

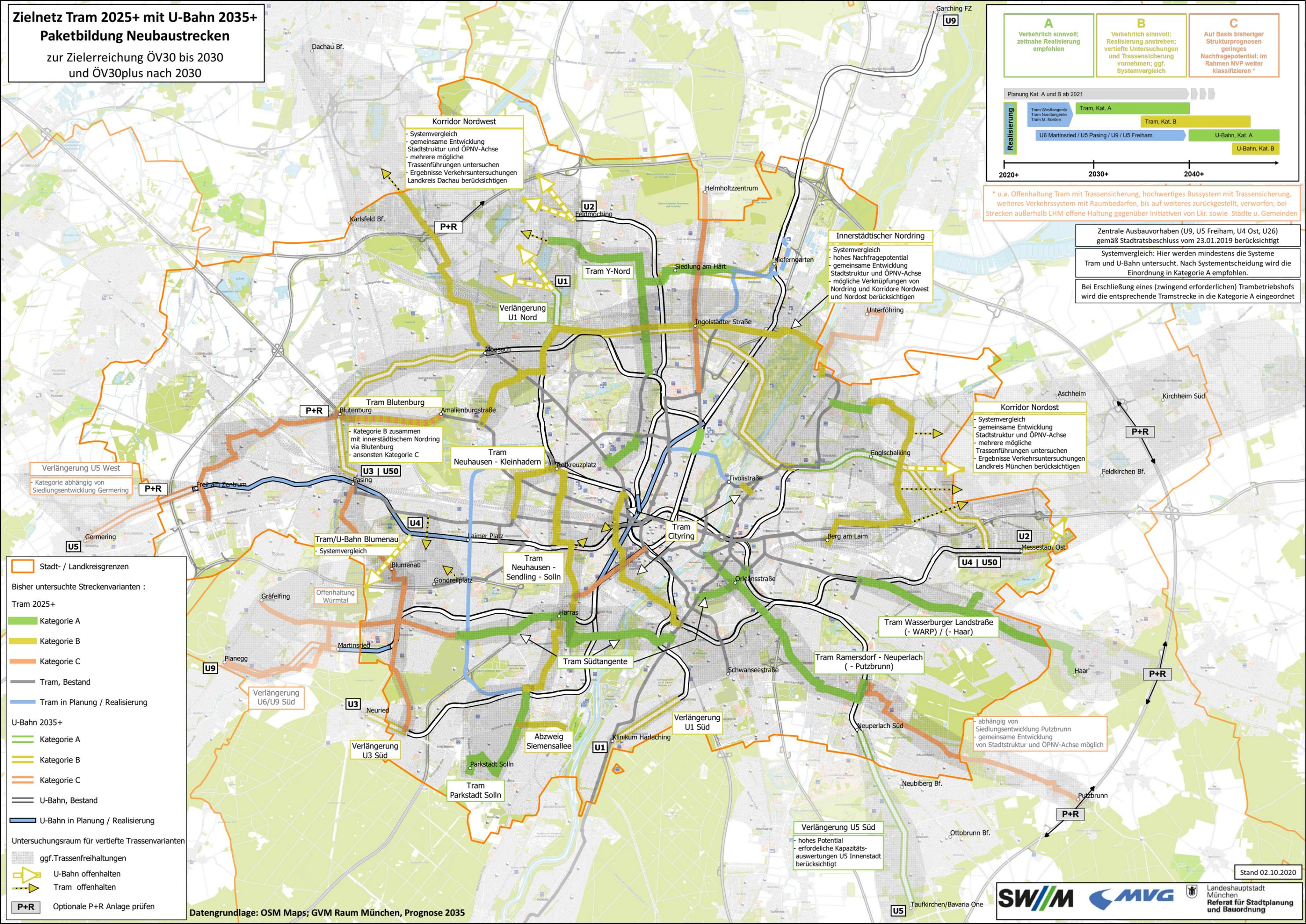
Zielnetz Tram 2025+ mit U-Bahn 2035+ Paketbildung Neubaustrecken

zur Zielerreichung ÖV30 bis 2030
und ÖV30plus nach 2030

A	B	C
Verkehrlich sinnvoll; zeitnahe Realisierung empfohlen	Verkehrlich sinnvoll; Realisierung anstreben; vertiefte Untersuchungen und Trassensicherung vornehmen; ggf. Systemvergleich	Auf Basis bisheriger Strukturprognosen geringes Nachfragepotential; im Rahmen NVP weiter klassifizieren *

Planung Kat. A und B ab 2021

* u.a. Offenhaltung Tram mit Trassensicherung, hochwertiges Bussystem mit Trassensicherung, weiteres Verkehrssystem mit Raumbedarfen, bis auf weiteres zurückgestellt, verworfen; bei Strecken außerhalb LHM offene Haltung gegenüber Initiativen von Lkr. sowie Städte u. Gemeinden



Korridor Nordwest

- Systemvergleich
- gemeinsame Entwicklung Stadtstruktur und ÖPNV-Achse
- mehrere mögliche Trassenführungen untersuchen
- Ergebnisse Verkehrsuntersuchungen Landkreis Dachau berücksichtigen

Innerstädtischer Nordring

- Systemvergleich
- hohes Nachfragepotential
- gemeinsame Entwicklung Stadtstruktur und ÖPNV-Achse
- mögliche Verknüpfungen von Nordring und Korridore Nordwest und Nordost berücksichtigen

Korridor Nordost

- Systemvergleich
- gemeinsame Entwicklung Stadtstruktur und ÖPNV-Achse
- mehrere mögliche Trassenführungen untersuchen
- Ergebnisse Verkehrsuntersuchungen Landkreis München berücksichtigen

Tram Blumenburg

- Kategorie B zusammen mit innerstädtischem Nordring via Blumenburg
- ansonsten Kategorie C

Tram/U-Bahn Blumenau

- Systemvergleich

Tram Wasserburger Landstraße (- WARP) / (- Haar)

Verlängerung U5 Süd

- hohes Potential
- erforderliche Kapazitätsauswertungen U5 Innenstadt berücksichtigt

Verlängerung U5 West

- Kategorie abhängig von Siedlungsentwicklung Germering

Stadt- / Landkreisgrenzen

Bisher untersuchte Streckenvarianten :

Tram 2025+

- Kategorie A
- Kategorie B
- Kategorie C
- Tram, Bestand
- Tram in Planung / Realisierung

U-Bahn 2035+

- Kategorie A
- Kategorie B
- Kategorie C
- U-Bahn, Bestand
- U-Bahn in Planung / Realisierung

Untersuchungsraum für vertiefte Trassenvarianten

- ggf. Trassenfreihaltungen
- U-Bahn offenhalten
- Tram offenhalten
- P+R Optionale P+R Anlage prüfen

Zentrale Ausbauprojekte (U9, U5 Freiam, U4 Ost, U26) gemäß Stadtratsbeschluss vom 23.01.2019 berücksichtigt

Systemvergleich: Hier werden mindestens die Systeme Tram und U-Bahn untersucht. Nach Systementscheidung wird die Einordnung in Kategorie A empfohlen.

Bei Erschließung eines (zwingend erforderlichen) Trambetriebshofs wird die entsprechende Tramstrecke in die Kategorie A eingeordnet

Grundsätze der Kategorisierung

- **Die vorgeschlagenen Maßnahmen der Kat. A und B sind verkehrlich sinnvoll/sehr sinnvoll und daher weiter zu verfolgen**
- Hinsichtlich vertiefter Planungen und Vorbereitungen einer baulichen Realisierung ist eine Abschichtung erforderlich - angesichts begrenzter Planungskapazitäten und Finanzmittel.
- Die **Kategorie A** trifft eine Auswahl von 5 Tram-Strecken mit hohem/sehr hohem verkehrlichen Potential bei unterschiedlichem Grad des erwarteten Planungs-, Abstimmungs- und Bauaufwandes - sie beinhaltet damit Strecken, die ab der 2. Hälfte der 2020er Jahre bereits in die Realisierung gehen könnten.
- Die **Kategorie B** umfasst potentielle Maßnahmen, bei denen größere Freiheitsgrade hinsichtlich Trassenführung, möglichen begleitenden städtebaulichen Entwicklungen und dem am besten geeigneten Verkehrsmittel (Systemvergleich) bestehen. In mehreren Fällen sind gemeinsame Planungen mit den umliegenden Landkreisen, Städten und Gemeinden anzustreben. Sie bedürfen daher vertieften Untersuchungen.
- Die **Kategorie C** umfasst potentielle Maßnahmen, die in einer ersten Analyse ein für U-Bahn/Tram geringes Nachfragepotential aufweisen. Eine weitere Klassifizierung der Maßnahmen soll im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen.

Die Ziele ÖV30 und ÖV30plus

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat sich für die Verschiebung des Modal-Splits hin zum Umweltverbund folgende Ziele gesetzt:

- 80% der Wege im Umweltverbund, inkl. E-Pkw, bis zum Jahr 2025 (Beschluss vom 25.01.2017 „Luftreinhalteplan München, [...]“)
- 30% der Wege im ÖPNV (ÖV30) bis 2030 als Empfehlung aus den Qualitätsstandards Nahverkehrsplan (NVP) (Beschluss vom 19.02.20)

Aufgrund der langen Vorlaufzeiten für Infrastrukturausbauten sind die entscheidenden Weichenstellungen für die 30er- und 40er-Jahre jetzt zu treffen. Neben den prognostizierten Steigerungen der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen für den Raum München soll nach 2030 eine weitere Umverteilung hin zum ÖPNV erfolgen (**ÖV30plus**). Die Hauptträger des Kurswechsels Mobilität nach 2030 werden die schienengebundenen Verkehrsträger sein.

Kriterien und Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Zielnetzes

Folgende Arbeitsschritte wurden durchgeführt

- Sammlung und Vorsortierung von Vorschlägen aus Politik, Verwaltung, Fachverbänden und SWM/MVG
- Entwicklung Maximalnetz Tram als Planfall 1 und Maximalnetz Tram + U-Bahn als Planfall 2
- Strukturdaten (Prog. 2035) und Entwicklungsgebiete berücksichtigt
- Verkehrliche Erstbewertung anhand Verkehrsmodell von LHM, SWM u. MVV GmbH inkl. Plausibilisierung anhand früherer Studien
- Bauliche Erstbewertung
- Absolut Werte (z.B. Fahrgastaufkommen) werden in nachfolgenden vertieften Untersuchungen ermittelt

Kategorie A

Die Kategorie A umfasst potenzielle Maßnahmen, die in einer ersten Analyse als verkehrlich sehr sinnvoll erachtet wurden und zudem einen wichtigen Baustein für ein zukünftiges ÖPNV-Netz darstellen. In einer ersten Grobbetrachtung wurden sie zudem als baulich machbar und städtebaulich/verkehrlich integrierbar eingestuft. Dabei berücksichtigt die Auswahl eine Mischung aus Strecken mit zu erwartender leichter – und damit schnellerer – Realisierbarkeit bei guter verkehrlicher Wirkung, wie auch Strecken mit sehr hohem verkehrlichem Nutzen bei anspruchsvoller Trassierung, Bauausführung und Integration in den Stadtraum. Eine zeitnahe Realisierung bzw. Erarbeitung weiterer Grundlagen wird für die Strecken der Kategorie A empfohlen.

Tram Y-Nord (ca. 7 km)

- neue direkte Tramverbindung vom Hauptbahnhof in den Münchner Norden via Hochschule, Nordbad, Petuelring, Schleißheimer Straße
- Verzweigung in Form eines „Y“ nach Nordwesten Richtung mögliches Stadtentwicklungsgebiet Nord (Feldmoching) sowie nach „Am Hart“

Tram Ramersdorf-Neuperlach (ca. 7,5 km)

- Trasse (weitgehend) entlang der heutigen, sehr nachfragestarken Metrobuslinie 55

Tram Südtangente (ca. 7,5 km)

- sehr hohes Nachfragepotential für Verbindung Waldfriedhof (Fürstenrieder Straße) – Harras – Candidplatz – Tegernseer Landstraße mit Weiterführung in Richtung Ostbahnhof

Tram Wasserburger Landstraße (-WARP) / (-Haar) (ca. 6-9 km)

- Führung ab Haltestelle Kreillerstraße entlang der Wasserburger Landstraße in Richtung Haar mit Erschließung von städtebaulichen Entwicklungsgebieten nördlich der Bahnachse nach Rosenheim
- Erschließung der Gemeinde Haar empfohlen

Tram Parkstadt-Solln (ca. 2,5-4 km)

- Erschließung der Siedlungsgebiete südlich der U3 mit Aufwertung und Kapazitätserweiterung des stark ausgelasteten Busverkehrs

U-Bahnverlängerungen in Kat. A (nachrichtlich)

- U-Bahnverlängerung ins Entwicklungsgebiet Nordosten U4 Ost
- U-Bahnverlängerung nach Lerchenauer See U1 Nord
- U-Bahnverlängerung nach Taufkirchen Bavaria One U5 Süd

Folgende weitere Strecken werden in die Kategorie „in Planung / im Bau“ aufgenommen

- Tram Münchner Norden (Am Hart – Bayernkaserne, ca. 2,5 km)
- Tram Johanneskirchen (ca. 1 km) und Lückenschluss Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit (ca. 0,6 km)

Kategorie B

Die Kategorie B umfasst Maßnahmen, die in einer ersten Analyse als verkehrlich sinnvoll erachtet wurden. Eine Realisierung ist anzustreben. Sie bedürfen jedoch vertiefter Untersuchungen hinsichtlich Trassenverlauf, möglichen begleitenden städtebaulichen Entwicklungen und teilweise dem am besten geeigneten Verkehrsmittel (Systemvergleich). Zudem sind in mehreren Fällen auch gemeinsame Planungen mit den umliegenden Landkreisen, Städten und Gemeinden anzustreben. In jedem Fall ist eine Trassensicherung für die nachfolgend genannten Relationen und Korridore vorzunehmen.

Drei starke Entwicklungskorridore zur Entwicklung hochwertiger Tangentialverbindungen und zur Erschließung von Siedlungsgebieten:

- Korridor Nordwest (Systemvergleich)
- Korridor innerstädtischer Nordring (Systemvergleich)
- Korridor Nordost (Systemvergleich)

Entwicklung starker, innenstadtnaher, tangentialer Achsen mit einer Vielzahl von Verknüpfungen mit dem U-Bahn-, S-Bahn- und Tramnetz:

- Tram Neuhausen – Sendling – Solln
- Tram Neuhausen – Kleinhadern
- Tram Cityring

Nachfragestarke Netzerergänzungen:

- Tram/U-Bahn Blumenau (Systemvergleich)
- Tram Blütenburg*

U-Bahnverlängerungen

- U1 Süd zum Klinikum Harlaching
- U3 Süd nach Neuried

Kategorie C

Die Kategorie C umfasst potenzielle Maßnahmen, die in einer ersten Analyse ein für U-Bahn/Tram geringes Nachfragepotential aufweisen. Eine weitere Klassifizierung der Maßnahmen soll im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen. Eine Trassensicherung ist für diese Maßnahmen ratsam, jedoch für jeden Einzelfall zu prüfen. Bei Maßnahmen, die in umliegende Landkreise, Städte und Gemeinden führen, ist eine offene Haltung gegenüber Initiativen dieser Gebietskörperschaften vorzusehen und Projekte gemeinsam zu entwickeln.

Mögliche weitere Verlängerungen ins Umland

- Tram Putzbrunn
- Tram/U-Bahn Würmtal (u.a. U6/U9 Süd)
- Tram Unterföhring**
- U-Bahnverlängerung U5 West in Richtung Germering

Weitere mögliche Netzerergänzungen

- Tram Pasing-Fürstenried West
- Tram Blütenburg-Freiham