Brandschutzmaßnahmen in der Umweltverbundröhre (UVR)
- Abstimmung Übergabezeitpunkt UVR Rohbau zum Innenausbau durch DB an LHM/SWM

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Projektschnittstellen (B-Plan 2139, Neubau Kreuzhofbrücken, UVR, P+R Aidenbachstraße)
- Optimierung der Planungen für die Radverkehrsanlagen
- Planung der grundhaften Erneuerung von Fahrbahnen
- Fortsetzung des Verfahrens für den PFA 2 (Waldfriedhof Haupteingang - Aidenbachstraße)

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 169,7 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 72,7 Mio. €

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

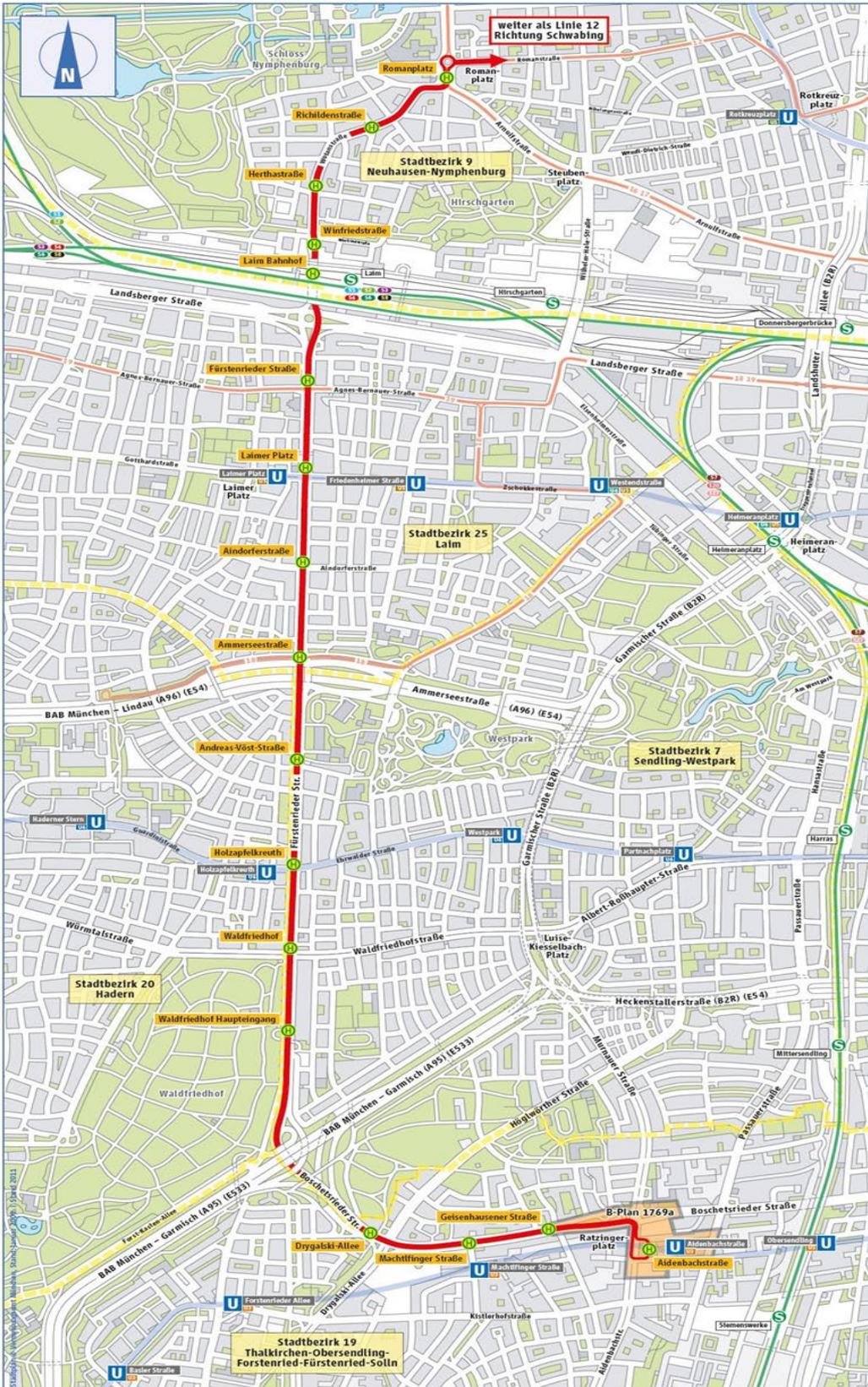
	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	3,1	27,3	33,1	47,2	110,7

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen

Tram Westtangente



Stadtbezirk 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Sölln

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 Neufreimann (Bayernkaserne)

Stadtbezirk: 11 und 12

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung) im Abschnitt I
Finanzierungsgrundlage	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 Neufreimann (Bayernkaserne)
- Fehlende Tangentialverbindung zwischen U-Bahnhöfen Kieferngarten (U6) und Am Hart (U2)

Anlass

- Zur Erschließung des Münchner Nordens und des städtebaulichen Entwicklungsgebiets Neufreimann (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 – Neufreimann (Bayernkaserne)
- Durch verschiedene Stadtratsbeschlüsse, zuletzt dem Stadtratsbeschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021 sowie „Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten) vom 15.12.2021, wurden die SWM mit der Planung betraut.
- Gemäß Stadtratsbeschluss „ÖPNV Bauprogramme vom 14.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916) erfolgt für die Brückenvariante 2 zur Offenhaltung des möglichen Ausbaus des DB-Nordrings für S-Bahnverkehr (z.B. 4-gleisig) eine Tektur im Genehmigungsverfahren.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele
<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des Stadtratsbeschlusses für eine Tramtrasse von Schwabing Nord über den DB-Nordring und Neufreimann (Bayernkaserne) zu den U-Bahnhöfen Kieferngarten (PA I) und Am Hart (PA II) • Berücksichtigung eines möglichen S-Bahnausbaus des DB Nordrings beim Brückenbauwerk im Abschnitt I mit Umsteigebeziehung (Brückenverlängerung). Die Gegenfinanzierung der Mehrkosten erfolgt mit Beteiligung des Freistaat Bayern
b) Abhängigkeit zu anderen Planungen
<ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Entwicklung Neufreimann (Bayernkaserne) • Personenverkehr am DB-Nordring • Radschnellweg entlang der Ingolstädter Straße (betrifft PA II) • Erweiterung Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) der BMW AG
c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertungen der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid • Integration einer Fuß- und Radverkehrsverbindung auf der Brücke über den DB-Nordring

3. Termine

a) Termine und Planungen
<p>PA I:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trassierungsbeschluss: Q4/2021 • Ausführung: 2024 – Q4/2027 <p>PA II:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung bis Lph 4: Q4/2021 – Q3/2024 • Trassierungsbeschluss: Q1/2024 • Ausführung: 2027 – Q4/2029
b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen
<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt I: Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für PA I am 21.12.2021 erfolgt und Tekturantrag (u.a. Brückenplanung zur Offenhaltung S-Bahnausbau) am 06.06.2023 gestellt; Erörterungstermin und Planfeststellungsbescheid vsl. in Q4/2023; Naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen in Umsetzung; Abschluss der Kreuzungsvereinbarung zur Brücke DB-Nordring zwischen LHM, SWM und DB; Ausschreibung von Vorabmaßnahmen und der Hauptbaumaßnahme Brücke ab Q3/2023 (Unbedenklichkeitsbescheinigung des Fördergebers liegt vor) • Abschnitt II: Abschluss der Entwurfsplanung und Herbeiführen des Trassierungsbeschlusses in Abstimmung mit den städtischen Referaten

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Begleitung des Planfeststellungsverfahrens für PA I, u.a. weitere Bearbeitung der Einwendungen und Abschluss des Anhörungsverfahrens (Erörterungstermin)
- Projektgenehmigung durch das Baureferat für die weitere Bearbeitung der Brücke DB-Nordring
- Terminkritische Ausschreibungen von Vorabmaßnahmen und Hauptbaumaßnahme Brücke bei aktuell ungünstiger Marktsituation (hohe Auslastung der Baufirmen) für PA I
- Prüfung der Bauunterlagen gemäß §60-BOStrab durch TAB für erste Arbeiten an Brücke DB-Nordring mit sehr geringem Vorlauf für PA I
- Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für PA II nach gesondertem Trassierungsbeschluss
- Integration anlässlicher Maßnahmen der LHM im PA II, u.a. Radschnellweg Ingolstädter Straße mit vertiefter Verkehrsuntersuchung am Knotenpunkt Ingolstädter Straße/Heidemannstraße
- Durch die bisherige und derzeitige Personalunterdeckung können sich negative Auswirkungen auf den Projektablauf ergeben, z. B. Verzögerung oder Qualitätsmängel
- Ein weiteres Projektrisiko liegt bei den Flächeninanspruchnahmen Dritter, u.a. im Bereich der Brücke DB-Nordring, Helene-Wessel-Bogen 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 98,6 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 44,1 Mio. €

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	2,5	4,2	9,3	19,1	35,1

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung (PA I und PA II)

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

6. Visualisierungen



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

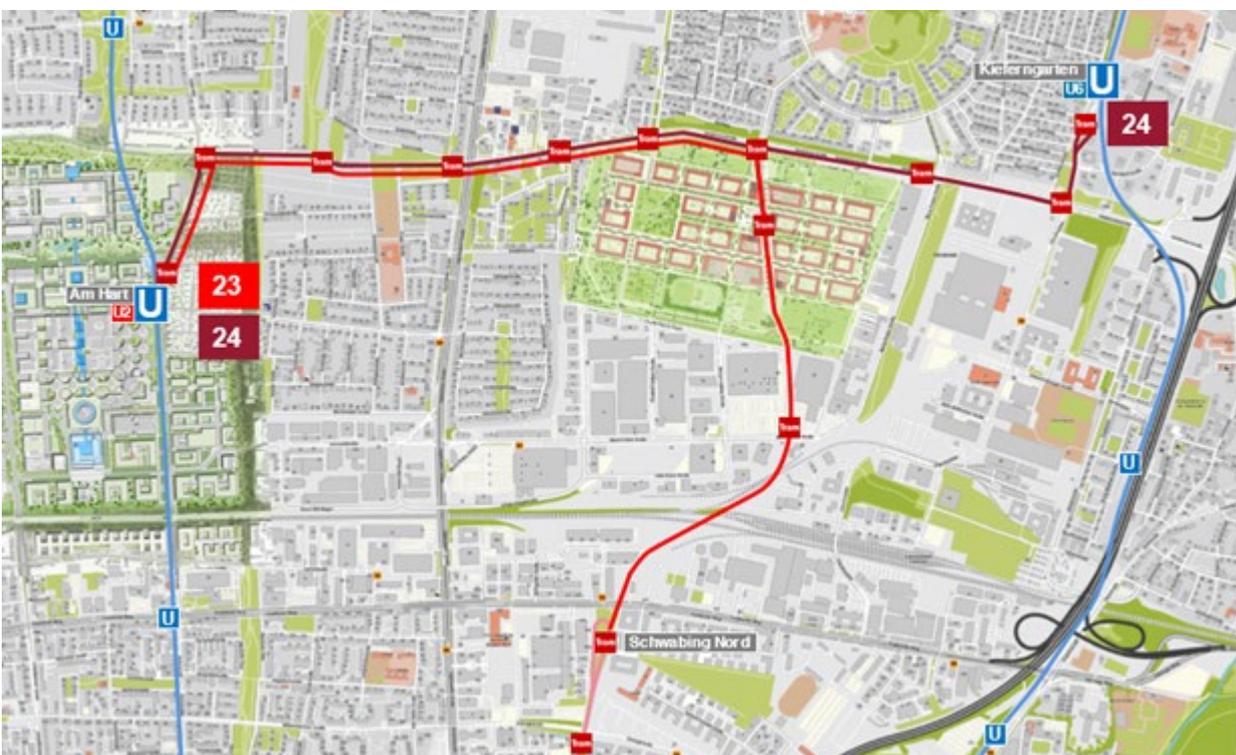


Abbildung 1b: Streckenverlauf Tram 23 und Tram 24 gemäß „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Planungsabschnitt I + II)

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neubaustrecke Tram Nordtangente (Tram durch den Englischen Garten)

Stadtbezirk: 1 (Altstadt - Lehel), 4 (Schwabing - West), 12 (Schwabing – Freimann)

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

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

Ist-Situation

- Heute verkehrt kein ÖPNV durch die Franz-Joseph-Straße. Durch den Englischen Garten führen 3 Buslinien im 10 Minuten Takt. Die Tramnetze westlich und östlich des Englischen Gartens, sowie nördlich zur Münchner Freiheit sind nicht verknüpft.

Anlass

- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.01.2018 zur „Tram Nordtangente – Wiederaufnahme der Planung für die Tram durch den Englischen Garten“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10293)
- Zwischenbericht Nahverkehrsplan 03.03.2021 Fortführung der Planung bis zur Genehmigungsreife auch für den Abschnitt Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit. (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848)
- Untersuchungen zu Fahrgastprognosen haben ergeben, dass das geplante Linienkonzept mit der Schließung der bestehenden Lücke im Tramnetz die beste Variante aus Fahrgastsicht darstellt, mit größtmöglicher Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum Öffentlichen Personennahverkehr. Damit kann die Tram Nordtangente einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten und sollte im geplanten Umfang weiterverfolgt und im vorgesehenen Zeitraum realisiert werden.
- Stadtratsbeschluss am 27.07.2022 zur Untersuchung des Teilabschnittes Leopoldstraße inklusive Erweiterung des Planungsumgriffs bis zum Knoten Ungererstraße als besonderer Bahnkörper und Reduzierung der MIV-Spuren sowie Durchführung eine makroskopischen Verkehrsuntersuchung zur Findung einer Vorzugsvariante in der Leopoldstraße

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

- Schaffung einer leistungsfähigen Tramtangente in Ost-Westrichtung als neue attraktive Direktverbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen Neuhausen bzw. Schwabing und Bogenhausen
- Weiterführung zur Münchner Freiheit durch die Leopoldstraße für die größtmögliche Verstärkung der Vernetzungswirkung durch die Tram Nordtangente mit dem Neubauprojekt Tram Münchner Norden
- Entlastung U-Bahnlinien und der zentralen Umsteigestationen
- Erhöhung der ÖPNV-Kapazität
- Hohe Sensibilität der Planung im Umgang mit dem Natur- und Gartendenkmal Englischer Garten
- Verbesserung der Radwegführung in der Franz-Joseph-Straße, Thieme-, Martius- und Leopoldstraße

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Spartenanpassungen in der Franz-Joseph-Straße infolge Tram (für spätere Dampfnetzumstellung der Fernwärme)

c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid
- Integration des Radschnellwegs in der Leopoldstraße
- Gestalterische Aufwertung des Kißkaltplatzes und des westlichen Eingangsbereichs des Englischen Gartens
- Erneuerung der Kleinsteinpflasterfläche um die Tramstation Münchner Freiheit hinsichtlich Barrierefreiheit

3. Termine

a) Termine und Planungen

Abschnitt PFA 1: Elisabethplatz – Englischer Garten – Tivolistraße:

- | | |
|---|-------------------|
| • Trassierungsbeschluss | Q4/2023 |
| • Einleitung Planfeststellungsverfahren | nachfolgend |
| • Ausführung | Q4/2025 – Q2/2028 |

Abschnitt PFA 2: Leopoldstraße

- | | |
|---|--------------|
| • Stadtratsbefassung Varianten | Q2/2024* |
| • Trassierungsbeschluss | ggf. Q2/2025 |
| • Einleitung Planfeststellungsverfahren | nachfolgend |
| • Ausführung | 2028– 2029 |

*Weitere Termine vorbehaltlich Vorlage/Ergebnisse MOR-Verkehrsuntersuchungen und vorbehaltlich zeitliche Verknüpfung MOR-Maßnahmen aus Verkehrsuntersuchung mit Tramplanung Leopoldstraße

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

Um den Ausbau des ÖPNV voranzutreiben, wurde das Projekt Tram Nordtangente in drei Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt:

- PFA1: Elisabethplatz - Englischer Garten - Tivolistraße
- PFA2: Leopoldstraße

PFA3: Tram Johanneskirchen (eigener Steckbrief)

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 27. Juli 2022 der genehmigungsreifen Planung einer Tram im Mischverkehr in der Leopoldstraße (Teilabschnitt von PFA 1) nicht zugestimmt. Der am 27.07.2022 mehrheitlich beschlossene Änderungsantrag umfasst nun die komplette Neuplanung dieses Abschnittes bis einschließlich Ungererstraße mit der Maßgabe einer separaten ÖV-Führung auf Kosten der MIV-Spuren. Parallel zur Tramplanung wird ein übergeordnetes Verkehrsgutachten inklusive eines Maßnahmenplans zur großräumigen Zuflussdosierung und Verkehrsverlagerung erstellt.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Integration anlässlich Maßnahmen der LHM: Radschnellweg Leopoldstraße im Abschnitt zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit bzw. bis Ungererstraße / Sulzbacherstraße
- Berücksichtigung Radentscheid im Projekt
- Eventuell Verschiebung nordwestlicher U-Bahnabgang Giselastraße zur Schaffung oberirdischer Fußgängerquerung nördlich Knoten Leopoldstraße / Franz-Joseph-Straße / Martiusstraße
- Spartenanpassungen in der Franz-Joseph-Straße infolge Tram (für spätere Dampfnetzumstellung der Fernwärme)

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 63,1 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 22,1 Mio. €

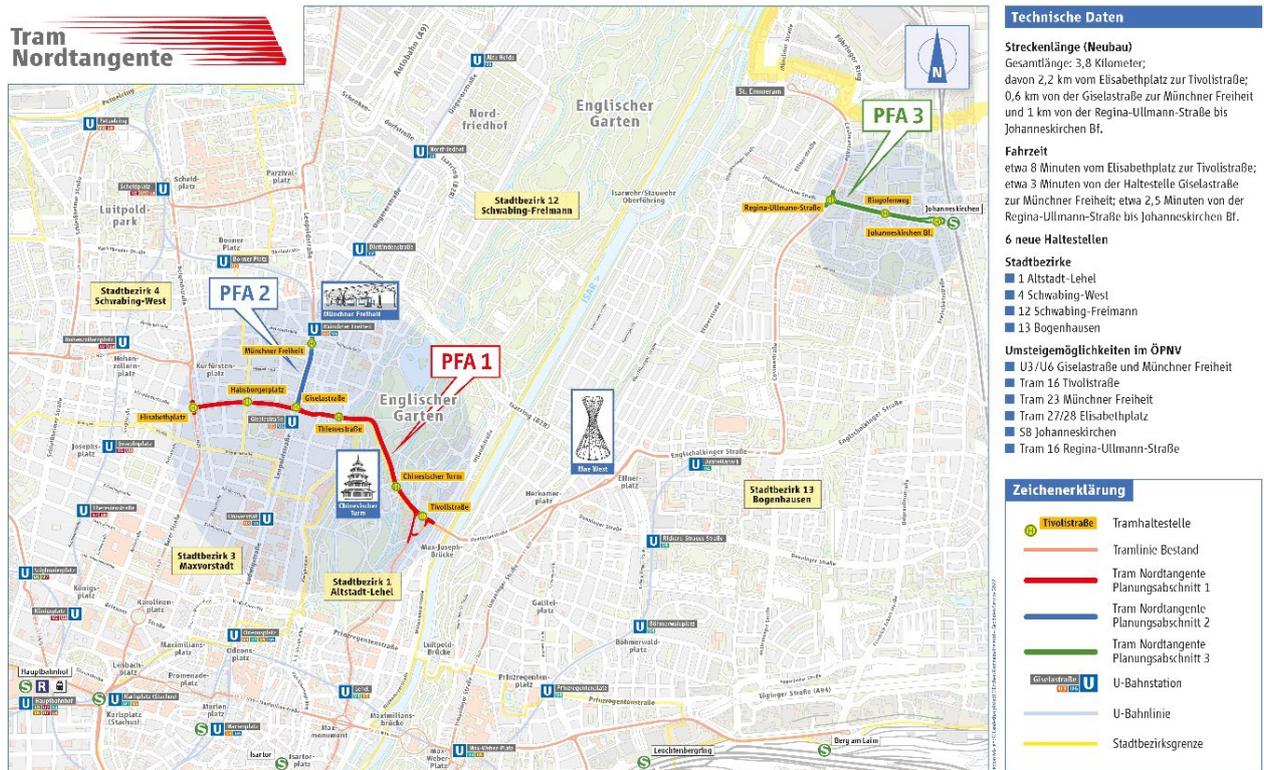
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	1,6	4,7	3,9	3,8	14,0

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



Visualisierung Franz-Joseph-Straße (Höhe Habsburger Platz)



Visualisierung Eingang West Englischer Garten



1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

**Neubaustrecke Tram Johanneskirchen, Cosimastraße, Johanneskirchner Straße =
3. Planfeststellungsabschnitt der Tram Nordtangente**

Stadtbezirk: 13 – Bogenhausen

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

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

Ist-Situation

- Heute wird der S-Bahnhof Johanneskirchen durch Busse der Linie 50 über die Johanneskirchner Straße an die Trambahn in der Cosimastraße (Linie 16/17) angebunden. Es besteht keine direkte Verbindung in die Innenstadt.

Anlass

- Vor dem Hintergrund der Diskussion im Stadtrat betreffend der Beschlussfassung zur Wiederaufnahme der Planungen der Tram Nordtangente am 24.01.2018 und dem Antrag Nr. A 03772 SPD/ÖDP vom 30.01.2018 (Tram Nordtangente bis Johanneskirchen) bewertete die SWM den Anschluss an den S-Bahnhof Johanneskirchen als sinnvoll und sicherte eine Prüfung dieser weiteren Linienführung zu.
- In einer Machbarkeitsstudie wurde festgestellt, dass die geplante Linienführung durch die Johanneskirchner Straße mit Wendeschleife westlich des S-Bahnhofs Johanneskirchen baulich machbar ist.
- Entsprechend dem Beschluss Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021 wird die Planung bis zur Genehmigungsreife fortgeführt (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848).
- Die genehmigungsreife Planung wurde dem Stadtrat am 20.07.2022/27.07.2022 im Rahmen der Trassierungsbeschlussvorlage zur Genehmigung vorgelegt und von diesem beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06755)

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

- Erhöhung der ÖPNV Kapazität als Baustein für die Verkehrswende
- Steigerung der Attraktivität des Liniennetzes: Anbindung an S-Bahnhof ermöglicht Anschluss ins Umland und zum Flughafen (S8)
- Fahrzeitverkürzung in die nordöstliche Münchner Umgebung und zum Flughafen
- Entlastung der ÖPNV-Knotenpunkte im Zentrum
- Stärkung der Tangentenfunktion und größtmögliche Vernetzungswirkung der Tram Nordtangente
- Erzielen von überdurchschnittlichen Entlastungseffekten vom IV mit einer Streckenlänge von nur ca. 1km
- vorausschauende Erschließung der kommenden Neubaugebiete im Münchner Nordosten
- Stärkung der Tangentenfunktion durch die Tram Johanneskirchen als Weiterführung der Tram Nordtangente und Schaffung einer größtmöglichen Vernetzungswirkung der Tram Nordtangente für attraktive Netze sowie maximale Verlagerung des MIV zum ÖPNV.

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Viergleisiger Ausbau DB-Strecke Daglfing – Johanneskirchen
- Erweiterung Helen-Keller-Realschule

c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fuß- und Radverkehr einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Planung und Genehmigung bis Lph 4: 2019 – Q4/2023
- Stadtratsbeschluss: Q3/2022
- Ausführung: 2024 - 2025

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Erstellung Ausführungsunterlagen (Lph 5), geplante Fertigstellung im Frühjahr 2024
Planfeststellungsverfahren Einreichung am 30.12.2022, Verfahren läuft, Einreichung einer Tektur A Ende September 2023

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Projektschnittstellen (insbesondere zur DB, Helen-Keller-Realschule)
- Beginn der Vorabmaßnahmen am 25.09.2023: Baufeldfreimachung und Verlegung der Fernwärmeleitungen

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 18,5 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 3,7 Mio. €

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

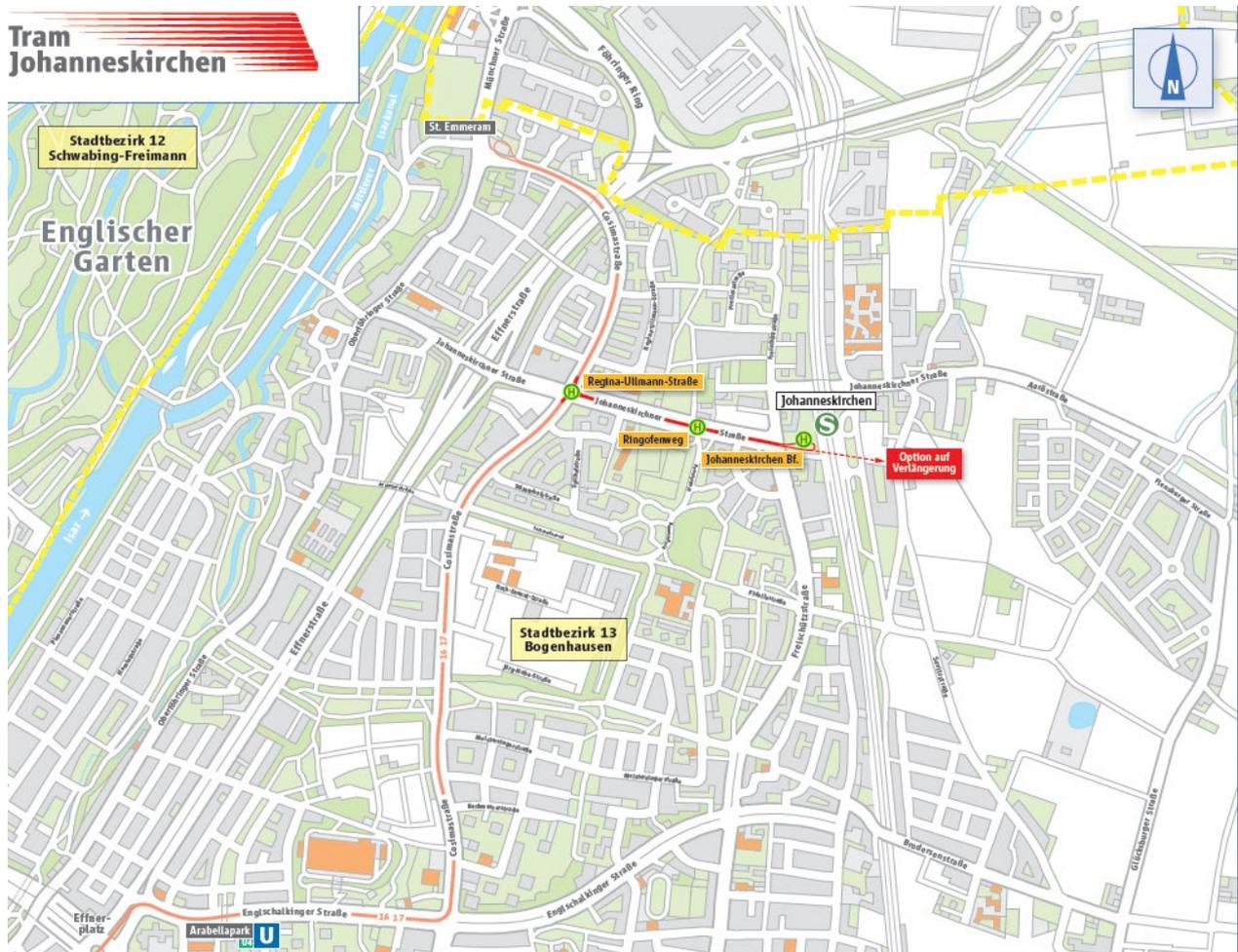
	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	0,7	0,7	4,2	9,9	15,5

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen

Streckengrafik



Tram Nordtangente



Technische Daten

Streckenlänge (Neubau)
 Gesamtlänge: 3,8 Kilometer;
 davon 2,2 km vom Elisabethplatz zur Tivolistraße;
 0,6 km von der Giselastraße zur Münchner Freiheit
 und 1 km von der Regina-Ullmann-Straße bis
 Johanneskirchen Bf.

Fahrzeit
 etwa 8 Minuten vom Elisabethplatz zur Tivolistraße;
 etwa 3 Minuten von der Haltestelle Giselastraße
 zur Münchner Freiheit; etwa 2,5 Minuten von der
 Regina-Ullmann-Straße bis Johanneskirchen Bf.

6 neue Haltestellen

Stadtbezirke

- 1 Altstadt-Lehel
- 4 Schwabing-West
- 12 Schwabing-Freimann
- 13 Bogenhausen

Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV

- U3/U6 Giselastraße und Münchner Freiheit
- Tram 16 Tivolistraße
- Tram 23 Münchner Freiheit
- Tram 27/28 Elisabethplatz
- S8 Johanneskirchen
- Tram 16 Regina-Ullmann-Straße

Zeichenerklärung

- Tivolistraße Tramhaltestelle
- Tramlinie Bestand
- Tram Nordtangente Planungsabschnitt 1
- Tram Nordtangente Planungsabschnitt 2
- Tram Nordtangente Planungsabschnitt 3
- U-Bahnstation
- U-Bahnlinie
- Stadtbezirksgrenze

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

Adresse, Art der Maßnahme

Parzivalstraße/Belgradstraße, Trambahnausbau Scheidplatz Süd

Stadtbezirk: 4 – Schwabing West

Art der Baumaßnahme	E(N) (Erweiterung Neubau)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation

Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt

- Ist-Situation
- Die Haltestelle Scheidplatz Süd kann derzeit nur durch den Bus bedient werden.
 - Um zwischen Leopoldstraße im Osten und dem Kurfürstenplatz im Süden zu fahren, muss die Trambahn einen Umweg über den Scheidplatz nehmen.
 - Die Parzivalstraße wird nicht im Linienbetrieb befahren. Die Gleisverbindung dort dient nur dem Ein- und Ausrücken der Tram 23.

- Anlass
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Münchner Nordens mit der Innenstadt zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende
 - Einrichtung eines Linienbetriebes in der Parzivalstraße
 - Vorbereitung auf mögliche Umgestaltung des Scheidplatzes, ohne den Linienbetrieb der Tram 23 beeinträchtigen zu müssen.
 - barrierefreier Ausbau der Bus- und Tramhaltestelle Scheidplatz Süd
 - Zukünftiger Einsatz längerer Fahrzeuge

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

- Neubau einer direkten Gleisverbindung (Gleisbögen) zwischen Belgrad- und Parzivalstraße
- direkter Umstieg auf die U-Bahnlinien U2 und U3 am Scheidplatz von der neuen Haltestelle aus
- Einsparung von ca. 2 Minuten Fahrzeit zwischen Kurfürstenplatz und Leopoldstraße
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Scheidplatz Süd für Trambahn- und Busverkehr
- Ausbau der Haltestellen Scheidplatz Süd für 56 m lange Trambahnen

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Gleissanierung am Kurfürstenplatz und in der Barerstraße (gegenseitiger Sperrschatten zur Minimierung der Sperrzeit für die Tramlinie 23)

c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Entwurfs- und Genehmigungsplanung 01/21-03/23
- Planfeststellungsbeschluss 12/22
- Ausführungsplanung 12/22-09/23
- Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde vsl. 09/23
- Bau 09/23-12/23

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Die Planung ist abgeschlossen
- Die bauzeitliche Verkehrsführung wird final abgestimmt
- Die Genehmigung nach §&0 BOStrab steht noch aus.
- Die Lieferleistung ist vergeben. Die Bauleistung befindet sich in der Ausschreibung
-

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Erstellung der Genehmigungsunterlagen für die Planfeststellung und Begleitung des Verfahrens
- Kontinuierliche Abstimmung der Planung
- Erstellen der Ausführungsplanung
- Abschluss der Genehmigungen
- Bauliche Umsetzung

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 4,8 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	0,6	2,7	0,0	0,0	3,3

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neubaustrecke Tram Ramersdorf (Abschnitt Gasteig – Ortskern Ramersdorf)

Stadtbezirk: 5 (Au-Haidhausen), 14 (Berg am Laim), 16 (Ramerdorf-Perlach)

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

Ist-Situation

- Die vorgesehene Trasse wird heute von der Metrobuslinie 55 und abschnittsweise von weiteren Buslinien befahren.

Anlass

- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021, mit dem Auftrag die Planung für diese Neubaustrecke aufzunehmen.
- Schaffung einer neuen, leistungsstarken Direktverbindungen, um damit das bestehende Schienennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich zu ergänzen und einen wichtigen Beitrag zu geplanten Verkehrswende zu leisten

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Schaffung einer leistungsstarken, schienengebundenen Verbindung zwischen dem Deutschen Museum, dem Ostbahnhof und dem Ortskern Ramersdorf entlang der Rosenheimer Straße
- Offenhaltung einer Verlängerung nach Neuperlach (Abschnitt 3)
- Offenhaltung einer Verknüpfung zwischen Regerstraße und Ostbahnhof über die Welfenstraße (Abschnitt 1)

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Erneuerung der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Tram Ramersdorf - Perlach im Abschnitt Gasteig - Ortskern Ramersdorf: Erstellung der verkehrlichen Aufgabenstellung bis Mitte 2023 geplant
- Beginn HOAI-Planung früh. Anfang 2024

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Die Maßnahme befindet sich in der Projektvorbereitung.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Projektschnittstellen.

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 2,7 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 0,4 Mio. €

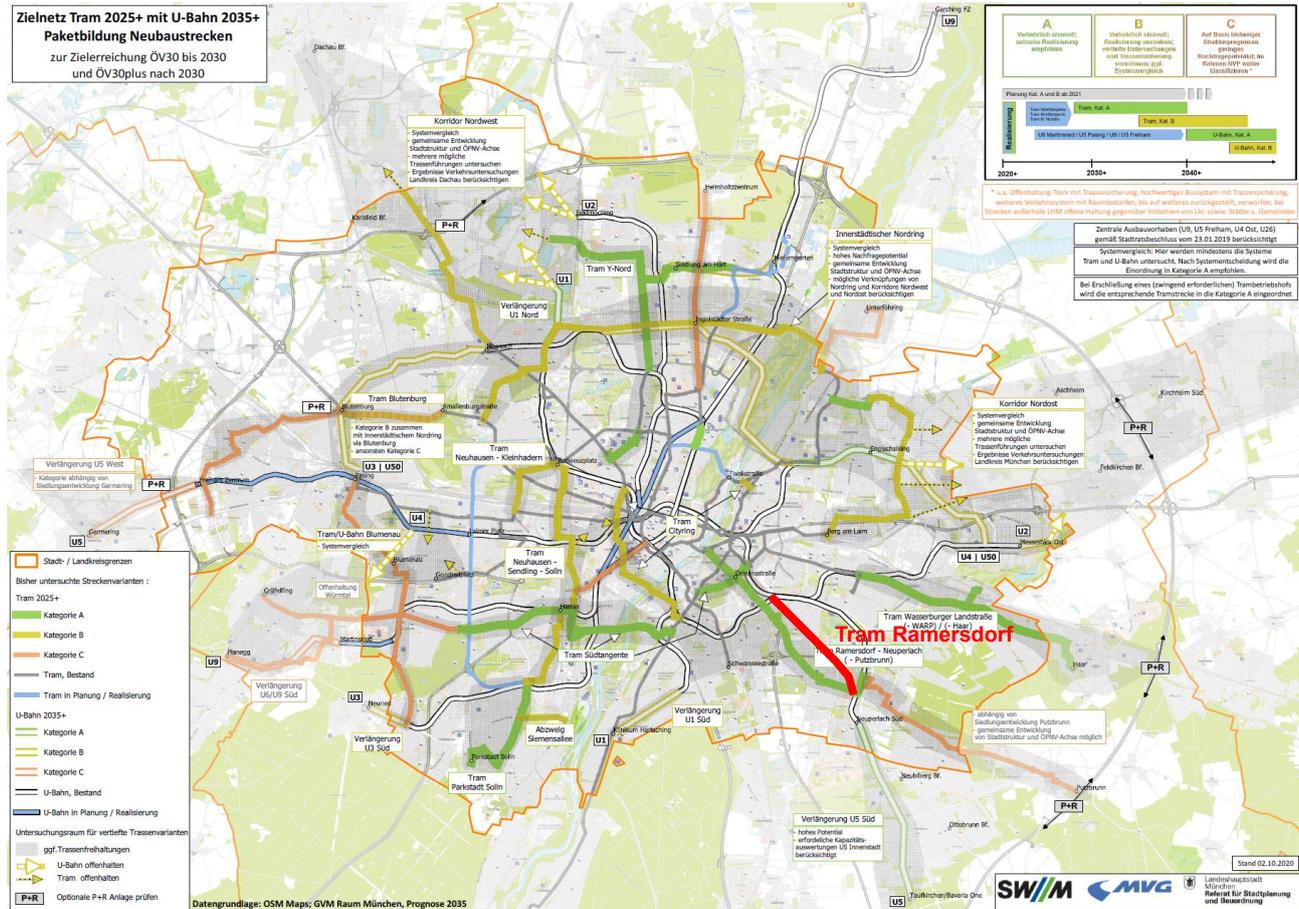
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	0,0	1,1	0,1	0,5	1,7

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neubaustrecke Tram Y-Nord (Abschnitte 1 und 2)

Stadtbezirk: 3 (Maxvorstadt), 4 (Schwabing West), 9 (Neuhausen-Nymphenburg), 11 (Milbertshofen-Am Hart)

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

Ist-Situation

- Die vorgesehene Trasse wird heute von diversen Buslinien abschnittsweise befahren.
- Im Abschnitt Nordbad-Petuelring existiert bereits eine Tramstrecke in der Schleißheimer Straße, die von der Linie 27 (Petuelring – Sendlinger Tor) befahren wird.

Anlass

- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021, mit dem Auftrag die Planung für diese Neubaustrecke aufzunehmen.
- Schaffung neuer, leistungsstarker Direktverbindungen, um das bestehende Schienennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich zu ergänzen und damit einen wichtigen Beitrag zu geplanten Verkehrswende zu leisten

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Schaffung einer Direktverbindung vom Hauptbahnhof in den Münchner Norden via Hochschule, Nordbad, Petuelring entlang der Schleißheimer Straße bis zum U-Bahnhof Am Hart.
- Die Maßnahme besteht damit planerisch aus zwei Abschnitten:
 - Abschnitt 1: Lothstraße zwischen der Hochschule und dem Nordbad
 - Abschnitt 2: Vom Petuelring über die Schleißheimer Straße und den Nachbarschaftsgarten zum U-Bahnhof Am Hart
- Offenhaltung der Weiterführung nach Nordwesten in Richtung Stadtentwicklungsgebiet Nord (Lerchenauer Feld).
- Erhöhung der ÖPNV-Kapazität

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Verknüpfung mit der Tram Münchner Norden (im Abschnitt 2)
- Straßentunnel Hasenberg in Schleißheimer Straße (im Abschnitt 2)

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Tram Y-Nord LP1+2 HOAI Abschnitt 1) Lothstraße: Start Lph. 1 vsl. 1. HJ/2024
- Tram Y-Nord LP1+2 HOAI Abschnitt 2) Petuelring - Am Hart: Start Lph. 1 vsl. 2. HJ/2024

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Die Maßnahme befindet sich in der Projektvorbereitung und Abstimmung der verkehrlichen Aufgabenstellung.
- Beim Abschnitt 2 sind neu die Planungen zum Straßentunnel Hasenberg abzustimmen und die Zielkonflikte zu lösen.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Projektschnittstellen

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 4,1 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 0,6 Mio. €

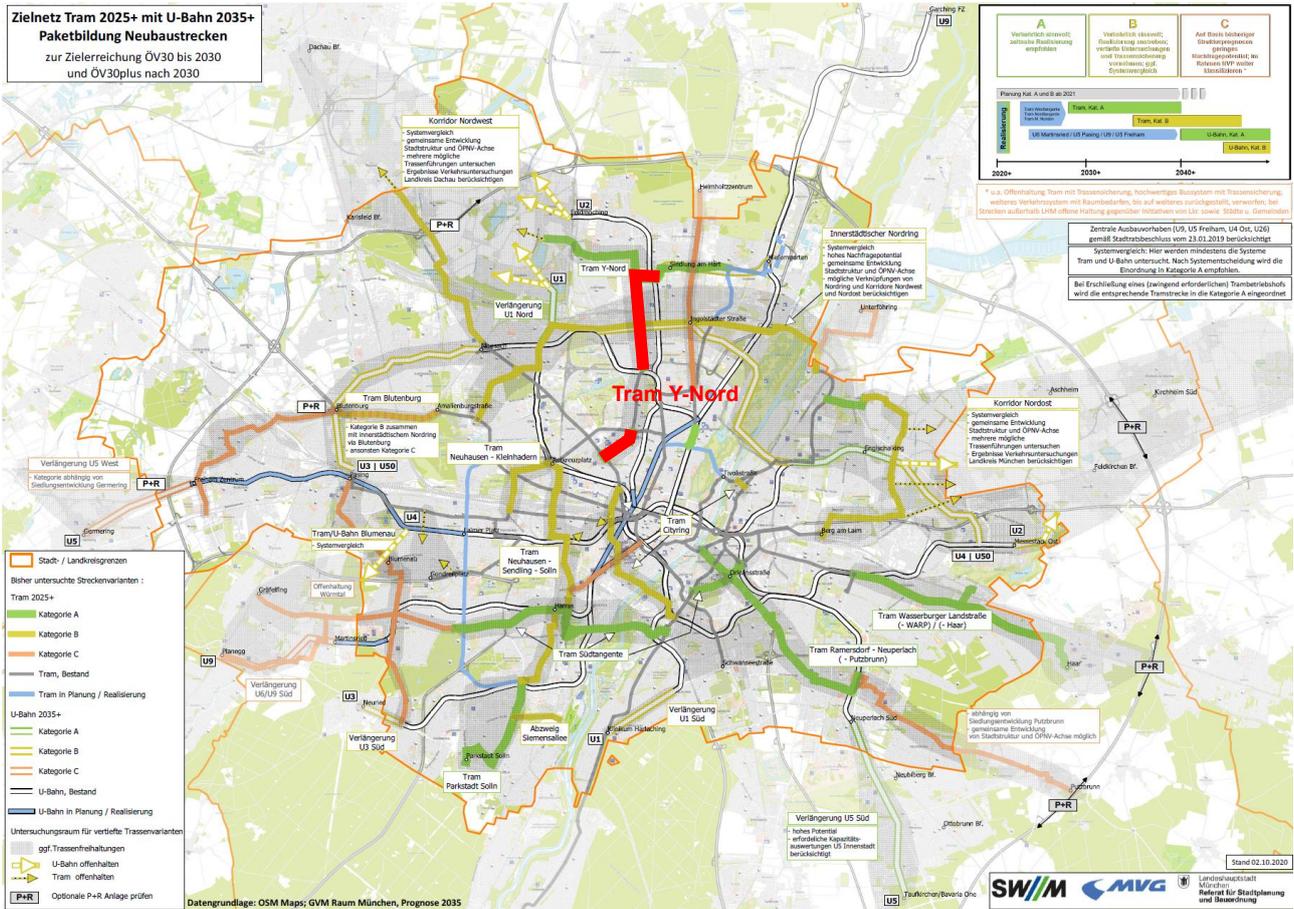
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	0,7	1,5	0,4	0,9	3,5

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

**Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße
(Abschnitt 1 Kreiller Straße - Stadtgrenze Haar)**

Stadtbezirk: 14 (Berg am Laim), 15 (Trudering-Riem)

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

Ist-Situation

- Die vorgesehene Trasse wird heute von diversen Buslinien abschnittsweise befahren

Anlass

- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021, mit dem Auftrag die Planung für diese Neubaustrecke aufzunehmen.
- Schaffung einer neuen, leistungsstarken Direktverbindung, um das bestehende Schienennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich zu ergänzen und damit einen wichtigen Beitrag zu geplanten Verkehrswende zu leisten.

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Aufwertung der bereits heute nachfragestarken ÖPNV-Achse, ausgehend von der bestehenden U-Bahn / Tramhaltestelle Kreillerstraße über die Wasserburger Landstraße stadtauswärts in Richtung Haar.
- Offenhaltung einer möglichen Weiterführung zur benachbarten Gemeinde Haar (Abschnitt 3)
- Berücksichtigung eines Abzweigs Schablhofstraße (Abschnitt 2)
- Erhöhung der ÖPNV-Kapazität

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Städtebauliche Aufwertung Wasserburger Landstraße

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Tram Wasserburger Landstraße Kreillerstraße - Stadtgrenze LHM/Haar:
Erstellung verkehrliche Aufgabenstellung bis Mitte 2025
- Anschließend Start der HOAI-Planung

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Die Maßnahme befindet sich in der Projektvorbereitung.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Projektschnittstellen

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 5,7 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 0,7 Mio. €

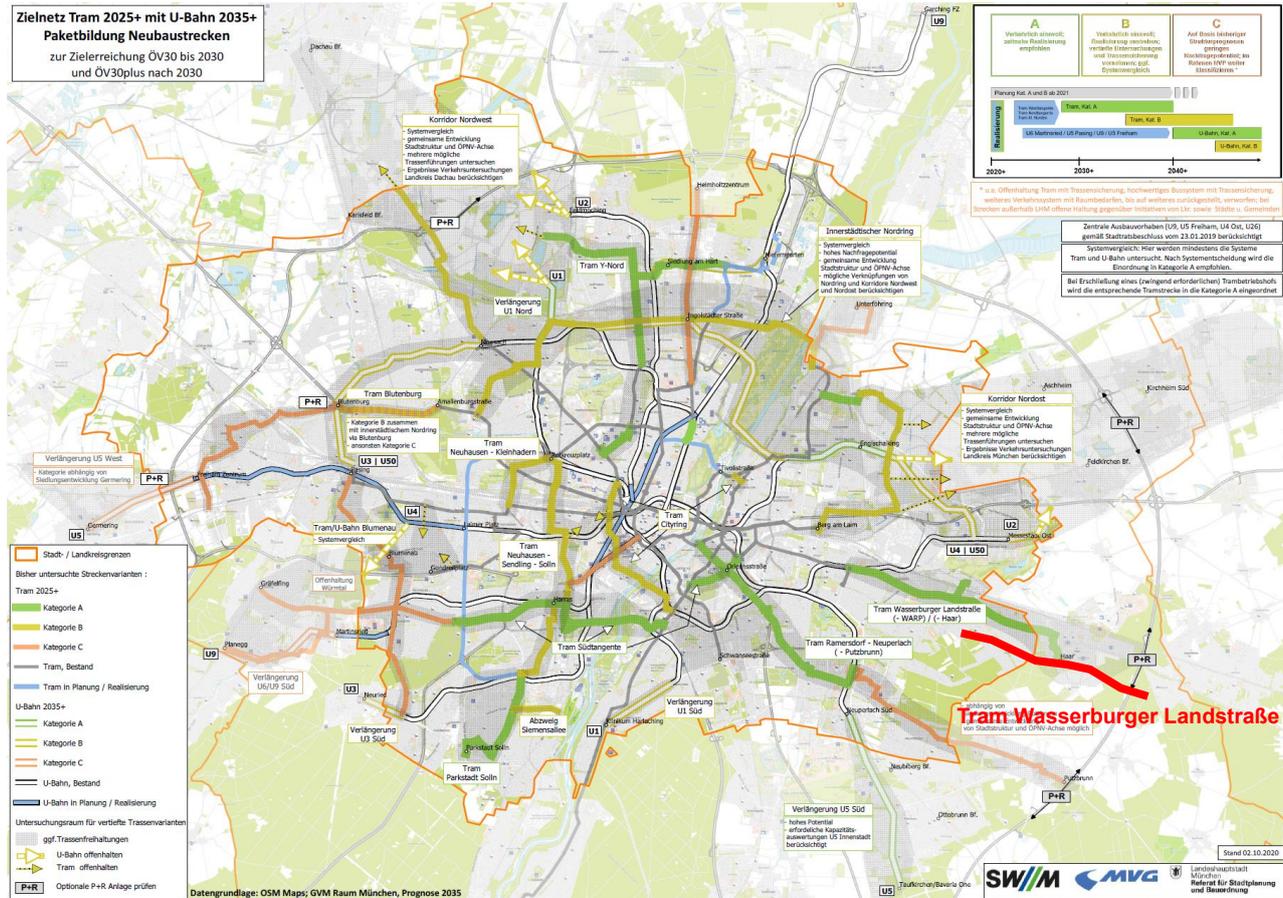
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	0,4	2,0	0,2	0,7	3,3

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



2. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

T - NBS - Tram Berg am Laim - Daglfing

Stadtbezirk: 13 (Bogenhausen), 14 (Berg am Laim), 15 (Trudering-Riem)

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

Ist-Situation

- Die vorgesehene Trasse wird heute abschnittsweise von den Stadtbuslinien 190/191 und abschnittsweise von weiteren Buslinien befahren.

Anlass

- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021, mit dem Auftrag die Planung für diese Neubaustrecke aufzunehmen.
- Schaffung einer neuen, leistungsstarken Direktverbindungen, um damit das bestehende Schienennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich zu ergänzen und einen wichtigen Beitrag zu geplanten Verkehrswende zu leisten

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Schaffung einer leistungsstarken, schienengebundenen Verbindung als südliche Erschließung der städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten
- Aufwertung der Erschließung des Zamilaparks und zahlreicher Neubauvorhaben entlang der möglichen Streckenführungen

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Konkretisierung städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten → Tramkorridor, Anbindungspunkt zu dieser NBS
- 6-Streifiger Ausbau BAB 94
- Ausbau/Tunnel S8
- Erneuerung DB-Kreuzungsbauwerk Rappelhofstraße

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Tram Berg am Laim - Daglfing: MBS vsl. Q4/2022-Q3/2023
- Tram Berg am Laim - Daglfing (LP1+2 HOAI): Start nach MBS und Beschlussfassung, Lph 1 vsl. ab Q1/2024

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- MBS vsl. Q4/2022-Q3/2023

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Durchführung MBS

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 3,7 Mio. €* **Anteil LHM** 100 % **Anteil SWM** 0 %

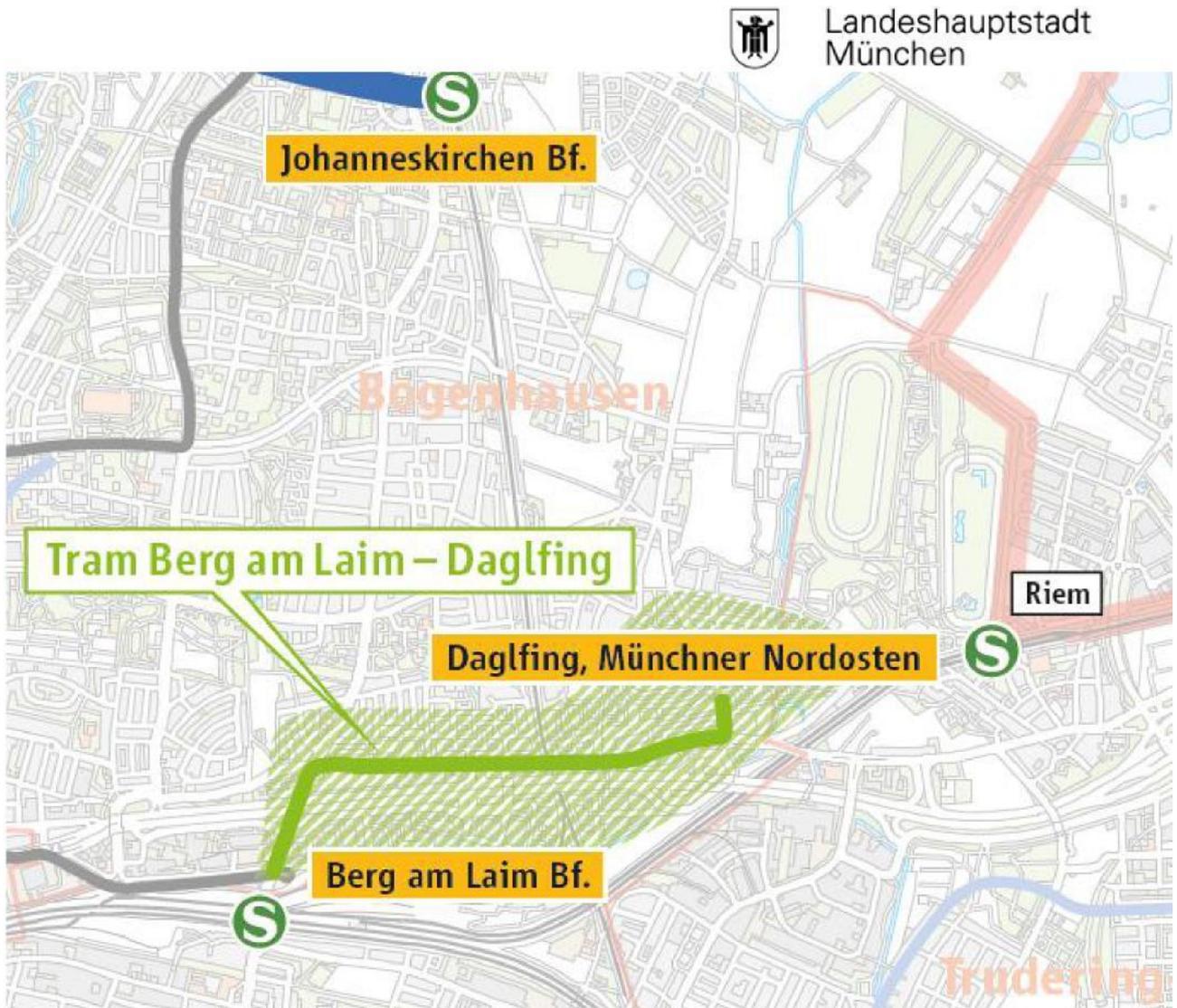
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027)**

	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,6	0,2	0,4	0,7	1,0	2,9

* inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung. Werte inkl. Planungsansätzen für Maßnahmen zur Verbesserung des anliegenden öffentlichen Raumes.

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



2. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

T - St.-Veit-Straße & Kreillerstraße, Tramausbau

Stadtbezirk: 14 – Berg am Laim

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

- Die Tram- und Bushaltestelle bzw. Wendeanlage „St.-Veit-Straße“ besteht derzeit aus zwei Haltekanten mit einer Nutzlänge von ca. 52 m für die Tram und zwei Haltekanten mit einer Nutzlänge von 23 für den Bus. Der Bordsteinabstich für Bus und Tram beträgt im Maximum 12 cm. Zudem befinden sich in der Anlage zwei Weichen und eine Gleiskreuzung. Die Tram- und Busfahrzeuge verkehren im Uhrzeigersinn.
- Die Tramhaltestelle „Kreillerstraße“ besteht derzeit aus einem Inselbahnsteig je Fahrtrichtung mit einer Nutzlänge von ca. 45 m und einer maximalen Breite von 2,10 m. Beide Inselbahnsteige sind in der St.-Veit-Straße, südlich des Knotenpunktes St.-Veit-Str./Kreillerstraße verortet. Der Gleisachsabstand auf diesem Streckenabschnitt beträgt 2,75 m und erlaubt auch möglichen Parallelverkehr mit Bussen (SEV). Der Bordsteinabstich beträgt im Maximum 12 cm.

Anlass

- Nachfragebedingte Taktverdichtung auf dem Streckenast zwischen Haidenauplatz und St.-Veit-Straße erfordert die bauliche Ertüchtigung der Wendeanlage St.-Veit-Straße.
- Barrierefreier Ausbau der Tramhaltestelle Kreillerstraße und der Tram- und Bushaltestelle St.-Veit-Straße.
- Gleiserneuerung der Gleisbögen zwischen Kreiller- und St.-Veit-Straße.
- Gleiserneuerung der Weichen und Gleiskreuzung in der Wendeanlage St.-Veit-Straße.

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Herstellung einer zusätzlichen dritten Halteposition für die Trambahn in der Wendeanlage St.-Veit-Str. (erforderlich für Taktverdichtung)
- Barrierefreier Ausbau der Tram- und Bushaltestellen im Projektumgriff
- Ausbau der Tramhaltestellen St.-Veit-Str. und Kreillerstraße für den Einsatz von 48 m bzw. 56 m langen Trambahnen
- Herstellen zweier Buspositionen am Knotenpunkt Kreillerstraße/St.-Veit-Str. für eine Fahrbeziehung Süd-Ost
- Prüfung einer optimierten Positionierung der Trambahnhaltepositionen Kreillerstraße und St.-Veit-Str. unter Berücksichtigung der Tramneubaustrecken Wasserburger Landstraße (NVP 2022 Kategorie A) bzw. nach Neuperlach (NVP 2022 Kategorie C).
- Prüfung einer dritten Halteposition für den Bus in/an der Wendeanlage St.-Veit-Str.

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Baumaßnahmen der DB an der 2. S-Bahn-Stammstrecke an der Haidenauunterführung und damit bedingter Streckenunterbrechung
- Renaturierungsmaßnahmen am Hachinger Bach
- Tramneubaustrecken Wasserburger Landstraße und Neuperlach/St.-Veit-Str.
- Ausbau der Radverkehrsanlagen in der St.-Veit.-Str. in Zuständigkeit des MOR

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Neuaufteilung des haltstellenbegleitenden Straßenraumes ermöglicht Aufweitung/Herstellung eines baulich getrennten Radwegs.
- Barrierefreier Ausbau der Knotenpunkte Kreillerstr./St.-Veit-Str. und St.-Veit-Str./Waldstr./Jella-Lepman-Str.

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Grundlagenermittlung und Vorplanung 10/22 – 11/23
- Entwurfsplanung 11/23 – 06/24
- Planfeststellung 06/24 – 06/25
- Ausführungsplanung 06/25 – 12/25
- Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde und Vergaben 04/26 – 09/2026
- Ausführung Ab 09/26

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Vorplanung der Verkehrsanlage wird durchgeführt

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Planung, insbesondere mit den Referaten der LHM, dem BA 14 und dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 5,1 Mio. €* Anteil LHM 65 % Anteil SWM 35 %

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027)**

	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,2	0,2	0,2	3,2	0,0	3,8

* inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung. Werte inkl. Planungsansätzen für Maßnahmen zur Verbesserung des anliegenden öffentlichen Raumes.

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



2. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

T - Ludwig-Ferdinand-Brücke

Stadtbezirk: 9 Neuhausen-Nymphenburg

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	LHM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Erweiterung Funktionalität

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

Ist-Situation

- Gleise zwischen Dall'Armstraße und Wendeschleife Romanplatz von 1995
- Ausgelegt auf schmale Fahrzeuge mit Benutzung Bus stadteinwärts Richtung Romanplatz
- Haltestellen versetzt nördlich und südlich des Nymphenburger Schlosskanals

Anlass

- Ausbau Bahnsteige barrierefrei und auf 56 m Nutzlänge und Busbenutzung in beide Richtungen
- Umsortierung Bahnsteige der Haltestelle Schloss Nymphenburg, sodass beide Bahnsteige gegenüber südlich des Kanals liegen
- Vorbereitung Planum Richtung Norden auf Bustauglichkeit
- Brückeninstandsetzung und Anpassung Gradiente im Brückenbereich LFB
- Umsetzung Radentscheid mit eventuell notwendiger Verbreiterung der Brücken

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Gleiserneuerung Länge: Ca. 525 m Doppelgleis aus dem Jahr 1995
- Berücksichtigung aktuelle Planungsparameter und Ausbau für lange Fahrzeuge (56 m) als Zulaufstrecke für NBS Amalienburgstraße - Freiham
- Barrierefreier Ausbau und Neusortierung der Bahnsteige (Bus/ Tram)
- Vorbereitung des Tramplanums auf Bustauglichkeit in beide Richtungen
- Anpassungen und gegebenenfalls Erneuerungen an den Fahrleitungsanlagen
- Gradientenanpassung im Bereich der Ludwig-Ferdinand-Brücke
- Ertüchtigung der beiden Brückenbauwerke über den Schlosskanal und über den Nymphenburg-Biedersteiner-Kanal durch das Baureferat
- Berücksichtigung entsprechender Breite für Busse (SEV)
- Berücksichtigung von radentscheidskonformer Breiten der Radwege
- Berücksichtigung Denkmalschutz und Umweltschutz

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Keine Abhängigkeit zu anderen Planungen

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Verbesserung der Radinfrastruktur
- Verbesserung Gradiente auf Brücke für ÖV
- Prüfung einer neuen Querung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Kuglmüllerstraße

3. Termine

a) Termine und Planungen

- 10/2021 Planungsbeginn (Bedarfsplanung)
- 10/2023 Grundsatzbeschluss Brückenverbreiterung
- 10/2023 – 05/2025 Vorplanung durchführen
- 05/2024 – 07/2024 Variantenbetrachtung Vorplanung
- 07/2024 – 02/2026 Entwurfsplanung durchführen
- 01/2026 Trassierungsbeschluss erhalten
- 07/2026 Unterlagen Planfeststellung einreichen
- 01/2027 Realisierungsgenehmigung erhalten
- 07/2027 Planfeststellungsbeschluss erhalten
- 07/2027 – 05/2029 Ausführungsplanung
- 11/2027 – 02/2029 Vorbereitung der Vergabe
- 03/2028 – 01/2030 Vergabe
- 09/2028 – 05/2029 § 60 BOPVerfahren durchführen
- Q3 2029 bis vrs. Q3 2034 Bauausführung

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Aktuell in LPH2
- Deckenhöhenplan mit verbesserter Gradienten vorgezogen
- Artenschutzkartierung läuft bis Ende 2023

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Maßnahmengenehmigung inkl. GF-Beschluss
- Kostenteilungs- und Durchführungsvereinbarung mit LHM
- Erstellung Planunterlagen
- Variantenentscheidung für Brücke

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 2,5 Mio. €* Anteil LHM 40 % Anteil SWM 60 %

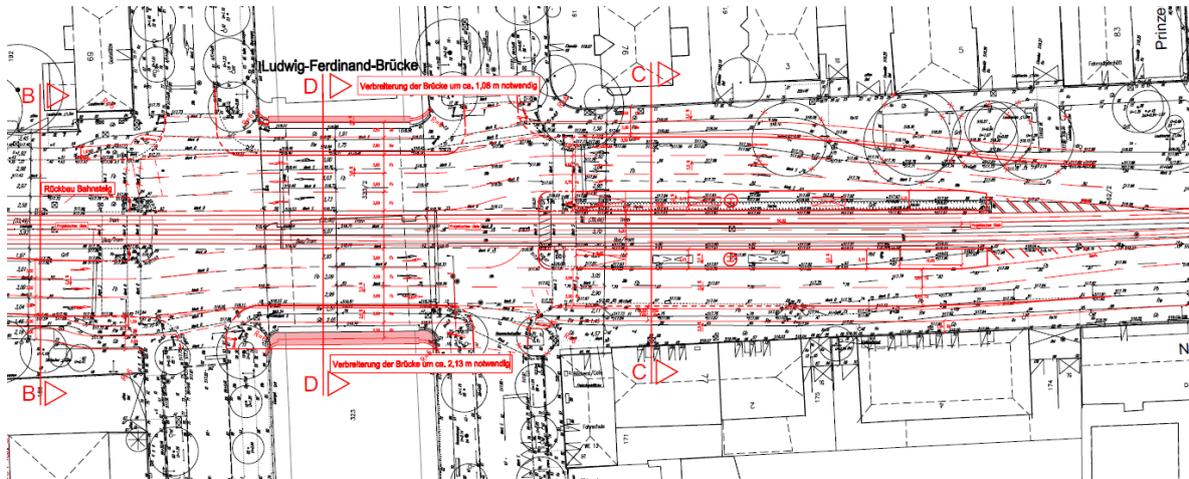
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027)**

	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	1,3

* inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung. Werte inkl. Planungsansätzen für Maßnahmen zur Verbesserung des anliegenden öffentlichen Raumes.

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



3. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neues Zugsicherungssystem CBTC

Stadtweit

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PA (abgeschlossene Vorplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

Ist-Situation

- Das derzeit verwendete Zugsicherungssystem vom Typ Linienzugbeeinflussung (LZB) ist am Ende seiner Lebenszeit angelangt. Beide verwendeten Versionen LZB 502 und LZB 512 wurden vom Hersteller abgekündigt. Reparaturen und Anpassungen sind nur noch im begrenzten Umfang auf absehbare Zeit durchführbar.

Anlass

- Zur Sicherung des geplanten Leistungsprogrammes der Münchner U-Bahn muss ein neues Zugsicherungssystem beschafft werden
- Bei Nichtdurchführung drohen mittelfristig erhöhte Einschränkungen in der Angebotsqualität, langfristig ist der Betrieb der U-Bahn (aufgrund fehlender Zulassung von GoA1 als Regelbetrieb) massiv eingeschränkt

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

Ziel ist die Ausstattung des gesamten Münchner U-Bahn-Systems mit einem leistungsfähigen Zugsicherungssystem basierend auf dem CBTC-Standard. Dies beinhaltet folgende Einzelmaßnahmen:

- Errichtung neuer Innenanlage (Stellwerke bzw. ATC-Zentralkomponenten), CBTC-Datenfunksystem und Außenanlage (Signale, Weichen, ...) samt Kabelanlage
- Erneuerung der Leittechnik (Zuglenkung, Fernsteuersysteme)
- Ausstattung von Bestandsfahrzeugen (Regelfahrzeuge ab Baureihe C2, ausgewählte Betriebsfahrzeuge) mit CBTC-Fahrzeugtechnik

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- U-Bahn Neubaustrecken (Pasing, Erweiterung Martinsried, U9)
- Betriebshöfe (UBH 2 und BN)
- Fahrzeugbeschaffungen (D-Zug, Betriebsfahrzeuge)
- Erneuerung der Betriebsleittechnik (ULS-Nachfolgesystem)
- Entwicklungen zum fahrerlosen U-Bahn-Betrieb

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

3. Termine

- Q1/2024 Start der Ausschreibung
- Q1/2025 Auftragsvergabe
- Ab 2026 Realisierungsbeginn
- Q1/2027 Inbetriebnahme Testgleis BN
- Q2/2030 Inbetriebnahme Strecken U4/5
- Q2/2033 Inbetriebnahme Streckenbündel U1/2
- Q2/2035 Inbetriebnahme Streckenbündel U3/6
- 2037 Abschluss Umrüstungen und Rückbau Altanlagen

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Sperrpausenkonzepte zur Schaffung von Synergien bei den streckenseitigen Baumaßnahmen
- Integrationsfähigkeit von Bahnsteigtüren soll vorgesehen werden
- Zulassung eines fahrerlosen Betriebes im Falle Neubeschaffung entsprechender Fahrzeuge

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 134,8 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %

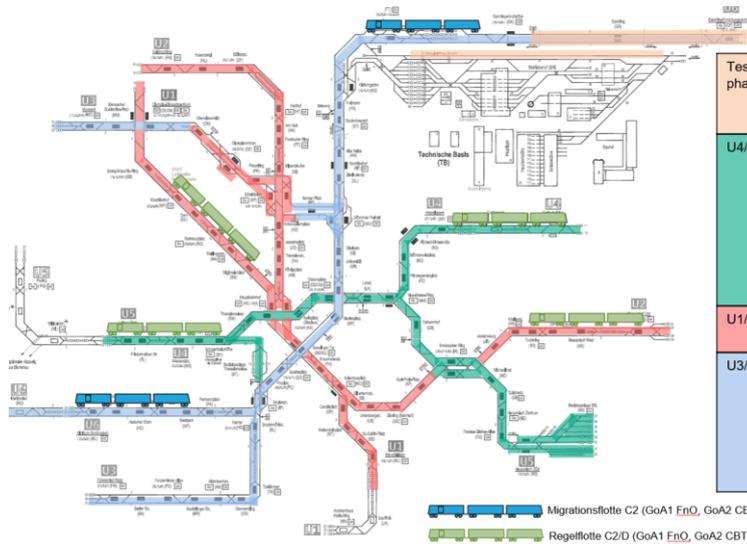
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027) **

	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,0	3,4	1,2	1,9	7,2	13,7

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



Test-phase	<ul style="list-style-type: none"> Integration der Fahrzeugtechnik (3 Prototypen) Testgleis mit autarkem CBTC Nach Möglichkeit erste Teststrecke im Bereich Kieferngarten/Garching 	Ab 2026
U4/5	<ul style="list-style-type: none"> Parallele Ausrüstung der Strecke mit Neusystem Umrüstung der Migrationsflotte (60x C2 mit CBTC und LZB-Technik umschaltbar) Inbetriebnahme des gesamten Streckenbündels, hierbei direkter Wechsel LZB zu CBTC <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung von Erweiterung Pasing und UBH2 Priorisierung der Stellbereiche mit höchstem Obsoleszenzdruck 	Ab 2026 IBN 2030*
U1/2	<ul style="list-style-type: none"> Wechsel der Migrationsflotte von U4/5 auf U1/2 (wird durch reguläre Fahrzeugumrüstungen C2/D ersetzt) 	Ab 2029 IBN 2033*
U3/6	<ul style="list-style-type: none"> Wechsel der Migrationsflotte von U1/2 auf U3/6 (wird durch reguläre Fahrzeugumrüstungen C2/D ersetzt) <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung der Erreichbarkeit Betriebshof Nord durch Bestandsfahrzeuge Bestandsysteme der U3/6 im Vergleich am modernsten; somit geringste Ausfallrisiken 	Ab 2031 IBN 2035*

*Migrationsdauer abhängig von Sperrpausenkonzept

 Migrationsflotte C2 (GoA1 EnO, GoA2 CBTC, GoA2 LZB)
 Regelflotte C2/D (GoA1 EnO, GoA2 CBTC)

3. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

P+R-Anlage Aidenbachstraße

Stadtbezirk: Nr. 19 - Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln

Art der Baumaßnahme	N (Neubau)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

- Auf einer Teilfläche des Bauvorhabens befindet sich derzeit über der U-Bahnhaltestelle Aidenbachstraße ebenerdig ein Busbahnhof und darüber eine eingeschossige P+R-Anlage mit ca. 190 Stellplätzen. Beide Anlagen und die zu den U-Bahnanlagen gehörenden Teile unterhalb der Geländeoberfläche einschließlich den Treppenaufgängen zur Oberfläche sind planfestgestellt (Planfeststellungsbeschluss vom 30.07.1984).

Anlass

- Mit Realisierung der Tram-Westtangente (TWT) soll als Endhaltestelle eine Trambahnwendeschleife in Kombination mit einem Busbahnhof an der U-Bahn-Station Aidenbachstraße entstehen. Dabei soll die bestehende P+R-Anlage abgebrochen und möglichst durch einen zeitgemäßen zweigeschossigen Neubau für ca. 400 Pkw-Stellplätze ersetzt werden. Infolge des Bedarfs zusätzlicher Schulsportflächen, soll den Planungen der P+R-Anlage ein für den Schulsport geeignetes Kunstrasenspielfeld auf dem Dach der Anlage zugrunde gelegt werden.
- In der Vollversammlung des Stadtrates wurde mit dem Trassierungsbeschluss der TWT am 21.03.2018 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 10614) die diesbezügliche Bedarfs- und Konzeptgenehmigung erteilt.

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Die Errichtung einer P+R-Anlage als „offenes Parkhaus“ mit mindestens 400 Stellplätzen gemäß den Anforderungen §1 Abs. 1 Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) in Anlehnung an die aktuell gültige Fassung der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
- Die Errichtung eines Kunstrasenspielfeldes mit ausreichend hoher Ballfangvorrichtung auf dem Dach der Anlage mit separater barrierefreier Erschließung und die Anbindung an die öffentliche Erschließung der beiden benachbarten Schulen
- Eine Reduzierung der Eingriffe in die bestehende Planung von Tramwendeschleife und des Busbahnhofs, infolge der darüberliegenden Geschosse, auf das notwendige Minimum
- Eine optimierter Bauablauf, der ein paralleles Arbeiten zur Realisierung von Busbahnhof und der Tramwendeschleife sowie eine termingerechte Inbetriebnahme der TWT ermöglicht.

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Neubaus der Tram-Westtangente
- Quartierszentrum „Zeppelinplatz“ östlich der P+R Anlage

c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Die Schaffung idealtypischer barrierefreier Umsteigebedingungen zur U-Bahn sowie zum Bus- und

Trambahnhof

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Vorlage Entwurfsplanung 09/2024
- Antrag auf Baugenehmigung 01/2025
- Baubeginn 09/2026
- Fertigstellung 12/2028

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Planungsbeginn in 07/2023 erfolgt
- Altlasten- und Baugrunduntersuchungen in 08/2023

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Projektschnittstellen (TWT)
- Abstimmung Nutzerbedarf (P+R GmbH, RBS) und Umsetzung in Projektplanung
- Frühzeitige Einbindung der Genehmigungsbehörden

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 30,2 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027) **

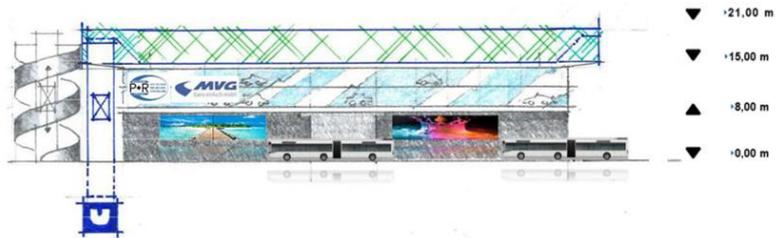
	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,0	1,8	1,1	3,9	12,6	19,4

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

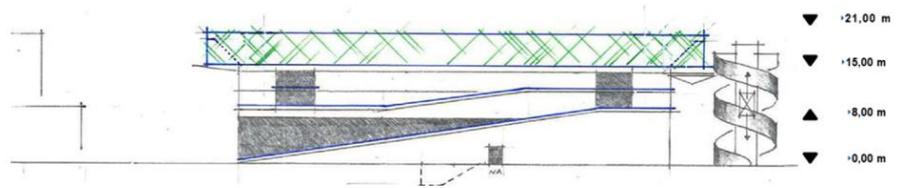
** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen

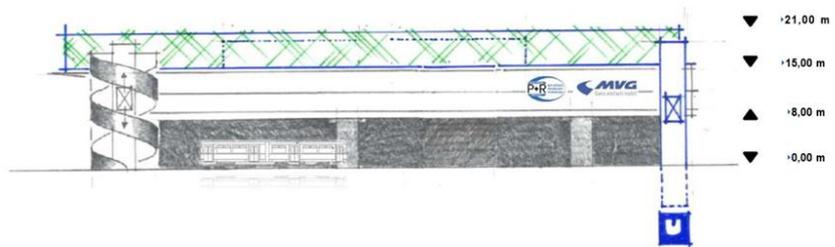
Ansicht West (Aidenbachstr.)



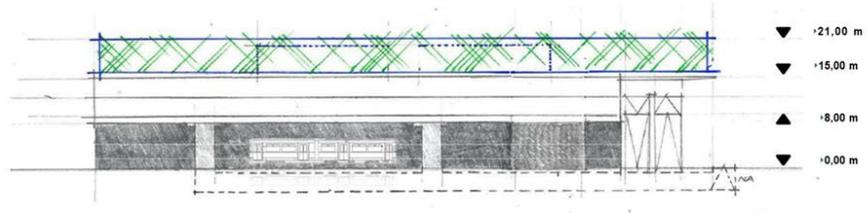
Ansicht Ost



Ansicht Nord



Ansicht Süd



Konzeptentwurf P+R-Anlage Aidenbachstraße

3. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Busbahnhof Studentenstadt

Stadtbezirk: 12 Schwabing – Freimann

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

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

- Der Busbahnhof Studentenstadt wurde Mitte der 1970er Jahre erstmalig hergestellt und Ende der 1980er Jahre um zusätzliche Haltestellen erweitert. Seitdem stehen im Busbahnhof fünf Einzelhaltestellen zur Verfügung. An den Fahrbahnrandern der Ungererstraße befinden sich zudem zwei nachträglich eingerichtete provisorische Einzelhaltestellen.
- Die Kapazitätsgrenze des Busbahnhofs Studentenstadt ist erreicht. Zwei Buslinien können bereits heute nicht mehr im Busbahnhof Studentenstadt halten und wenden, sondern müssen zwangsweise bis zur Haltestelle Alte Heide weiterfahren und dort wenden.
- Es können keine weiteren Angebotsausweitungen (dichtere Takte, größere Fahrzeuge, neue Buslinien) in der bestehenden Anlage abgewickelt werden, obwohl die Vorgaben im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (Ziel: ÖPNV-Anteil am Modal Split von 30% bis 2023) und im Nahverkehrsplan des Landkreises München (Ziel: Zwei neue Expressbuslinien aus dem Umland zum Busbahnhof Studentenstadt und Taktverdichtung bei bestehenden Buslinien) dies vorsehen.
- Der Busbahnhof ist nicht barrierefrei ausgebaut. Es existieren z.B. keine taktilen Leitsysteme für sehbehinderte Fahrgäste und die Höhenunterschiede beim Ein- und Ausstieg liegen wegen des fehlenden Sonderbordsteins oberhalb der geforderten Schwellenwerte. Außerdem liegen die Haltestellen zu dicht hintereinander und sind deswegen nicht kantenrein anfahrbar.

Anlass

- Herstellung der Barrierefreiheit aufgrund der Vorgaben aus der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 01.01.2013
- Beschluss der Vollversammlung vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15439), den Anteil des ÖPNV am Modal Split durch Angebotsausweitungen bis zum Jahr 2030 auf 30% zu erhöhen.
- Beschluss der Vollversammlung vom 02.02.2022 zum Nahverkehrsplan – Baustein Barrierefreiheit (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04581): Die Stadtwerke München GmbH gebeten, den barrierefreien Ausbau von Busbahnhöfen voranzutreiben.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

- Die bestehende Haltestellenkante und die Umsteigewege innerhalb des Busbahnhofs werden barrierefrei ausgebaut.
Da die Anfahrbereiche für ein kantenreines und barrierefreies Anfahren der Haltestellen vergrößert werden müssen, reduziert sich an der bestehenden Haltestellenkante die Anzahl der Haltestellen von fünf Einzelhaltestellen auf zwei Einzelhaltestellen und eine Doppelhaltestelle.
- Der Busbahnhof wird in die angrenzenden Grünflächen nach Norden und Süden um sechs Doppelhaltestellen und eine Einzelhaltestelle erweitert. Auf der Ostseite der Ungererstraße wird zusätzlich eine Doppelhaltestelle am Fahrbahnrand errichtet.
Die Erweiterung ist notwendig, um die durch den barrierefreien Ausbau der Bestandshaltestellenkante entfallende Haltestelle auszugleichen und um die Kapazität des Busbahnhofs entsprechend des heutigen und zukünftigen Bedarfs zu erhöhen.
- Da mit steigender Anzahl von Abfahrten auch ein vermehrter Bedarf des Fahrpersonals nach einem geeigneten WC und Aufenthaltsmöglichkeiten besteht, wird ein Aufenthaltsraum inkl. WC in Containerbauweise am Busbahnhof errichtet.
- Die von der Erweiterung des Busbahnhofs betroffenen Behindertenstellplätze, Fahrradabstellanlage und Taxistand werden an anderer Stelle im Busbahnhof bzw. in der Grasmeierstraße zulasten öffentlicher Stellplätze untergebracht.

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Das Baureferat Straßenunterhalt plant eine Fahrbahnsanierung in der Ungererstraße, die im Anschluss an die Erweiterung des Busbahnhofs durchgeführt wird.
- Das Mobilitätsreferat plant einen radentscheidskonformen Umbau der Ungererstraße im Bereich des Busbahnhofs als Folgeprojekt des ersten Bauabschnitts der Ungererstraße zwischen Leopoldstraße und Mittlerer Ring.
- Die Stadtwerke München GmbH plant eine Sanierung des U-Bahnhofs Studentenstadt vsl. gegen Ende der 2020er Jahre.

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Abschluss Entwurfsplanung (Lph 3) 10/2023
- Abschluss Genehmigungsplanung inkl. Stadtratsbeschluss zur Konzeptgenehmigung 01/2024
- Baubeginn: 10/2024
- Inbetriebnahme: 10/2026

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen?

- Das Projekt befindet sich aktuell in der Entwurfsplanung (Lph 3) und ist mit den städtischen Referaten abgestimmt.
- Ein vorläufiger Förderbescheid der Regierung von Oberbayern liegt vor. Die höchstmöglichen Zuwendungen nach GVFG und FAG sind in der Kostendarstellung berücksichtigt.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Durchführung Lph 4-9

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 4,2 Mio. €* **Anteil LHM** 100 % **Anteil SWM** 0 %

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027) **

	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,0	0,6	1,8	1,8	0,0	4,2

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen

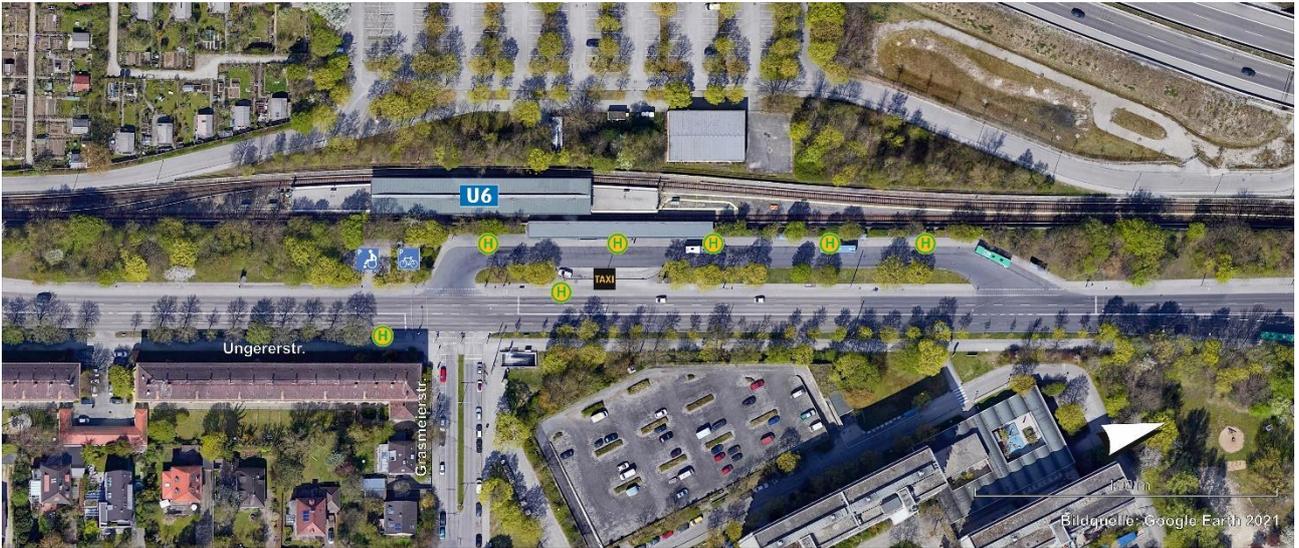


Abbildung 1: Bestehender Busbahnhof Studententown

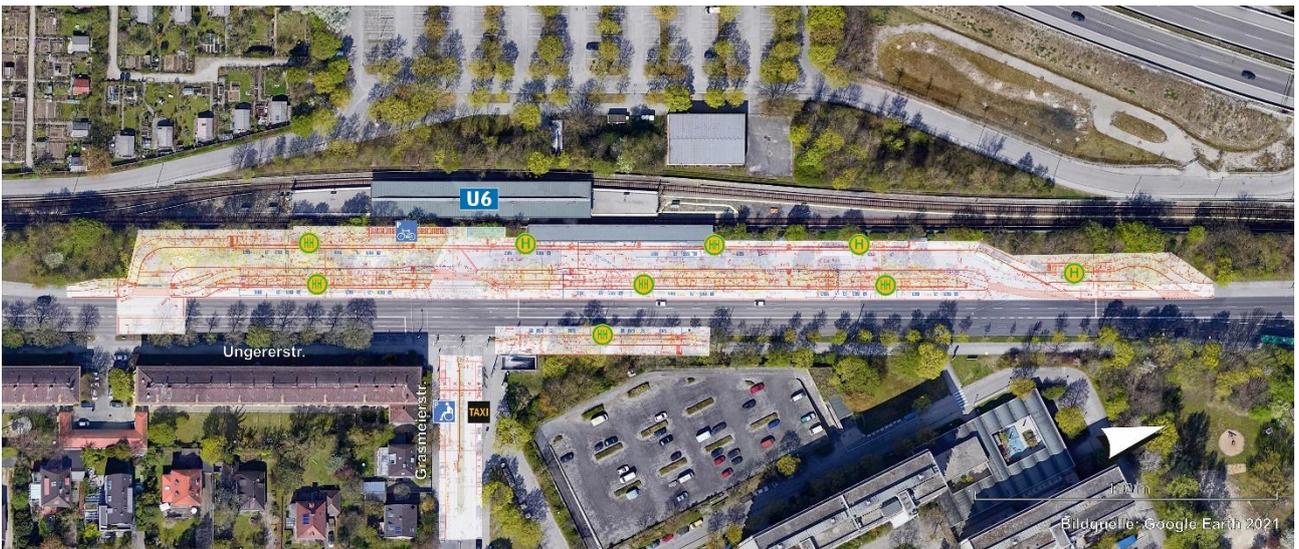


Abbildung 2: Geplante Erweiterung des Busbahnhofs Studententown

3. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Rückbau des Provisoriums und barrierefreier Neubau der Bushaltestelle Olympiasee

Stadtbezirk: 11 – Milbertshofen-Am Hart

Art der Baumaßnahme	E(N) (Erweiterung Neubau)
Bauherr	Wählen Sie ein Element aus.
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Veranlassung durch Gesetze, Behörden oder Dritte

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

Ist-Situation

- Die Bushaltestelle „Olympiasee“ (mit 2 Haltestellenkanten) wurde 2016 im Zuge der Einrichtung der Buslinie 144 im Probetrieb zunächst provisorisch errichtet.
- Der Probetrieb der Buslinie 144 ist mittlerweile abgeschlossen, sie ist nun regulärer Bestandteil des jährlichen MVG-Leistungsprogramms.

Anlass

- Damit kann das Provisorium zurückgebaut und ein Neubau einer barrierefreien Bushaltestelle „Olympiasee“ (mit 2 Haltestellenkanten) durchgeführt werden.

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Rückbau der provisorischen Bushaltestelle „Olympiasee“ (mit zwei Haltestellenkanten) und Neubau einer barrierefreien Bushaltestelle „Olympiasee“
- Inbetriebnahme der barrierefreien Bushaltestelle „Olympiasee“ voraussichtlich 2027

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Im Zuge der Einrichtung der Buslinie 144 im Probetrieb, wurde im Olympiapark neben der Bushaltestelle „Olympiasee“ ebenfalls die Bushaltestelle „Toni-Merkens-Weg“ (mit zwei Haltestellenkanten) provisorisch errichtet.
- Im Zuge der Errichtung der SAP-Arena im Olympiapark (Eröffnung voraussichtlich 2024) wird die Bushaltestelle „Toni-Merkens-Weg“ barrierefrei von Red Bull neu errichtet.

3. Termine

a) Termine und Planungen	
• 2. Quartal 2024:	Klärung der Zuständigkeiten und der Herausforderungen (unter Nr. 4)
• 3. Quartal 2024:	Start der Maßnahme mit Leistungsphase (Lph) 1 - Grundlagenermittlung
• 4. Quartal 2025:	Abschluss der Genehmigungsplanung (Lph 4)
• 2. Quartal 2026:	Einholung der Baugenehmigung (sofern erforderlich)
• 3. Quartal 2027:	Inbetriebnahme der barrierefreien Bushaltestelle „Olympiasee“
b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen?	
•	Aktuell werden die Zuständigkeiten (LHM, SWM, SWM-Services) für Planung und Bau der Bushaltestelle „Olympiasee“ geklärt.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

Herausforderung:	
•	Die Bushaltestelle befindet sich in einem hochsensiblen Areal (ggf. zukünftiges Weltkulturerbe).
•	Konsens zwischen den Interessensgruppen (u.a. Urheber*innen, untere Denkmalschutzbehörde) wird benötigt z.B. zu Zuständigkeiten, Standort und Haltestellengestaltung einschließlich Farbgestaltung.
•	Eine Neumodellierung der Umgebung der Haltestellen wird von der unteren Denkmalschutzbehörde in Betracht gezogen.

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM	0,4 Mio. €* 	Anteil LHM	100 %	Anteil SWM	0 %	
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027) **						
	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023-2027
Anteil LHM	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,4
*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung						
** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil						

6. Visualisierungen



Luftbild des aktuellen Standorts der provisorischen Bushaltestelle „Olympiasee“
(Quelle: Google, Zugriffsdatum: 16.08.2023)

3. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Sonnenstraße, Vertiefung MBS Boulevard Sonnenstraße

Stadtbezirk: 1

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Erweiterung Funktionalität

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

- Der Stadtraum Sonnenstraße ist im Abschnitt zwischen Lenbachplatz/ Maximiliansplatz - Karlsplatz (Stachus) - Sendlinger Tor von großen MIV-Verkehrsanlagen geprägt und weist eine geringe Aufenthaltsqualität auf
- Der parallel verlaufende Streckenabschnitt des Tramnetzes gehört als zentrales Netzelement zum "Herzstück" des Tramnetzes
- Die Tramhaltestellen im Streckenverlauf sind nicht barrierefrei ausgebaut, Bushaltestellen sind nur für Nachtlinien vorhanden
- Die Radwege sind nicht gemäß Radentscheid ausgebaut

Anlass

- Von Seiten Interessensverbänden, der Stadtpolitik sowie dem Planungsreferat wird die Weiterentwicklung des Stadtraums Sonnenstraße verfolgt. Es bestehen u.a. die Visionen eines Boulevards oder „Central Parks Munich“
- Neue Planungsparameter zum Ausbau von Tramhaltestellen mit 56 m Länge und barrierefreier Ausbau sind bei allen Um- und Ausbautvorhaben im Tramnetz zu berücksichtigen (Beschlüsse xx und yyy) – insbesondere im Stadtraum Sonnenstraße mit seinen umfassenden Nutzungsansprüchen und begrenztem Raumangebot sind diese sehr schwierig zu integrieren
- Es wurden daher seitens der SWM/MVG eine Voruntersuchung für den Stadtraum Sonnenstraße zwischen Lenbachplatz/ Maximiliansplatz - Karlsplatz (Stachus) - Sendlinger Tor durchgeführt
- Dabei wurden funktionale Ergänzungen in Form neuer Gleisverbindungen (insb. Karlsplatz (Stachus), einer neuen Tramwendschleife im Bereich Lenbachplatz/Maximiliansanlagen sowie barrierefreie Bushaltestellen im gesamten Streckenverlauf für reguläre Tageslinien mit in die Untersuchungen aufgenommen
- MOR führt ab Q3 oder Q4/2023 ein Verkehrsgutachten für den Bereich Sonnenstraße durch – mit dem Ziel Verkehrsverlagerungen bzw. Verkehrsreduktionen als Grundlage von Umverteilungen des öffentlichen Raumes im Bereich Sonnenstraße zu untersuchen
- Aus der Voruntersuchung der SWM/MVG sind weitere Untersuchungsbedarfe zu Verkehrsanlagen, Leistungsfähigkeiten, Wegebeziehungen, Bauwerken, usw. entstanden. Die Ergebnisse zur Dimensionierung der MIV-Anlagen aus dem Verkehrsgutachten von MOR sollen in die bislang erarbeiteten Ergebnisse integriert werden.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele
<p>Aus der Voruntersuchung der SWM/MVG sind weitere Untersuchungsbedarfe entstanden, die zusammen mit den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens von MOR im Rahmen einer Vertiefung aufgegriffen werden sollen. Es sind insbesondere folgende Inhalte vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenraumaufteilung unter Beachtung erforderlicher IV-Fahrspuren (Verkehrsgutachten MOR als Grundlage) • Anschlussbereiche an die bestehende Trasse • Ausreichende Gehwegbreiten, z.B. Sendlinger Tor-Platz (Südwest und vor ADAC) • Dimensionierung/Nachweis der Bahnsteigbreiten • U-Bahnabgänge prüfen (u.a. Lenbachplatz, Stachus) • Wendeschleife Maximiliansplatz • Wendeschleife Nußbaumpark und den Eingriff in das Klinikareal mit Privatstraße • Anbindung der Altstadt/Wirtschaftsverkehr/Herzogspitalstraße • Oberirdische Querung am Stachus • Einflüsse auf die vorhandenen Grünstrukturen bzw. Baumbestände und Neuplanungen Begrünungselementen/Bäumen im Verkehrsraum • Tragfähigkeit der Bauwerke • Leistungsfähigkeit der Knoten/des ÖPNV
b) Abhängigkeit zu anderen Planungen
<ul style="list-style-type: none"> • Untersuchungen Hbf Vorplatz/Nord/Süd sowie Straßenzüge Bayernstraße/Prielmayerstraße (LHM/SWM) • Altstadtadrlring (LHM) • Autoarme Altstadt (LHM) • Freiraumquartierskonzept (LHM, PLAN) • MoveRegioM: AP 5 Autofreie Altstadt

3. Termine

a) Termine und Planungen
<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung der vertieften Voruntersuchung in 2024 (vgl. Q2-Q4) (Zeitplan abhängig vom Verkehrsgutachten MOR)
b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen?
<ul style="list-style-type: none"> • Die aktuelle Voruntersuchung der SWM/MVG wird in Q3/2023 abgeschlossen.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsamer Beschluss vsl. im 2. Hj. 2024 von MOR, PLAN und SWM/MVG als Auftakt für gemeinsame konkrete Planungen für den Stadtraum Sonnenstraße
--

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 0,4 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %

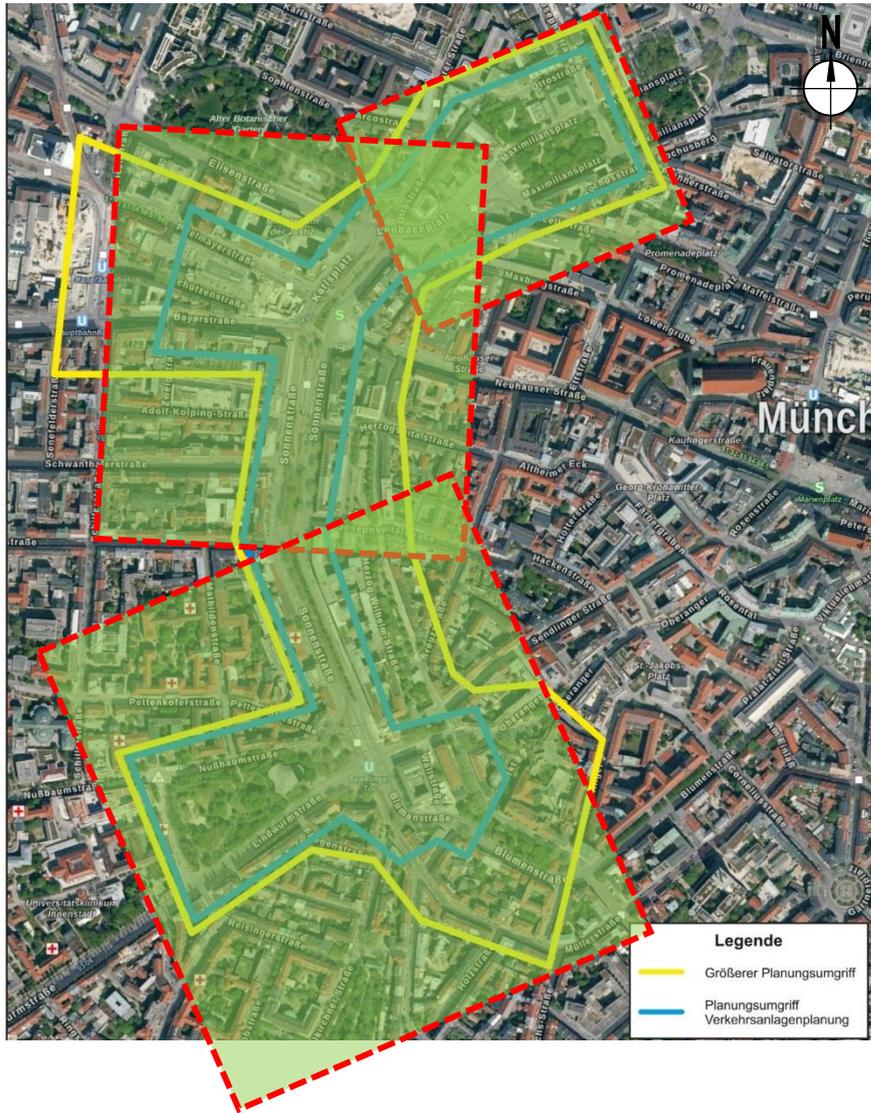
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027)**

	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,4

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



Untersuchungsraum Sonnenstraße zwischen Lenbachplatz/ Maximiliansplatz - Karlsplatz (Stachus) - Sendlinger Tor

Datum: 29.11.2023

Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

V11452 Sachstandsbericht zum 1. & 2. ÖPNV-Bauprogramm

Sachstandsbericht zum 1. & 2. ÖPNV-Bauprogramm
Fortschreibung der Kosten des 1. & 2. ÖPNV-Bauprogramms
Anmeldung des 3. ÖPNV-Bauprogrammes

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11452

Beschlussvorlage des Mobilitätsausschuss gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft am 13.12.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei kann der vorgelegten Beschlussvorlage in der vorliegenden Fassung **nicht zustimmen**. Das hat folgende Gründe:

- 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramm (ÖPNV-BP)

Zur Fortsetzung und Fortschreibung der Maßnahmen hat das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) beim diesjährigen Eckdatenbeschluss für das Haushaltsjahr 2024 eine Erhöhung des Investitionsbudgets i. H. v. 7,2 Mio. € angemeldet (RAW-035). Dieser Betrag sollte durch eine entsprechende Kürzung künftiger Folgeraten ausgeglichen werden, so dass sich keine Ausweitung des Gesamtinvestitionsvolumens ergeben würde.

Entgegen dieser Anmeldung beinhaltet die Beschlussvorlage jedoch für das Jahr 2024 eine Ausweitung um insgesamt 7,704 Mio. € (1. ÖPNV-BP + 8,3 Mio. €; 2. ÖPNV-BP ./ 0,596 Mio. €). Die dargestellte Begründung zur Unplanbarkeit und Unabweisbarkeit für 2024 wird anerkannt.

Ferner werden mit der Beschlussvorlage für den Investitionszeitraum 2025 bis 2027 sowie 2028 ff. zusätzliche Mittelbedarfe i. H. v. 149,5 Mio. € beantragt, die so nicht angemeldet und daher auch im Eckdatenbeschluss nicht beschlossen worden sind.

- 3. ÖPNV-Bauprogramm

Das Mobilitätsreferat schlägt in Zusammenarbeit mit den SWM neue Maßnahmen im Rahmen eines 3. ÖPNV-BP vor und beantragt mit der Beschlussvorlage hierzu zusätzliche Finanzmittel im Zeitraum 2024 bis 2028 i. H. v. 58,4 Mio. €. Für die Jahre 2029 ff. werden zudem 111,6 Mio. € eingeplant. Das Gesamtinvestitionsvolumen erhöht sich demnach auf 170 Mio. €. Auch diese Maßnahmen wurden nicht zum Eckdatenbeschluss angemeldet und daher auch nicht beschlossen.

Für die Investitionsrate 2029 ff. soll die Angabe in der Beschlussvorlage abweichend zum Antrag nur als nachrichtlich und unverbindlich gelten. Zu gegebener Zeit,

idealerweise zum Eckdatenbeschluss 2025 für das Haushaltsjahr 2026, soll hierüber ein gesonderter Finanzierungsbeschluss erfolgen.

Das beantragte Gesamtinvestitionsvolumen dieser Beschlussvorlage stellt den nach Abzug möglicher staatlicher Förderungen verbleibenden städtischen Anteil dar. Aufgrund der gegenwärtigen und absehbaren künftigen Finanzlage der Stadt muss dieser dennoch unter Finanzierungsvorbehalt gestellt werden. Diese Haltung bzw. Feststellung wurde seitens des Mobilitätsreferates anerkannt und in der Beschlussvorlage aufgegriffen.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Gezeichnet

Frey
Frey, Christoph am 28.11.2023