

1

Mobilität

- S-Bahn-Nordring
- 4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen
- Ausbau U4 bis Messe
- Realisierung U29 + U9 Süd
- Autonomes Fahren im ÖPNV
- *Autonome Olympic Rikscha-Shuttles*
- Radschnellweg München Nord
- Barrierefreier Ausbau / Inklusion von ÖPNV-Stationen + Querungen
- Errichtung Mobility Hubs

2

Grünanlagen

- Ausbau Grünzüge / Parkmeilen
- Erweiterung Olympiapark
- Klimaanpassung öffentlicher Raum (z. B. 100.000 Bäume)
- Freiraum-Quartierskonzept Innenstadt
- Spiel und Sport im öffentlichen Raum – Modernisierungsoffensive

3

Unterbringung

- Olympisches Dorf / Media Village

Powerprojekte: Grünes München / Zirkuläre Spiele + Autonomes Fahren

Powerprojekte leiten das Narrativ und die Kommunikation für die Olympia-Bewerbung. Sie stellen teilweise Querschnittsprojekte dar, die in jede Maßnahme hinein wirken (Zirkuläre Spiele) oder beziehen geplante Maßnahmen mit ein (Grünes München, Autonomes Fahren), erweitern sie und binden sie in das Gesamtnarrativ der Bewerbung mit ein.

Grünes München / Zirkuläre Spiele

Zirkularität in allen Bereichen der Olympischen Spiele bei Bau, Durchführung und Governance Prozessen

Anwendung eigener Zirkularitätsrichtlinien bei allen geplanten Projekten

Planung zusätzlicher Projekte im Bereich Zirkularität: Zero-Waste, 3x30x300 für Begrünung, Urban Mining, ...

Einbindung geplanter Maßnahmen: Ausbau Parkmeilen, Klimaanpassung, Freiraumquartierskonzept, ...

Einbindung geplanter Maßnahmen und Einbindung in das Gesamtnarrativ zum High-Tech Standort München: Autonomes Fahren im ÖPNV, Autonomer Rikscha-Service

Autonomes Fahren

Planung zusätzlicher Projekte im Bereich Autonomes Fahren: Integration aller ÖPNV-Angebote und Autonomen Services (Shuttle / Robotaxi, Mikromobilität, autonomer Linienbus, etc.) auf einer digitalen Plattform, weitere High-Tech Showcases während der Spiele, ...

Übersichtstabelle Bewertung Olympischer Projekte (Must-Have Maßnahmen)

Infrastrukturprojekte - Mobilität

	Kosten	Finanzierung	Machbarkeit	Mehrwert	Gesamt	2036	2040	2044
S-Bahn-Nordring	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
4-gleisiger Ausbau Dagl.-Joh.	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Ausbau U4 Ost	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Realisierung U29 + U9 Süd	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Autonomes Fahren im ÖPNV	●●●○○	●●●○○	●●●●●	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Autonome Rikscha-Shuttles	●●●●●	●●●○○	●●●●●	●●●○○	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Radschnellweg München Nord	●●●○○	●●●●●	●●●●●	●●●○○	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Barrierefreier Ausbau ÖPNV	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Mobility Hubs	●●●●●	●●●○○	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●○○

Infrastrukturprojekte - Grünanlagen

	Kosten	Finanzierung	Machbarkeit	Mehrwert	Gesamt	2036	2040	2044
Ausbau Grünzüge / Parkmeilen	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Erweiterung Olympiapark	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Klimaanpassung (100.000 Bäu.)	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Freiraum-Quartierskonzept	●●●●●	●●●○○	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○
Spiel und Sport im öff. Raum	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○

Infrastrukturprojekte - Unterbringung

	Kosten	Finanzierung	Machbarkeit	Mehrwert	Gesamt	2036	2040	2044
Olympisches Dorf / Media Dorf	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●●●	●●●○○	●●●○○	●●●○○	●●●○○

Notiz zur Bedeutung der Punkte-Bewertung:

- Kosten: 0-Punkte = sehr hohe Kosten; 5-Punkte = sehr niedrige Kosten
- Finanzierung: 0-Punkte = gar kein Ansatz zur Finanzierung; 5-Punkte = Finanzierung schon vollständig geklärt und zugesagt
- Machbarkeit: 0-Punkte = Umsetzung in keinem Zeitplan realisierbar; 5-Punkte = Umsetzung in allen Zeitplänen gut machbar
- Mehrwert: 0-Punkte = sehr geringer wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Mehrwert; 5-Punkte = sehr hoher Mehrwert
- Gesamt: 0-Punkte = schlechte Bewertung des Projekts; 5-Punkte = sehr gute Bewertung des Projekts
- 2036/2040/2044: Veränderung im Vergleich zur Gesamtbewertung zeigt die unterschiedlichen Randbedingungen zu den unterschiedlichen Jahren der Olympia-Austragung

POWERPROJEKT: Grünes München + Zirkuläre Spiele

The world's first truly circular Olympic Games – leaving the city better than before.

Projektidee / Vision

München bewirbt sich mit einer klaren Vision: die ersten wirklich zirkulären Olympischen Spiele der Welt. Spiele, die nicht verbrauchen – sondern zurückgeben. Wir zeigen, dass eine Großveranstaltung nicht auf Kosten der Zukunft geht, sondern aktiv zur Verbesserung der Stadt beiträgt. Alle Materialien, alle Infrastrukturen, alle Prozesse folgen einem Prinzip: Sie bleiben im Kreislauf. Und: Jeder Effekt wird messbar gemacht. München wird damit zum globalen Beweis, dass zirkuläre Städte funktionieren.

Kernlogik des Powerprojekts

1. Sichtbarkeit im Stadtraum

- Ausbau grüner & blauer Infrastruktur (Parkmeilen, Klimaanpassung, Wasserflächen)
- Transformation öffentlicher Räume (z. B. Innenstadt-Freiraumkonzepte)
- Nutzung bestehender Infrastruktur als zirkuläres Best-Practice-Modell

2. Zirkularität als Systemprinzip

- „Reduce – Reuse – Recycle“ als Leitprinzip aller Maßnahmen
- Fokus auf Bau & Infrastruktur (größter Hebel im Materialverbrauch) sowie Produktnutzung (Textilien, Elektronik, Lebensmittel)
- Leihen statt Besitzen, Wiederverwendung vor Neubau, regionale Wertschöpfung

3. Messbarer Impact (Differenzierungsfaktor)

- Quantifizierung von Externalitäten (CO₂, Luft, Lärm, Gesundheit etc.)
- Monetarisierung von Nachhaltigkeitseffekten
- Verknüpfung von Nachhaltigkeit und wirtschaftlicher Wertschöpfung

Integrierte Maßnahmen im Powerprojekt

1. Ausbau Grünzüge & Parkmeilen (must-have)

Großflächige Grünverbindungen verbessern Stadtklima, Biodiversität und Aufenthaltsqualität und schaffen ein zusammenhängendes grünes Netz für Bevölkerung und Besucher*innen.

2. Klimaanpassung öffentlicher Raum (must-have)

Systematische Begrünung reduziert Hitzeinseln, verbessert Luftqualität und schafft Schwammstadt-Effekte (Wasserspeicherung, Kühlung).

3. Freiraumquartierskonzept Innenstadt (must-have)

Umgestaltung zentraler Stadträume (z. B. Fußgängerzonen, Entsiegelung, neue Aufenthaltsräume) als sichtbares Projekt in der Innenstadt.

4. Modernisierung Spiel- & Sportflächen (must-have)

Niedrigschwellige, inklusive und klimaangepasste Sportangebote fördern Gesundheit, soziale Teilhabe und langfristige Nutzung.

5. Zirkuläres Bauen & Infrastruktur (neu)

Zirkuläres Bauen setzt auf modulare, rückbaubare Bauweisen, die Nutzung bestehender Infrastruktur sowie den Einsatz von Recyclingmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen, um Ressourcenverbrauch zu minimieren und Wiederverwertbarkeit sicherzustellen.

6. Urban Mining & Materialkreisläufe (neu)

Wiederverwendung von Baustoffen, Aufbau lokaler Materialbörsen und Reduktion des Primärrohstoffbedarfs (Material-Pass für jede Maßnahme garantiert die Zirkularität)

7. Zero-Waste & nachhaltige Beschaffung (neu)

Ein konsequenter Zero-Waste-Ansatz kombiniert Mehrwegsysteme, zirkuläre Produkte, Sharing-Modelle und regionale Beschaffung, um Abfälle zu vermeiden und Materialkreisläufe zu schließen.

8. Digitale Lösungen zur Ressourcenschonung (neu)

Digitale Tickets, Informationssysteme und Plattformen reduzieren Materialverbrauch und optimieren Prozesse.

Kernbotschaft

„München zeigt, wie Olympische Spiele als Motor für eine zirkuläre, lebenswerte Stadt funktionieren – sichtbar im Stadtraum, messbar im Impact und wirksam über Generationen hinweg.“

Governance & Umsetzung

1. Vor den Spielen: Zirkularität wird frühzeitig und verbindlich in allen Projekten verankert – durch klare Leitlinien für Bau, Infrastruktur und Beschaffung, die Integration zirkulärer Prinzipien in die Planung sowie den Aufbau von Netzwerken, Partnerstrukturen und eines übergeordneten Governance-Ansatzes zur Steuerung und Qualitätssicherung.

2. Während der Spiele: Die nachhaltigen Konzepte werden operativ umgesetzt, insbesondere durch Zero-Waste-Systeme, ressourcenschonende und regionale Lieferketten sowie digitale und datenbasierte Steuerung zur kontinuierlichen Überwachung zentraler Nachhaltigkeitskennzahlen.

3. Nach den Spielen: Die langfristige Wirkung wird durch verbindliche Nachnutzungskonzepte, die Weiterführung von Materialkreisläufen und Netzwerken sowie durch transparente Berichterstattung und Integration in bestehende Stadtentwicklungsstrategien dauerhaft gesichert.

Wirkung / Mehrwert

Ökologisch: Reduktion von CO₂-Emissionen und Ressourcenverbrauch sowie Verbesserung von Stadtklima, Biodiversität und Resilienz bei gleichzeitiger Anpassung an Klimafolgen.

Ökonomisch: Verringerung externer Kosten, Stärkung regionaler Wertschöpfungsketten und Schaffung neuer Geschäftsmodelle im Bereich Circular Economy.

Sozial: Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch besseren Zugang zu Grün- und Bewegungsräumen sowie Förderung von Gesundheit, Teilhabe und sozialem Zusammenhalt.

POWERPROJEKT: Autonomes Fahren

Die ersten Olympischen Spiele mit integrierter autonomer Mobilität im Alltag

Projektidee / Vision

München nutzt die Olympischen Spiele als Katalysator für die Umsetzung von autonomem Fahren im ÖPNV und etabliert ein integriertes, skalierbares Mobilitätssystem, das den ÖPNV ergänzt, neue Angebote schafft und die Stadt als führenden High-Tech-Standort positioniert. Ziel ist eine nahtlose, effiziente und nachhaltige Mobilität – sichtbar im Stadtraum und dauerhaft wirksam über die Spiele hinaus.

Kernlogik des Powerprojekts

1. Sichtbarkeit im Stadtraum

- Einsatz autonomer Fahrzeuge im öffentlichen Raum (Shuttles, Riksha-Systeme)
- Sichtbare High-Tech-Anwendungen als Erlebnis- und Innovationsfaktor
- Verbindung zentraler Orte (Venues, Mobility Hubs, ÖPNV-Knoten)

2. Integration in das Mobilitätssystem

- Ergänzung bestehender ÖPNV-Strukturen (First-/Last-Mile)
- Aufbau eines vernetzten Systems aus autonomen und klassischen Angeboten
- Digitale Plattform zur Bündelung aller Mobilitätsservices

3. Autonomes Fahren als Innovationsplattform

- Skalierung bestehender Pilotprojekte in den Regelbetrieb
- Entwicklung neuer Geschäftsmodelle (On-Demand, Sharing, datenbasierte Services)
- Nutzung der Spiele als Showcase für Technologie und Industrie

4. Messbarer Impact (Differenzierungsfaktor)

- Reduktion von Externalitäten (Emissionen, Stau, Flächenverbrauch)
- Effizienzgewinne im Verkehrssystem
- Monetarisierung durch neue Wertschöpfung und Mobilitätsservices

Integrierte Maßnahmen im Powerprojekt

1. Autonomes Fahren im ÖPNV (must-have)

Autonome On-Demand-Shuttles ergänzen gezielt den bestehenden ÖPNV, indem sie zentrale Knotenpunkte, Wettkampfstätten und das Olympische Dorf verbinden und insbesondere auf stark frequentierten Strecken Entlastung schaffen. Während der Spiele fungieren sie als „Olympic Shuttles“, langfristig als skalierbare First-/Last-Mile-Lösung im Regelbetrieb.

2. Autonome Olympic Riksha Shuttles (must-have)

Kompakte, autonome Mikromobilitätsfahrzeuge bedienen die innerstädtische Feinerschließung, insbesondere in hochfrequentierten Bereichen wie dem Olympiapark. Sie bieten eine flexible, app-basierte Mobilitätslösung und fungieren gleichzeitig als sichtbarer Technologie-Showcase für Besucher*innen.

3. Integration in Mobility Hubs & MaaS-Plattform (must-have / erweitert)

Autonome Angebote werden systematisch in bestehende und neue Mobility Hubs integriert und über eine digitale Plattform (MaaS) gebündelt, sodass Nutzer*innen alle Verkehrsträger nahtlos kombinieren und buchen können.

4. Ausbau autonomer Infrastruktur (neu)

Aufbau geeigneter Infrastrukturen (z. B. definierte Fahrbereiche, Ladeinfrastruktur, digitale Steuerungssysteme) sowie Nutzung der Stadt als Modellregion für autonome Technologien im realen Betrieb.

5. Datenbasierte Verkehrssteuerung (neu)

Einsatz von Echtzeitdaten zur Optimierung von Verkehrsflüssen, zur Steuerung autonomer Flotten und zur kontinuierlichen Verbesserung des Gesamtsystems.

Governance & Umsetzung

1. Vor den Spielen (Planung & Aufbau): Autonomes Fahren wird frühzeitig als strategischer Schwerpunkt verankert, durch verschiedene Projekte weiterentwickelt und in bestehende Mobilitätsstrategien / Vorarbeiten integriert; gleichzeitig werden regulatorische Rahmenbedingungen, Infrastruktur und Partnerschaften mit Industrie und Forschung gezielt weiter aufgebaut.

2. Während der Spiele (Betrieb & Skalierung): Die autonomen Systeme werden im Echtbetrieb eingesetzt und skaliert, eng mit dem ÖPNV verzahnt und datenbasiert gesteuert, um Effizienz, Sicherheit und Nutzererlebnis kontinuierlich zu optimieren.

3. Nach den Spielen (Legacy & Verstetigung): Die etablierten Systeme werden in den Regelbetrieb überführt, weiter ausgebaut und in die langfristige Mobilitätsstrategie Münchens integriert, wodurch ein nachhaltiger Mehrwert für Stadt und Region entsteht.

Wirkung / Mehrwert

Ökologisch: Reduktion von Emissionen, Verkehrsaufkommen und Flächenverbrauch durch effizientere Nutzung von Fahrzeugen und Verlagerung auf geteilte, autonome Mobilität.

Ökonomisch: Neue Wertschöpfung durch innovative Mobilitätsdienste, Stärkung des Wirtschaftsstandorts München und Entwicklung skalierbarer Geschäftsmodelle im Bereich autonomer Systeme.

Sozial: Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, insbesondere durch flexible On-Demand-Angebote, sowie Steigerung von Komfort, Sicherheit und Nutzererlebnis im urbanen Verkehr.

Kernbotschaft

„München zeigt, wie autonomes Fahren als integraler Bestandteil eines modernen ÖPNVs funktioniert – vernetzt, erlebbar und dauerhaft wirksam für eine effiziente und lebenswerte Stadt.“

Erklärung des Steckbriefs

Kurzbeschreibung

Die bestehende Güterzugverbindung Nord soll eine zu einer Personenzugverbindung ausgebaut werden. Dies schafft eine direkte Schienenverbindung zwischen dem Olympischen Dorf und dem erweiterten Olympiapark (geplant S-Bahnhof Lasallestraße). Somit könnte während der Olympischen Spiele eine Olympic Lane auf Schienen hergestellt werden.

Beschreibung der Maßnahme / Zusammenfassung der Tabellentexte

Kennzeichnung des Maßnahmentyps: 1 = Mobilitätsmaßnahme, 2 = Grünanlagen, 3 = Unterbringung

1



Quantitative Bewertung:
 ++/A = >1.000 Mio. €; +/B = 100-1.000 Mio. €; 0/C = 0-100 Mio. €; -/D = 0-(-1.000) Mio. €; --/E = <-1.000 Mio. €

Investmentkosten (meist für Bau) basieren je nach Planungsphase meist auf ersten Abschätzungen

Varianz der Kosten über die verschiedenen Austragungsjahre

Quan. Mehrwert

Kosten

Bau
 Erster Schritt 12
 Weitere 100 Mio

Investitionskosten nach der Nutzung während der Spiele. Betriebskosten sind keine neuen Kosten

möglich
 möglich

LHM BY D EU Priv.
 tbd

Gesamtbewertung

A B C D E

Modernisierung

Ja

Kosten der Nachnutzung

k.A.

Finanzierungszusagen

Ja
 X Nein

Reduktion von Externalitäten

Luft Klima

++ + 0 - -- ++ + 0 - --

Die berechneten Werte dazu sind auf der nächsten Seite zu finden

Neubaumaßnahme

X Ja
 Nein

Notwendigkeit Einführung Pendelzugbetrieb zw. Karlsfeld, München Nord und München Süd

Einsatz von Bundesmitteln

Ja,
 Nein

Lärm ++ + 0 - -- ++ + 0 - --

Stau Unfälle.

-- + 0 - -- ++ + 0 - --

Abhängigkeiten

Drittmittelabhängigkeit

niedrig X

Finanzierungsverbindlichk.

X hoch

Perspektive Nachnutzung

Dauerhafter Personenzugbetrieb auf dem DB Nordring abhängig von der infrastrukturellen Machbarkeit (Trassenkonflikte mit SGV); nur möglich, wenn viergleisiger Ausbau Dagfling-Johanneskirchen abgeschlossen ist.

Barrieren Gesundheit ++ + 0 - -- ++ + 0 - --

Bedarfsplan / Bundesprogramm

Ja,
 X Nein

Projekt in Bedarfsplanung/ Bundesprogramm enthalten?

S-Bahn-Betrieb

Entsiegel. Klimaemp. ++ + 0 - -- ++ + 0 - --

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WS Einnahmen

++ + 0 - -- ++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung

Aktuelle Projektphase

X Projektvorbereitung
 Planung/Konzeption

Rechtl. Machbarkeit

Genehmigungs-/ Planungsstand

Projekt Pendelzug Karlsfeld-Euro-Industriepark in der Variantenauswahl; optional Euro-Industriepark, Prüfung Station Lasallestraße keine weiteren Ausbauplanung

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

++ + 0 - -- ++ + 0 - --

Wirtschaftlichkeit

Wurden zentrale Akteure identifiziert und haben diese der Umsetzung zugesagt?

Ja
 X Nein

Geplante Fertigstellung

Erste Stufe: Mitte 2030er Nordring für Olympia: 2040 ff

Anforderung an Realisierbarkeit

Lange Projektlaufzeit (ca. 10 Jahre für Nordring) bei der und mögliche Priorisierung anderer Vorhaben erfordern im Falle eines positiven Entscheids eine beschleunigte Umsetzung.

Planungs-/ Genehmigungsst and inkl. ggf. Grundstückverfügbarkeit

Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

n/a

Bestehen mit Blick auf die Austragungsjahre 2036/40/44 besondere Anforderungen der Realisierbarkeit?

X Nein

Integration in bestehende Stadtentwicklungskonzepte und Berücksichtigung der Inhalte?

Erklärung des Steckbriefs

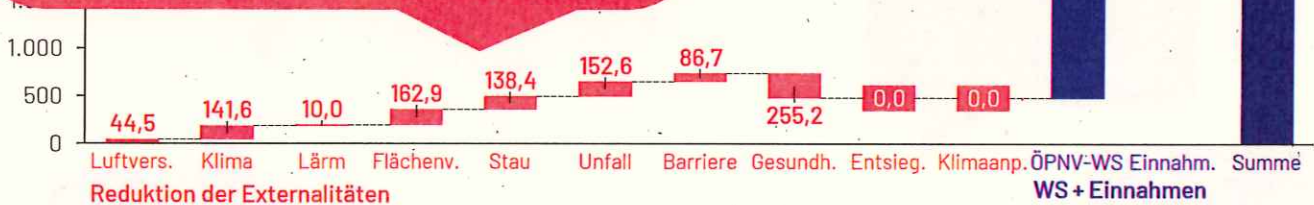
Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Quantitative Berechnung des Mehrwerts der Maßnahme. Dabei wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Reduktion von Externalitäten durch Modal Shift, die die Maßnahme hervorruft. Durch weniger MIV und mehr ÖPNV sowie aktive Mobilität sinken Externalitäten (siehe Kostenkategorien)
- Reduktion von Externalitäten durch Entseglung und Klimaanpassung (hier hauptsächlich Grünflächen dafür berücksichtigt)
- Erhöhung der Wertschöpfung (WS) und der Einnahmen. Bei ÖPNV-Maßnahmen wurde der Einfluss auf die ÖPNV-WS und Zusatzeinnahmen im ÖPNV berechnet
- Maßnahmen mit anderen Einnahmen (z.B. Olympisches Dorf) werden mit eigenem Preismodell berechnet

4,01

Für die quantitative Berechnung des Mehrwerts wird eine langfristige Nutzung der Maßnahmen von 50 Jahren angenommen. Die berücksichtigten Faktoren der Berechnung sind unten beschrieben. Es gibt jedoch viele Faktoren, die nicht berücksichtigt wurden (z.B. Sekundäreffekte, Branding, etc.), deshalb sollten die tatsächlichen Ergebnisse deutlich höher ausfallen. Hier haben wir eine grobe konservative Abschätzung des Mehrwerts. Auch nicht quantifizierbare Mehrwerte sind hier nicht berücksichtigt (dafür siehe Seite zuvor „qualitative Mehrwerte“).



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/DB/EBA/BMW	frühe Einbindung, Eskalationsentscheidungen	Hier ist eine Sammlung an Risiken und Maßnahmen zur Minderung der negativen Effekte für die jeweilige Infrastrukturmaßnahme des Steckbriefs dokumentiert. Die Liste sammelt die wichtigsten Effekte hat jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit	Interne, externe, Eignung	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
Komplexität in Genehmigungsverf. / laufende gesetzliche Änderungen	Laufende Kommunikation mit Genehmigungsstellen und	Teilprojekten	offte Koordinierung zwischen Planern und Bauunternehmen	Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte	Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte
Unterschiedliche Finanzierungsquellen/ teilweise ohne Zusagen	Frühe Erarbeitung verlässlicher Finanzierungskulissen	Abhängigkeit von Sperrpausen/ Bauphasen	langfristige Sperrpausen- & Taktstrategie, Bündelung	Vergabekomplexität/ geringe Bieterzahl	Kostenrahmen statt Fixsumme, indexiert, definierte Reserven
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Lärm/Erschütterungen (v. a. nachts)	Kommunikation + Lärmreduktion (Abschirmung, Monitoring)	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen	Baustellenlogistik im laufenden Betrieb	frühzeitige, konsistente Fahrgast-/Betriebsinfo
Hohe Nutzungsdichte; Flächen-/ Erreichbarkeitskonflikte	Trennwirkungen minimieren, Provisorien/Umleitungen	Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen	Trassenkonflikte Güter ↔ Personen	konfliktmindernde Infrastruktur, Überwerfungsbauwerke
Erschließung neuer/angepasster Stationen unklar	Frühe Erarbeitung & Kommunikation; Konfliktmoderation	Biodiversitätsrisiken	Biodiversitätskonzept Schutz-/Ersatzmaßnahmen, Wiederherstellung nach Ende	Neue Betriebskomplexität, Integration neuer Technik in den Bestand	Puffer/Synchronisationszeiten, robuste Linientrennung & Regeln, Testphasen

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

S-Bahn-Ringschluss Nord

1

Kurzbeschreibung

Die bestehende Güterzugverbindung Nord soll eine zu einer Personenzugverbindung ausgebaut werden. Dies schafft eine direkt Schienenverbindung zwischen dem Olympischen Dorf und dem erweiterten Olympiapark (geplanter S-Bahnhof Lasallestraße). Somit könnte während der Olympischen Spiele eine „Olympic Lane auf Schienen“ hergestellt werden.



Kosten & Finanzierung

Kosten

Bau	Jahresvarianz
Erster Schritt 120 Mio. €	2036 Nicht möglich
Weitere 100 Mio. kommen dazu	2040 Kaum möglich
	2044 +/- 0%

Modernisierung

Ja	Kosten in der Nachnutzung
	k.A.

Neubaumaßnahme

Notwendigkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Nein

Einführung Pendelzugbetrieb zw. Karlsfeld, BMW FIZ und Euro-Industriepark, Ausbau um neue Stationen, zusätzliche halbstündliche Verbindungen.

Abhängigkeiten

Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> niedrig
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm

<input type="checkbox"/> Ja
<input checked="" type="checkbox"/> Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien

k.A.

Finanzierungsstruktur

Finanzierungsanteile in %

LHM	BY	D	EU	Priv.
tbd				

Finanzierungszusagen

<input type="checkbox"/> Ja
<input checked="" type="checkbox"/> Nein

Einsatz von Bundesmitteln

<input type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Nein

Perspektive

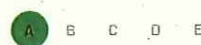
Nachnutzung

Dauerhafter Personenzugbetrieb auf dem DB Nordring abhängig von der infrastrukturellen Machbarkeit (Trassenkonflikte mit SGV); nur möglich, wenn viergleisiger Ausbau Daglfing - Johanneskirchen abgeschlossen ist.

S-Bahn-Betrieb

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung



Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Lärm

++ + 0 - --

Stau

++ + 0 - --

Barrieren

++ + 0 - --

Entsiegel.

++ + 0 - --

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung

Aktuelle Projektphase	Ausführungsvorb./Vergabe
<input type="checkbox"/> Projektvorbereitung	<input type="checkbox"/> Ausführung/ Realisierung
<input checked="" type="checkbox"/> Planung/Konzeption	

Wirtschaftlichkeit

Geplante Fertigstellung
<input checked="" type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Nein

Unterlagen liegen beim Freistaat Bayern vor

Erste Stufe: Mitte 2030er Nordring für Olympia: 2040 ff

Zentrale Akteure Identifikation

Zusagen
<input type="checkbox"/> Ja
<input checked="" type="checkbox"/> Nein

Rechtl. Machbarkeit

Genehmigungs-/ Planungsstand
Das Projekt Pendelzug Karlsfeld-Euro-Industriepark ist in der Variantenauswahl; geplant: Anbindung BMW FIZ, optional Euro-Industriepark, Prüfung Station Lasallestr., keine weiteren Ausbaupläne.
Anforderung an Realisierbarkeit
Lange Projektlaufzeit (ca. 15 Jahre für Nordring) bei der DB und mögliche Priorisierung anderer Vorhaben erfordern im Falle eines positiven Entscheids eine beschleunigte Umsetzung.

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Schaffung einer tangentialen S-Bahn-Verbindung zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Entlastung der innerstädtischen Verbindungsachsen
- Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
- n/a

S-Bahn-Ringschluss Nord

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~4,0 Mrd. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/DB/EBA/BMW	frühe Einbindung, feste Eskalations- und Entscheidungswege	Bauen im Bestand unter Betrieb (Gleis/Weichen/etc.)	erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kommunikation, indexierte Kostenrahmen
Komplexität in Genehmigungsverf. / laufende gesetzliche Änderungen	Laufender Austausch mit Genehmigungsstellen und Gesetzgeb.	Hoher Koordinierungsaufwand zwischen Gewerken u. Teilprojekten	dauerhafte Koordination zwischen Planern und Bauunternehmen	Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte	Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte
Unterschiedliche Finanzierungsquellen/ teilweise ohne Zusagen	Frühe Erarbeitung verlässlicher Finanzierungskulissen	Abhängigkeit von Sperrpausen/ Bauphasen	langfristige Sperrpausen- & Taktstrategie, Bündelung	Vergabekomplexität/ geringe Bieterzahl	Kostenrahmen statt Fixsumme, indexiert, definierte Reserven
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Lärm/Erschütterungen (v. a. nachts)	Kommunikation + Lärmreduktion (Abschirmung, Monitoring)	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen	Baustellenlogistik im laufenden Betrieb	frühzeitige, konsistente Fahrgast-/Betriebsinfo
Hohe Nutzungsdichte; Flächen-/ Erreichbarkeitskonflikte	Trennwirkungen minimieren, Provisorien/Umleitungen	Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen	Trassenkonflikte Güter ↔ Personen	konfliktmindernde Infrastruktur, Überwerfungsbauwerke
Erschließung neuer/angepasster Stationen unklar	Frühe Erarbeitung & Kommunikation; Konfliktmoderation	Biodiversitätsrisiken	Biodiversitätskonzept Schutz-/Ersatzmaßnahmen, Wiederherstellung nach Ende	Neue Betriebskomplexität, Integration neuer Technik in den Bestand	Puffer/Synchronisationszeiten, robuste Linientrennung & Regeln, Testphasen

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

4-gleisiger Ausbau Johanneskirchen-Daglfing

1

Kurzbeschreibung

Der Streckenabschnitt Daglfing-Johanneskirchen soll auf vier Gleise ausgebaut werden. Dadurch soll dieser Zusammenhang des geplanten S-Bahn-Ringschluss Nord und in Bezug auf eine bessere Flughafenbindung Münchens mittels Express-S-Bahnen eine wichtige Rolle einnehmen. Während der Spiele ist der Streckenabschnitt auch Teil der „Olympic-Lane“.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 1,8 – 4-8 Mrd. €	2036 Nicht möglich	LHM BY D EU Priv.	
Ebenerdig oder Tunnel	2040 Kostenanstieg	_____ tbd _____	
erzeugt Kostenspanne	2044 +/- 0%		
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen	
Ja,	Keine,	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	
Sobald wie möglich, wenn	Nur Unterhalt und Betrieb	<input type="checkbox"/> Nein	
Ausbau nicht kommt			
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Ja, Viergleisiger Ausbau Johanneskirchen-Daglfing zur Trennung Güter- und S-Bahn-Verkehr; Finanzierung der bevorzugten Tunnellösung ungeklärt	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, tbd	
<input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Nein	
Abhängigkeiten		Perspektive	
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	Nachnutzung	
niedrig <input checked="" type="checkbox"/> hoch	niedrig <input checked="" type="checkbox"/> hoch	Betrieb von Personen- und Güterzügen; Engpassbeseitigung; Zusammenspiel Nahverkehr und Güterverkehr optimiert	
Bedarfsplan / Bundesprogramm			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, Bundesverkehrswegeplan 2030: vordringlicher Bedarf			
<input type="checkbox"/> Nein			
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
SEM Nordost funktioniert mit allen Varianten des Ausbaus (ebenerdig, Trog, Tunnel)			

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
A B C D E	
<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --	++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --
Lärm	Flächenver.
++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --	++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --
Stau	Unfälle.
++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --	++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --
Barrieren	Gesundheit
++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --	++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --	++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --	++ + <input checked="" type="checkbox"/> - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechtl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
Projektvorbereitung	Ausführungsvorb./Vergabe	Vorplanung seit 2023 abgeschlossen und beim EBA eingereicht; seither kaum Fortschritt, benötigte Flächen größtenteils im DB-Besitz, vereinzelt Enteignungen möglich.	
<input checked="" type="checkbox"/> Planung/Konzeption	Ausführung/ Realisierung	Anforderung an Realisierbarkeit	
Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung	Tunnelbau dauert mind. 12 Jahre uns ist selbst für 2044 kaum realisierbar; ebenerdige Lösung schneller (ca. 6 Jahre), aber ohne Beschleunigung nicht rechtzeitig für 2036 fertig.	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	IBN ebenerdig 2037		
<input type="checkbox"/> Nein	IBN Tunnel 2043		
Zentrale Akteure	Zusagen		
Identifikation			
Ja	Ja		
Nein	Nein		

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Kapazitätsausbau für den Personen- und Güterverkehr
- Realisierungsmöglichkeit einer Express-S-Bahn zum Flughafen und Personenzugverbindungen über den DB-Nordring
- Entlastung des DB-Südtrings

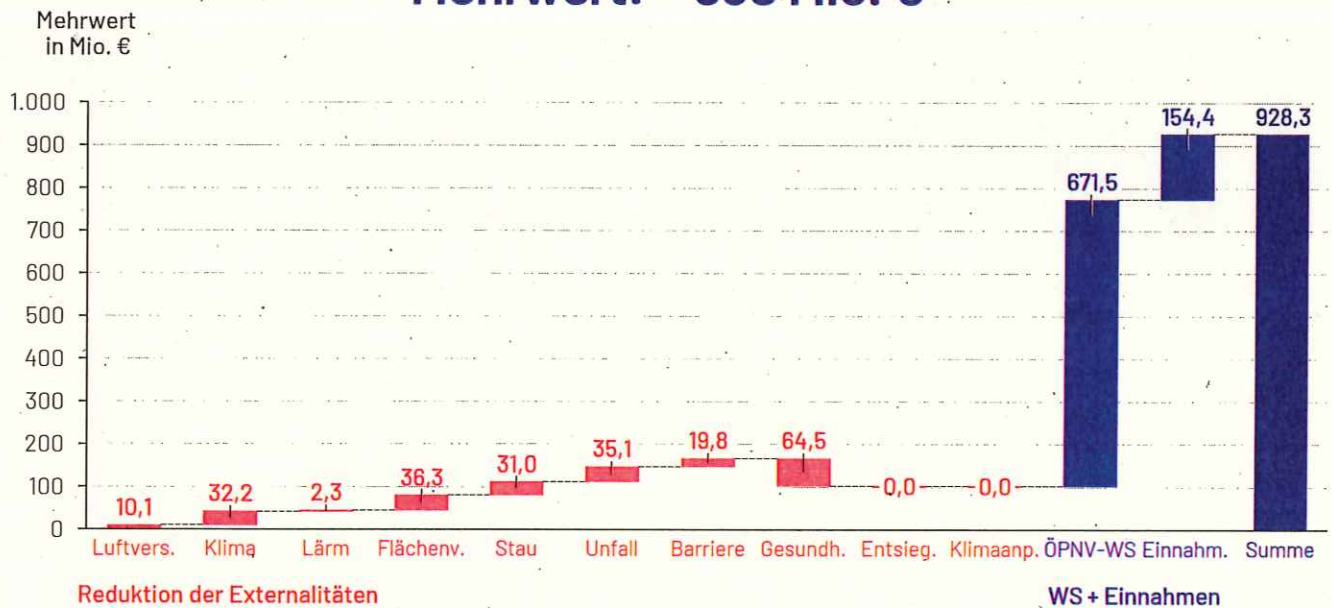
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- Keine Nachnutzung als die, für die sie gebaut wurde

4-gleisiger Ausbau Johanneskirchen-Daglfing

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~930 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/DB/EBA	frühe Einbindung, feste Eskalations- und Entscheidungswege	Unterirdische Lösung: Tiefbau-Herausforderungen	erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
Unterschiedliche Finanzierungsquellen/ teilweise ohne Zusagen	Frühe Erarbeitung verlässlicher Finanzierungskulissen	Hoher Koordinierungsaufwand zwischen Gewerken u. Teilprojekten	dauerhafte Koordination zwischen Planern und Bauunternehmen	Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte	Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte
Variante „oberirdisch vs. unterirdisch“ konfliktbehaftet	verbindliches Entscheidungsdatum mit Kriterien & Doku	Abhängigkeit von Sperrpausen/ Bauphasen	langfristige Sperrpausen- & Taktstrategie, Bündelung	Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/ Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Lärm/Erschütterungen (v. a. nachts)	Kommunikation + Lärmreduktion (Abschirmung, Monitoring)	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen	Grundsatzentscheidung hat Effekt auf Schnittstellen (z. B. U4)	Frühzeitig, verbindliche Entscheidung
Konflikte zur Stadt- raumqualität (Gestaltung, Querbarkeit etc.)	frühe städtebauliche Einbindung (Wege, Barrierefreiheit etc.)	Eingriffe in Grünflächen / sensible Bereiche	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen	Trassenkonflikte Güter ↔ Personen	konfliktmindernde Infrastruktur, Überwerfungsbauwerke
Oberirdische Variante: Trennwirkung/ Barrieren	Gemeinsame Abstimmung mit Anwohnenden, Konfliktmoderation	Einschnitt in Frischluftschneise	Grün-/Freiraum auf Tunneldecke (bei unterirdischer Lösung)	Neue Betriebskomplexität, Integration neuer Technik in den Bestand	Puffer/Synchronisationszeiten, robuste Linientrennung & Regeln, Testphasen

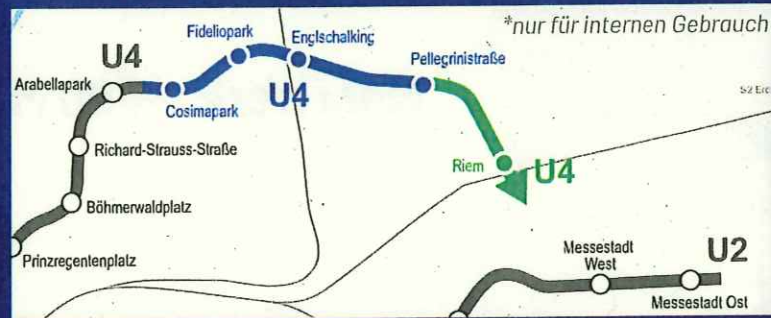
* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Ausbau U4 Ost

1

Kurzbeschreibung

Der Ausbau der U4-Ost ab Arabellapark dient der Erschließung der geplanten Wohnbauflächen im Nordosten. Diese dienen während der Spiele als Olympisches (Medien-) Dorf. Die U-Bahn verbindet dieses mit dem IBC/MPC in der Messestadt und einer Vielzahl von Wettkampfstätten. Auch der Flughafen ist über den Bahnhof Engelschalking schnell erreichbar.



Kosten & Finanzierung

Kosten Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsstruktur	
Ca. 2,3 Mrd. € (Stand 2026)	2036 Nicht möglich	Finanzierungsanteile in %	
	2040 Starker Anstieg	LHM	BY D EU Priv.
	2044 Leichter Anstieg	tdb	
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen	
Nein, Neubaumaßnahme	Keine, Nur Betreiber Unterhaltsaufwendungen	Ja	
		X Nein	
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln	
X Ja	Großes Infrastrukturprojekt zur Erschließung von Olympischem Dorf, Pressestadt, Wettkampfstätten und Flughafen mit hohem Planungs-, Flächen- und Investitionsaufwand	X Ja, vor Projektgenehmigung	
Nein		Nein	
Abhängigkeiten	Finanzierungsverbindlichk.	Perspektive Nachnutzung	
Drittmittelabhängigkeit		U-Bahn Betrieb	
	X		
niedrig	hoch	niedrig, hoch	
Bedarfsplan / Bundesprogramm			
X Ja, Abschnitt Arabellapark bis SEM Nordost/Pellegrinistraße	Anmeldung für das GVEG-Bundesprogramm		
Nein			
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
Bis ins Entwicklungsgebiet im Münchner Nordosten			
Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München			

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
A B C D E	
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - -	++ + 0 - -
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - -	++ + 0 - -
Stau	Unfälle.
++ + 0 - -	++ + 0 - -
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - -	++ + 0 - -
Entsiegel.	Klimaamp.
++ + 0 - -	++ + 0 - -
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - -	++ + 0 - -

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	Rechtl. Machbarkeit
Aktuelle Projektphase	Genehmigungs-/ Planungsstand
X Projektvorbereitung	Projektvorbereitung:
Planung/Konzeption	Überwiegend auf kommunalem Grund
Wirtschaftlichkeit	Anforderung an Realisierbarkeit
Geplante Fertigstellung	2036 nicht machbar;
Ja Es gibt lediglich eine Grobtrassierung der Strecke	2040 nur mit massiven Beschleunigungsmaßnahmen;
X Nein	2044 nur mit Beschleunigungsmaßnahmen
Zentrale Akteure	
Identifikation	Zusagen
X Ja Im Nahverkehrsplan B enthalten; DB, SWM, PLAN HA II	Ja
Nein	Nein

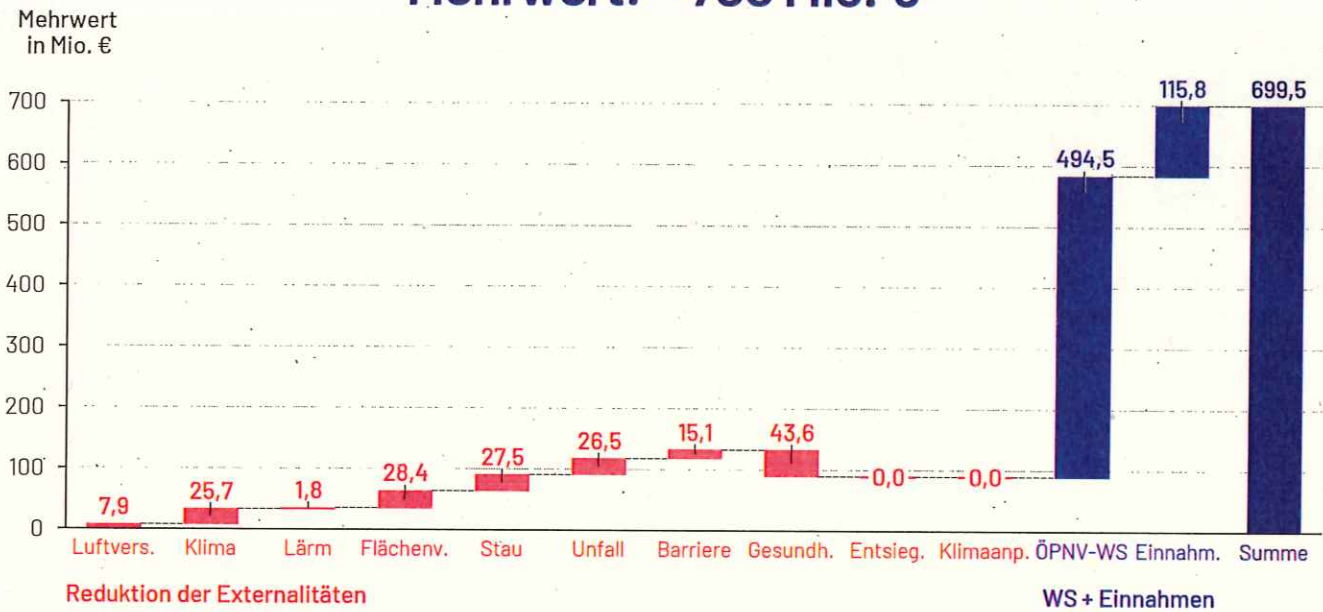
Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme
Schaffung einer 2. Anbindung der Messe(stadt) Riem;
Kürzere Fahrzeiten zwischen Flughafen München und der Messe
Netzausbau, allgemeiner Beitrag zur Verkehrswende
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
Erschließung der SEM Nordost

Ausbau U4 Ost

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~700 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/ BY/LHM/MVG/DB	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)	Tunnel-/Brückenbau komplex	erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung	Preissteigerungen (Material/Energie/ Personal)	Transparente Kommunikation, indexierte Kostenrahmen
Schnittstellenrisiko und hohe Komplexität (Knoten Engschalking)	feste Eskalations- & Entscheidungswege	Baugrund/ Grundwasser unklar	frühe Erkundung (u.a. Probefelder), Plausibilitätschecks	Tiefbau-Unwägbarkeiten, Nachträge	quantifiziertes Risikobudget, klare Freigabeprozesse
Späte Entscheidung in Engschalking mit großen Effekten	verbindliches Entscheidungsdatum mit Kriterien & Doku	Herausforderung am Kreuzungspunkt Engschalking	frühe Bauphasenplanung in enger Abstimmung mit DB	Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/ Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Einschränkungen in/um Engschalking während der Bauphase	frühe Beteiligung, dauerhafte Kommunikation	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, laubegleitende Minderungsmaßnahmen	Baustellenlogistik im laufenden Betrieb (S-Bahn Engschalking)	frühzeitige, konsistente Fahrgast-/ Betriebsinfo
Für effektiven Baufortschritt massiver Eingriff in Straßenräume	Vielzahl temporärer, barrierefreier Quermöglichkeiten	Während der Bauphase notwendige Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung	Erreichbarkeit/ Wegeführung in der Bauphase sensibel	Kommunikation; übersichtliche Baustellen-gestaltung
Nicht-Realisierung verschlechtert Erreichbarkeit des ÖV/SPV massiv	Zeitnahes, endgültiges Commitment von Bund, Freistaat und LHM	Extrem hoher Energiebedarf beim Tunnelbau	Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen	Neue Betriebsabläufe (Wendzeiten, Fahrplanabstimmungen)	Abstimmung, Puffer/Synchronisationszeiten, Regeln, Testphasen

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Realisierung U29 + U9 Süd

1

Kurzbeschreibung

Bau einer U-Bahn Neubaustrecke zwischen Harras/Brudermühlstraße - Hauptbahnhof und Theresienstraße. Es werden bessere Umsteigebeziehungen erwartet und Verstärkerzüge im Veranstaltungverkehr Richtung Olympiapark/Theresienwiese möglich. Auch werden durch den Bau zusätzlicher U-Bahn Stationen bestehende Innenstadtbahnhöfe entlastet.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %:
Ca. 3,25 Mrd. €	2036 Nicht möglich	LHM BY D EU Priv.
Anteil U 29 + U9 Süd	2040 Starker Anstieg	td
	2044 Leichter Anstieg	
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen
Nein,	Keine,	Ja
Ohne Neubau müssten Bestandsbahnhöfe saniert werden	Nur Betreiber Unterhaltungsaufwendungen	X Nein
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
X Ja	Großes innerstädtisches Infrastrukturprojekt zur Entlastung überlasteter Bahnhöfe mit hoher bautechnischer Komplexität, Planungs-aufwand und Investitionsbedarf	X Ja, 10% bisher geplant ab 2027/208
Nein		Nein
Abhängigkeiten		Perspektive
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	Nachnutzung
niedrig	X hoch	X hoch
	niedrig	hoch
Bedarfsplan / Bundesprogramm		U-Bahn Betrieb
X Ja, Anmeldung für das GVEG-Bundesprogramm		
Nein		
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien		
Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München		

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung



Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
-- + 0 - --	-- + 0 - --
Stau	Unfälle
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	Rechtl. Machbarkeit
Aktuelle Projektphase	Genehmigungs-/Planungsstand
Projektvorbereitung	Vorplanung, private Grundstücke betroffen, bautechnisch äußerst komplex
X Planung/Konzeption	
	Ausführungsvorb./Vergabe
	Ausführung/ Realisierung
Wirtschaftlichkeit	Anforderung an Realisierbarkeit
X Ja	Beschleunigung aller Prozesse erforderlich und möglichst kurzfristig notwendig für Zielerreichung; 2036 nicht machbar; 2040 nur mit massiven Beschleunigungsmaßnahmen
Nein	
Zentrale Akteure	
Identifikation	Zusagen
X Ja	Ja
Nein	X Nein

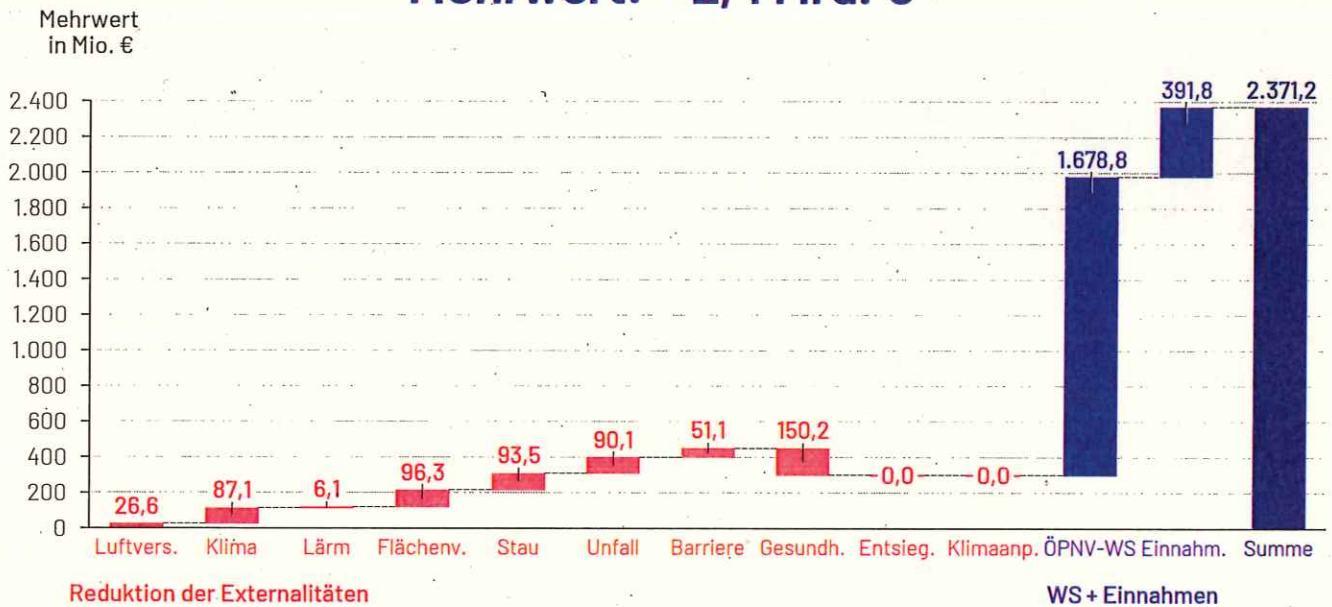
Qual. Mehrwert

- Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme
- Entlastung der innerstädtischen Nord-Süd-Verbindung im Münchner ÖPNV
 - Entlastung überlasteter Innenstadtbahnhöfe
 - Resilienteres, weniger störungsanfälligeres Netz
 - Netzausbau/Verkehrswende
- Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
- k.A.

Realisierung U29 + U9 Süd

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~2,4 Mrd. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/DB/MVG/SWM	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungskreis)	Innerstädtischer Spezialtiefbau komplex	erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kommunikation, indexierte Kostenrahmen
Abstimmungs-/Entscheidungsverzug	feste Eskalations- & Entscheidungswege	Hohe Komplexität am Kreuzungspunkt Hauptbahnhof	frühe Bauphasenplanung in enger Abstimmung mit DB InfraGO	Tiefbau-Unwägbarkeiten, Nachträge	quantifiziertes Risikobudget, klare Freigabeprozesse
Komplexität durch parallele/laufende Planungen (2.SS/Hbf)	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt	Hoher Koordinierungsaufwand zwischen Gewerken u. Teilprojekten	dauerhafte Koordination zwischen Planern und Bauunternehmen	Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte	Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Einschränkungen um Baustellenzugänge an der Oberfläche	frühe Beteiligung, dauerhafte Kommunikation	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, lärmbegleitende Minderungsmaßnahmen	Baustellenlogistik im laufenden Betrieb (Hauptbahnhof)	frühzeitige, konsistente Fahrgast-/Betriebsinfo
Abhängigkeiten zu Großprojekten (2. Stammstrecke, U9)	Entkopplung/„Loslösung“ soweit technisch machbar	Hoher Energiebedarf bei Tunnelbauarbeiten	Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen	Rettung / Brandschutz tief unter der Erde sehr komplex	Safety by design, Evakuierungsübungen, Störfallkonzepte
Hohe Koordinationsanforderungen im verdichteten Stadtraum	Gemeinsame Abstimmung mit Anwohnenden, Konfliktmoderation	Während der Bauphase notwendige Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung	Neue Betriebsabläufe (Wendzeiten, Fahrplanabstimmungen)	Abstimmung, Puffer/Synchronisationszeiten, Regeln, Testphasen

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Autonomes Fahren im ÖPNV

Kurzbeschreibung

Autonome On-Demand-Shuttles sollen den bestehenden ÖPNV gezielt ergänzen („Olympic Shuttles“). Sie verknüpfen Wettkampfstätten, Mobility Hubs, die Messestadt (MPC/IBC) und das Olympische Dorf und entlasten stark genutzte Linien. Nach Olympia sollen sie als flexible „erste/letzte-Meile“-Lösung im Regelbetrieb bleiben.



Kosten & Finanzierung

Kosten

Investment	Jahresvarianz
Ca. 500-750 Mio. €	2036 +/- 0%
Je nach Skalierung	2040 Kosteneinsparungen
	2044 Kosteneinsparungen

Modernisierung

Ja, Modernisierung bestehender Flotten	Kosten in der Nachnutzung
	Keine, Nur laufende Betriebskosten

Neubaumaßnahme

Notwendigkeit	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Betriebshöfe der SWM/MVG müssen für das autonome Fahren ertüchtigt werden. Neue Fahrzeugflotten und Softwarelösungen müssen angeschafft werden.
<input type="checkbox"/> Nein	

Abhängigkeiten

Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> niedrig
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, Bundesstrategie für Autonomes Fahren, MoU für Modellregion Autonomes Fahren in München
<input type="checkbox"/> Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien

MZM-Vision autonomes Fahren Region München

Finanzierungsstruktur

Finanzierungsanteile in %
LHM BY D EU Priv.
td

Finanzierungszusagen

Ja
<input checked="" type="checkbox"/> Nein

Einsatz von Bundesmitteln

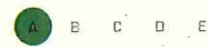
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, Abhängig von Förderungen
<input type="checkbox"/> Nein

Perspektive

Nachnutzung
Kann vollständig im Rahmen der regulären ÖPNV-Bedienung der MVG genutzt werden. Potenzial zur Verknüpfung mit Umland und Regionalverkehr

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung



Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
-- + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung

Aktuelle Projektphase	
Projektvorbereitung	Ausführungsvorb./Vergabe
<input checked="" type="checkbox"/> Planung/Konzeption	Ausführung/ Realisierung

Wirtschaftlichkeit

Geplante Fertigstellung	
Ja	Ausführl. Studien für autonomes Fahren im ÖPNV für D-weite Anwendung
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Bei Finanzierungszusage ca. 5-7 Jahre

Zentrale Akteure

Identifikation	Zusagen
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Ja
<input type="checkbox"/> Nein	k.A.
Laufende Gespräche zwischen LHM und MVG	Nein

Rechtl. Machbarkeit

Genehmigungs-/ Planungsstand
Laufende Projekte zur Entwicklung des Genehmigungsprozesses in Bayern zwischen MCube, UTUM, Landesbaudirektion Bayern

Anforderung an Realisierbarkeit

Bei Finanzierungszusage durch positive Olympiabewerbung braucht es ca. 5-7 Jahre für die Umsetzung

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Schaffung eines integrierten Gesamtsystems im ÖPNV inkl. eines besseren Angebots für dieselben Kosten

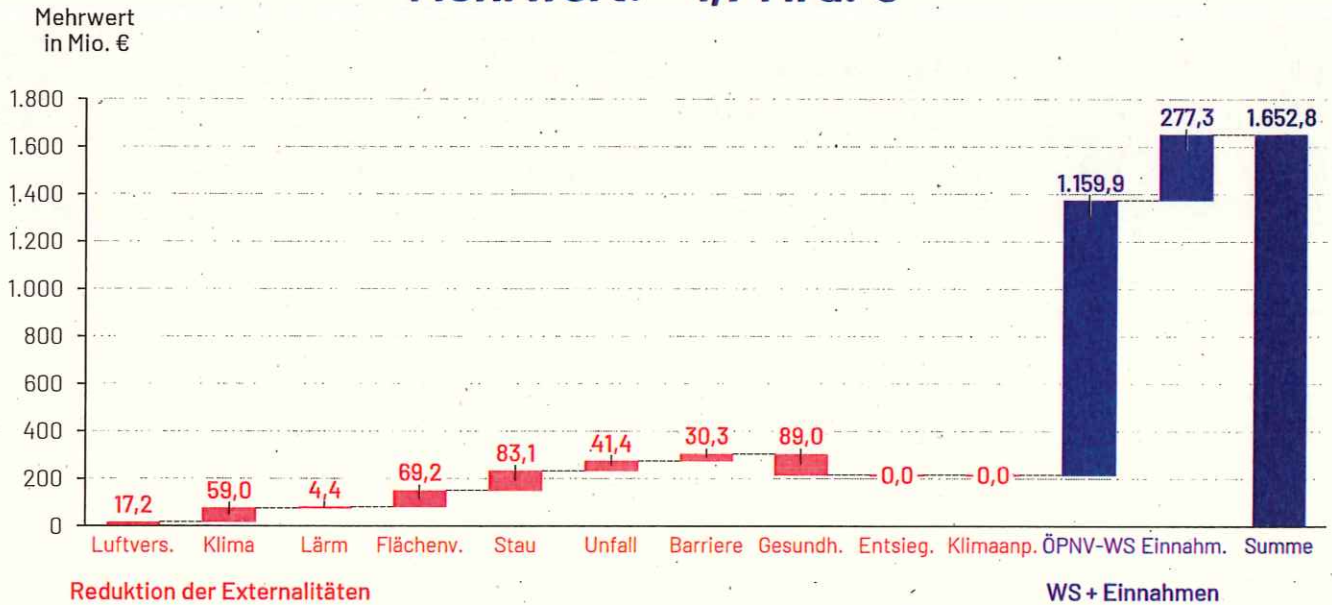
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- k.a.

Autonomes Fahren im ÖPNV

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~1,7 Mrd. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/MVG/priv.	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)	extrem komplexes, neues(Pilot-)Projekt im öff. Straßenverkehr	früher Projektstart mit ausreichender Vorlauf-/Pufferzeit	Hohe Erst-Entwicklungskosten	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
extrem komplexes, neues(Pilot-)Projekt im öff. Straßenverkehr	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt	Wenig Know-how bei Störungen/Sonderfällen	Förderungen für Aus-/Weiterbildung/ system. Kompetenzausbau	Hohe Betriebskosten bei kleinen Stückzahlen	Skalierungseffekte konsequent nutzen
Entscheidungs-/Schnittstellenkonflikte	feste Eskalations- und Entscheidungswege			Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Schwierigkeiten mit bestehenden Baunormen	neue, verbindliche Standards bei Neu- und Umbauten	Höherer Energiebedarf Betrieb (IT/Flotte)	konsequenter Betrieb mit Ökostrom	Disruption in der Arbeitswelt	Trainings- und Zertifizierungsangebote
Probleme bei Umleitungen/Baustellen im Stadtraum	konsequente Einhaltung neuer Normen bei künftigen Baustellen	Höherer Energiebedarf Herstellung (Systemtechnik, Sensoren)	Konsequente Herstellung der Komponenten mit Ökostrom	Widerstände in der Belegschaft	betriebliche Mitbestimmung
Zurückhaltung/Nichtnutzung der breiten Bevölkerung	Aufklärung über Vorteile & Risiken; transparente, offizielle Tests	Hoher Ressourcen- und Materialbedarf (Batterien, Sensorik/ Elektronik)	Kreislauf-/Recyclingkonzept & nachhaltige Beschaffung.	Datenschutzkonflikte / Gefahr von Cyberangriffen	Transparenz & Aufklärung + umfangreiche Sicherheitsarchitektur

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Autonome Olympic Rikscha Shuttles

1

Kurzbeschreibung

On-demand voll-automatisierte Mikromobilitätslösung (ohne Fahrer), bei Bedarf teleoperiert, für Gäste und Sportler. Ca. 50-100 Fahrzeuge im inneren Stadtkern (vorzugsweise Olympiapark).
 Buchung per App. Zubringer zu größeren Transportgefäßen (Bus, U-Bahn, Tram).
 Erlebbarer Technologie-Show-Case.



Kosten & Finanzierung

Kosten			
Investment		Jahresvarianz	
Fahrzeuge: 5-10 Mio. € (100 Fzg.)	2036	Etwas mehr	
Homologation: ca. 0,25 Mio. €	2040	+/- 0%	
Betreiber-App: ca. 0,25 Mio. €	2044	Etwas weniger	
Modernisierung		Kosten in der Nachnutzung	
Ja, Modernisierung bestehender Flotten		Keine, Nur laufende Betriebskosten	
Neubaumaßnahme		Notwendigkeit	
X Ja		Schaffung von Erreichbarkeit und Komfort-erhöhung für Gäste und Athlet*innen, Reduktion von Externalitäten und Betriebskosten	
Nein			
Abhängigkeiten			
Drittmittelabhängigkeit		Finanzierungsverbindlichk.	
X		X	
niedrig	hoch	niedrig	hoch
Bedarfsplan / Bundesprogramm			
X Ja, Bundesstrategie für Autonomes Fahren, Inkludierung in Aktivitäten des DZM München für autonomes Fahren und Schaffung von Synergien			
Nein			
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
Gesetzgebung zum autonomen Fahren, Fernlenkverordnung, Stadtentwicklungskonzepte der LHM sieht Förderung von Mikro-mobilität vor und stimmt mit der Maßnahme überein.			

Finanzierungsstruktur	
Finanzierungsanteile in %	
LHM	BY
	D
	EU
	Priv.
	tdb
Finanzierungszusagen	
X Ja	Teile der Entwicklungsarbeiten können v. DZM-Förderungen übernommen werden
Nein	
Einsatz von Bundesmitteln	
X Ja	Ca. 5 Jahre vor Einsatz
Nein	
Perspektive	
Nachnutzung	
	Kann vollständig im Rahmen der regulären ÖPNV-Bedienung der MVG genutzt werden. Potenzial zur Verknüpfung mit Umland und Regionalverkehr

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
	A B C D E
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	
Aktuelle Projektphase	
Projektvorbereitung	Ausführungsvorb./Vergabe
X Planung/Konzeption	Ausführung/ Realisierung
Wirtschaftlichkeit	
Ja	Im Rahmen des Businessplans vorgesehen, erste Show-Cases
X Nein	
Zentrale Akteure	
Identifikation	Zusagen
X Ja	Dekra/TÜV, LBD, LHM, Betreiber
Nein	
	Ja
	X Nein

Rechtl. Machbarkeit	
Genehmigungs-/ Planungsstand	
Technische Entwicklung und Vorgespräche zur Zulassung	
Anforderung an Realisierbarkeit	
Keine besonderen Anforderungen	

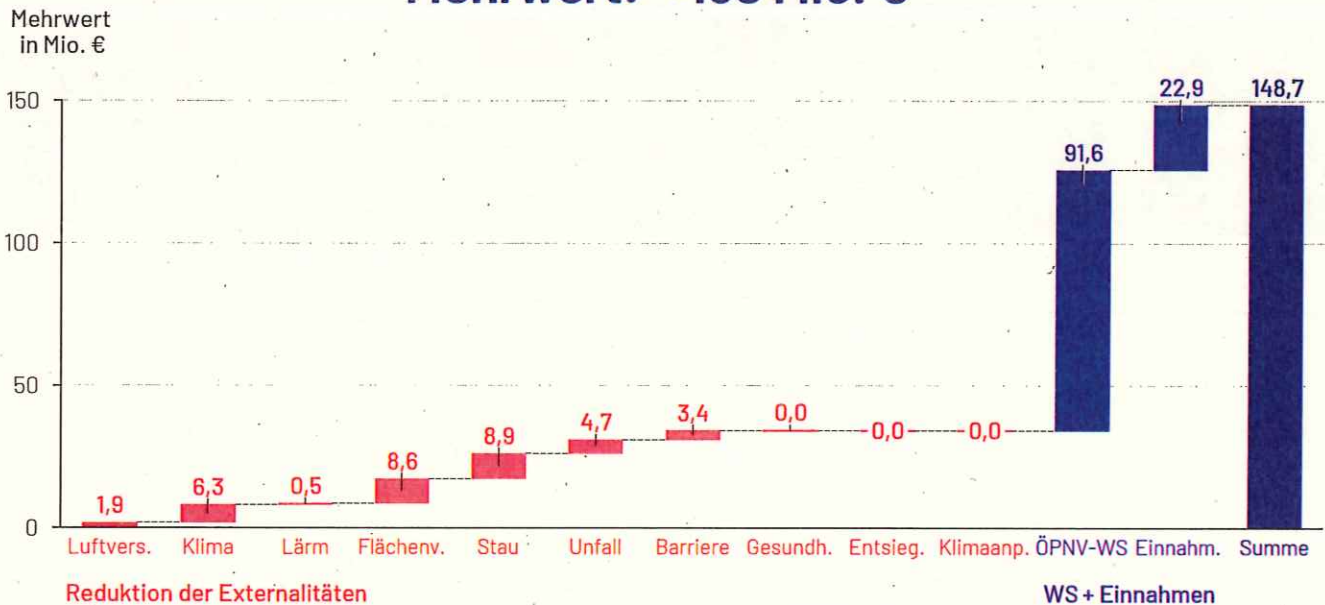
Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme	
<ul style="list-style-type: none"> Bessere Erreichbarkeit Reduktion Externalitäten Reduktion Betriebskosten Erzeugung v. Wertschöpfung durch neuen Mobilitätsdienst 	
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung	
<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsdienst Einbindung in ÖPNV-System und Plattformen 	

Autonome Olympic Rikscha Shuttles

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~150 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/MVG/priv.	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)	extrem komplexes, neues(Pilot-)Projekt im öff. Straßenverkehr	früher Projektstart mit ausreichender Vorlauf-/Pufferzeit	Hohe Erst-Entwicklungskosten	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
extrem komplexes, neues(Pilot-)Projekt im öff. Straßenverkehr	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt	Wenig Know-how bei Störungen/Sonderfällen	Förderungen für Aus-/ Weiterbildung/ system. Kompetenzausbau	Hohe Betriebskosten bei kleinen Stückzahlen	Skalierungseffekte konsequent nutzen
Entscheidungs-/Schnittstellenkonflikte	feste Eskalations- und Entscheidungswege	Ungeeignete Auslegung des Betriebs	Simulation / Voranalysen zur geeigneten Flottengröße und zum Ort / der Infrastruktur / Einsatz der Fahrzeuge	Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/ Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Schwierigkeiten mit bestehenden Baunormen	neue, verbindliche Standards bei Neu- und Umbauten	Höherer Energiebedarf Betrieb (IT/Flotte)	konsequenter Betrieb mit Ökostrom	Unsicherheiten im Umgang/Begegnungen mit autonomen Fahrzeugen	Öffentliche Kommunikation im Umgang und Verhalten bei Begegnungssituationen
Probleme bei Umleitungen/Baustellen im Stadtraum	konsequente Einhaltung neuer Normen bei künftigen Baustellen	Höherer Energiebedarf Herstellung (Systemtechnik, Sensoren)	Konsequente Herstellung der Komponenten mit Ökostrom	Datenschutzkonflikte/ Gefahr von Cyberangriffen	Transparenz & Aufklärung + umfangreiche Sicherheitsarchitektur
Zurückhaltung/Nichtnutzung der breiten Bevölkerung	Aufklärung über Vorteile & Risiken; transparente, offizielle Tests	Hoher Ressourcen- und Materialbedarf (Batterien, Sensorik/ Elektronik)	Kreislauf-/Recyclingkonzept & nachhaltige Beschaffung	Verdrängung/ Gefährdung von Fußgängern	Entwicklung eines Fahrzeug- und Infrastrukturkonzepts, das Fußgängersicherheit berücksichtigt

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Radschnellweg München Nord

1

Kurzbeschreibung

Der Radschnellweg München Nord verbindet die Innenstadt (Karlsplatz / Stachus) über Odeonsplatz entlang Ludwig-/Leopold-/Ingolstädter Straße mit Garching/Unterschleißheim. Er ist als direkte, komfortable Pendleroute mit hohen Standards konzipiert. Erste Teilstücke sind bereits fertiggestellt, weitere Abschnitte befinden sich bereits in Bau bzw. Umsetzung.



Kosten & Finanzierung

Kosten

Bau	Jahresvarianz
Ca. 100 Mio. € (Stand 2026)	2036 +/- 0%
	2040 +/- 0%
	2044 +/- 0%

Modernisierung

Nein,	Kosten in der Nachnutzung
Neubaumaßnahme	Keine

Neubaumaßnahme

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Notwendigkeit
<input type="checkbox"/> Nein	Ausbau einer leistungsfähigen Radinfrastruktur zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen der Mobilitätswende; Planungsauftrag liegt vor, Finanzierung noch offen

Abhängigkeiten

Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> niedrig
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege
<input type="checkbox"/> Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien

Bestandteil des STEP 2040 Mobilität als Schaffung einer Radschnellverbindung

Finanzierungsstruktur

Finanzierungsanteile in %				
LHM	BY	D	EU	Priv.
		tbd		

Finanzierungszusagen

<input checked="" type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Nein

Einsatz von Bundesmitteln

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, Laufend / ab 2026
<input type="checkbox"/> Nein

Perspektive Nachnutzung

Radschnellverbindung

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung

A B C D E

Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - -	++ + 0 - -
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - -	++ + 0 - -
Stau	Unfälle.
++ + 0 - -	++ + 0 - -
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - -	++ + 0 - -
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - -	++ + 0 - -

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - -	++ + 0 - -

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung

Aktuelle Projektphase	
Projektvorbereitung	Ausführungsvorb./Vergabe
<input checked="" type="checkbox"/> Planung/Konzeption	Ausführung/ Realisierung

Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung
<input checked="" type="checkbox"/> Ja MBS 2021	2032-2035
<input type="checkbox"/> Nein	

Zentrale Akteure

Identifikation	Zusagen
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Ja
<input type="checkbox"/> Nein	Nein
Staatl.: Bauamt, GAR, LKR München, DB,	
private Eigentümer	

Rechtl. Machbarkeit

Genehmigungs-/ Planungsstand
Projektgenehmigung durch Stadtrat erforderlich (RSMN.1A bereits fertiggestellt).

Anforderung an Realisierbarkeit
Keine Unterschiede

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Hochwertige Radverkehrsverbindung aus der Münchner Innenstadt in den Münchner Norden und nach Garching

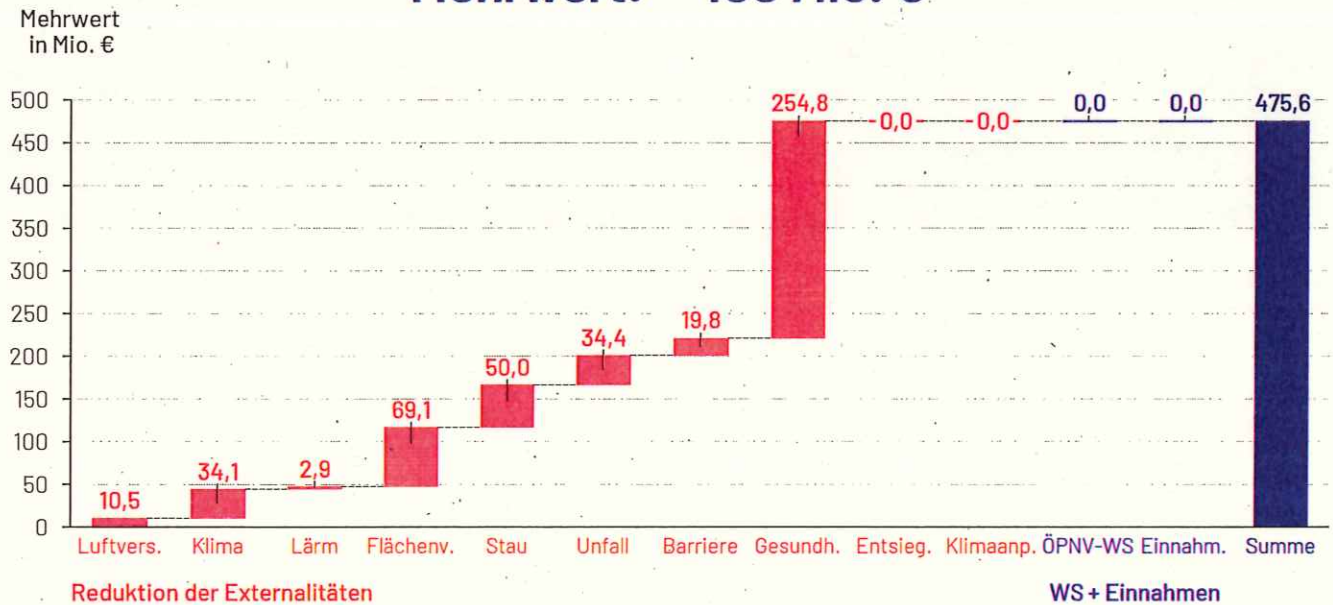
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- Radschnellverbindung

Radschnellweg München Nord

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~480 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/LKR-Komm	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungskreis)	Höhenfreimachungen technisch komplex	frühzeitige technische Machbarkeitsstudien	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
Abstimmungsverzug /Entscheidungsverzug	feste Eskalations- & Entscheidungswege	Beeinträchtigungen während Bauarbeiten	frühe Bauphasenplanung inkl. Nacht-/Nebenzeiten	Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte	Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte
Komplexität durch parallele/laufende Planungen (6 Teilber.)	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt			Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Niedrige Akzeptanz bei Eingriff in Grünflächen/ Baumbestand	Baumschonende Trassenführung, Ausgleich, Umpflanzungen	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen	Unsichere Querung der Fahrbahnen bei hohen Geschwindigkeiten	Schaffung sicherer Querungsstellen (u.a. baulich oder visuell)
Für effektiven Baufortschritt größerer Eingriff in Straßenräume	Vielzahl temporärer, barrierefreier Querungsmöglichkeiten	Während der Bauphase notwendige Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung	Konflikte mit Fußgänger*innen	Klare bauliche Unterscheidung verschiedener Bereiche
Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖPNV, Fußgänger*innen)	frühzeitige und dauerhafte Kommunikation	Hoher Energiebedarf beim Straßenbauarbeiten	Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen	Konflikte mit anderen Verkehrssystemen (u.a. ÖPNV)	Optimierte Ampelsteuerung (grüne Wellen, Ausstiegsbereiche Bus/Tram)

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Ausbau Barrierefreiheit ÖPNV + Querungen

Kurzbeschreibung

Weiterer barrierefreier Ausbau des ÖPNV und barrierefreie Erschließung für Fuß- und Radwegverkehr stadtwert: Nachrüsten von allen 100 U-Bahnhöfen mit taktilen Leitsystemen; Barrierefreier Ausbau von Bus- und Trambahnhaltestellen, Busbahnhöfen und Wendeanlagen; ÖPNV-App für sehbehinderte und blinde im Stadtgebiet; Bereitstellen von barrierefreien Informationen in den Verkehrsmitteln inkl. Routing.



Kosten & Finanzierung

Kosten		
Bau	Jahresvarianz	
Ca. 700 Mio. €	2036 +/- 0%	
Aufzugsanlagen, barrierefreie Haltestellen (Bus/Tram)	2040 +/- 0%	
	2044 +/- 0%	
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	
Ja, Sofort	Keine	
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Teilweise Neubaumaßnahmen und teilweise Maßnahmen im Rahmen von Sanierungsarbeiten & Lückenschluss von Verbindungen durch Stadtteile, Verkehrswende, Barrierefr.	
<input type="checkbox"/> Nein		
Abhängigkeiten		
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlich.	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch
Bedarfsplan / Bundesprogramm		
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, zum Teil		
<input type="checkbox"/> Nein		
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien		
UN-Behindertenrechtskonvention; Personenbeförderungsgesetz; Nahverkehrsplan Baustein Barrierefreiheit		

Finanzierungsstruktur	Finanzierungsanteile in %
LHM	BY D EU Priv.
	tdb
Finanzierungszusagen	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja zum Teil	
<input type="checkbox"/> Nein	
Einsatz von Bundesmitteln	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ab 2026	
<input type="checkbox"/> Nein	
Perspektive	Nachnutzung
Die Infrastruktur steht der Münchner Bevölkerung zur Verfügung. Die kompletten Maßnahmen zu einer barrierefreien Infrastruktur steht nach den Olympischen Spielen der Münchner Bevölkerung und Besuchern, Arbeitnehmer*innen etc. zur Verfügung; dauerhafte Nutzung der Infrastruktur	

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	A B C D E
	B
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
** + 0 - -	** + 0 - -
Lärm	Flächenver.
** + 0 - -	** + 0 - -
Stau	Unfälle.
** + 0 - -	** + 0 - -
Barrieren	Gesundheit
** + 0 - -	** + 0 - -
Entsiegel.	Klimaangep.
** + 0 - -	** + 0 - -
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
** + 0 - -	** + 0 - -

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	
Aktuelle Projektphase	
Projektvorbereitung	Ausführungsvorb./Vergabe
<input checked="" type="checkbox"/> Planung/Konzeption	Ausführung/ Realisierung
Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung
<input checked="" type="checkbox"/> Ja zum Teil	Barrierefreies Tramnetz bis 2050, Nachrüsten U-Bahn bis 2030
<input type="checkbox"/> Nein	
Zentrale Akteure	Zusagen
Identifikation	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Ja zum Teil
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Nein
	BAU, SMW/MVG, DB, Autobahn GmbH

Rechtl. Machbarkeit
Genehmigungs-/ Planungsstand Dynamischer Prozess; Musterhaltestellen definiert; MBS werden linienspezifisch durchgeführt; Ausbau Bushaltestellen erfolgt nach Kriterienkatalog von BAU + Bauprogramm barrierefr. Querungen; SR-Befassung 10.23
Anforderung an Realisierbarkeit
Inwieweit die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zu welchem Jahr umgesetzt werden kann muss ermittelt werden.

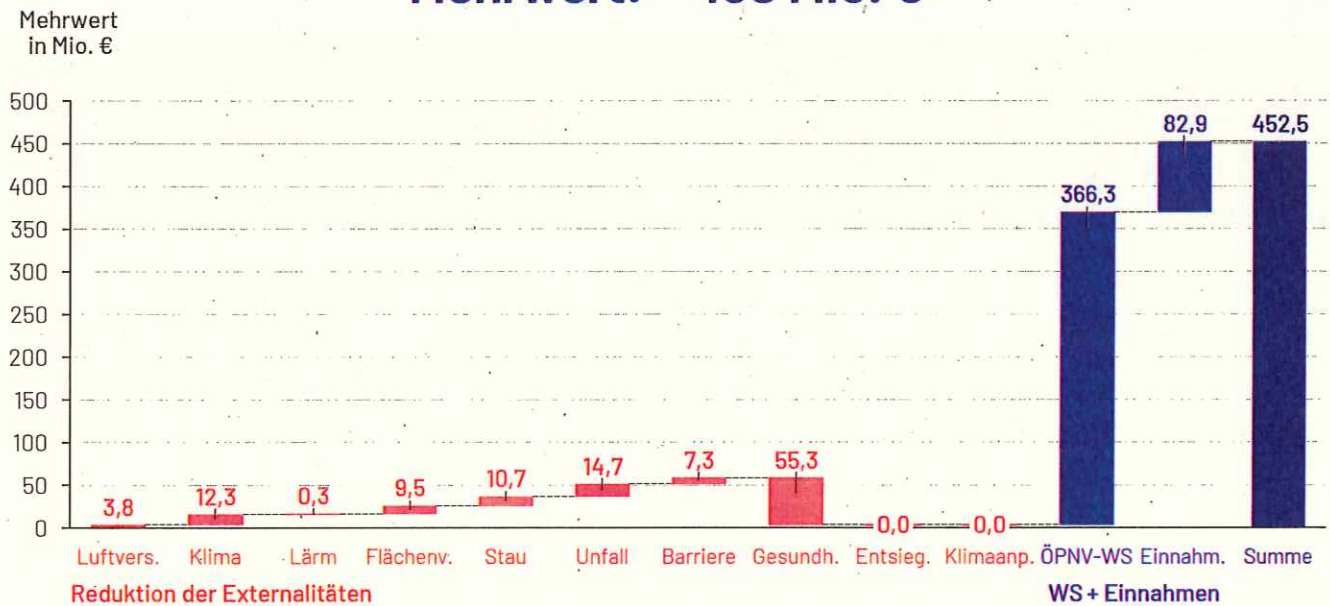
Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme
 ■ Der Mehrwert ist zu 100% gegeben, da eine barrierefreie Infrastruktur des ÖV-Systems gesetzlich im PBefG verankert ist.
 Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
 ■ Barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV

Ausbau Barrierefreiheit ÖPNV + Querungen

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~450 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/ BY/LHM/MVG/SWM/Priv

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)

Heterogene Herausforderungen an vielen Orten

feste Eskalations- & Entscheidungswege

Schnittstellen mit privaten Betreibern

Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hohe Komplexität durch hohen Grad an Detailplanung

früher Projektstart mit ausreichender Vorlauf-/Pufferzeit

Uneinheitlichkeit der Umsetzung/Qualität zwischen Orten

Einführung ggf. angepasster, zeitlich umsetzbarer Standards

Reiseketten nicht durchgängig barrierefrei

Konsequentes door-to-door-Konzept, auch bei Zielkonflikten

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Lebenszykluskosten hoch und Betrieb teuer

Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Konflikte um begrenzten öffentlichen Raum

frühzeitige und dauerhafte Kommunikation

Kurzzeitige Verschlechterung der Situation durch Baustellen

Verbindliche Standards zur Barrierefreiheit der Baustellen

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Höherer Energiebedarf Betrieb (Aufzüge, Rollstuhlhebepöhlen)

konsequenter Betrieb mit Ökostrom

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Höhere Störanfälligkeit (Aufzüge, Hebeböhlen)

Reduktion der Reaktions- und Reparaturzeiten

Lange Ausfallzeiten/ unklar Störungslagen

Einfach zugängliche Echtzeit-Störungsinformationen

Größerer Flächenverbrauch, Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung

Planungen ohne Redundanz

Konsequente Mitplanung von Störungen und Ausfallzeiten

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Mobility Hubs

Kurzbeschreibung

Herstellung hochwertiger Umsteigepunkte zwischen dem ÖPNV/SPNV und Angeboten der Shared Mobility sowie Möglichkeit für Bike & Ride und ggf. Park & Ride.
 Mobility Hubs und vernetzte Plattformen könnten weiterentwickelt werden, um Bewohner*innen eine komfortable, individuelle und nachhaltige Mobilität zu ermöglichen.



nur für internen Gebrauch

Kosten & Finanzierung

Kosten	
Bau	Jahresvarianz
Ca. 3-5 Mio. €	2036 +/- 0%
Ca. 4 kleine, 3 mittlere, 3 große Mobility Hubs	2040 +/- 0%
	2044 +/- 0%
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung
Ja, Erneuerung Mobilitätspunkte	Keine, Ggf. Sanierung nach Spielen
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Neue Leuchtturm-Mobilitätspunkte an Spielstätten und Knotenpunkten zur nahtlosen Anschlussmobilität, Feinerschließung und erhöhten Aufenthalts- und Verkehrssicherheit
<input type="checkbox"/> Nein	
Abhängigkeiten	
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> niedrig
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch
Bedarfsplan / Bundesprogramm	
Ja, k.A.	
Nein	
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien	
Mobilitätsstrategie – Teilstrategie Shared Mobility	

Finanzierungsstruktur	Finanzierungsanteile in %
LHM	BY
D	EU
Priv.	tdb
Finanzierungszusagen	
Ja	
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
Einsatz von Bundesmitteln	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, Ggf. Förderungen	
Nein	
Perspektive Nachnutzung	
Mobilitätshubs können bestehen bleiben und weiterhin genutzt werden.	

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	A	B	C	D	E
	+	0	-	-	-
Reduktion von Externalitäten					
Luft					
Klima	++	+	0	-	-
Lärm					
Flächenver.	++	+	0	-	-
Stau					
Unfälle.	++	+	0	-	-
Barrieren					
Gesundheit	++	+	0	-	-
Entsiegel.					
Klimaangep.	++	+	0	-	-
Wertschöpfung und Einnahmen					
ÖPNV-WS	+	0	-	-	-
Einnahmen	++	+	0	-	-

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	
Aktuelle Projektphase	
Projektvorbereitung	Ausführungsvorb./Vergabe
<input checked="" type="checkbox"/> Planung/Konzeption	Ausführung/ Realisierung
Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung
Ja	Noch keine Planung
Nein	
Zentrale Akteure Identifikation	Zusagen
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Ja
Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Nein

Rechtl. Machbarkeit	
Genehmigungs-/ Planungsstand	Noch keine Planung
Anforderung an Realisierbarkeit	Alle Austragungsjahre können wahrscheinlich erreicht werden

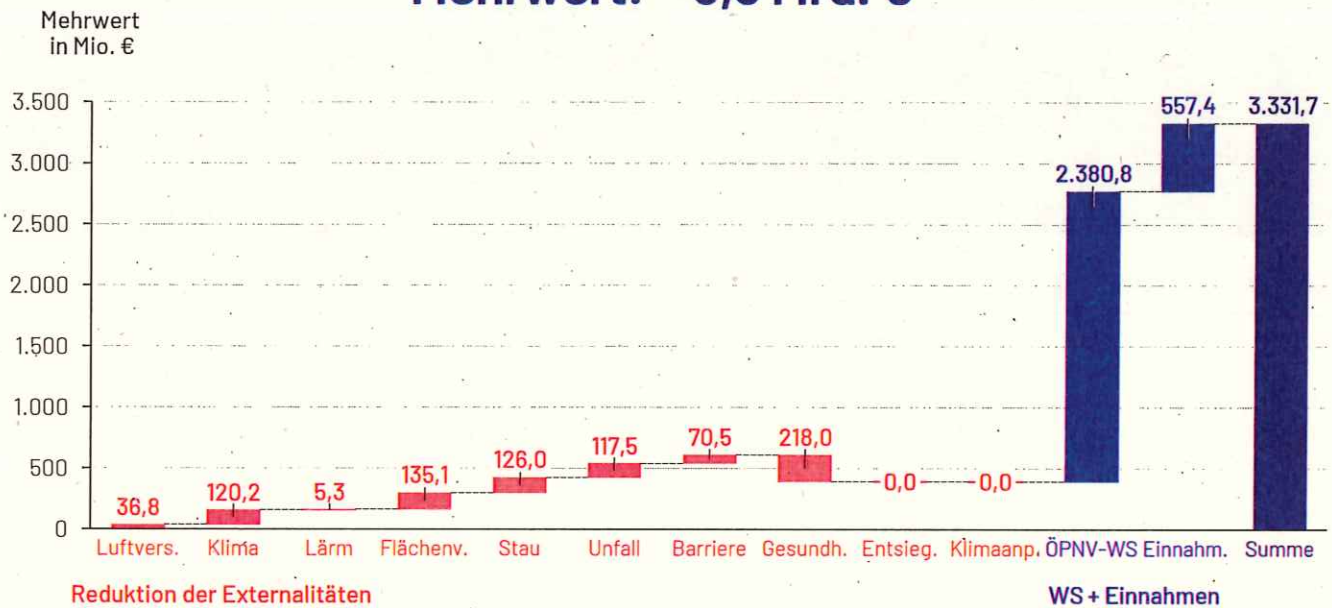
Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Bessere Anschlussmobilität Verbesserung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Abstellungssituation Erhöhte Aufenthaltsqualität
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Fortbleibende Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit für betroffene Quartiere

Mobility Hubs

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~3,3 Mrd. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/Komm/Priv	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)	Untersch. bauliche Standards für mehrere (private) Anbieter	Vereinheitlichung der Lösungen (übergreifende Systeme)	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kommunikation, indexierte Kostenrahmen
Schnittstellen mit privaten Betreibern	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt	Untersch. Standards für technische Integration (App-Plattform)	Zusammenfassung der Anbieter auf einem Interface	Privatwirtschaftlich oft nicht profitabel	Öffentliche Trägerschaft (MVG/SWM)
Heterogene Herausforderungen an vielen Orten	feste Eskalations- & Entscheidungswege	Errichtung der Anlagen im laufenden Betrieb	frühe Bauphasenplanung in enger Abstimmung MVG/SWM	Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Konflikte um begrenzten öffentlichen Raum	frühzeitige und dauerhafte Kommunikation	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen	Unzuverlässige Redistribuktion von Fahrzeugen	Verbindliche Soll-Zustände, bedarfsgerechter Ausgleich
Rebound-Effekt bei Nachfrage (Zusatz statt Ersatz)	Intermodal-Rabatte bei Verknüpfung mit ÖPNV-Nutzung	Hoher Energiebedarf bei Bauprojekten	Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen	Konflikte mit angrenzenden Verkehrsraum	Klare bauliche Unterscheidung verschiedener Bereiche

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Ausbau Grünzüge / Parkmeilen

2

Kurzbeschreibung

Parkmeilen spielen als großflächige Grünverbindungen für Olympische Spiele in München eine zentrale Rolle in der Stadtentwicklung bzgl. des enormen Bevölkerungswachstums, der Nachhaltigkeit und Erlebnisqualität auch für zukünftige Generationen. Bestehende Konzepte zu deren Ausbau sollen im Rahmen der Olympischen Spiele umgesetzt werden



Kosten & Finanzierung

Kosten

Bau	Jahresvarianz
Ca. 800 Mio. €	2036 Kostenanstieg
Ca. 320 ha auszubauende	2040 +/- 0%
Fläche * 250 €/m ² + weiteres	2044 +/- 0%

Modernisierung

Nein, Neubaumaßnahme	Kosten in der Nachnutzung
	Keine, Nur Betriebskosten

Neubaumaßnahme

Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
X Ja	Ja, k.A.
Nein	Nein

Abhängigkeiten

Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.
niedrig	hoch
hoch	niedrig
hoch	hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm

Ja, k.A.
Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien

Leitlinie Freiraum

Finanzierungsstruktur

Finanzierungsanteile in %
LHM BY D EU Priv.
_____ tbd _____

Finanzierungszusagen

Ja
Nein

Einsatz von Bundesmitteln

Ja, k.A.
Nein

Perspektive

Nachnutzung
Zu 100% weiter nutzbar für die Münchner Stadtgesellschaft

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung

A B C D E

Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Lärm

++ + 0 - --

Stau

++ + 0 - --

Barrieren

++ + 0 - --

Entsiegel.

++ + 0 - --

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WS

++ + 0 - --

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Die Investitionen fließen primär in die Stadtentwicklung, die Maßnahme bietet somit einen bleibenden Wert über die Spiele hinaus.
- Der Nord-Süd-Grünverbindung kommt eine besonders hohe Bedeutung im Zusammenhang mit dem Olympia-Ensemble zu

Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- k.A.

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung

Aktuelle Projektphase	
X Projektvorbereitung	Ausführungsvorb./Vergabe
Planung/Konzeption	Ausführung/ Realisierung

Wirtschaftlichkeit

Geplante Fertigstellung
Ja
Nein

Zentrale Akteure

Identifikation	Zusagen
Ja	X Ja
Nein	Nein

alles relevante ist vertraglich geregelt

Rechtl. Machbarkeit

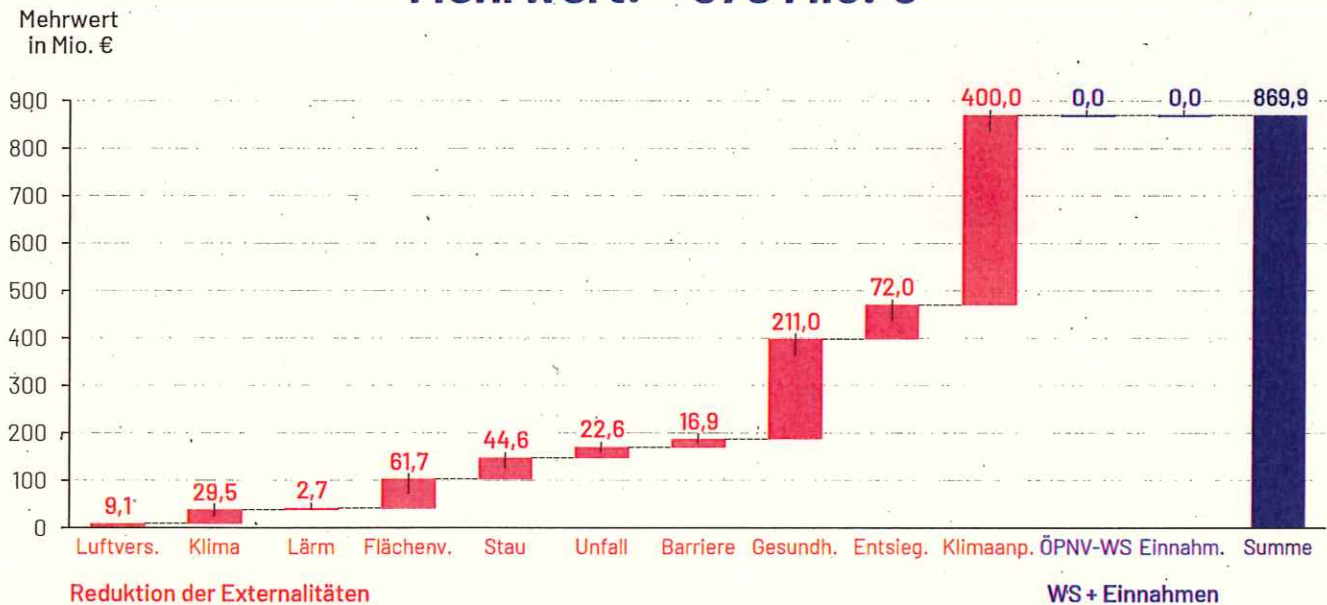
Genehmigungs-/ Planungsstand
Planungen nicht begonnen; Genehmigungen sind v. unterg. Bedeutung, wenn Planungsrecht / Grünordnungspläne vorhanden. Viele Sperrgrundstücke nicht in LHM-Besitz. Int. Schritte zur Beschl. nötig.

Anforderung an Realisierbarkeit
Die Angaben beziehen sich auf einen Projektierungszeitraum von 6 Jahren, der mit der Flächen- und Mittelbereitstellung beginnt. Vorgelagert muss die Flächensicherung erfolgen.

Ausbau Grünzüge / Parkmeilen

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~870 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen LHM/Kommunen/Priv	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)	Unklare Randbedingungen an vielen verschiedenen Orten	Frühe Bestandserhebungen, Voruntersuchungen	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
Heterogene Herausforderungen an vielen Orten	feste Eskalations- & Entscheidungswege	Baulogistik inmitten großer sensibler Grün- und Freibereiche	Bauphasen-/Logistik-konzept mit schonenden Bauweisen	Dauerhafter Betrieb und Pflege in öffentlicher Hand	Transparente Kommunikation zu Folgekosten
				Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/ Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Konflikte um Nutzungsbereiche innerhalb der Freiflächen	Klare Zonierung und Kategorisierung	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen	Unklare Wegebeziehungen/Zugänge	Integriertes Erschließungs- und Wegekonzept
Schwach beleuchtete Bereiche mögliche Angsträume	Bedarfsgerechte, ökologisch vertretbare Beleuchtung	Verlust von Grünflächen durch dichtere Erschließung	Nachhaltige Bauweise, großzügiger Ausgleich	Unzureichende ÖPNV-Erschließung; MIV-Druck auf angrenzende Straßen	Frühzeitige Planung des ÖPNV-Anschlusses an definierten Zugangsbereichen
		Höhere Belastung der Grünflächen durch höhere Nutzungsfrequenz	Klare Strukturierung und Kommunikation von (nicht)betretbaren Bereichen		

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Erweiterung Olympiapark

Kurzbeschreibung

Die Erweiterung der Sportflächen im Olympiapark umfasst drei größere Teile:
 Zentralbereich: Bestandsnutzung Sport
 Erweiterung Nord: Radsport- Bahn und Volleyball;
 Nachnutzung Grün- und Freifläche;
 Erweiterung Südwest: Handball, Modern Pentathlon, BMX Racing, BMX Freestyle, Skateboard Street, Skateboard Park, BBall Breaking, Parkour



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %
Ca. 210 Mio. € (Stand 2026)	2036 k.A. 2040 k.A. 2044 k.A.	LHM BY D EU Priv. tbd
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen
Nein, Neubaumaßnahme	Ja, Herstellungs- und Rückbaukosten/Grün- u. Breitensportanlagen & Instandhaltung	Ja Nein
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
X Ja Nein	Zentrale Venueflächen	Ja, tbd Nein
Abhängigkeiten		Perspektive
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlich.	Nachnutzung
niedrig hoch X	niedrig hoch X	Öffentliche Freiraum-, Grünflächen, Sport- und Breitensportnutzung
Bedarfsplan / Bundesprogramm		
Ja, Nein	k.A.	

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien
 Perspektive München inkl. Leitlinie Freiraum, Konzeption Freiraum M2030, landschafts- und stadtplanerische Rahmenplanung 2011

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechtl. Machbarkeit
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand
X Projektvorbereitung Planung/Konzeption	Ausführungsvorb./Vergabe Ausführung/ Realisierung	Grundstücksverfügbarkeit für Zentralbereich und Norderweiterung gegeben; Grundstücksverfügbarkeit für Venueflächen und Park-erweiterung im SW offen und zu klären (Bundeswehrréal)
Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung	Anforderung an Realisierbarkeit
Ja k.A. Nein	k.A.	Insbesondere die Grundstücksverfügbarkeit der Bundeswehrflächen zu klären
Zentrale Akteure	Zusagen	
Identifikation		
X Ja Bünd, Bundeswehr, Bayern, LHM Nein	Ja X Nein	

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	A B C D E
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
-- - 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

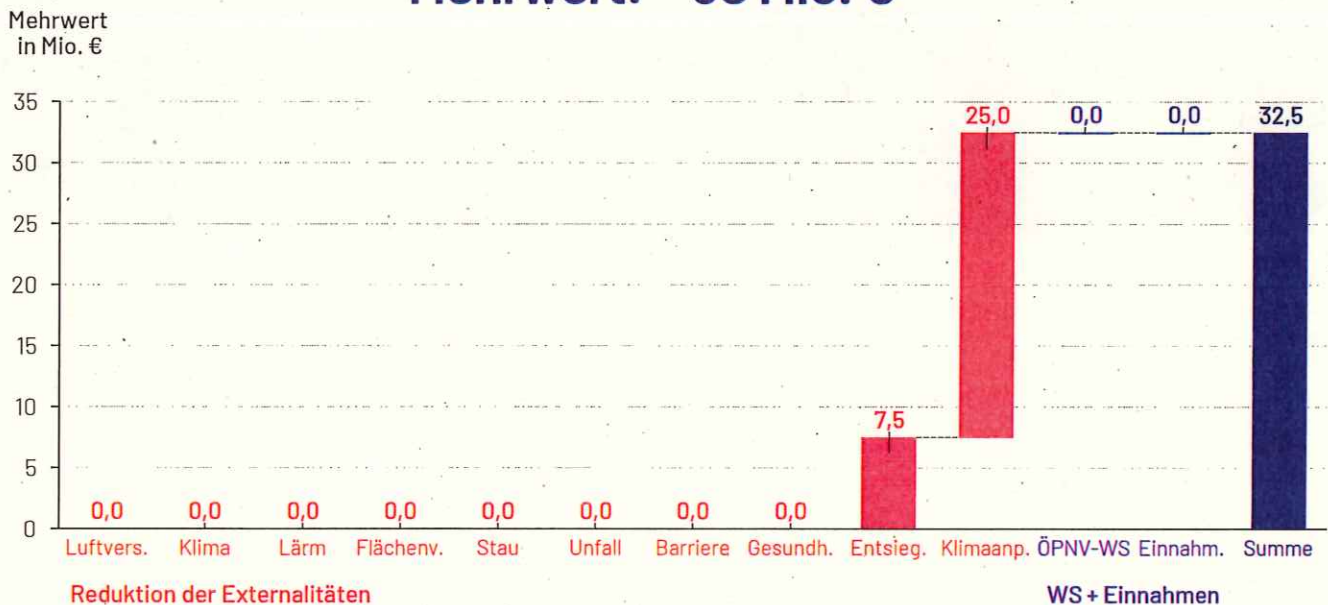
Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von Grün-, Frei- und Sportflächen Gesundheitsvorsorge Bevölkerung
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> Öffentliche Sport- und Freiflächen

Erweiterung Olympiapark

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~30 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/Oly-GmbH	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)	Baulogistik während laufendem Betrieb der Bestandseinrichtungen	Bauphasen-/Logistik-konzept mit Besucher-management	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
Heterogene Herausforderungen in drei Teilbereichen	feste Eskalations- & Entscheidungswege	Mögliche Kampfmittelbelastung des geplanten Baugrunds	Frühe Bestands-erhebungen, Vorunter-suchungen	Dauerhafter Betrieb und Pflege in öffentlicher Hand	Transparente Kommunikation zu Folgekosten
Abstimmungs-/Entscheidungsverzug	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt	Hohe Komplexität bei Eingriffen in denkmal-geschütztes Ensemble	Frühzeitige + Dauer-hafte Abstimmung mit Bauaufsichtsbehörden	Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Konflikte um Nutzung neu entstehender Frei- und Sportflächen	Klare Zonierung und Kategorisierung	Bauemissionen (Lärm/Staub/ Erschütterung/ Verkehr)	lärmmarme Verfahren, baubegleitende Min-derungsmaßnahmen	Unklare Wegebe-ziehungen/Zugänge	Integriertes Erschlie-Bungs- und Wege-konzept
Wegfall bestehender öff. zugänglicher Sport- und Freizeitbereichen	Erarbeitung eines Nachnutzungskonzepts neuer Anlagen	Verlust von Grün-flächen durch Neubauten	Nachhaltige Bauweise, großzügiger Ausgleich	Höhere bauliche Dichte erhöht Gefahren bei Zwischenfällen	Security-by-design, Stresstest, Testbetriebe
		Höhere Belastung der Grünflächen durch höhere Nutzungs-frequenz	Klare Strukturierung und Kommunikation von (nicht) betretbaren Bereichen	Hoher Druck auf bestehende ÖPNV-Erschließung	Weiterer Ausbau der Zubringer-Verkehrsträger inkl. Taktverdichtung

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Kurzbeschreibung

Im Hinblick auf die Klimaveränderungen bereitet sich die Stadt mit unterschiedlichen Maßnahmen auf häufiger auftretende Hitzebelastungen vor. Zentral ist das Vorhaben, 100.000 zusätzliche Bäume im öffentlichen Raum zu pflanzen. Im Rahmen der Spiele sollen die positiven Effekte zur Abkühlung wie Beschattung und Verdunstungsleistung beispielhaft großflächig gezeigt werden



Kosten & Finanzierung

Kosten	Jahresvarianz
Bau	
Ca. 500 Mio. € (Stand 2026)	2036 +/- 0%
	2040 +/- 0%
	2044 +/- 0%

Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung
Nein, Neubaumaßnahme	Keine, Nur Betriebskosten

Neubaumaßnahme	Notwendigkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Zunehmende Hitzewellen beeinträchtigen künftig die Aufenthaltsqualität; ein Programm zur Pflanzung von bis zu 100.000 Bäumen soll d. Kühlung & Stadtklimawirk. gegensteuern

Abhängigkeiten	Finanzierungsverbindlichk.
Drittmittelabhängigkeit	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig <input type="checkbox"/> hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm
Ja, Nein
k.A.

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien
Leitlinie Freiraum, Freiraumquartierskonzept Innenstadt, Beschlüsse des RKU zur Klimaanpassung (30% Baumüberdeckung)

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	Aktuelle Projektphase
<input checked="" type="checkbox"/> Projektvorbereitung Planung/Konzeption	Ausführungsvorb./Vergabe Ausführung/ Realisierung
Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung
<input checked="" type="checkbox"/> Ja Erfahrungswert <input type="checkbox"/> Nein ^e	2040
Zentrale Akteure Identifikation	Zusagen
Ja Nein	Ja Nein
k.A.	k.A.

Finanzierungsstruktur	Finanzierungsanteile in %
LHM BY D EU Priv.	tbd

Finanzierungszusagen
Ja Nein

Einsatz von Bundesmitteln
Ja, tbd Nein

Perspektive Nachnutzung
Zu 100% weiter nutzbar für die Münchner Stadtgesellschaft

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung
A B C D E

Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 --	++ + 0 --

Lärm	Flächenver.
++ + 0 --	++ + 0 --

Stau	Unfälle.
++ + 0 --	++ + 0 --

Barrieren	Gesundheit
++ + 0 --	++ + 0 --

Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 --	++ + 0 --

Qual. Mehrwert

Rechtl. Machbarkeit
Genehmigungs-/ Planungsstand
Planung nicht begonnen. Öffentlich-rechtliche Genehmigung nicht erforderlich. Grundstücksverfügbarkeit gegeben. Weitere Information siehe Excel-Liste.
Anforderung an Realisierbarkeit
Die Angaben beziehen sich auf einen Projektierungszeitraum von 10 Jahren. Bei einem kürzeren Projektzeitraum sind weniger Baumpflanzungen möglich.

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Die Investitionen fließen primär in die Stadtentwicklung, nicht in neue Sportstätten. Die Maßnahme bietet somit einen bleibenden Wert für die Münchner Bevölkerung über die Spiele hinaus.

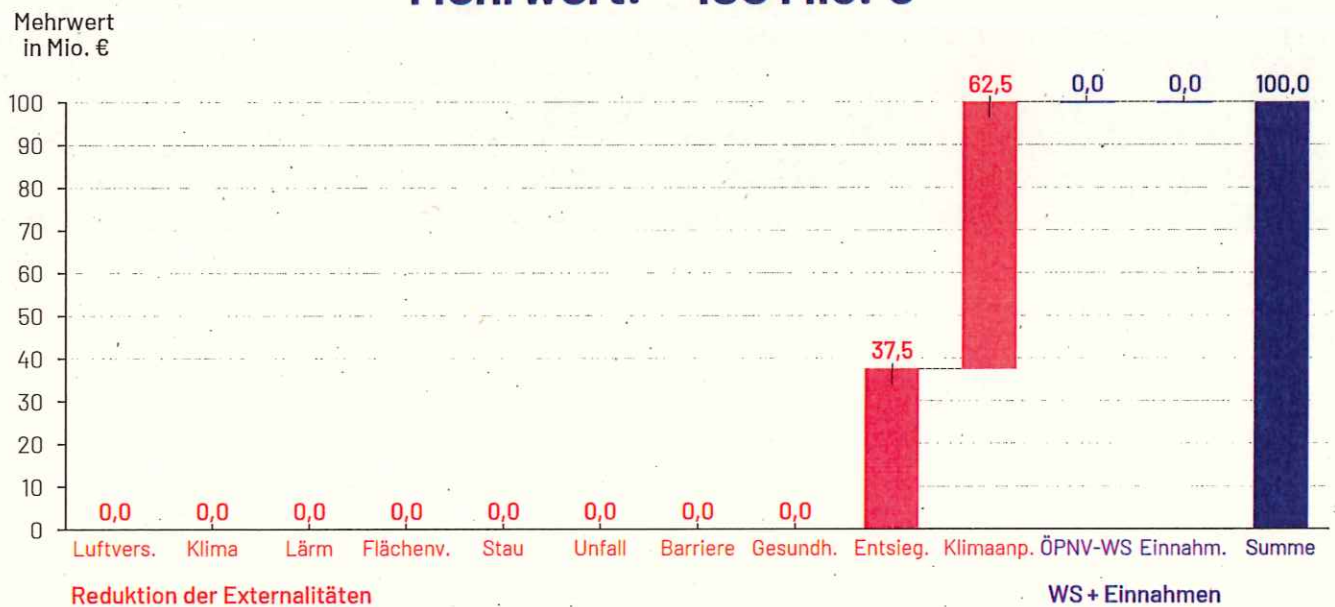
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- k.A.

Klimaanpassung öffentlicher Raum

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~100 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen BY/LHM/Privaten	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)	Baulogistik während laufendem Verkehr	Frühzeitige Kommunikation, Umleitungsmanagement	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
Heterogene Herausforderungen im ganzen Stadtgebiet	feste Eskalations- & Entscheidungswege	Komplexe Sparten im innerstädtischen Bereich	Frühe Bestandshebungen, Voruntersuchungen	Dauerhafte Pflege in öffentlicher Hand	Transparente Kommunikation zu Folgekosten
Abstimmungs-/Entscheidungsverzug	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt			Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Konflikte durch Verschattung von Anwohnenden	frühzeitige und dauerhafte Kommunikation	Bauemissionen (Lärm/Staub/ Erschütterung/ Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen	Wegfall von öffentlichen Stellplätzen	Ausbau der Erreichbarkeit ohne Nutzung des PKWs
		Beeinträchtigung von Grünflächen während Bauzeit	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung	Erhöhte Unfallgefahr (Baumstämme/Laub)	Sichtbarkeitserhöhung (Reflektoren), v.a. im Herbst konsequente Straßenreinigung

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Freiraum-Quartierskonzept Innenstadt (H.-W.-Str.)

2

Kurzbeschreibung

Umgestaltung der Herzog-Wilhelm-Straße (zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Josephspitalstr.) und der Kreuzstraße in eine Fußgängerzone und die Neugestaltung der bestehenden Grünanlage im unmittelbaren Bereich der Altstadt.

Es soll zudem ein positiver Rückbezug auf 1972 aufgezeigt werden. Für die Spiele wurden die ersten Fußgängerzonen in der Altstadt umgesetzt.



Kosten & Finanzierung

Kosten

Bau	Jahresvarianz
Ca. 15-25 Mio. € (Annahme)	2036 +/- 0%
	2040 +/- 0%
	2044 +/- 0%

Modernisierung

Nein, Neubaumaßnahme	Kosten in der Nachnutzung
	Keine, Nur Betriebskosten

Neubaumaßnahme

Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Ja,
<input type="checkbox"/> Nein	Nein

Abhängigkeiten

Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlich.
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> niedrig
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm

Ja, k.A.
 Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien

Leitlinie Freiraum, Freiraumquartierskonzept Innenstadt

Finanzierungsstruktur

Finanzierungsanteile in %
LHM BY D EU Priv.
tbid

Finanzierungszusagen

Ja
 Nein

Einsatz von Bundesmitteln

Ja,
 Nein

Perspektive

Nachnutzung
Zu 100% weiter nutzbar für die Münchner Stadtgesellschaft

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung

A B **C** D E

Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Lärm

-- + **0** - --

Stau

++ + **0** - --

Barrieren

++ + **0** - --

Entsiegel.

++ + **0** - --

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WS

++ + **0** - --

Qual. Mehrwert

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung

Aktuelle Projektphase	Rechtl. Machbarkeit
<input checked="" type="checkbox"/> Projektvorbereitung	Genehmigungs-/ Planungsstand
Planung/Konzeption	Studie v. Green City, konkrete Planung + Verkehrskonzept nicht vorhanden, GS-Verfügbarkeit gegeben, Umsetzung kann nur unter vereinfachten internen Genehmigungsschritten erfolgen
	Anforderung an Realisierbarkeit
	Die Angaben beziehen sich auf einen Projektierungszeitraum von 6 Jahren, Mittelbereitstellung beginnt. Vorgelagert muss das Verkehrskonzept stehen.

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Die Investitionen fließen primär in die Stadtentwicklung, die Maßnahme bietet somit einen bleibenden Wert für die Münchner Bevölkerung über die Spiele hinaus

Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- k.A.

Wirtschaftlichkeit

Geplante Fertigstellung
<input checked="" type="checkbox"/> Ja Green City Studie; Sperrung eines Astes durch Baustellensperrung
<input type="checkbox"/> Nein

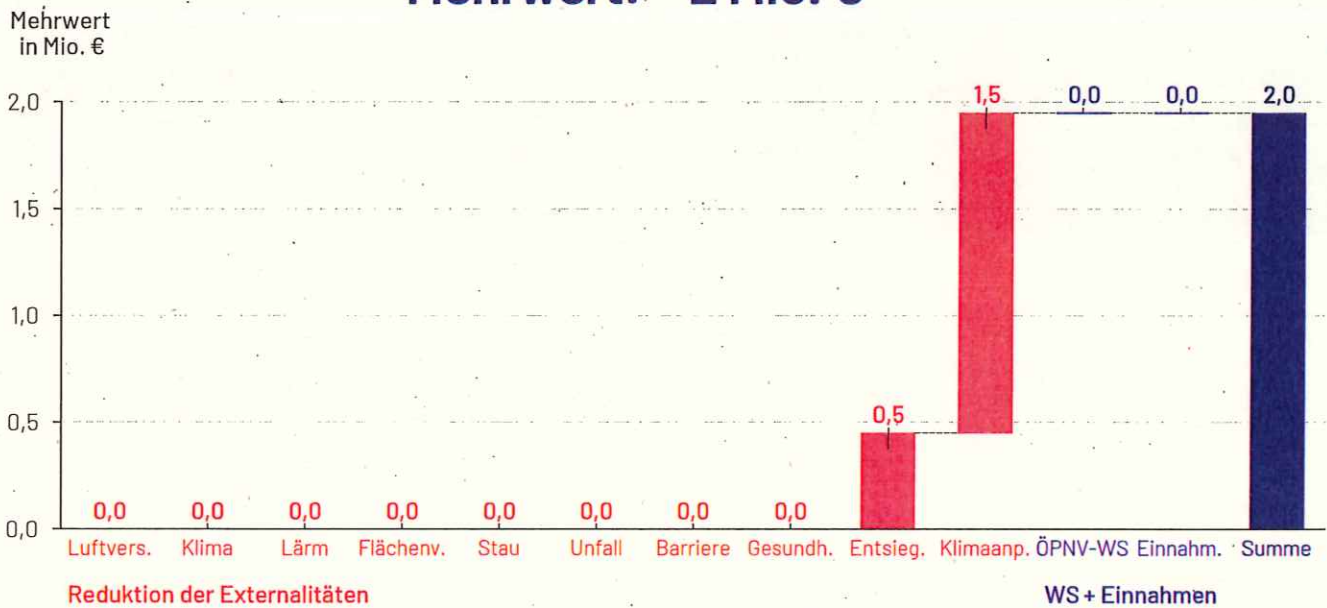
Zentrale Akteure

Identifikation	Zusagen
<input type="checkbox"/> Ja k.A.	<input type="checkbox"/> Ja k.A.
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Nein

Freiraum-Quartierskonzept Innenstadt (Herzog-W.-Str.)

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~2 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen BY/LHM/Privaten	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)	Baulogistik während laufendem Verkehr im innerstädtischen Raum	Frühzeitige Kommunikation, Umleitungsmanagement	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
Schnittstellen mit privaten Grundstückseigentümer*innen	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt	Komplexe Sparten im innerstädtischen Bereich	Frühe Bestandshebungen, Voruntersuchungen	Dauerhafte Pflege in öffentlicher Hand	Transparente Kommunikation zu Folgekosten
Abstimmungs-/Entscheidungsverzug	feste Eskalations- & Entscheidungswege	Hohe Komplexität durch hohen Grad an Detailplanung	früher Projektstart mit ausreichender Vorlauf-/Pufferzeit	Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Veränderung der Geräuschquellen, v.a. nachts	Monitoring und Eingriffe bei Ruhestörungen	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen	Wegfall von öffentlichen Stellplätzen	Ausbau der Erreichbarkeit ohne Nutzung des PKWs
Schwach beleuchtete Bereiche mögliche Angsträume	Bedarfsgerechte, ökologisch vertretbare Beleuchtung	Hoher Energiebedarf bei Bauprojekten	Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen	Belastung durch Ausweichverkehre im Quartier	Einbettung in Konzept der verkehrsberuhigten Altstadt
Konflikte um Nutzungsbereiche innerhalb der Freiflächen	Klare Zonierung und Kategorisierung	Beeinträchtigung von Grünflächen während Bauzeit	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung	Entstehen von Angsträumen, v.a. nachts.	Offenes Design mit vielen Blickbeziehungen, Vermeidung uneinsehbarer Bereiche

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

Spiel und Sport im öffentlichen Raum

2

Kurzbeschreibung

Die Maßnahme umfasst die Modernisierung und Weiterentwicklung öffentlicher Spiel- und Sportflächen als Teil der olympischen Legacy, um kostenfreie, inklusive und klimaangepasste Angebote für Breitensport und Trendsportarten zu schaffen und so Gesundheit, Teilhabe und Zugänglichkeit nachhaltig zu stärken.



Kosten & Finanzierung

Kosten

Bau	Jahresvarianz
Ca. 500 Mio. €	2036 Nicht möglich
(ca. 300 relevante Projekte á ca. 1,65 Mio. / Projekt)	2040 +/- 0%
	2044 +/- 0%

Modernisierung

Ja, Ab sofort	Kosten in der Nachnutzung Keine, Nur Betriebskosten
---------------	--

Neubaumaßnahme

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Notwendigkeit Ergänzung von Angeboten, nach Flächenverfügbarkeit. Es müssen Vorgaben des Naturschutzes und bei lärmintensiven Angeboten Auflagen des BImSchG beachtet werden.
<input type="checkbox"/> Nein	

Abhängigkeiten

Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> niedrig
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm

Ja, k.A.
Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien
Leitlinie Freiraum

Finanzierungsstruktur

Finanzierungsanteile in %				
LHM	BY	D	EU	Priv.
		tdb		

Finanzierungszusagen

Ja
Nein

Einsatz von Bundesmitteln

Ja,
Nein

Perspektive

Nachnutzung
Zu 100% weiter nutzbar für die Münchner Stadtgesellschaft

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung

Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
Lärm	Flächenver.
Stau	Unfälle.
Barrieren	Gesundheit
Entsiegel.	Klimaangep.

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WS	Einnahmen
---------	-----------

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung

Aktuelle Projektphase	
<input checked="" type="checkbox"/> Projektvorbereitung	Ausführungsvorb./Vergabe
Planung/Konzeption	Ausführung/ Realisierung

Wirtschaftlichkeit

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Geplante Fertigstellung
<input type="checkbox"/> Nein	Erfahrungswerte 2040

Zentrale Akteure Identifikation

Ja k.A.
Nein

Zusagen
Ja k.A.
Nein

Rechtl. Machbarkeit

Genehmigungs-/ Planungsstand
Planung noch nicht begonnen. Genehmigungen v. untergeord. Bedeutung; Verfahrensfreiheit nach §57 BayBO; GS-Verfügbarkeit gegeben; Realisierung nur im Rahmen von Bauprogrammen und Vereinfachungen mögl.
Anforderung an Realisierbarkeit
Die Angaben beziehen sich auf einen Projektierungszeitraum von 10 Jahren. Abhängig vom Projektstart werden bei einem kürzeren Projektzeitraum mehr personelle Ressourcen benötigt.

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Die Investitionen fließen primär in die Stadtentwicklung, nicht in neue Sportstätten. Die Maßnahme bietet somit einen bleibenden Wert für die Münchner Bevölkerung über die Spiele hinaus

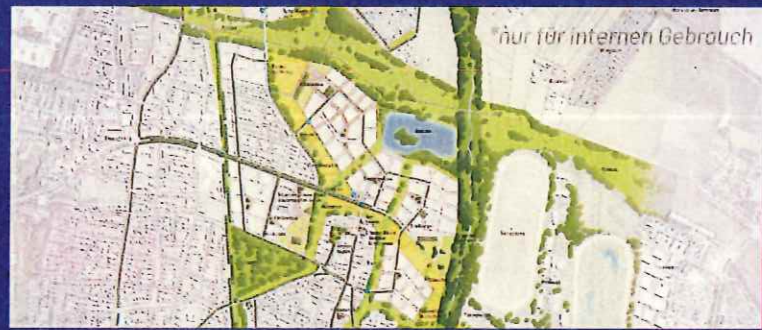
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- k.A.

Olympisches Dorf / Media Dorf

Kurzbeschreibung

Im Nordosten wird auf einer Fläche von etwa 600 Hektar zwischen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen ab den 2030er Jahren ein neues Stadtquartier für bis zu 30.000 Menschen entstehen. Zentrale Bereiche des geplanten neuen Stadtteils werden initial als Olympisches- und Paralympisches- und Mediodorf genutzt (ca. 19.500 Betten).



Kosten & Finanzierung

Kosten			
Bau	Jahresvarianz		
Ca. 3,5 Mrd. € (Olympiadorf + Media Village für 2044)	2036 + ca. 14%		
	2040 + ca. 7%		
	2044 +/- 0%		
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung		
Nein, Neubaumaßnahme	Ja, Zur Zuführung sozialer Infrastruktur		
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit		
X Ja	Klimaneutrales & sozial gemischtes Quartier, in dem das Olympische Dorf als Initialnutzung dient; die Planungen werden derzeit konkretisiert. Baurecht ab 2027 geplant.		
Nein			
Abhängigkeiten			
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.		
niedrig	X hoch	X	niedrig hoch
Bedarfsplan / Bundesprogramm			
Ja, k.A.			
Nein			
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
Die Entwicklung des Münchner Nordostens basiert auf integrierten städtischen Planungsgrundlagen (Perspektive München, STEP), die (inter)nationale Ziele der Stadtentwicklung umsetzen.			

Finanzierungsstruktur	Finanzierungsanteile in %
LHM BY D EU Priv.	tbd
Finanzierungszusagen	
Ja	
Nein	
Einsatz von Bundesmitteln	
Ja,	
Nein	
Perspektive Nachnutzung	
Ziel ist die Entwicklung eines nutzungsgemischten, innovativen, lebendig, klimaneutralen und -angepassten Stadtteils mit	
- Bezahlbarem Wohnraum	
- Raum für Arbeitsplätze	
- Versorgungs- und Bildungsinfrastruktur	
- Kultur- und soziale Einrichtungen	
- Gute ÖPNV-Anbindung (U-Bahn, 2 Tramlinien)	

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	A B C D E
	A
Reduktion von Externalitäten	
Luft	++ + 0 - --
Klima	++ + 0 - --
Lärm	++ + 0 - --
Flächenver.	++ + 0 - --
Stau	++ + 0 - --
Unfälle.	++ + 0 - --
Barrieren	++ + 0 - --
Gesundheit	++ + 0 - --
Entsiegel.	++ + 0 - --
Klimaangep.	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	++ + 0 - --
Einnahmen	+++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		
Aktuelle Projektphase		
Projektvorbereitung	Ausführungsvorb./Vergabe	
X Planung/Konzeption	Ausführung/ Realisierung	
Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung	
X Ja	Interne	2036 möglich
Nein	Wirtschaftlichkeitsprüfung	2040 optimal
Zentrale Akteure Identifikation	Zusagen	
X Ja	GS-Eigentümer, Verwaltung, lokale Politik, Stadtrat	Ja
Nein		Nein

Rechtl. Machbarkeit	
Genehmigungs-/ Planungsstand	VU für eine SEM laufen, die Bauleitplanung ist ab 2027 vorgesehen; der Großteil der benötigten Flächen ist bereits im Besitz der LHM oder Mitwirkungsbereitschaft, kleinere Anteile müssen ggf. erworben werden
Anforderung an Realisierbarkeit	Das Jahr 2040 bietet die beste Balance aus Planung, Kosten und Wohnraumbereitstellung; 2036 erfordert risikoreiche Beschleunigung. 2044 würde den Zeitplan verzögern.

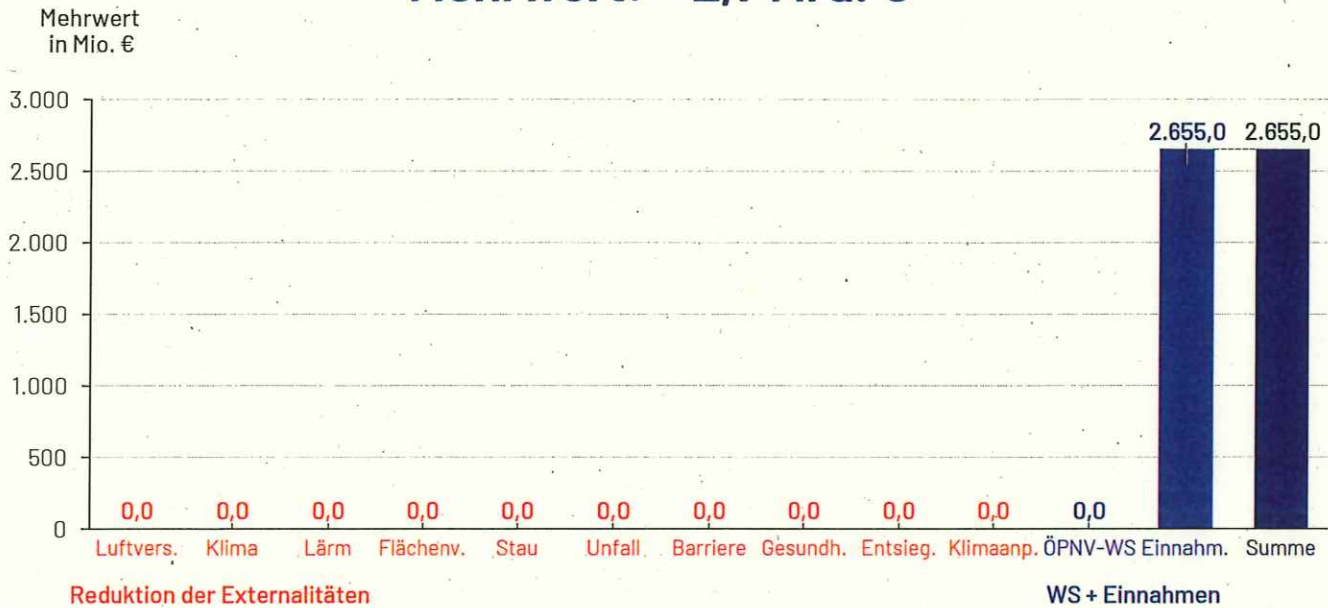
Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung neuer Wohnraum Beschleunigung der Finanzierung und Entwicklung Ausbau ÖPNV für MNO Herstellung von Grün- und Freiflächen Erhöhung der Akzeptanz Beschleunigung Grunderwerb
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Bezahlbarer Wohnraum Soz. & kulturelle Infrastruktur

Olympisches Dorf / Media Dorf

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~2,7 Mrd. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/ BY/LHM/DB/EBA/BMW

Komplexität in Genehmigungsverf. / laufende gesetzliche Änderungen

Unterschiedliche Finanzierungsquellen/ teilweise ohne Zusagen

Mögl. Minderungsmaßnahmen

frühe Einbindung, feste Eskalations- und Entscheidungswege

Laufender Austausch mit Genehmigungsstellen und Gesetzgeb.

Frühe Erarbeitung verlässlicher Finanzierungskulissen

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Bauen im Bestand unter Betrieb (Gleis/Weichen/etc.)

Hoher Koordinierungsaufwand zwischen Gewerken u. Teilprojekten

Abhängigkeit von Sperrpausen/ Bauphasen

Mögl. Minderungsmaßnahmen

erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung

dauerhafte Koordination zwischen Planern und Bauunternehmen

langfristige Sperrpausen- & Taktstrategie, Bündelung

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Preissteigerungen (Material/Energie/ Personal)

Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte

Vergabekomplexität/ geringe Bieterzahl

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte

Kostenrahmen statt Fixsumme, indexiert, definierte Reserven

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Lärm/Erschütterungen (v. a. nachts)

Hohe Nutzungsdichte; Flächen-/ Erreichbarkeitskonflikte

Erschließung neuer/angepasster Stationen unklar

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Kommunikation + Lärmreduktion (Abschirmung, Monitoring)

Trennwirkungen minimieren, Provisorien/Umleitungen

Frühe Erarbeitung & Kommunikation; Konfliktmoderation

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

Eingriffe in Grünflächen/ sensible Bereiche

Biodiversitätsrisiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen

Biodiversitätskonzept Schutz-/Ersatzmaßnahmen, Wiederherstellung nach Ende

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Baustellenlogistik im laufenden Betrieb

Trassenkonflikte Güter ↔ Personen

Neue Betriebskomplexität, Integration neuer Technik in den Bestand

Mögl. Minderungsmaßnahmen

frühzeitige, konsistente Fahrgast-/Betriebsinfo

konfliktmindernde Infrastruktur, Überwerfungsbauwerke

Puffer/Synchronisationszeiten, robuste Linientrennung & Regeln, Testphasen

* Vorbehaltliche Übersicht ohne Gewähr auf Vollständigkeit.

