

**Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München -
ÖV-Planungsprogramm**

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung

Produkt 32541200 Ingenieurbauwerke auf städtischen Verkehrsflächen

Beschluss über die Finanzierung für das Jahr 2022ff

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05005

Anlagen:

1. Stellungnahme Stadtwerke München
2. Stellungnahme Personal- und Organisationsreferat
3. Stellungnahme Stadtkämmerei

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 08.12.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat mit Beschluss der Vollversammlung vom 03.03.2021 zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01848) beschlossen, dass ein Finanzierungsbeschluss unter anderem zu den neu in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommenen Tramstrecken erstellt werden soll. Weiter im Finanzierungsbeschluss enthalten sind die Erstellung von Machbarkeitsstudien für bis zu drei Standorte für neue Abstellanlagen und Betriebshöfe für die Tram sowie weitere Planungen für ein zukunftsfähiges Tram Netz.

Ergänzend erging mit Beschluss vom 24.03.2021 zum „Ausbau der Bahnüberführung Dachauer Straße mit Offenhaltung der Durchfahrt für eine Tram“ (Nr. 20-26 / V 01448) der Beschluss: „Das Mobilitätsreferat wird weiter beauftragt eine Verlängerung der Tram in den Landkreis Dachau in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und den SWM/MVG im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu vertiefen, sowie im Jahr 2021 eine Beschlussvorlage zur Finanzierung einer Machbarkeitsstudie vorzulegen.“

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

A. Fachlicher Teil

1 Einleitung / Anlass

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat im Jahr 2020 gemeinsam mit den Stadtwerken München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH ein Zielnetz für die weitere Netzentwicklung von U-Bahn und Tram entworfen und daraus die zu priorisierenden Strecken dem Stadtrat vorgestellt. Für diese sollen zeitnah Machbarkeitsstudien bzw. Vorplanungen starten. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat mit o. g. Beschluss zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan die Stadtwerke München und die Verwaltung (Mobilitätsreferat und Baureferat) beauftragt, den dafür notwendigen Ressourcenbedarf zu ermitteln und dem Stadtrat im Jahr 2021 zur Entscheidung vorzulegen.

Neben den Voruntersuchungen und den weiteren Planungsleistungen für Teilabschnitte der neu in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommenen Tramstrecken sind auch Voruntersuchungen zur verkehrlichen und betrieblichen Machbarkeit für Betriebshofstandorte, die Ertüchtigung des Tram-Netzes (v. a. in der Innenstadt) und der Mehrbedarf für die weiteren Untersuchungen der im Zielnetz vorhandenen „B- & C-Strecken“ zu finanzieren. Zudem sollen erste Untersuchungen für eine Tram nach Dachau aufgenommen werden.

Mit dieser Vorlage sollen alle Voruntersuchungen der im Nahverkehrsplan genannten Tramstrecken, Abstellanlagen und weiteren im Zwischenbericht Nahverkehrsplan genannten Maßnahmen finanziert werden. Die Finanzmittel für die Planungsleistungen werden in der für Dezember 2021 vorgesehenen Beschlussvorlage ÖPNV-Bauprogramm angemeldet. Zudem werden die Ressourcenbedarfe für das Mobilitätsreferat und das Baureferat für die Begleitung der Voruntersuchungen und Planungsleistungen in dieser Vorlage benannt.

1.1 Voruntersuchungen und Planungen Tram

Im Folgenden werden mittels kurzer Steckbriefe und erster Zeitpläne die bereits beschlossenen Tramstrecken sowie die nächsten Planungsschritte kurz vorgestellt.

1.1.1 Tram Berg am Laim – Daglfing

Mit einer Verlängerung der Tram L19 ab der Endstation Berg am Laim nach Osten bis nach Daglfing kann die Grundlage für die verkehrliche Erschließung des südlichen Teils des neu entstehenden Siedlungsgebietes im München Nordosten gelegt werden. Die Frage zur möglichen Weiterführung der Tramstrecke nach Norden bis zum S-Bahnhof Johanneskirchen ist durch einen Systemvergleich zu klären.

Ob die Linienführung der Tram Berg am Laim – Daglfing durch das Gewerbegebiet Steinhäusen oder entlang der Hultschiner Straße und Eggenfeldener Straße verlaufen wird, soll mittels einer Voruntersuchung geprüft werden. Die Voruntersuchungen sollen nicht nur das verkehrliche Potential nachweisen, sondern auch Aussagen zur baulichen Realisierbarkeit liefern.

Zeitschiene

vsl. Q1/2022 – Q4/2022 (Voruntersuchungen)

1.1.2 Tram Moosach – Dachau

Von Dachau über Karlsfeld bis in den Münchner Norden besteht der dringende Bedarf für eine leistungsfähige und störungsfreie ÖPNV-Verbindung. Die bestehenden Verbindungen per S- und U-Bahn oder per Buslinie weisen eine deutlich längere Reisezeit im Gegensatz zur Nutzung des PKW auf. Die Tram Moosach - Dachau als Verlängerung der heutigen L20 soll zusammen mit dem LK Dachau untersucht werden. Die Linienverlängerung der Tram 20 dient neben der allgemeinen Verbesserung der Verbindung von Dachau in den Münchner Norden auch der Verbesserung der Erreichbarkeit von Olympiapark, SAP-Garden, FH und Strafjustizzentrum, die bisher mit dem ÖPNV aus dem Landkreis Dachau nur über Umwege erreichbar sind. In der Voruntersuchung werden verkehrliche, städtebauliche und landschaftsplanerische sowie wirtschaftliche Kriterien untersucht und bewertet, um die geeignetste Linienführung von Dachau nach Moosach zu finden. Dabei spielen auch die bauliche Machbarkeit für die Querung von Rangierbahnhof, A99 und B471 eine Rolle.

Der Landkreis Dachau stellt für die ersten Untersuchungen 200.000€ zur Verfügung, welches in gleicher Höhe von der Landeshauptstadt München ergänzt wird. Die Finanzierung dazu wird gesondert in den Stadtrat eingebracht.

Zeitschiene

vsl. Q1/2022 – Q1/2023 (Voruntersuchungen)

1.1.3 Tram Ramersdorf - Perlach

Ausgehend von einer Verknüpfung am Deutschen Museum und ggf. am Ostbahnhof mit dem Bestandsnetz orientiert sich diese Trasse entlang der heutigen, sehr nachfragestarken Metrobuslinie 55. Die Tramstrecke bis zum Ortskern Ramersdorf führt entlang der Rosenheimer Straße, ab dem Knotenpunkt Rosenheimer Straße / Kirchseeoner Straße / Wilramstraße bis nach Neuperlach besteht der Bedarf an eine vertiefte Betrachtung der möglichen Linienführungen, auch unter städtebaulichen und straßenräumlichen Gesichtspunkten. Im Hinblick auf die zu erwartende Nachfrage wird die Streckenführung durch die Ottonbrunner- und Putzbrunner Straße als grundsätzlich sinnvoll erachtet. Zusätzlich soll auch eine Anbindung Richtung Gasteig und entlang der Welfenstraße zum Ostfriedhof in das Projekt integriert werden.

Das Projekt wird in drei Abschnitten unterteilt:

1. Welfenstraße (Regerstraße – Ostbahnhof)
2. Gasteig – Ortskern Ramersdorf
3. Ortskern Ramersdorf – Neuperlach

Für den Abschnitt 2) ist keine Voruntersuchung vorgesehen, da die Linienführung eindeutig ist; deshalb werden die Planungen mit einer Grundlagenermittlung gemäß HOAI beginnen. Für die Abschnitte 1) und 3) werden Voruntersuchungen durchgeführt.

Zeitschiene

vsl. Q3/2022 – Q4/2023 (Voruntersuchungen Abschnitte 1) und 3))

vsl. Q3/2023 – Q4/2025 (LP1 und LP2 nach HOAI für den Abschnitt 2))

1.1.4 Tram Y-Nord

Durch die Tram Y-Nord entsteht eine neue direkte Tramverbindung vom Hauptbahnhof in den Münchner Norden via Hochschule, Nordbad, Petuelring entlang der nördlichen Schleißheimer Straße. Im Münchner Norden verzweigt sich die Trasse in Form eines „Y“ sowohl nach Nordwesten mit Verlängerungsoption in ein mögliches Stadtentwicklungsgebiet Nord (Raum Feldmoching) sowie nach Osten nach Am Hart. Die Trasse besteht aus einer kurzen Neubaustrecke zwischen Hochschule München und dem Nordbad, einer Verlängerung ab Petuelring nach Norden entlang der Schleißheimer Straße nach Am Hart sowie einem Abzweig von der Schleißheimer Straße nach Nordwesten in Richtung Stadtentwicklungsgebiet Nord. Da die hochverdichteten Gebiete um die Lothstraße über keine direkte Innenstadtverbindung verfügen, könnte dieser Abschnitt der Tram Y-Nord aus verkehrlicher Sicht besonders attraktiv sein.

Mit dem Teilstück der Tram Y-Nord in Richtung Stadtentwicklungsgebiet Nord werden mehrere Linienführungen zwischen der Schleißheimer Straße und dem Entwicklungsgebiet Lerchenauer Feld untersucht; eine Prüfung der Weiterführung der Tramstrecke nach Westen soll im Zuge des Systemvergleiches für den Münchner Norden erfolgen.

Das Projekt wird in drei Abschnitten unterteilt:

1. Hochschule München (Lothstraße) – Nordbad
2. Petuelring – Am Hart
3. Am Hart – Lerchenauer Feld

Für die Abschnitte 1) und 2) ist keine Voruntersuchung vorgesehen, da die Linienführung weitestgehend fix ist. Die Planungen beginnen deshalb mit einer Grundlagenermittlung gemäß HOAI. Für den Abschnitt 3) werden Voruntersuchungen durchgeführt.

Zeitschiene

vsl. Q1/2022 – Q3/2024 (LP1 und LP2 nach HOAI für die Abschnitte 1) und 2))

vsl. Q3/2023 – Q4/2024 (Voruntersuchungen Abschnitt 3))

1.1.5 Tram Parkstadt Solln

Die heutige verkehrliche Erschließung der Siedlungsgebiete südlich der U3 erfolgt durch mehrere Buslinien, welche sehr gut ausgelastet sind. Durch die Verlängerung der Tram Westtangente in Richtung Parkstadt Solln soll eine erhebliche Aufwertung des ÖPNV-Angebots und eine Kapazitätserweiterung geschaffen werden. Die am besten geeignete Linieneinführung der Tram Parkstadt Solln, entlang der Drygalski-Allee oder entlang der Aidenbachstraße, soll unter Berücksichtigung von verkehrlichen, baulichen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Kriterien durch eine Voruntersuchung aufgewiesen werden.

Zeitschiene

vsl. Q4/2023 – Q1/2024 (Voruntersuchungen)

1.1.6 Wasserburger Landstraße

Ausgehend von der bestehenden U-Bahn / Tramhaltestelle Kreillerstraße folgt die Trasse der Wasserburger Landstraße stadtauswärts in Richtung Haar. Die bereits heute nachfragestarke ÖPNV-Achse wird durch ein schienengebundenes Verkehrsmittel erheblich aufgewertet. Die bestehende Tramstrecke in der St.-Veit-Straße bleibt weiterhin erhalten. In diesem Zusammenhang ist eine leistungsfähige Erschließung von städtebaulichen Entwicklungsgebieten (WARP) nördlich der Bahnachse München – Rosenheim mittels eines Abzweiges nach verkehrlichen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Kriterien zu untersuchen und eine geeignete Linienführungen zu definieren.

Empfohlen wird zudem eine Erschließung der benachbarten Gemeinde Haar aufgrund des verkehrlichen Potentials und der möglichen verkehrlichen Entlastungswirkungen im städteübergreifenden Verkehr. Im Bereich Haar sind mehrere Linienführungen und Endpunkte denkbar, welche durch Voruntersuchungen des Landkreises München derzeit geprüft werden.

Das Projekt wird in drei Abschnitten unterteilt:

1. Kreillerstraße – Stadtgrenze LHM / Gemeinde Haar
2. Schwablhofweg (WARP)
3. Gemeinde Haar

Für den Abschnitt 1) ermöglicht die eindeutige Führung entlang der Wasserburger Landstraße den direkten Einstieg in die Grundlagenermittlung gem. HOAI. Zudem wird für diesen Abschnitt im Bereich der Stadtgrenze LHM eine Studie für eine Wendeanlage durchgeführt. Für die Abschnitte 2) und 3) müssen im Vorfeld Voruntersuchungen in Abstimmung mit dem Landkreis München und der Gemeinde Haar durchgeführt werden.

Zeitschiene

vsl. Q3/2022 – Q2/2024 (LP1 und LP2 nach HOAI für den Abschnitt 1))

vsl. Q3/2022 - Q4/2022 (Voruntersuchungen Wendeschleife Abschnitt 1))

vsl. Q3/2023 – Q1/2025 (Voruntersuchungen Abschnitte 2) und3))

1.1.7 Tram Südtangente

Der bereits heute stark nachgefragte Korridor über die Brudermühlbrücke im Linienverlauf der ExpressBuslinie X30 sowie der MetroBuslinie 54 erfährt mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel eine erhebliche Aufwertung. Erste Prüfungen haben für eine Verbindung zwischen Waldfriedhof (Fürstenrieder Straße) – Harras – Candidplatz – Tegernseer Landstraße (Neubaustrecke) mit Weiterführung in Richtung Ostbahnhof (mit Neubaustrecke entlang der Welfenstraße) ein sehr hohes Nachfragepotential aufgezeigt.

Eine Südtangente als Pendant zu den Tangenten der anderen Himmelsrichtungen dient zudem einer Entlastung der nachfragestarken U-Bahnlinien U3 und U6 bzw. U1 und U2 durch eine Lenkung von Fahrgastströmen aus der Innenstadt auf alternative Strecken.

Aufgrund der Überführung der Isar sowie des Überfahrens zahlreicher Bauwerke entlang des Korridors der Tram Südtangente entsteht der Bedarf an Voruntersuchungen, welche schwerpunktmäßig die Prüfung der baulichen Realisierbarkeit haben werden.

Da der Abschnitt der Tram Südtangente zwischen Plinganserstraße – Candidplatz (Überquerung Isar) maßgeblich für die Betrachtung der Realisierbarkeit der Gesamtstrecke ist, werden die Mittel für die Voruntersuchungen dieses Abschnittes in diesem Finanzierungsbeschluss angemeldet bzw. gesichert.

Zeitschiene

vsl. Q1/2025 – 2026 (Voruntersuchungen)

1.1.8 Tram Amalienburgstraße - Freiham

Die Verlängerung der Tram L17 entlang der Verdistrasse, über Aubing bis hin zum Siedlungsgebiet Freiham würde vier S-Bahnstationen (Obermenzing, Langwied, Aubing und Bahnhof Freiham) miteinander verbinden. Somit entsteht eine attraktive tangentielle ÖPNV-Verbindung nordwestlich von Pasing und dient zur besseren Verteilung der Fahrgäste an die vier S-Bahnachsen. Voruntersuchungen sollen unter anderem die herausfordernde Linienführung über Aubing bis nach Freiham ausführlich prüfen.

Zeitschiene

vsl. Q1/2026 – Q3/2026 (Voruntersuchungen)

1.1.9 Ingenieurbauwerke

Trambahnlinien überführen und queren eine Vielzahl von unterschiedlichen Bestandsbauwerken. Bei den in diesem Beschluss genannten 8 Tramlinien sind insgesamt 48 Bestandsbrücken, 12 Unterführungen, 4 Tunnel und 18 Stützwände hiervon umfasst.

Alle Bestandsbauwerke müssen im Zuge der Voruntersuchungen hinsichtlich der Anforderungen, die sich aus einer zukünftigen Nutzung mit einer Tram ergeben, eingehend untersucht werden. Zunächst werden dazu fundierte Erkenntnisse über den Zustand des jeweiligen Bauwerkes erfasst. Hierzu sind unter anderem Messungen am Bauwerk, Probeentnahmen, Materialprüfungen, Laboranalysen sowie gründliche statische Beurteilungen erforderlich.

Anhand der Ergebnisse aus den Bauwerksuntersuchungen und Grundlagenermittlungen werden Lösungsmöglichkeiten für ein Planungskonzept mit zeichnerischer Darstellung und Bewertung für die jeweiligen Ingenieurbauwerke zusammengestellt. Bei Machbarkeitsuntersuchungen fließen die Untersuchungsergebnisse in die Systemvergleiche als notwendige Grundlage ein.

1.2 Machbarkeitsstudien Abstellanlagen und Betriebshöfe

Im Beschluss zum Zwischenbericht zum Nahverkehrsplan wurden ursprünglich 3 vertiefende Machbarkeitsstudien bzw. Voruntersuchungen beauftragt. Zu diesem Zeitpunkt war die Standortsuche nach einer Fläche für einen Trambetriebshof und Abstellanlagen noch nicht abgeschlossen und man ging von mehreren möglichen Standorten aus. Auch bezog sich die Standortsuche immer auch auf Flächen für Busbetriebshöfe, da auch hier aufgrund der vom Stadtrat als Ziel beschlossene Verkehrswende ein größerer Bedarf an Betriebshöfen/Abstellung besteht. In den letzten 3 Jahren wurden insgesamt ca. 85 Standorte, davon ca. 20 grundsätzlich geeignete Standorte vertieft untersucht. Davon verblieben nur 4-5 für die Abstellanlagen bzw. Betriebshöfe. Insofern geht es nicht mehr um vergleichende Machbarkeitsstudien, sondern für die beiden großen verbleibenden Standorte sind Vorunteruntersuchungen zur städtebaulichen Integration sowie zur betrieblichen, verkehrlichen und baulichen Machbarkeiten zu erarbeiten, um Planungskonzepte als Grundlage für die Baurechtschaffung (B-Plan bzw. Planfeststellung) zu entwickeln.

Derzeit wird wie im Zwischenbericht zum NVP dargestellt, ein Grundsatzbeschluss zur Abstellung und zu Betriebshöfen für U-Bahn, Bus und Tram erarbeitet, der vsl. im 1. Quartal 2022 dem Stadtrat vorgelegt wird. Darin werden die zukünftigen Bedarfe, die bisherige Vorgehensweise und die Ergebnisse der Standorte näher erläutert. Hauptziel des Grundlagenbeschlusses ist neben der Sicherung der Standorte auf städtischen Flächen sowohl für die Tram- und Busbetriebshöfe auch die Beauftragung der SWM mit vertiefenden Un-

tersuchungen der verbleibenden Standorte für Tram- und Busbetriebshöfe zur Vorbereitung der Baurechtschaffung (B-Plan/Planfeststellung).

Aufgrund der Dringlichkeit zur Realisierung der Abstellflächen/Betriebshöfe für Tramfahrzeuge und E-Busse (bzw. bis zur vollständigen Elektrifizierung der Flotte auch Dieselbusse) muss mit den Voruntersuchungen zur Baurechtschaffung nach der Beschlussfassung des Grundsatzbeschlusses umgehend begonnen werden. Die Untersuchungen sollten bis 2023 abgeschlossen sein. In diesem Finanzierungsbeschluss werden nur die Mittel für die vertiefenden Voruntersuchungen für einen Trambetriebshof, ggf. als Hybridbetriebshof (Tram/Bus) auf dem Standort Maria-Goeppert-Mayer-Straße eingestellt.-

Insbesondere wird unter Berücksichtigung des Beschlusses zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Fuhrparkentwicklung der Tram bis 2034 ein weiterer Trambetriebshof benötigt. Dies begründet sich aus der Annahme von Taktverdichtungen im Bestandsnetz sowie dem Bau von bis zu fünf Tram-Neubaustrecken aus der Kategorie A. Dies sind nach jetzigem Stand folgende Tramstrecken: Tram Y-Nord, Tram Ramersdorf-Perlach, Tram Wasserburger Landstraße, Tram Parkstadt Solln und Tram Berg am Laim – Daglfing. Dadurch steigt der Fahrzeugbestand bis 2040 auf insgesamt ca. 270 Fahrzeuge. Dies würde eine Zunahme von rund 100 Fahrzeugen gegenüber der Prognose bis 2030 bedeuten. Um diesen über die Jahre ansteigenden Bedarf abzudecken, wird ab ca. Mitte der 2030er Jahre ein weiterer Betriebshof von ca. 7 ha benötigt. Die Flächengröße kann bei gleicher Abstellkapazität je nach Zuschnitt und Erschließung variieren.

1.3 Weitere Arbeiten NVP

Das Mobilitätsreferat ist zudem gemeinsam mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und SWM/MVG beauftragt, die in der o. g. Vorlage zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan beschriebenen Änderungen einzuarbeiten und den dadurch erweiterten Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München im dargestellten Umfang gemäß Vortrag des Referenten gemeinsam zu bearbeiten.

Die mit Beschluss „Weitere U-Bahn- und Nahverkehrsplanung in der Landeshauptstadt München“ (RIS-Vorlagen-Nr. 14-20 / V 12557) vom 24.10.2018 bewilligten Finanzmittel sollen aufgrund der folgenden Entwicklungen erhöht werden:

- Umfangreicherer und tiefergehender Untersuchungsumfang des Themenfeldes Infrastruktur
- iterativer Abgleich der städtebaulichen Entwicklung mit der Verkehrsinfrastrukturplanung in den Räumen „Innerstädtischer Nordring“, Münchner Nordosten

- Möglichkeit auch kurzfristige Variantenprüfung (z. B. Als Ergebnis von Öffentlichkeitsbeteiligungen oder BA-Anregungen)
- Mögliches Reagieren auf die Entwicklungen aus den laufenden Untersuchungen
- Vergabe Baustein Barrierefreiheit nicht innerhalb des erwarteten Kostenrahmens
- allgemeine Teuerungsrate für Planungsleistungen

Das Mobilitätsreferat möchte, neben den genannten Finanzmitteln und der Bearbeitung der weiteren Untersuchungen zum Themenfeld Infrastruktur des Nahverkehrsplans in die Lage versetzt werden, auch kurzfristige und kleinteilige Verkehrsuntersuchungen zum öffentlichen Personennahverkehr, zu innovativen Verkehrsmitteln und verwandten Fragestellungen z. B. anhand eines Rahmenvertrages in Auftrag geben zu können. Dazu sollen für die nächsten fünf Jahre je maximal 200.000 € zur Verfügung gestellt werden.

Systemvergleiche Korridore Nordost, Nordwest und Nordring sowie Offenhaltung der Strecken der Kategorie B und C

Unter Federführung des Mobilitätsreferat werden Systemvergleiche für die Korridore Nordost, Nordwest und innerstädtischer Nordring durchgeführt, welche seitens der Stadtwerke München GmbH intensiv begleitet werden. Hierfür werden unter dem Kapitel Finanzierung (B) erforderliche Mittel angemeldet.

Für die Gewährleistung der Offenhaltung der Strecken der Kategorien B und C kann der Bedarf an punktuellen Untersuchungen und/oder Gutachten entstehen. Eine Benennung der zu erwartenden Arbeiten für die Offenhaltung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, daher werden unter dem Kapitel Finanzierung für die SWM Mittel in einer Sammelposition angemeldet.

1.4 Sonstige Tram Planungen

Die Ausführungen aus dem Beschluss Zwischenbericht Nahverkehrsplan zu den Kapiteln 1.6 Größere Tram-Fahrzeuge, 1.7 Tram-Innenstadtnetz und 1.8 Tram Pilotlinie 17 werden in den hier angemeldeten Maßnahmen anteilig berücksichtigt.

In den Maßnahmen des Finanzierungsbeschlusses fließen längere Bahnsteige, zusätzliche Wendemöglichkeiten sowie barrierefreie Haltestellen in die Planung, der hier aufgeführten Traminfrastruktur mit ein. Im Innenstadtbereich werden die neuen Planungsanforderungen an die Gleisinfrastuktur in den laufenden Projekten (Hauptbahnhof, Boulevard Sonnenstraße, u.a.) bereits berücksichtigt. Nicht Bestandteil dieses Finanzierungsbeschlusses ist das Thema 2,65 m Wagenbreite, da dies zurückgestellt wurde und mit einem eigenen Beschluss vertieft behandelt werden soll.

Barrierefreier Ausbau Tramhaltestellen

Der barrierefreie Ausbau der Tramhaltestellen ist Teil des Bausteines zur Barrierefreiheit für das System Tram aus dem Grundsatzbeschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ und wird zudem in der geplanten Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Ergebnisse des Bausteins Barrierefreiheit“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26/V 04581) ausführlich behandelt.

Bei allen Neubau-, Umbau- und Sanierungsmaßnahmen bezüglich des Tram-Ausbaus werden, soweit wirtschaftlich und technisch vertretbar, die aktuell gültigen, gesetzlichen Vorgaben zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit planerisch berücksichtigt und nach den zur Zeit der Planung aktuellen und standardisierten Anforderungen der Barrierefreiheit geplant.

Im Hinblick auf den Bestand ist keine der im Stadtgebiet vorhandenen rund 380 Haltestellenkanten vollständig barrierefrei. Dies bedingt folglich einen vollständigen Umbau aller Tramhaltestellen.

Aufgrund der geplanten Sanierungsmaßnahmen über das gesamte Tram-Netz der LHM erfolgt dies soweit möglich gemäß dem Gleiserneuerungsprogramm der SWM/MVG. Grund hierfür ist, dass neben der Barrierefreiheit auch weitere Maßnahmen einfließen und aus wirtschaftlichen und ressourcenschonenden Gründen zusammengefasst werden. Zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Tram wird derzeit von einem Zeitraum von mindestens 30 Jahren ausgegangen.

Ziel ist es, ab dem Jahr 2022 einzelne Haltestellen barrierefrei umzubauen. Hierfür sind Anfang 2022 Grundlagenarbeiten zur Ausgestaltung der barrierefreien Haltestellen notwendig, die als Voraussetzung für alle weiteren Planungen inkl. Voruntersuchungen dienen. Hierdurch kann anschließend umgehend unter anderen mit den Planungen von Neubaustrecken, welche Bestandteil dieses Beschlusses sind, begonnen werden.

1.5 Weiteres Vorgehen

Die Planungen werden in regelmäßigen Abständen bzw. bei geeigneten Planungsständen dem Stadtrat vorgelegt. Zudem werden die Stadtwerke München und die Verwaltung gebeten, die Finanzierungsbedarfe für weitere Planungsschritte rechtzeitig im Rahmen weiterer Beschlüsse zum ÖPNV-Planungs- oder Bauprogramm anzumelden.

2 Stellenbedarf

Mobilitätsreferat

2 VZÄ Sachbearbeitung Verkehrsplanung, EGr. 13 TD, 4. QE, GB 1.11, mit folgenden Schwerpunkttätigkeiten:

- Aktive Begleitung und Koordinierung der von den SWM/MVG federführend zu erstellenden Machbarkeitsstudien Tram und des weiteren Ausbaus des Tramnetzes einschließlich Abstimmung, Koordination und Kommunikation zwischen den beteiligten Dienststellen der Landeshauptstadt München.
- Begleitung der von den SWM/MVG federführend zu beauftragenden Planungsschritte nach HOAI
- Kommunikation mit den benachbarten Gebietskörperschaften zum überregionalen Ausbau des ÖPNV in Zusammenarbeit mit den SWM/MVG
- Unterstützung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der LHM, insbesondere des Themenfeldes Infrastruktur
- Koordination der Systemvergleiche
- Begleitung strategischer Überlegungen zu künftigen Abstellanlagen und Erstellung von Grundsatzbeschlüssen dazu.
- Begleitung der Entwicklungspfad zum Barrierefreien Ausbau des Systems Tram

Mit Blick auf das anhaltende Wachstum der Stadt und des Verkehrsaufkommens sowie der politischen Zielsetzung einer klimaneutralen Stadt bis 2035, ist rasches Handeln gefordert. Dies zeigen auch die Antragspunkte des Zwischenberichts Nahverkehrsplan (VV vom 03.03.21, Nr. 14-20/ V 01848). Die darin geforderten Planungen sind heute schon zu initiieren und dies führt zu einer unverzichtbaren Aufgabenmehrung. Dabei nimmt die Quantität zu und auch qualitativ werden aufgrund der zunehmenden Dichte höhere Anforderungen gestellt.

Bei dem vorliegend geltend gemachten Stellenbedarf handelt es sich um die Wahrnehmung von strategisch-konzeptionellen Tätigkeiten, bei denen analytische Bemessungsmethoden keine Anwendung finden, da weder Arbeitsmenge noch mittlere Bearbeitungszeiten aussagekräftig wären.

Die Unabweisbarkeit ergibt sich aus den im Beschluss dargestellten Zeitschienen für die einzelnen Tramlinien.

Für das gesamte Thema Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt München, inkl. der Begleitung von zukünftigen Vorhaben steht derzeit im Geschäftsbereich Strategie (GB1) des Mobilitätsreferates lediglich 1 Vollzeitäquivalente (VZÄ) zur Verfügung. Dies führt in

der Bearbeitung bereits jetzt in Quantität und Qualität zu Engpässen und deckt nicht die in dieser Beschlussvorlage dargestellten zusätzlichen Inhalte ab. Die oben genannten Aufgaben stellen, jeweils mit Blick auf die weiteren zu planenden Tram-Strecken und Abstellanlagen, Daueraufgaben dar.

Baureferat - Ingenieurbau

2 VZÄ in EGr. 12 TD, 3. QE sowie EGr. 11 TD, 3. QE

Wie unter Ziffer 1.1.9 dargestellt, müssen alle Bestandsbauwerke im Zuge der Planungen hinsichtlich der Anforderungen, die sich aus einer zukünftigen Nutzung mit einer Tram ergeben, eingehend untersucht werden. Derzeit sind für die Tramlinien Westtangente, Nordtangente, Münchner Norden und Johanneskirchen mit insgesamt 9 Brückenbauwerken und 4 Unterführungen insgesamt 0,8 VZÄ gebunden. Weitere Kapazitäten für die Trambahnprojekte stehen nicht zur Verfügung. Um bei den in diesem Beschluss behandelten Tramlinien die Bestandsbauwerke (insgesamt 48 Bestandsbrücken, 12 Unterführungen, 4 Tunnel und 18 Stützwände) vertieft zu untersuchen oder entsprechende Untersuchungen für die Systemvergleiche und Machbarkeitsuntersuchungen durchzuführen, sind zusätzlich insgesamt 2 VZÄ erforderlich.

Die mit den Kapazitäten verbundenen Aufgaben umfassen insbesondere:

- Objektbezogene Schadensanalysen (in Anlehnung an RI-ERH-ING bzw RPE-ING des BMVI)
- Nachrechnungen der Bestandsbauwerke (entsprechend der Nachrechnungsrichtlinie des BMVI)
- Bedarfsplanung in Anlehnung an DIN 18205 (AHO Heft 19 – Absatz 1.4 bzw 10.3)
- Leiten, Steuern und Betreuen der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1 der HOAI 2021)
- Ausschreibung und Vergabe der externen Ingenieurleistungen,

Im Hinblick auf die hohen fachlichen und inhaltlichen Anforderungen, welche die Bearbeitung der Projekte mit sich bringen, wird ein Bedarf von jeweils befristet 1 VZÄ in E11 und 1 VZÄ in E12 angemeldet. Die Befristung erfolgt zunächst bis zum 31.12.2026. Sie orientiert sich an der in dieser Beschlussvorlage dargestellten Zeitschiene für die einzelnen Tramlinien. Über eine mögliche Verlängerung der Befristungen wird im Rahmen der weiteren Stadtratsbefassungen zu dieser Thematik informiert und entschieden.

Die zusätzlichen Personalressourcen wurden durch das Baureferat im Rahmen des Eckdatenverfahrens für den Haushalt 2022 angemeldet und in der Anlage 1 des Eckdatenbeschlusses „HH 2022 Eckdatenbeschluss – geplante Beschlüsse“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03492) entsprechend aufgenommen. Gemäß Antragsziffer 6 des Eckdatenbeschlusses sollen die Referate, bei denen sich unabweisbare oder vertragliche Verpflichtungen ergeben, diese im Herbst mit Einzelbeschlüssen einbringen.

Die Unabweisbarkeit ergibt sich aus der im Beschluss dargestellten Zeitschienen für die einzelnen Tramlinien.

3 Zusätzlicher Büroraumbedarf

Der unter Ziffer A.2. dargestellte zusätzliche Personalbedarf im Umfang von 2 VZÄ für das MOR im Bereich MOR GB 1.11 soll ab 01.06.2022 dauerhaft im Verwaltungsgebäude des Mobilitätsreferats am Standort Blumenstraße 31 und 2 VZÄ für das BAU sollen ab 01.01.2022 befristet im Verwaltungsgebäude des Baureferates am Standort Friedenstraße 40 eingerichtet werden.

Durch die beantragten Stellen im Mobilitätsreferat wird Flächenbedarf für voraussichtlich 2 Arbeitsplätze ausgelöst. Die Arbeitsplätze können aus Sicht des Mobilitätsreferats nur durch vorübergehende Nachverdichtung in der Blumenstraße 31 untergebracht werden. Der dennoch perspektivisch ausgelöste zusätzliche Büroraumbedarf wird beim Kommunalreferat angemeldet.

Durch die beantragten Stellen des Baureferats wird Flächenbedarf ausgelöst. Der Arbeitsplatzbedarf kann aus Sicht des Baureferats in den bereits zugewiesenen Flächen dauerhaft untergebracht werden. Es wird daher kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.

B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Neben dem unter 1.3 genannten Sachmittelbedarf für das Mobilitätsreferat i.H.v. aufsummiert 1.000.000 € werden hier auch die Sachmittel für das Baureferat und die SWM/MVG angemeldet.

Die Mittel für die SWM/MVG werden in den Haushalt des Mobilitätsreferats eingestellt. Die Budgetübertragung erfolgt gemäß der getroffenen Regelungen der Finanzbeziehungen mit den Stadtwerke München GmbH und der Landeshauptstadt München.

SWM / MVG

Für die Haushaltsplanaufstellung 2022-2026 werden nachfolgend aufgeführte Kosten in der Gesamthöhe von ca. 4 Mio. Euro (netto) angemeldet:

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2022 bis 2026 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Finanz. 2028 ff.
Tram Berg am Laim – Daglfing <u>Voruntersuchungen</u>	280	0	280	280	0	0	0	0	0	0
Tram Moosach - Dachau <u>Voruntersuchungen*</u>	200	0	200	120	80	0	0	0	0	0
Tram Ramersdorf - Perlach <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitte 1) Regerstraße - Ostbahnhof und 3) Ortskern Ramersdorf - Neuperlach	460	0	460	60	400	0	0	0	0	0
Tram Y-Nord <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitt 3) Am Hart - Lerchenauer Feld	305	0	305	0	45	260	0	0	0	0
Tram Parkstadt Solln <u>Voruntersuchungen</u>	100	0	100	0	50	50	0	0	0	0
Tram Wasserburger Landstraße <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitte 2) Entwicklungsgebiet WARP und 3) Haar	220	0	220	65	50	105	0	0	0	0
Tram Südtangente <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitt Überquerung Isar	485	0	485	0	0	0	200	285	0	0
Tram Südtangente <u>Voruntersuchungen exkl.</u> <u>Überquerung Isar</u>	655	0	655	0	0	0	100	555	0	0
Tram Amalienburgstraße -	340	0	340	0	0	0	0	340	0	0

<u>Freiham Voruntersuchungen</u>										
Begleitung Systemvergleich und Offenhaltung Strecken Kategorie B und C	480	0	480	75	110	110	110	75	0	0
Barrierefreier Ausbau Tramhaltestellen <u>Konzeptionelle Planung</u>	240	0	240	240	0	0	0	0	0	0
Abstellung und Betriebshöfe <u>Voruntersuchungen</u>	375	0	375	140	235	0	0	0	0	0
Summe (ohne Tram DAH)			3.940	860	890	525	410	1255		

*Der Mittelbedarf für die Voruntersuchungen der Tram Moosach – Dachau wird von der LHM in einem gesonderten Beschluss angemeldet.

Diese Kosten enthalten: 7 Voruntersuchungen für Tram-Neubaustrecken, Voruntersuchungen für Abstellanlagen / Betriebshöfe, Begleitung des Systemvergleichs der drei Korridore und für Arbeiten zur Offenhaltung der Strecken der Kategorie B und C sowie die konzeptionelle Planung zum barrierefreien Ausbau von Tramhaltestellen.

Die Kosten für die Planungen folgender Strecken aus der Kategorie A

Tram Y-Nord (Abschnitte 1+2 – HOAI LP 1+2)

Tram Ramersdorf – Perlach (Abschnitt 2 – HOAI LP 1+2)

Tram Wasserburger Landstraße – Haar (Abschnitt 1 – HOAI LP 1+2)

werden in diesem Finanzierungsbeschluss nicht angemeldet. Der zusätzliche Finanzmittelbedarf (ca. 11,9 Mio. Euro) wird im Rahmen des ÖPNV-Bauprogramms angemeldet.

Baureferat - Ingenieurbau

Für die eingehende Untersuchung aller Bestandsbauwerke (insgesamt 48 Bestandsbrücken, 12 Unterführungen, 4 Tunnel und 18 Stützwände) hinsichtlich der Anforderungen, die sich aus einer zukünftigen Nutzung mit einer Tram ergeben, werden für die Beauftragung externer Ingenieurleistungen pro Jahr jeweils 100 T € im Zeitraum 2022 – 2026 kalkuliert.

1 Zweck des Vorhabens

Durch das Weiterverfolgen der Machbarkeitsstudien Tram, sowie der begleitenden Maßnahmen zum Ausbau und der Ertüchtigung des Tramnetzes, wird ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende und hin zur Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen

Personennahverkehr geleistet.

2 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2022.

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	MOR: 179.500,-- ab 2023	MOR: 967.775,-- in 2022 890.000,-- in 2023 525.000,-- in 2024 410.000,-- in 2025 1.255.000,-- in 2026 BAU: 4.000,-- in 2022	MOR: 1.000.000,-- von 2022 bis 2026 (davon 200.000 € pro Jahr) BAU: 1.387.650,-- von 2022 bis 2026 (davon 277.530 € pro Jahr)
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
2,0 VZÄ für MOR GB1.11 E13 Sachkonto 602000 Kostenstelle (KST) 23110000 Jahresmittelbetrag (JMB) Stand 01.04.2021	MOR: 177.900,-- ab 2023	MOR: 103.775,-- ab 01.06.2022	
2.0 VZÄ für das BAU, E11 und 12 Sachkonto 602000/601101			BAU: 879.650,-- von 2022 – 2026 (davon 175.930,-- pro Jahr)
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**			
Ersteinrichtung MOR KST 23900020 Strategie Sachkonto 673105		MOR: 4.000,-- in 2022	
Ersteinrichtung BAU		BAU: 4.000,-- in 2022	
Dienstleistungen MOR IA 638050050 Sachkonto 651000			MOR: je 200.000,-- von 2022 bis 2026
Dienstleistungen BAU			BAU: je 100.000,-- von 2022 bis 2026

Transferauszahlungen (Zeile 12) IA L43111320200	,--	860.000,-- in 2022 890.000,-- in 2023 525.000,-- in 2024 410.000,-- in 2025 1.255.000,-- in 2026	,--
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)*** Büropauschale AGA KST 23900020 Strategie Sachkonto 670100	MOR: 1.600,--	MOR: 933,-- ab 01.06.2022	BAU: 1.600,-- von 2022 bis 2026
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	2 VZÄ dauerhaft für MOR GB1	Anteilig ab 01.06.2022	2 VZÄ befristet für BAU

Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.

** MOR: ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten; Erstausrüstung pro VZÄ: 2.000 € (einmalig); Anzahl der VZÄ: 2; Sachkonto 673105 (Zeile 11), Kostenstelle AGA Strategie 23900020 → 4.000 € in 2022
*** MOR: Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13) ergeben sich wie folgt:

Büromittelpauschale 800 € (dauerhaft); Anzahl der VZÄ: 2 / ab Besetzung 01.06.2022 anteilig; Sachkonto 670100 (Zeile 13), Kostenstelle AGA Strategie 23900020 → 933 € einmalig in 2022 und dauerhaft ab 2023 i. H. v. 1.600 €

3 Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus den eigenen Referatsbudgets erfolgen.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Die Unabweisbarkeit ergibt sich aus den im Beschluss dargestellten Zeitschienen für die einzelnen Planungsschritte zum Ausbau des Systems Tram um die erforderlichen zusätzlichen Finanzmittel noch im Haushaltsplan 2021 berücksichtigen zu können und um bereits im nächsten Jahr wichtige Vorarbeiten und Planungsschritte durchzuführen. Dies ist wichtig für die weitere längerfristige Ausgestaltung der Mobilitätswende und zur Einhaltung der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt München. Aufgrund der kurzen Bearbeitungszeit zwischen dem Stadtratsauftrag und der vorgesehenen Abgabefrist konnte eine Anmeldung zum Eckdatenbeschluss noch nicht erfolgen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel werden genehmigt und in den Haushaltsplan 2022 aufgenommen.

Die Kosten der Voruntersuchungen für die Strecken

- Tram Berg am Laim – Daglfing,
- Tram Ramersdorf – Perlach (Abschnitte 1) und 3)),
- Tram Y-Nord (Abschnitt 3)),
- Tram Parkstadt Solln,
- Tram Südtangente,
- Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitte 2) und 3)) und
- Tram Amalienburgstraße – Freiham

sowie für die Arbeiten an den Systemvergleichen und die Offenhaltung der Strecken der Kategorie B und C werden von der LHM finanziert. Die Finanzierung erfolgt auf Basis der mit der Stadtwerke München GmbH getroffenen Regelung der Finanzbeziehungen.

Die Kosten der Voruntersuchung für neue Tram Abstellanlagen / Betriebshöfe werden von der LHM finanziert. Die Finanzierung erfolgt auf Basis der mit der Stadtwerke München GmbH getroffenen Regelung der Finanzbeziehungen.

Die Kosten der konzeptionellen Planung zum barrierefreien Ausbau von Tramhaltestellen werden von der LHM finanziert. Die Finanzierung erfolgt auf Basis der mit der Stadtwerke München GmbH getroffenen Regelung der Finanzbeziehungen.

4 Produktbezug

Die Veränderungen betreffen im Mobilitätsreferat das Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung.

Im Baureferat ist das Produkt 32541200 Ingenieurbauwerke auf städtischen Verkehrsflächen betroffen.

4.1 Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

4.2 Kennzahlen

Eine Änderung der Kennzahlen ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

5 Bezug zur Perspektive München

Folgende Ziele/Leitlinie/n der Perspektive München werden/wird unterstützt:

Leitlinie 7: Stadtverträgliche Verkehrsbewältigung und Leitlinie 10.2.: Ökologie - Klimawandel und Klimaschutz

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 3 beigefügt. In der Stellungnahme wird auf bereits bestehende und in Beantragung befindliche Planungspauschalen des Mobilitätsreferates für anderweitige Verkehrsuntersuchungen verwiesen. Das Mobilitätsreferat teilt dazu mit, dass für die im ÖV-Planungsprogramm genannten Arbeiten ergänzende pauschale Planungsmittel erforderlich sind. Die bereits existierenden Pauschalen bzw. in Beantragung befindlichen Pauschalen werden zwingend für die jeweiligen Untersuchungen bzw. Aufgaben benötigt und können daher nicht für die Arbeiten des ÖV-Planungsprogramms herangezogen werden.

Das Personal- und Organisationsreferat stimmt der Beschlussvorlage nicht zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 2 beigefügt. Das Mobilitätsreferat verweist dazu auf die Ausführungen in Kapitel A 2 und B3.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und den Stadtwerken München abgestimmt.

Die Stadtwerke München haben die in Anlage 1 angehängte Stellungnahme abgegeben, deren Inhalt vom Mobilitätsreferat in die Beschlussvorlage eingearbeitet wurde. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat sich der Stellungnahme der SWM/MVG angeschlossen.

Lediglich zum Punkt 1.1.4 ist darauf hinzuweisen, dass im Systemvergleich für den Korridor Nordwesten neben den angesprochenen Systemen Tram und U-Bahn auch alternative Verkehrsmittel, wie eine Böglbahn, eine Seilbahn und eine Ottobahn untersucht werden sollen. Die Finanzierung erfolgte im Rahmen des Beschlusses „Umsetzung Eckdatenbeschluss, Haushaltsausweitung 2022 ff im Mobilitätsreferat; Umsetzungsbeschluss zur Gründung des Mobilitätsreferates“ vom 25.11.2021 (vgl. RIS-Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 03326). Die Bearbeitung erfolgt federführend durch das Mobilitätsreferat.

Die Stadtkämmerei und das Personal- und Organisationsreferat haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Aufgrund umfangreicher interner und externer Abstimmungsprozesse beim Erstellen dieser Vorlage konnte eine frühere Auslieferung der Beschlussvorlage nicht erfolgen.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

- 1 Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, auf Basis der mit der Stadtwerke München GmbH getroffenen Regelung der Finanzbeziehungen, die erforderlichen Schritte für die Finanzierung des Mittelbedarfs der Vorhaben gem. B.6:
 - Tram Berg am Laim – Daglfing (Voruntersuchungen),
 - Tram Ramersdorf – Perlach (Voruntersuchungen der Abschnitte 1) und 3)),
 - Tram Y-Nord (Voruntersuchungen des Abschnittes 3)),
 - Tram Südtangente (Voruntersuchungen),
 - Tram Wasserburger Landstraße (Voruntersuchungen der Abschnitte 2) und 3)),
 - Tram Parkstadt Solln,
 - Tram Amalienburgstraße - Freiham
 - Begleitung der Systemvergleiche der drei Korridore,
 - Offenhaltung Stecken Kategorie B und C,
 - Neue Abstellanlagen / Betriebshöfe (Voruntersuchungen) und
 - Barrierefreier Ausbau von Tramhaltestellen (konzeptionelle Planung)

durch die Landeshauptstadt München zu veranlassen.

- 2 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt und die Stadtwerke München werden gebeten, in Abstimmung mit dem Baureferat über (Zwischen-)ergebnisse regelmäßig den Stadtrat zu informieren und weitere Planungsschritte rechtzeitig im Rahmen weiterer Beschlüsse zum ÖPNV-Planungs- oder Bauprogramm anzumelden.

- 3 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 2 strategisch-konzeptionellen Stellen sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
- 4 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Stadtrat bzgl. der strategisch-konzeptionellen Aufgaben nach Ablauf von 3 Jahren nach Stellenbesetzung erneut zu befassen. Die tatsächlich erreichten Effekte und Ziele sind darzustellen sowie zu begründen.
- 5 Das Baureferat wird gebeten, die Einrichtung von 2 planerisch-konzeptionellen Stellen befristet bis zum 31.12.2026 sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
- 6 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die befristet auf fünf Jahre erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel von insgesamt 1.000.000 € (davon 200.000 € pro Jahr) im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 – 2026 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
- 7 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel von insgesamt 3.940.000 € (860 Tsd. € in 2022, 890 Tsd. € in 2023, 525 Tsd. € in 2024, 410 Tsd. € in 2025, 1.255 Tsd. € in 2026) im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 – 2026 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
- 8 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel (Ersteinrichtung Arbeitsplatz) i. H. v. 4.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
- 9 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel (Büropauschale) i. H. v. 933 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 und dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel i. H. v. 1.600 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
- 10 Das Baureferat wird beauftragt, die befristet auf fünf Jahre erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel von insgesamt 500.000 € (davon 100.000 € pro Jahr) im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 – 2026 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
- 11 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 103.775 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden.

- 12 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 177.900 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung ab 2023 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden.
- 13 Das Baureferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel (Ersteinrichtung Arbeitsplatz) i. H. v. 4.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
- 14 Das Baureferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel (Büropauschale) i. H. v. 1.600 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 und die befristet auf fünf Jahre erforderlichen Haushaltsmittel i. H. v. 1.600 € pro Jahr im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 - 2026 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
- 15 Das Baureferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 175.930 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden.
- 16 Das Baureferat wird beauftragt, die befristet auf fünf Jahre erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 175.930 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung ab 2023 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden.
- 17 Das Produktkostenbudget des Produkts Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung (P43512300) im Mobilitätsreferat erhöht sich in 2022 einmalig um 307.775 €, in 2023 einmalig um 379.500 €, in 2024 einmalig um 379.500 €, in 2025 einmalig um 379.500 €, in 2026 einmalig um 379.500 € und ab 2027 dauerhaft um 179.500 €. Es sind jeweils die gesamten Beträge zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 18 Das Produktkostenbudget des Produkts Beteiligungsmanagement (P43111320) im Mobilitätsreferat erhöht sich in 2022 einmalig um 860.000 €, in 2023 einmalig um 890.000 €, in 2024 einmalig um 525.000 €, in 2025 einmalig um 410.000 €, in 2026 einmalig um 1.255.000 € Es sind jeweils die gesamten Beträge zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
- 19 Das Produktkostenbudget im Baureferat 3251200 erhöht sich in 2022 einmalig um 281.530 € und befristet von 2023 bis 2026 um 277.530 € pro Jahr.
- 20 Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die unter Ziffer A.3. des Vortrages dargestellten Flächenbedarfe bei Bedarf gegenüber dem Kommunalreferat anzumelden, sobald weitere Flächen zugewiesen werden sollen.

21 Die Nummer 4 des Antrags des Referenten unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle mittels Berichterstattung des Mobilitätsreferats in drei Jahren ab Stellenbesetzung über erreichte Ziele und Effekte der Stellenzuschaltung/Kapazitätsausweitung.

22 Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Die endgültige Entscheidung in dieser Angelegenheit bleibt der Vollversammlung des Stadtrates vorbehalten.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die / Der Vorsitzende

Der Referent

Ober- / Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Wv Mobilitätsreferat MOR-GL5

zur weiteren Veranlassung

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An das Baureferat
3. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
4. An das Personal- und Organisationsreferat
5. an das Kommunalreferat
6. an die Stadtkämmerei
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Mobilitätsreferat – GL1
9. An das Mobilitätsreferat - GL2
10. An das Mobilitätsreferat - GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme

15. Mit Vorgang zurück an das Mobilitätsreferat – GB1.11

Am.....

Mobilitätsreferat GL - Beschlusswesen