gb2-12.mor@muenchen.de

Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
Bezirk Nord-West
MOR-GB2.12

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Tram Münchner Norden - Bürgerversammlungsempfehlungen 2025

Tram 23/24
Empfehlung Nr. 20-26 / E 02917 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 10.07.2025

Änderung des Trassenverlaufs Tram 23- Ende Neufreimann
Empfehlung Nr. 20-26 / E 02918 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 10.07.2025

Ablauf des Planfeststellungsverfahrens - Abschnitt 1 (Kieferngarten)
Empfehlung Nr. 20-26 / E 02920 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 10.07.2025

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00646

Anlagen:

- Anlage 1: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02917
- Anlage 2: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02918
- Anlage 3: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02920

Beschluss des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann vom 25.08.2026
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann hat am die Empfehlungen Nr. 20-26 / E 02917, Nr. 20-26 / E 02918 sowie Nr. 20-26 / E 02920 beschlossen. Die Empfehlungen betreffen die Tram Münchner Norden.

Die Empfehlungen betreffen einen Vorgang der nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Gemeindeordnung (GO) in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 23 der Geschäftsordnung des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um Empfehlungen einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt sind, müssen diese nach Art. 18 Abs. 5 Satz 1 GO i.V.m. § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschuss-Satzung (BA-Satzung) vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:
Sachstand Tram Münchner Norden

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Mit dem Trassierungsbeschluss zum Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten (Planfeststellungsabschnitt 1) am 15.12.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084) hat die Vollversammlung des Stadtrates die Streckenführung der Tram Münchner Norden für den Streckenabschnitt Schwabing Nord – Kieferngarten beschlossen. Der Planfeststellungsbescheid für den ersten Planfeststellungabschnitt wurde am 31.10.2024 von der Regierung von Oberbayern erteilt. Damit haben die Stadtwerke München GmbH Baurecht für diesen Abschnitt.

Der Trassierungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 2 (Neufreimann – Am Hart / Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15807) wurde am 30.07.2025 durch die Vollversammlung des Stadtrates gefasst. Die Planfeststellungsunterlagen werden bei der Regierung von Oberbayern voraussichtlich im 3. Quartal 2026 eingereicht, unter Berücksichtigung der Prüfungsaufträge des mehrheitlich angenommenen Änderungsantrags der Fraktionen Grüne/Rosa Liste, SPD/Volt.

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02917 – Tram 23 / 24

Mit der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02917 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 10.07.2025 wird die Landeshauptstadt München um Folgendes gebeten:

1. Die geplanten und bereits begonnenen Vorarbeiten an der Tramstrecke Neufreimann – Kieferngarten sollen so lange unterbrochen werden, bis die Entscheidung vorliegt, ob die Landeshauptstadt München den Zuschlag für die Olympischen Sommerspiele 2040/2044 bekommt oder nicht. Dies wird damit begründet, dass im Falle eines Zuschlages zügig die U9 und die U26 (Fröttmaning – Am Hart) gebaut würde und somit die Tram nicht mehr erforderlich wäre.

2. Die Prognosezahlen für die Tram 23/24 (12.000 Fahrgäste/Tag Schwabing Nord – Neufreimann, 12.000 Fahrgäste/Tag Neufreimann – Am Hart, 6.000 Fahrgäste/Tag Neufreimann – Kieferngarten) sollen hinsichtlich der Äußerung der RGU-Referentin, dass 22% der Bevölkerung öffentlich fahren, überprüft werden, da demnach nur 3.300 Einwohner von Neufreimann öffentlich fahren. Zusätzlich soll überprüft werden, ob die vorhandene Buslinie 180 in die Prognoseberechnung miteinbezogen wurde.

3. Es soll geprüft werden, die Tram 23 in Neufreimann enden zu lassen und die Verbindung Kieferngarten – Am Hart mit der bestehenden Buslinie 180 zu bedienen. Nach einer Auswertung des Mobilitätsreferates für die Seilbahnstudie am Frankfurter Ring wäre dort der Bus mit 20.000 Fahrgästen/Tag leistungsfähiger und wesentlich kostengünstiger als eine Tram.

<u>Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung</u>:

Zu 1.:

Die Tram Münchner Norden gewährleistet die ÖPNV-Erschließung des Neubaugebietes Neufreimann. Auch bei einer Realisierung der U26 wird die Tram mit allen Abschnitten bestehen bleiben, da Tram- und U-Bahn unterschiedliche Erschließungsaufgaben haben. Die Trambahn dient überwiegend der Erschließung und Verbindung von Stadtquartieren. Die Haltestellenabstände und die zurückgelegten Strecken sind dementsprechend kürzer. Die U-Bahn ist Teil des Schnellbahnsystems zur Fahrgastbeförderung über längere Strecken mit entsprechend größeren Haltestellenabständen.

Zu 2.:

Das für die Tram Münchner Norden prognostizierte Fahrgastaufkommen setzt sich zusammen aus den Fahrten der Neubewohner*innen sowie Beschäftigten und Besucher*innen von Neufreimann (Quell- und Zielverkehr) und Fahrten mit Quelle und Ziel außerhalb von Neufreimann zusammen (Durchgangsverkehr). Bei der aktuellen Erhebung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) aus dem Jahr 2023 ergab sich für die Landeshauptstadt München ein ÖV-Anteil von 22%. Im Durchschnitt legt eine Person am Tag 3,1 Wege zurück. Allein die 15.000 Bewohner*innen von Neufreimann legen damit ca. 10.000 Wege pro Tag mit dem ÖV zurück. Hinzu kommen die Fahrten der Fahrgäste, die ihren Zielort z.B. Arbeitsplatz, Schule in Neufreimann haben sowie die Durchgangsfahrten mit Quelle und Ziel außerhalb Neufreimanns.

Die Fahrgastprognose für die Tram wurde auf der Grundlage des Prognosenetzes ermittelt. Für das Prognosenetz wurde ein Busanpassungsnetz entwickelt, durch das die nicht durch die beiden neuen Trambahnlinien abgedeckten Fahrbeziehungen bedient werden. Die Buslinie 180 wird daher zukünftig in einer veränderten Linienführung unterstellt.

Zu 3.:

Der U-Bahnhof Kieferngarten mit seiner bereits heute bestehenden Funktion als Umsteigeknoten stellt auch für den Tram-Linienbetrieb einen verkehrlich sinnvollen Verknüpfungs- und Endpunkt dar. Durch die Verknüpfung der Tram mit der U6 sowie dem dortigen Busbahnhof kann die Tram eine gute Netzwirkung und damit ein hohes Fahrgastpotenzial erreichen. Durch die geplante Einrichtung einer Linie zwischen Kieferngarten und Am Hart wird im Münchner Norden eine leistungsfähige und schnelle tangentiale Ost-West-Verbindung von der U6 zur U2 geschaffen.
Im neuen Stadtquartier Neufreimann wurde daher keine Fläche für eine Tram-Wendeschleife vorgesehen. Somit stehen hier planungsrechtlich keine Flächen für eine Tram-Wendeschleife zur Verfügung. Das Bebauungsplanverfahren für das Quartier Neufreimann wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.12.2018 „Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1989 - ehemalige Bayernkaserne und Bereich östlich der Bayernkaserne“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13449) abgeschlossen.

Die genannten 20.000 Fahrgäste/Tag für eine Expressbuslinie entstammen dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.03.2024 zur „Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring“ (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 09091). In der Machbarkeitsstudie wurde ein Systemvergleich zwischen einer urbanen Seilbahn, einer Tram und einem Expressbus durchgeführt. Bei den 20.000 Fahrgästen/Tag handelt es sich um das Fahrgastpotenzial für einen Expressbus im 6/7-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der gesamten Seilbahnstrecke der Vorzugsvariante von der Fasanerie nach Unterföhring (Summe aus allen Ein- und Aussteigern). Das Fahrgastpotenzial allein auf dem Teilabschnitt Frankfurter Ring ist deutlich niedriger. Hinzu kommt, dass das Verkehrsaufkommen auf dem Frankfurter Ring bei allen Verkehrsmitteln höher ist als auf der Heidemannstraße. Die in der Seilbahnstudie ermittelten Fahrgastpotenziale lassen sich somit nicht mit dem Fahrgastpotenzial auf der Heidemannstraße vergleichen.

Grundsätzlich ist eine Tram wesentlich leistungsfähiger als ein Bus. Eine Trambahn vom Typ T (Avenio Vierteiler) bietet Platz für 215 Fahrgäste, ein Gelenkbus für 100 Fahrgäste. Mit einer geringeren Zahl an Fahrzeugen und Fahrpersonal kann damit dieselbe Personenanzahl befördert werden. Durch die Führung auf einem eigenen Gleiskörper ist die Trambahn pünktlicher und schneller. Trambahnen sind aufgrund der höheren Laufruhe zudem komfortabler und geräumiger, bieten mehr Raum für Kinderwagen, Rollstühle oder Rollatoren.

Die Nutzen-Kosten-Analyse für die Tram Münchner Norden zeigt mit einem Wert von 2,61 sehr deutlich, dass die Trambahnstrecke in der geplanten Form einen sehr hohen gesellschaftlichen Nutzen aufweist und deshalb gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist. Grundlage dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung ist ein bundesweit standardisiertes Bewertungsverfahren.

Es besteht damit kein Anlass, die vom Stadtrat beschlossene Planung der Tram Münchner Norden und für den Abschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten bereits planfestgestellte Planung infrage zu stellen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02917 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 10.07.2025 kann nicht entsprochen werden.

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02918 - Änderung des Trassenverlaufs Tram 23 - Ende Neufreimann

Mit der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02918 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 10.07.2025 wird die Landeshauptstadt München gebeten, die SWM/MVG anzuweisen, die Tram 23 am nördlichen Ende des Bebauungsplangebietes Neufreimann enden zu lassen und lediglich die beidseitigen baulichen Radwege an der Heidemannstraße zu verbreitern. Zur Begründung werden Sicherheits- und Kostengründe angeführt. Zudem würde dies eine höhere Flexibilität zum Anschluss an einen S-Bahn-Nordring oder zur Weiterführung der Tram zum Englischen Garten gewährleisten.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Wie in der Stellungnahme zu der BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02917 ausgeführt, wird mit der vorliegenden vom Stadtrat beschlossenen und für den Abschnitt Schwabing Nord – Kieferngarten bereits planfestgestellten Planung die beste Netzwirkung und das höchste Fahrgastpotenzial erreicht.

Für alle Verkehrsteilnehmer*innen wird eine verkehrssichere Infrastruktur angeboten. Durch breitere Geh- und Radwege wird die Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende deutlich erhöht. Mit der geplanten Signalisierung des Knotens Heidemannstraße / Paracelsusstraße entstehen für den Fußverkehr neue barrierefreie und verkehrssichere Straßenquerungen. Sämtliche signalisierten Querungsstellen werden mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet. Auch die U-Bahnabgänge und U-Bahnaufzüge im Projektumgriff erhalten ein Leitsystem.

Die Nutzen-Kosten-Analyse für die Tram Münchner Norden zeigt mit einem Wert von 2,61 sehr deutlich, dass die Trambahnstrecke in der geplanten Form einen sehr hohen gesellschaftlichen Nutzen aufweist und deshalb gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02918 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 10.07.2025 kann nicht entsprochen werden.

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02920 - Ablauf des Planfeststellungsverfahrens – Abschnitt 1 (Kieferngarten)

Mit der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02918 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 10.07.2025 wird die Landeshauptstadt München gebeten, nachzuforschen, wie das Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 1 Schwabing Nord – Kieferngarten verlaufen ist, ob es coronabedingt Probleme gab und wie die Bürgerbeteiligung abgelaufen ist. Zusätzlich wird nachgefragt, wieso auf die BV-Empfehlungen der Antragstellerin aus den Jahren 2021 und 2022 nicht geantwortet wurde.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG wie folgt Stellung:

Entsprechend des Antrags Nr. 20-26/ A 02750 der Stadtratsfraktionen ÖDP/München-Liste und CSU/Freie Wähler vom 18.05.2025 und des zugehörigen Beschlusses des Mobilitäts-

ausschuss vom 01.06.2022 Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06644 kann mitgeteilt werden, dass das Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung für die Tram Münchner Norden im Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) – Schwabing Nord bis Kieferngarten durch die Regierung von Oberbayern durchgeführt wurde. Die Regierung hat das Vorhaben mit Beschluss vom 31.10.2024 planfestgestellt. Der Antrag auf Planfeststellung des Planfeststellungsabschnitts 2 (PFA 2) – Neufreimann bis Am Hart der Tram Münchner Norden wurde noch nicht gestellt.

Die Regierung von Oberbayern hat das Planfeststellungsverfahren für den PFA1 nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben durchgeführt. Das Vorhaben wurde in ortsüblicher Weise öffentlich bekanntgemacht, u.a. im Amtsblatt der Landeshauptstadt München sowie in der Süddeutschen Zeitung und im Münchner Merkur. Die Planungsunterlagen wurden vom 14. Februar bis zum 14. März 2022 öffentlich ausgelegt. Neben der physischen Auslegung im Hochhaus des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wurden die Unterlagen auch digital auf dem städtischen Internetportal veröffentlicht. Darüber hinaus wurden die Bezirksausschüsse 11 (Milbertshofen-Am Hart) und 12 (Schwabing-Freimann) mit Schreiben vom 11. Februar 2022 über das Verfahren informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Zusätzlich hat die Stadtwerke München GmbH die Öffentlichkeit auf folgenden Veranstaltungen über das Vorhaben (Planfeststellungsabschnitte 1 und 2) informiert:

- 28.01.2021 virtuelle Informationsveranstaltung
- 26.09.2023 öffentliche Sitzung des BA 12
- 27.09.2023 öffentliche Sitzung des BA 11
- 01.07.2024 Bürgerversammlung des BA 12
- 23.01.2025 öffentliche Sitzung des BA12
- 29.01.2025 öffentliche Sitzung des Unterausschusses Mobilität im BA11
- 13.03.2025 Informationsveranstaltung zum PFA 2
- 28.06.2025 Tag der offenen Baustelle Neufreimann
- 16.09.2025 Informationsveranstaltung zum PFA 1 (Bauablauf)
- 02.10.2025: Spatenstich PFA1

Die beiden BV-Empfehlungen der Antragstellerin Nr. 20-26 / E 00005 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 16.06.2021 sowie Nr. 20-26 / E 00735 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann vom 05.07.2022 wurden in dem Trassierungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 2 am 30.07.2025 (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 15807) abgehandelt. Es ergingen Zwischennachrichten des Mobilitätsreferates per Mail am 04.04.2024 sowie 06.02.2024.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02920 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 10.07.2025 wird gemäß den obigen Ausführungen entsprochen.

Der Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Stadträtin Veronika Mirlach, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Felix Lang, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:

   Die vom Stadtrat beschlossene Planung der Tram Münchner Norden (Planfeststellungsabschnitt 1: Vorlagen-Nr. 20-26 / V 03084, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021; Planfeststellungsabschnitt 2: Vorlagen-Nr. 20-26 / V 15807, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.07.2025) wird aufgrund der o.g. BV-Empfehlungen nicht geändert. Für den Planfeststellungabschnitt 1 liegt seit 31.10.2024 der Planfeststellungsbeschluss vor.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02917 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 10.07.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

3. Empfehlung Nr. 20-26 / E 02918 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 10.07.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

4. Empfehlung Nr. 20-26 / E 02920 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 10.07.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann der Landeshauptstadt München

Der*Die Vorsitzende	Der Referent
Patric Wolf	Georg Dunkel Berufsmäßiger Stadtrat

IV. WV Mobilitätsreferat – GL5
zur weiteren Veranlassung
Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Mitte
An D-II-V / Stadtratsprotokolle
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

☐ Der Beschluss des BA 12 - Schwabing-Freimann kann vollzogen werden.

☐ Der Beschluss des BA 12 - Schwabing-Freimann kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).

☐ Der Beschluss des BA 12 - Schwabing-Freimann ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5
zurück zum MOR-GB2.121
zur weiteren Veranlassung