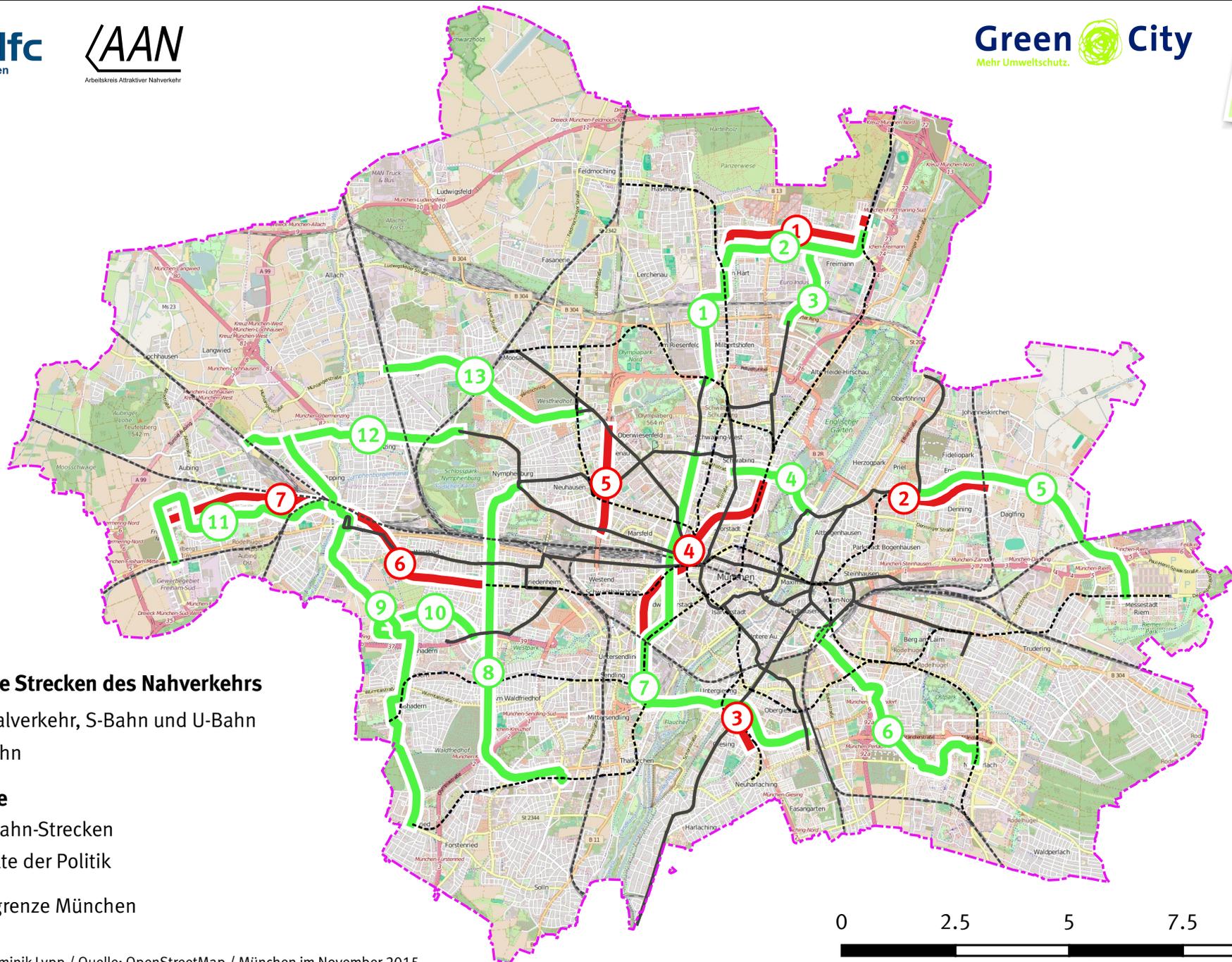


# Ein Netz statt Einzelprojekte - Trambahnen statt Tunnel



## Bestehende Strecken des Nahverkehrs

----- Regionalverkehr, S-Bahn und U-Bahn

— Trambahn

## Projektliste

— Trambahn-Strecken

— Projekte der Politik

— Stadtgrenze München

0 2.5 5 7.5 10 km

## Projekte der Verbände: Tramstrecken für München

Vorbemerkung: Die hier vorgestellten Tramprojekte sollen zu mehr Fahrgästen im ÖPNV führen. Durch die Schaffung von Tangenten, dem Umstellen stark nachgefragter Buslinien auf Trambahn und durch Entlastung stark nachgefragter U-Bahn-Linien kann dieses Ziel erreicht werden.

### **Projekt 1: Verlängerung der Tram 24 – Petuelring - Am Hart**

Das BMW-FIZ ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und benötigt leistungsstarke Verbindungen in alle Richtungen. In Verbindung mit Projekt 2 wird die komplette Erschließung des Münchner Nordens verbessert.

### **Projekt 2: Querspange – Am Hart- Kieferngarten**

Die Querspange zwischen den U-Bahnen U2 und U6 erschließt das Gebiet entlang der Heidemannstraße mit kurzen Haltestellenabständen deutlich besser als eine U-Bahn.

### **Projekt 3: Verlängerung Tram 23 – Schwabing Nord - Heidemannstraße**

Die Verlängerung der Tram 23 erschließt das Gebiet zwischen Mittlerem Ring und Heidemannstraße. Zudem stellt sie eine direkte Verbindung zur Münchner Freiheit mit den U-Bahn-Linien 3 und 6 dar. Die Fahrzeit in die Innenstadt wird verkürzt.

### **Projekt 4: Trambahn-Nordtangente – Tivoli - Elisabethplatz**

Die Trambahn-Nordtangente ist ein wichtiger Lückenschluss im Münchner Netz. Eine Fahrt ohne Umsteigen mit der Tram von Schwabing nach Bogenhausen ist deutlich attraktiver als eine Umwegfahrt durch die Innenstadt mit der U-Bahn. Da Trambahnen mehr Fahrgäste fassen als Busse, kann der Englische Garten von zahlreichen Busfahrten entlastet werden.

### **Projekt 5: Trambahn Nordost – Cosimabad - Engelschalking - Messe**

Die Trambahnlinie erschließt zuerst das Siedlungsgebiet München Nordost und kehrt danach weiter zur Messe. Sie stellt damit die direkte Verbindung zwischen und zu den S-Bahn-Linien S2 und S8 her. Mit zahlreichen Haltestellen erschließt sie das Neubaugebiet deutlich besser als eine U-Bahn. Die Wege zur Haltestelle sind kürzer und so die Fahrzeit in die Innenstadt kaum länger als mit einer U-Bahn.

### **Projekt 6: Umstellung Metrobus 55 – Neuperlach - Ostbahnhof**

Die Metrobuslinie 55 ist bereits heute stark nachgefragt und wird in Zukunft von weiteren Fahrgästen genutzt. Durch Umstellung auf Trambahn wird die Fahrzeugkapazität erhöht und damit können mehr Fahrgäste bequemer fahren.

### **Projekt 7: Innenstadttram – Nordbad - Chiemgaustraße**

Die Innenstadttrambahn entlastet die bestehenden U-Bahn-Strecken im Zentrum und ist deutlich schneller zu bauen als eine U9. Im südlichen Bereich verbindet sie als Tangente Sendling mit Ober- und Untergiesing. In diesem Bereich fehlt bis heute ein leistungsfähiges, die Isar querendes ÖPNV Angebot.

### **Projekt 8: Trambahn-Westtangente – Romanplatz - Aidenbachstraße**

Die Tram-Westtangente verbindet mehrere U-Bahn-Linien und die S-Bahn-Stammstrecke entlang der Fürstenrieder Straße. Durch die höhere Fahrzeugkapazität und da Trambahnen bei Fahrgästen äußerst beliebt sind, steigt die Attraktivität des ÖPNV für die Fahrgäste. Auch der Einzelhandel profitiert von der besseren Erreichbarkeit.

### **Projekt 9: Umstellung Metrobus 56 – Fürstenried - Blutenburg**

Als wichtigem Verkehrsknotenpunkt und einwohnerstarkem Stadtbezirk fehlt Pasing eine starke Nord-Süd-Verbindung. Als Direktverbindung zwischen Hadern und Pasing - Obermenzing ist diese Linie eine wichtige Masche im Netz.

### **Projekt 10: Trambahn Blumenau – Senftenauerstraße - Wastl-Witt-Straße**

Die Blumenau ist bisher nur ungenügend an das Nahverkehrsnetz der Landeshauptstadt München angebunden. Die Verlängerung der Trambahnlinie 18 über die Senftenauerstraße in die Wastl-Witt-Straße behebt dies.

### **Projekt 11: Tram Freiam – Pasing - Freiam**

Die Trambahn nach Freiam dient der kleinräumigen Erschließung des Neubaugebiets. Die bestehenden Linien der S-Bahn bieten eine schnelle Schienenanbindung in die Innenstadt. Mit der Trambahn wird das Viertel besser erschlossen als mit einer U-Bahn. Die Wege zu den Haltestellen sind kürzer und Pasing wird als Stadtteilzentrum gestärkt.

### **Projekt 12: Schlössertram – Amalienburgstraße - Langwied**

Die Schlössertram verlängert die Tramlinie 17 zur Blutenburg und nach Langwied. Dadurch entstehen zusätzliche Anschlüsse zur S-Bahn. Die Verlängerung nach Langwied verbessert die Erschließung des westlichen Obermenzings.

### **Projekt 13: Tram Nordwest – Westfriedhof - Untermenzing**

Auf dieser Strecke verkehren bis zu drei Buslinien, eine Umstellung auf Trambahn ist wirtschaftlich sinnvoll und erhöht die Attraktivität des ÖPNV in Moosach.

## Projekte der Politik

### **Projekt 1: U-Bahn-Querspange U26 – Am Hart - Kieferngarten**

### **Projekt 2: U4 Verlängerung – U-Bahn Engelschalking**

### **Projekt 3: Straßentunnel Tegernseer Landstraße**

### **Projekt 4: Innenstadt- U-Bahn – U9**

### **Projekt 5: Straßentunnel Landshuter Allee**

### **Projekt 6: U5 Verlängerung – U-Bahn Pasing**

### **Projekt 7: U5 Verlängerung – U-Bahn Freiam**