

Telefon: 01525-7980524  
Telefax: 233-21797

**Mobilitätsreferat**  
Strategie  
MOR-GB1.12

Telefon: 233-24803  
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit und  
Wirtschaft**  
Beteiligungsmanagement  
RAW-FB-V

## **ÖPNV-Bauprogramme**

### **a) Sachstandsbericht zum 1. & 2. ÖPNV-Bauprogramm**

### **b) Finanzierung**

**Fortschreibung der Kosten des 1. & 2. ÖPNV-Bauprogramms**

**Anmeldung des 3. ÖPNV-Bauprogrammes**

## **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11452**

### Anlagen:

- 1: Steckbrief - Neubau Tram-Betriebshof Ständlerstraße
- 2: Steckbrief - Neubau Tramhaltestelle Regerstraße
- 3: Steckbrief - Erweiterung und Ausbau Haltestelle Olympiapark West
- 4: Steckbrief - Fahrstromverbesserung Tramstrecke
- 5: Steckbrief - U-Bahn Gesamtnetz - Erweiterung der Brandschutzmaßnahmen
- 6: Steckbrief - Planungspauschale U-Bahn
- 7: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Westtangente
- 8: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Münchner Norden
- 9: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Nordtangente (Tram durch den Englischen Garten)
- 10: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Johanneskirchen
- 11: Steckbrief - Neubau Tram Scheidplatz Süd Parzivalstraße-Belgradstraße
- 12: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Ramersdorf - Perlach
- 13: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Y-Nord Abschnitt Lothstraße & Petuelring - Am Hart
- 14: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße
- 15: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Berg am Laim - Daglfing
- 16: Steckbrief - Neubau Tramhaltestellen St.-Veit-Straße - Kreillerstraße
- 17: Steckbrief - Neubau Tramhaltestelle Ludwig-Ferdinand-Brücke
- 18: Steckbrief - Neues Zugsicherungssystem CBTC
- 19: Steckbrief - Neubau P+R-Anlage Aidenbachstraße
- 20: Steckbrief - Neubau Busbahnhof Studentenstadt
- 21: Steckbrief - Neubau Bushaltestelle Olympiasee
- 22: Steckbrief - Machbarkeitsstudie Sonnenstraße
- 23: Stellungnahme Stadtkämmerei

## **Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft vom 13.12.2023 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft.

Eine fristgerechte Übermittlung der Sitzungsvorlage in den Mobilitätsausschuss gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft gemäß Punkt 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da ausführliche interne Abstimmungen nötig waren. Eine Behandlung im Ausschuss am 13.12.2023 ist dennoch aufgrund der Eilbedürftigkeit der Projekte unbedingt erforderlich (siehe auch unter E) Eilbedürftigkeit, Unabweisbarkeit und Unplanbarkeit).

Mit dem Beschluss vom 15.12.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 4932 hat der Stadtrat das 1. ÖPNV-Bauprogramm – Schienenbahnen mit 14 Maßnahmen und dem jeweils voraussichtlichen städtischen Finanzierungsanteil genehmigt. Daneben wurden zahlreiche Maßnahmen zur Optimierung und zur Verfahrensbeschleunigung für die einschlägigen ÖPNV-Projekte beschlossen. Mit dem Beschluss vom 14.12.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916 hat der Stadtrat den Bericht um 1. ÖPNV-Bauprogramm – Schienenbahnen und das 2. ÖPNV-Bauprogramm – Schienenbahnen genehmigt.

In dieser Beschlussvorlage wird unter A der beauftragte Bericht zum 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramm sowie deren Kostenfortschreibungen und unter B die Projekte des 3. ÖPNV-Bauprogramms zur Entscheidung vorgelegt.

### **A) Bericht 2023 ÖPNV-Bauprogramme**

#### **A.1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen**

Seit der Vorlage des letzten Bauprogramms haben sich die finanziellen Rahmenbedingungen deutlich verschlechtert.

So lässt insbesondere die Entwicklung der Gewerbesteuer einen erheblichen Rückgang der städtischen Einnahmen erwarten. Diese Tendenzen werden durch das vom Bundestag am 17.11.2023 beschlossene Wachstumschancengesetz noch verstärkt. Auch die Ergebnisse des Arbeitskreises Steuerschätzung vom 26.10.2023 geben keinen Anlass für Optimismus.

Das am 15.11.2023 verkündete Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum 2. Bundesnachtragshaushalt 2021 mit einem Volumen von 60 Mrd. € für die Klimapolitik wird diese Entwicklung massiv verschärfen.

Daher weist die Stadtkämmerei ausdrücklich darauf hin, dass schon die aktuelle Finanzplanung einen erheblichen Anstieg der städtischen Verschuldung in den nächsten Jahren aufweist. Durch die weltpolitischen Umstände und die konjunkturellen Entwicklungen ist mit einer weiteren Verschlechterung in der Fortschreibung der Finanzplanung zu rechnen.

Um die Finanzplanungen künftiger Jahre genehmigungsfähig gestalten zu können, müssen in absehbarer Zeit zwangsläufig die investiven Ansätze im Zeitraum des Mehrjahresinvestitionsprogramms massiv abgesenkt werden. Somit steht das beantragte Gesamtinvestitionsvolumen dieser Beschlussvorlage unter Finanzierungsvorbehalt.

Gleichwohl müssen alle Anstrengungen unternommen werden, die Klima- und Verkehrswende in München weiter voranzutreiben, weshalb die Referenten in dieser Beschlussvorlage die notwendige Fortschreibung beantragen.

### **A.1.1. ÖPNV-Bauprogramme**

Das 1. ÖPNV-Bauprogramm umfasst einerseits die Investitionskosten für Trambahnneubau-strecken bzw. die Verlängerung bestehender Strecken, andererseits Maßnahmen zur Erweiterung der Funktionalität, Ausweitung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen oder einer grundlegenden architektonischen Umgestaltung von U-Bahn und Tram. Hierunter fallen insbesondere Maßnahmen zum Neu- und Ausbau der erforderlichen zusätzlichen Betriebs-höfe.

Das 2. ÖPNV-Bauprogramm beinhaltet vornehmlich Maßnahmen, die gesetzlich und betrieblich höchste Priorität und für die Ausweitung im Bereich Schienenbahnen, insbesondere an Trambahnstrecken erforderlich sind. Die Maßnahmen werden zunächst mit Planungskosten in das Programm aufgenommen. Hierbei werden die voraussichtlich erforderlichen Planungskosten sowie der von der Stadt zu tragenden Kostenanteil geschätzt. Sobald für die Projekte die erforderlichen Kostenberechnungen/-schätzungen vorliegen, werden in einem weiteren Bericht die Gesamtkosten zur Finanzierung angemeldet.

Das 3. Bauprogramm beinhaltet vornehmlich Maßnahmen, die gesetzlich und betrieblich höchste Priorität haben und für die Ausweitung im Bereich Schienenbahnen und Bus-Halte-stellenanlagen, insbesondere an Trambahnstrecken erforderlich sind.

Analog zum bewährten Vorgehen bei den Schul-, Kita- sowie Sportbauprogrammen wurde für dieses und jedes weitere ÖPNV-Bauprogramm beschlossen, dass vergleichbare Strukturen und Darstellungen verwendet werden:

- Jährlicher Berichtsbeschluss zur Darlegung des aktuellen Standes der Maßnahmen sowie Schärfe der Kostendarstellungen
- Ergänzende Vorschau auf Maßnahmen für weitere Bauprogramme
- Anlassbezogen ein weiteres Bauprogramm mit groben Kostenschätzungen, Gesamtfinanzrahmen und dazu gehörigen Steckbriefen (als eigener Beschlussteil an Stelle eines gesonderten Finanzierungsbeschlusses).

### **A.1.2. Finanzbeziehungen zwischen LHM und SWM**

Auf Basis dieser Vorgaben finanziert die Landeshauptstadt München neue bzw. noch nicht fertig gestellte Infrastrukturen der Schienenbahnen. Dies umfasst den Aufwand für den Neubau von Strecken, Stationen, Abstellanlagen, Werkstätten und Betriebshöfen sowie Maßnahmen

zur Erweiterung der Funktionalität, Ausweitung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen oder einer grundlegenden architektonischen Umgestaltung im Bereich der U-Bahn und Trambahn. Umfasst sind auch Änderungen, soweit neue behördliche Vorschriften, gesetzliche Regelungen oder Dritte, die Maßnahmen erfordern. Weiterhin werden die Kosten für den Bau von Bus-Haltestellenanlagen von der Landeshauptstadt München finanziert.

Die Kosten für bauliche Maßnahmen der Landeshauptstadt (z.B. Neuaufteilung des Straßenraums) im Zusammenhang mit Maßnahmen der SWM sowie die Beschleunigungsmaßnahmen der LHM und der SWM werden von der Landeshauptstadt München getragen und im Teilhaushalt des Baureferats veranschlagt (siehe Ziffer A.2.2).

### A.1.3. Auswahl der Projekte für ÖPNV-Bauprogramme im Kontext des gesamten ÖPNV-Infrastrukturausbaus der Landeshauptstadt

Das Ziel der Verkehrswende und der Ausbau- und Ertüchtigungsbedarf im bestehenden ÖPNV-Netz bestimmen den Bedarf an Maßnahmen in Hinblick auf die ÖPNV-Infrastruktur. Dies erfordert neben Trambahnmaßnahmen verschiedene Maßnahmen zur Angebotsausweitung und Maßnahmen zur Erweiterung der Funktionalität und der Ausweitung der Leistungsfähigkeit.

Mit der folgenden Aufstellung wird versucht, die finanzielle Dimension des Infrastrukturbedarfs ÖPNV aufzuzeigen:

<b>Kostenprognose Ausbau ÖPNV (in Mio. €)</b>	
<b>Kostenstand 2022 gemäß akt. Nahverkehrsplan</b>	
	2024 - 2035
<b>ÖPNV-Bauprogramm</b>	<b>11.210</b>
- davon Finanzierung LHM*)	2.589
- davon Finanzierung Bund/Land	3.373
- Verbleibende Kosten SWM	5.248
<b>U-Bahnbau der LHM</b>	<b>1.506 + x</b>
- davon Finanzierung Bund/Land**)	
- davon Finanzierung LHM	1.506 + x
<b>Gesamtkosten SWM/LHM</b>	<b>12.716 + x</b>

Tabelle 1

\*) Finanzierung für 3. ÖPNV-Bauprogramm wird in Punkt B beantragt.

\*\*) Derzeit steht noch nicht fest, in welcher Höhe Bund oder Land die U-Bahnprojekte fördern.

Bis voraussichtlich 2035 erfordern diese Investitionen nach derzeitigen Schätzungen Finanzmittel in Höhe von über 12.716 Mio. + x €. Die Summe ist mit „+ x €“ angegeben, da sich verschiedene U-Bahnprojekte noch in der Vorplanung befinden und die genauen Kosten noch nicht benannt werden können.

Dieses Volumen ist in seiner Gesamtheit für die Stadt und die SWM derzeit nicht finanzierbar. Es können folglich nur die dringendsten investiven Maßnahmen sowie die damit verbundenen begleitenden städtischen Maßnahmen in die ÖPNV-Bauprogramme aufgenommen werden.

Nach Inbetriebnahme der über die ÖPNV-Bauprogramme finanzierten Projekte der Tram Neubaustrecken fallen entsprechende Betriebskosten an. In Abhängigkeit der zukünftigen Preisentwicklungen, vor allem in Hinblick auf steigende Energiekosten und Einnahmeverluste durch Tarifmaßnahmen ergeben sich aller Voraussicht nach Betriebskostendefizite. Je nach Ausprägung der Preisentwicklung können ungedeckte Betriebskosten im mittleren einstelligen, bis niedrigeren zweistelligen Millionen € Bereich anfallen. Darüber hinaus lässt der langfristige Prognosehorizont wegen der Inbetriebnahme der Tram Neubaustrecken, voraussichtlich beginnend ab 2025, eine aussagekräftige Prognose nicht zu. Über die Finanzierung wird im Rahmen der Beschlussvorlage zum nicht-öffentlichen Leistungsprogramm entschieden.

Der städtische Finanzierungsanteil der ÖPNV-Bauprogramme würde gemäß der Regelung der Finanzbeziehungen zwischen SWM und LHM nach Abzug der voraussichtlichen staatlichen Zuwendungen ca. 2.589 Mio. € bis 2035 betragen. Die oben genannten Zahlen geben den aktuellen Planungsstand wieder und enthalten zum Teil bereits prognostizierte Realisierungskosten für Großprojekte, insbesondere weitere Tram Neubaustrecken, den 2. U-Bahnbetriebshof sowie Bahnhofsmmodernisierungen.

Die zur Umsetzung im Rahmen der ÖPNV-Bauprogramme vorgeschlagenen Maßnahmen sind vorrangig, weil sie dem Erhalt und der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Bestandsverkehr dienen. Der Bau von Betriebshöfen ist beispielsweise eine Bedingung für einen Ausbau der Kapazität im Schienenverkehr (U-Bahn und Tram). Die Tram Neubaustrecken sind erforderlich, um die Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung der Landeshauptstadt München auch zukünftig nachhaltig und im Einklang mit den Zielen der Mobilitätsstrategie 2035 befriedigen zu können.

Die Bewertung von Schienenneubaustrecken erfolgt auf Grundlage des Nahverkehrsplans im Rahmen der standardisierten Bewertung. In diesem gesetzlich bestimmten Verfahren wird der gesamtwirtschaftliche Nutzen im Hinblick auf Kosten und Nutzen analysiert. Auch umweltbezogene Auswirkungen werden berücksichtigt.

Auf dieser Grundlage wird dem Stadtrat die Aktualisierung des 1. und 2. Bauprogramms vorgeschlagen. Die Veränderungen zum Beschluss des 1. und 2. Bauprogramms aus dem Jahr 2022 sind auf Projektverzögerungen sowie Preissteigerungen zurückzuführen. Eine detaillierte Darstellung der Kostenentwicklung ist unter Ziffer A.2.2 dargestellt. Dies beinhaltet u.a. eine projektscharfe Kurzzusammenfassung der Kostenfortschreibung.

<b>Finanzrahmen 1. ÖPNV-Bauprogramm</b>	<b>in Mio. €</b>
LHM-Finanzierung Stand 2022	602,2
LHM-Finanzierung Stand 09/2023	750,5

Tabelle 2

<b>Finanzrahmen 2. ÖPNV-Bauprogramm</b>	<b>in Mio. €</b>
LHM-Finanzierung Stand 2022	16,9
LHM-Finanzierung Stand 09/2023	25,8

Tabelle 3

Um die Genehmigungsfähigkeit zukünftiger Haushalte sicherzustellen, erfolgt die Realisierung über mehrere ÖPNV-Bauprogramme. Die LHM-Finanzierung zu den Projekten des 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramms wird in Ziffer A.2.2. dargestellt. Die LHM-Finanzierung zu den Projekten des 3. ÖPNV-Bauprogramms wird in Ziffer B.1.2 vorgelegt. Im Rahmen eines optimierten Förderverfahrens werden Fördermittel beim Freistaat Bayern sowie beim Bund beantragt. Die unterstellten Fördermittelzuflüsse werden zur Ermittlung des Finanzierungsbedarfes der LHM von den Gesamtkosten abgezogen.

#### **A.1.4. Standardisierung / Komprimierung der Information**

Im Folgenden werden die wesentlichen Begriffe und Abkürzungen sowie die Struktur der Steckbriefe erläutert.

##### **Wesentliche Begriffe und Abkürzungen:**

###### Art der ÖPNV-Infrastruktur:

- Trambahn (inkl. Haltestellen)
- U-Bahn (inkl. Haltestellen)
- Werkstätten/Abstellanlagen (bei räumlicher Zusammenfassung: Betriebshof)
- Bus-Haltestellenanlagen

Mit einer Tramneubaustrecke verbundene, begleitende Maßnahmen der LHM, v.a.

- Verbesserungen der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur (z.B. Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid, Instandsetzungsmaßnahmen an über- oder unterfahrenen Ingenieurbauwerken),
- Sonstiges, wie z.B. Grundstückerwerb der LHM.

###### Art der Baumaßnahme:

- NST: Neubau (liegt vor, wenn an gleicher Stelle bisher noch keine ÖPNV-Infrastruktur vorhanden war), z.B. Tram Westtangente
- N: Neubau als Ersatzbau
- E (N): Erweiterung/ Verlängerung als Neubau ohne Einbeziehen des Bestandes
- E (B): Erweiterung als Neubau mit untergeordnetem Einbeziehen des Bestandes
- GI: Generalinstandsetzung
- GI+E: Generalinstandsetzung mit untergeordnetem Neubau

Bauherr/Eigentümer:

- SWM
- LHM

Kosten und Finanzierung:

Ergänzend wird bei den investiven Maßnahmen, die im Eigentum der SWM stehen, der Anteil der LHM an der Finanzierung (10 – 100%) angegeben.

Verfahrens-/Projektstände:

- Verfahrensstand vor Leistungen im Rahmen der HOAI, z.B. Machbarkeitsstudien
- Projektstände (HOAI) unabhängig davon ob Neubau oder Maßnahmen im Bestand:
  - Vorplanungsauftrag: VPA
  - abgeschlossene Vorplanung/ Projektauftrag: PA
  - abgeschlossene Entwurfsplanung/ Projektgenehmigung: PG
  - abgeschlossene Ausführungsplanung/ Ausführungsgenehmigung: AG
  - in Baudurchführung: Bau
  - Inbetriebnahme: IN
  - Bauabschnitt: BAS x.

Städtische Baumaßnahmen für die Verbesserungen der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur (z.B. Neuaufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen) sind Bestandteil des Bauprogramms sowie des Programmbudgets. Damit erhält der Stadtrat ein vollständiges Bild aller maßnahmenbezogenen Kosten.

Diese Kostenanteile sind finanziell eigenständige Maßnahmen und daher in den einschlägigen Teilhaushalten mit eigenen Finanzpositionen abzubilden sowie in den Steckbriefen als „Untermaßnahme“ beschrieben.

Die Steckbriefe beinhalten neben den oben genannten Begriffen in der Regel folgende weiteren Informationen:

- Ist-Situation
- Ziele / Soll-Situation
- Termine
- Weitere Projektplanungen/Herausforderungen/Handlungsschritte
- Kosten
- ggf. Visualisierung, z.B. Lagepläne.

Angaben zu Kosten können im Laufe des Prozesses konkretisiert werden. Die jeweiligen Kosten der Maßnahmen setzen sich aus den Projektkosten und einem Zuschlag für Risiken (Risikoreserve) zusammen, näheres siehe bei A.2.2.

Bei Bedarf können gleichartige und/oder Einzelmaßnahmen mit geringeren Beträgen zu einer Pauschale zusammengefasst werden. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn die Maßnahmen üblicherweise nur ein Gewerk umfassen, wie dies z.B. bei Brandschutzmaßnahmen der Fall ist. Im einschlägigen Steckbrief wird dann darauf hingewiesen.

### **A.1.5. Besondere Herausforderungen bei der Umsetzung**

Für die im 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramm genehmigten Projekte, aber auch teilweise für Projekte weiterer Bauprogramme bestehen derzeit verschiedene Herausforderungen und Risiken, die in den genannten Kosten nicht enthalten sind.

Zu nennen sind hier insbesondere:

- Der aktuelle Terminplan zur Realisierung der Tram-Neubaustrecken ist ein bereits durch gemeinsam abgestimmte Beschleunigungsmaßnahmen optimierter Zeitrahmen (bspw. durch vorgezogene Teilbetriebnahmen), der den regulären Zeitraum für Planung und Ausführung der SWM verkürzt.
- Fehlende personelle Ressourcen; diese bestehen insbesondere im Bereich Bauausführung und Ingenieurbau und sind auch nicht oder nur in sehr geringem Umfang aus anderen Projekten, bspw. dem ÖPNV-Planungsprogramm zu kompensieren.
- Bestehende und sich ggf. noch verstärkende Ressourcen- und Rohstoffengpässe, Lieferkettenprobleme sowie damit verbundene steigende Preise bei Ausschreibungen.
- Nachträge bei erfolgten Ausschreibungen mit anschließender Vergabe
- Veränderte Priorisierung zukünftiger Projekte und damit des Umfangs und der Umsetzungsgeschwindigkeit zukünftiger Bauprogramme aufgrund der Haushaltssituation der Landeshauptstadt München
- Terminrisiken aufgrund der Abhängigkeit zu Dritten, wie beispielsweise der Autobahn GmbH (Querung der A96 bei der Tram Westtangente), der Deutschen Bahn AG (Umweltverbundröhre in Laim entlang der Tram Westtangente, Querung des DB Nordrings im Bereich der Tram Münchner Norden), dem Freistaat Bayern (Zustimmung der Planung Querung des Englischen Gartens bei der Nordtangente) und der Regierung von Oberbayern (Planfeststellungsbeschluss bei der Tram Westtangente PFA2, Tram Münchner Norden und Tram Nordtangente)
- Risiken in Förderverfahren insbesondere durch die neue Verfahrensanweisung zur standardisierten Bewertung und damit verbundene Zuwendungshöhe seitens Bund und Freistaat.

Zur Minderung der Terminrisiken stehen die SWM und die Stadtverwaltung bereits intensiv im Austausch mit allen Beteiligten. So sollen Verzögerungen im Projektablauf vermieden bzw. minimiert werden.

Zur Minderung der fehlenden personellen Ressourcen erfolgen seitens LHM und SWM unterschiedliche Rekrutierungsmaßnahmen, wie beispielsweise die Beauftragung von Headhuntern, ein Durchführen von „Active Sourcing“ oder eigene Recruitingtage. Zusätzlich werden Zeitarbeitsfirmen angefragt und weitere Sonderwege zur Personalgewinnung eruiert.

Die angeführten Herausforderungen und Risiken werden in den weiteren Berichten fortgeschrieben und, sofern möglich und notwendig, zusätzlich in den erforderlichen Trassierungsbeschlüssen der Trambahnprojekte ausführlich dargestellt und bewertet.

## A.2. Zweiter Bericht zum 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramm

### A.2.1. Inhaltliche Änderungen

Der Stadtrat hat am 14.12.2022 die Fortschreibung des 1. ÖPNV-Bauprogramm und das 2. ÖPNV-Bauprogramm zur Realisierung beschlossen. In Abbildung 1 sind die Maßnahmen und deren technischen Daten zusammengefasst. Änderungen gegenüber dem Beschluss vom 14.12.2022 sind in orange gekennzeichnet.

Die bereits beim o.g. Beschluss vorgelegten Projektsteckbriefe wurden entsprechend aktualisiert und liegen als Anlagen 1-17 bei.

1. ÖPNV-Bauprogramm	Stadtbezirk	Art der Infrastruktur	Art der Baumaßnahme	Projektstand 22	Projektstand 23	Inbetriebnahme
Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße	16, 17	Tram	Abstellanlage: NST Werkstatt: E(N)	PA	PG	ab 2026 (vorgezogene Abstellung)
Neubau Tramhaltestelle Regerstraße	5	Tram	E(N)	AG	Bau	2023
Erweiterung und Ausbau Haltestelle Olympiapark West	9	Tram	E(B)	AG	AG	2024
Fahrstromverbesserung Tramstrecken Gesamtnetz	alle	Tram	E(B)	VPA	VPA	2025 fortlaufend
Brandschutzmaßnahmen	alle	U-Bahn	E(B)+GI	Bau	Bau	laufend
Planungspauschale U-Bahn	alle	U-Bahn	E(B)	VPA	VPA	laufend
Neubaustrecke Tram Westtangente	7, 9, 19, 20, 25	Tram	NST	PG	PG	ab 2025
Neubaustrecke Tram Münchner Norden	12	Tram	NST	PG	PG	2027
Neubaustrecke Tram Nordtangente	1, 4, 12	Tram	NST	PG	PG	2028
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen	12	Tram	NST	PG	PG	2025
Tram - Scheidplatz Süd	4	Tram	E(N)	PG	Bau	2023
Tram Ramersdorf - Perlach (Gasteig - Ortskern Ramersdorf)	5, 14, 16	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Tram Y-Nord	3, 4, 9,	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Tram Wasserburger Landstraße (Kreillerstraße - Stadtgrenze LHM/Haar)	14, 15	Tram	NST	VPA	VPA	offen

Tabelle 4

<b>2. ÖPNV-Bauprogramm</b>	<b>Stadt- bezirk</b>	<b>Art der Infra- struktur</b>	<b>Art der Baumaß- nahme</b>	<b>Projekt- stand 22</b>	<b>Projekt- stand 23</b>	<b>Inbetrieb- nahme</b>
T - NBS - Tram Berg am Laim - Daglfing	13,14,15	Tram	NST	VPA	VPA	offen
T - St.-Veit-Straße & Kreiller- straße	14	Tram	E(B)	VPA	VPA	offen
T - Ludwig-Ferdinand-Brücke	9	Tram	E(B)	VPA	VPA	offen
Tram Berg am Laim - Daglfing Voruntersuchungen	13	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Tram Ramersdorf – Perlach Voruntersuchungen Abschnitte 1) Regerstraße - Ostbahnhof und 3) Ortskern Ramersdorf - Neuperlach	5, 16	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Tram Y-Nord Voruntersuchungen Abschnitt 3) Am Hart - Lerchenauer Feld	11, 24	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Tram Parkstadt Solln Voruntersuchungen	19	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Tram Wasserburger Landstraße Voruntersuchungen Abschnitt 2) Entwicklungsgebiet WARP und 3) Haar	15	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Tram Südtangente Voruntersuchungen Abschnitt Überquerung Isar	18, 6	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Tram Südtangente Voruntersuchungen exkl. Überquerung Isar	18, 6, 7	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Tram Amalienburgstraße -Freiham Voruntersuchungen	22, 21, 9	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Planungspauschale	alle	Tram	NST	VPA	VPA	offen
Barrierefreie Wegeleitung U-Bahn	alle	U-Bahn	E(N)	VPA	VPA	laufend

Tabelle 5

**Inhaltliche Änderungen zum 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramm jeweils für ÖPNV-Maßnahmen (aa) sowie für begleitende Maßnahmen der LHM (bb)**

**Veränderungen der genehmigten Projektanzahl:**

- aa) CBTC wird aus dem Steckbrief „Planungspauschale U-Bahn“ herausgelöst
- bb) Unverändert zum letztjährigen Beschluss

**Bedarfsveränderungen bei einzelnen Projekten:**

- aa) Tram - St. Veit Straße & Kreillerstraße: Im Rahmen der Fortschreibung werden auch die Kosten weitere Leistungsphasen berücksichtigt.
- Tram - Ludwig Ferdinand Brücke: Im Rahmen der Fortschreibung werden auch die Kosten weitere Leistungsphasen berücksichtigt.
- bb) Unverändert zum letztjährigen Beschluss

**Projektstand (III. Quartal 2023):**

- aa) Unverändert zum letztjährigen Beschluss
- bb) Unverändert zum letztjährigen Beschluss

**Terminprognose:**

- aa) TWT: Für den Abschnitt Romanplatz - Agnes-Bernauer-Str. sind Terminveränderungen zu erwarten wegen der von der DB angekündigten neuen Terminschiene für die Übergabe Rohbau UVR. Genaue Informationen liegen zum Stand Redaktionsschluss Ende 09/2023 noch nicht vor, werden aber unverzüglich im Projekt berücksichtigt, sobald kommuniziert. Sofern dazu zur Sitzung, in der das ÖPNV-Bauprogramm behandelt wird, konkrete Informationen vorliegen, wird darüber anhand einer Tischvorlage kurzfristig informiert.
- bb) Unverändert zum letztjährigen Beschluss

**A.2.2. Veränderung Finanzbedarf**

Die im Bauprogramm enthaltenen Projekte werden im SWM-Maßnahmencontrolling gesteuert. Dabei werden unter Berücksichtigung der verkehrlichen und politischen Anforderungen unterschiedliche Ausführungsvarianten wirtschaftlich bewertet.

Einzelne Projekte wurden zudem mittels ergänzenden unabhängigen Reviews (auch extern) auf Synergien und Kostenreduktionen/-vollständigkeit geprüft.

Bei den geplanten Mittelabflüssen der Projekte handelt es sich um Prognosewerte. Diese Prognosen können Schwankungen unterliegen, beispielhaft bestehen im Rahmen von Genehmigungsverfahren Abhängigkeiten von Dritten (TAB, Planfeststellung), die Auswirkungen auf den geplanten Mittelabfluss haben können.

In Folge der Anmeldung des Projekts „Neues Zugsicherungssystem CBTC (Communication Based Train Control)“ im 3. ÖPNV-Bauprogramm ergibt sich eine Veränderung der Mittel des 1. ÖPNV-Bauprogrammes. Die Planungspauschale U-Bahn enthält Mittel für die vorläufige

Planung des Projekts CBTC i. H. v. 4,9 Mio. €. Davon wurden bisher 0,9 Mio. € abgerufen. Die restlichen 4,0 Mio. € werden in das 3. ÖPNV-Bauprogramm übertragen. Die Planungspauschale U-Bahn reduziert sich entsprechend.

In den Tabellen 6 und 7 sind die finanziellen Daten der Projekte zusammengefasst. Änderungen gegenüber der Beschlussfassung vom 14.12.2022, die über die Anpassung der Indexierung hinausgehen, sind in orange markiert. Die Änderungen können aufgrund der Beschleunigung einzelner Maßnahmen, der nun durchlaufenen Risikobetrachtung oder Änderungen des Leistungsumfangs resultieren. Die wesentlichen Änderungen werden in den beiden Textkästen am Ende von A.2.2. zusammengefasst. Die Projektsteckbriefe wurden entsprechend aktualisiert und liegen als Anlagen 1-17 bei.

1. ÖPNV-Bauprogramm	LHM-Anteil in %	LHM-Finanzierung in Mio. € Stand 2022	LHM-Finanzierung in Mio. € Stand 09/2023
Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße	80%	208,6	286,4
Neubau Tramhaltestelle Regerstraße	100%	3,0	3,0
Erweiterung und Ausbau Haltestelle Olympiapark West	100%	0,7	0,7
Fahrstromverbesserung Tramstrecken	100%	5,4	5,4
Brandschutzmaßnahmen	10-100%	45,9	45,9
Planungspauschale U-Bahn*	25-100%	45,9	41,9
Neubaustrecke Tram Westtangente	100%	144,6	169,7
Neubaustrecke Tram Münchner Norden	100%	70,4	98,6
Neubaustrecke Tram Nordtangente	100%	49,4	63,1
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen	100%	11,3	18,5
Tram - Scheidplatz Süd	100%	4,8	4,8
Tram Ramersdorf - Perlach (Gasteig - Ortskern Ramersdorf)	100%	2,6	2,7
Tram Y-Nord	100%	4,0	4,1
Tram Wasserburger Landstraße (Kreillerstraße - Stadtgrenze LHM/Haar)	100%	5,6	5,7
<b>Gesamt</b>		<b>602,2</b>	<b>750,5</b>

\*inkl. Übertragung ins 3. ÖPNV-Bauprogramm i.H.v. 4,0 Mio. €

Tabelle 6

2. ÖPNV-Bauprogramm	LHM-Anteil in %	LHM-Finanzierung in Mio. € Stand 2022	LHM-Finanzierung in Mio. € Stand 09/2023
T - NBS - Tram Berg am Laim - Daglfing	100%	3,7	3,7
T - St.-Veit-Straße & Kreiller-straße	65%	0,5	5,1
T - Ludwig-Ferdinand-Brücke	40%	0,6	2,5
Summe Machbarkeitsstudien Tram	100%	3,9	6,3
Barrierefreie Wegeleitung U-Bahn	100%	8,2	8,2
<b>Gesamt</b>		<b>16,9</b>	<b>25,8</b>

Tabelle 7

Die folgende Tabelle zeigt eine detaillierte Übersicht der Tram-Machbarkeitsstudien:

2. ÖPNV-Bauprogramm Machbarkeitsstudien Tram	LHM-Anteil in %	LHM-Finanzierung in 1.000 € Stand 2022	LHM-Finanzierung in 1.000 € Stand 09/2023
Tram Berg am Laim - Daglfing Voruntersuchungen	100%	280	369
Tram Ramersdorf – Perlach <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitte 1) Regerstraße - Ostbahnhof und 3) Ortskern Ramersdorf - Neuperlach	100%	460	680
Tram Y-Nord <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitt 3) Am Hart - Lerchenauer Feld	100%	305	439
Tram Parkstadt Solln <u>Voruntersuchungen</u>	100%	100	397
Tram Wasserburger Landstraße <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitt 2) Entwicklungsgebiet WARP und 3) Haar	100%	220	367
Tram Südtangente <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitt Überquerung Isar	100%	485	652
Tram Südtangente <u>Voruntersuchungen</u> exkl. Überquerung Isar	100%	655	870
Tram Amalienburgstraße -Freiham <u>Voruntersuchungen</u>	100%	340	467
Planungspauschale	100%	1.095	2.010
<b>Gesamt</b>		<b>3.940</b>	<b>6.251</b>

Tabelle 8

<b>1. ÖPNV-Bauprogramm</b>	in Mio. €	In Mio. €
Genehmigtes vorläufiges Gesamtfinanzierungsvolumen gemäß Berichtsbeschluss 2022		602,2
Umschichtung Mittel ins 3. ÖPNV-Bauprogramm	- 4,0	
zzgl. Bedarfsveränderungen	152,3	
<b>Saldo Änderungen</b>		<b>+ 148,3</b>
<b>Bedarfsangepasstes vorläufiges Gesamtfinanzvolumen für das 1. ÖPNV-Bauprogramm</b>		<b>750,5</b>

<b>2. ÖPNV-Bauprogramm</b>	in Mio. €	In Mio. €
Genehmigtes vorläufiges Gesamtfinanzierungsvolumen gemäß Berichtsbeschluss 2022		16,9
zzgl. Bedarfsveränderungen	8,9	
<b>Saldo Änderungen</b>		<b>+ 8,9</b>
<b>Bedarfsangepasstes vorläufiges Gesamtfinanzvolumen für das 1. ÖPNV-Bauprogramm</b>		<b>25,8</b>

Entsprechend den genannten Änderungen ist der Finanzierungsbedarf des 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramms anzupassen:

## Finanzierungsbedarf 1. ÖPNV-Bauprogramm alt/neu:

Teilhaushalt Baureferat: UA 6050 U-Bahn-Bau (Fremd-AD des RAW)										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamtkosten	Finanziert bis 2022	Programmzeitraum 2023 bis 2027 (in Mio. EUR)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Rest 2029 ff.
Neubaustrecke Tram Münchner Norden 6050.985.7700.6	Alt 38,8	2,1	36,4	4,2	2,8	4,1	11,1	14,2	0,3	0,0
	Neu 68,5	2,1	52,2	4,2	4,0	10,7	14,1	19,2	14,2	0,0
Neubaustrecke Tram Nordtangente 6050.985.7710.5	Alt 33,9	1,4	29,9	4,5	7,6	13,6	3,7	0,5	2,6	0,0
	Neu 41,0	1,4	18,6	4,5	2,8	2,4	3,3	5,6	5,3	15,7
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen 6050.985.7720.4	Alt 7,4	0,6	6,8	0,7	0,7	5,1	0,2	0,1	0,0	0,0
	Neu 14,8	0,6	14,2	0,7	3,6	7,8	1,8	0,3	0,0	0,0
Neubaustrecke Tram Ramersdorf 6050.985.7730.3	Alt 2,3	0,0	2,3	0,5	0,9	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
	Neu 2,3	0,0	2,3	0,5	0,0	0,3	0,6	0,9	0,0	0,0
Neubaustrecke Tram Y-Nord I+II 6050.985.7740.2	Alt 3,5	0,7	2,8	1,4	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Neu 3,5	0,7	2,8	1,4	0,2	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0
Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße 6050.985.7750.1	Alt 5,0	0,4	4,6	1,8	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Neu 5,0	0,4	3,6	1,8	0,0	0,3	0,5	1,0	1,0	0,0
Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße 6050.985.7760.0	Alt 208,6	10,5	106,1	18,4	32,7	11,5	8,9	34,6	92,0	0,0
	Neu 286,4	10,5	133,0	18,4	20,6	22,2	31,6	40,2	38,9	104,0
Neubau Tramhaltestelle Regerstraße 6050.985.7770.9	Alt 3,0	0,8	2,2	2,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Neu 3,0	0,8	2,2	2,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Erweiterung und Ausbau Haltestelle Olympiapark West 6050.985.7780.8	Alt 0,7	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Neu 0,7	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fahrstromverbesserung Tram Gesamtnetz 6050.985.7790.7	Alt 5,4	1,3	4,1	0,1	0,8	0,0	0,7	2,5	0,0	0,0
	Neu 5,4	1,3	1,0	0,1	0,4	0,2	0,2	0,1	3,1	0,0
Brandschutzmaßnahmen U-Bahn Gesamtnetz 6050.985.7800.4	Alt 45,9	12,3	33,6	9,5	8,3	12,9	2,9	0,0	0,0	0,0
	Neu 45,9	12,3	33,6	9,5	6,7	8,1	9,3	0,0	0,0	0,0

Planungspauschale U-Bahn 6050.985.7810.3	Alt 45,9	14,6	31,3	12,9	9,5	8,9	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 41,9</i>	<i>14,6</i>	<i>27,3</i>	<i>12,9</i>	<i>10,8</i>	<i>3,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Neubaustrecke Tram Westtangente 6050.985.7820.2	Alt 72,0	2,7	51,7	24,2	1,6	6,7	6,2	13,0	17,5	0,0
	<i>Neu 130,4</i>	<i>2,7</i>	<i>122,5</i>	<i>24,2</i>	<i>22,6</i>	<i>30,1</i>	<i>25,1</i>	<i>20,5</i>	<i>5,2</i>	<i>0,0</i>
Neubau Tram Scheidplatz Süd 6050.985.7830.1	Alt 4,8	0,6	4,2	2,7	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0
	<i>Neu 4,8</i>	<i>0,6</i>	<i>4,2</i>	<i>2,7</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>1,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<b>SUMME UA 6050</b>	<b>Alt 477,2</b>	<b>48,7</b>	<b>316,0</b>	<b>82,9</b>	<b>69,3</b>	<b>63,7</b>	<b>33,7</b>	<b>66,4</b>	<b>112,4</b>	<b>0,0</b>
	<i><b>Neu 653,6</b></i>	<i><b>48,7</b></i>	<i><b>417,5</b></i>	<i><b>82,9</b></i>	<i><b>71,9</b></i>	<i><b>86,3</b></i>	<i><b>87,1</b></i>	<i><b>89,3</b></i>	<i><b>67,7</b></i>	<i><b>119,7</b></i>

Tabelle 9

Teilhaushalt Baureferat: UA 6050 U-Bahn-Bau (Fremd-AD des RAW) Einzahlungen nach Abschluss des Projektes durch nachlaufende Fördermittel										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamt- kosten	Finan- ziert bis 2022	Programmzeitraum 2023 bis 2027 (in Mio. EUR)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Rest 2029 ff.
Neubaustrecke Tram Münchner Norden ** 6050.3xx.7700.x	Alt 0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 14,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>14,0</i>
Neubaustrecke Tram Westtangente ** 6050.3xx.7820.x	Alt 0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 33,4</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>33,4</i>
<b>SUMME UA 6050 (Fördermitteleinnahmen)</b>	<b>Alt 0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
	<i><b>Neu 47,4</b></i>	<i><b>0,0</b></i>	<i><b>0,0</b></i>	<i><b>0,0</b></i>	<i><b>0,0</b></i>	<i><b>0,0</b></i>	<i><b>0,0</b></i>	<i><b>0,0</b></i>	<i><b>0,0</b></i>	<i><b>47,4</b></i>

Tabelle 10

\*\* neue Fipo für **Fördermitteleinnahmen** zu vergeben (keine Kostenposition)

Teilhaushalt Baureferat: UA 6300 Gemeindestraßen										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamt- kosten	Finan- ziert bis 2022	Programmzeitraum 2023 bis 2027 (in Mio. EUR)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Rest 2029 ff.
Neubaustrecke Tram Westtangente 6300.950.1160.1	Alt 72,0	0,4	38,2	2,5	6,5	7,0	8,0	14,2	33,4	0,0
	<i>Neu 72,0</i>	<i>0,4</i>	<i>63,3</i>	<i>2,5</i>	<i>10,4</i>	<i>17,1</i>	<i>18,1</i>	<i>15,2</i>	<i>8,3</i>	<i>0,0</i>
Neubaustrecke Tram Westtangente 6300.932.1160.9	Alt 0,6	0,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 0,7</i>	<i>0,0</i>	<i>0,7</i>	<i>0,6</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Neubaustrecke Tram Münchner Norden 6300.950.2100.6	Alt 30,7	0,4	19,3	0,0	2,9	3,5	6,9	6,0	11,0	0,0
	<i>Neu 43,0</i>	<i>0,4</i>	<i>33,6</i>	<i>0,0</i>	<i>4,2</i>	<i>8,4</i>	<i>10,1</i>	<i>10,9</i>	<i>6,8</i>	<i>2,2</i>
Neubaustrecke Tram Münchner Norden 6300.932.2100.4	Alt 0,9	0,0	0,9	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 1,1</i>	<i>0,0</i>	<i>1,1</i>	<i>0,0</i>	<i>1,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Neubaustrecke Tram Nordtangente 6300.950.2105.5	Alt 15,0	0,2	9,8	0,2	0,5	1,7	4,7	2,7	5,0	0,0
	<i>Neu 21,5</i>	<i>0,2</i>	<i>7,4</i>	<i>0,2</i>	<i>0,5</i>	<i>1,4</i>	<i>2,0</i>	<i>3,3</i>	<i>3,2</i>	<i>10,7</i>
Neubaustrecke Tram Nordtangente 6300.932.2105.3	Alt 0,5	0,0	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 0,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen 6300.950.2110.5	Alt 3,9	0,1	3,8	0,0	0,5	2,0	1,3	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 3,7</i>	<i>0,1</i>	<i>3,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,6</i>	<i>2,1</i>	<i>0,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Neubaustrecke Tram Ramersdorf 6300.950.2115.4	Alt 0,3	0,0	0,3	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 0,4</i>	<i>0,0</i>	<i>0,4</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Neubaustrecke Tram Y-Nord I+II 6300.950.2120.4	Alt 0,5	0,0	0,5	0,1	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 0,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,6</i>	<i>0,1</i>	<i>0,2</i>	<i>0,3</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße 6300.950.2125.3	Alt 0,6	0,0	0,6	0,1	0,2	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Neu 0,7</i>	<i>0,0</i>	<i>0,7</i>	<i>0,1</i>	<i>0,2</i>	<i>0,4</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<b>SUMME UA 6300</b>	<b>Alt 125,0</b>	<b>1,1</b>	<b>74,5</b>	<b>3,6</b>	<b>12,3</b>	<b>14,8</b>	<b>20,9</b>	<b>22,9</b>	<b>49,4</b>	<b>0,0</b>
	<b>Neu 144,3</b>	<b>1,1</b>	<b>112,0</b>	<b>3,6</b>	<b>18,0</b>	<b>29,9</b>	<b>31,1</b>	<b>29,4</b>	<b>18,3</b>	<b>12,9</b>

Tabelle 11

<b>Finanzrahmen des 1. ÖPNV-Bauprogrammes 2021</b>										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamt- kosten	Finan- ziert bis 2022	Programmzeitraum 2023 bis 2027 (in Mio. EUR)					nachrichtlich		
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Rest 2029 ff.
UA 6050 beim Baureferat *	Alt 477,2	48,7	316,0	82,9	69,3	63,7	33,7	66,4	112,4	0,0
	Neu 653,6	48,7	417,5	82,9	71,9	86,3	87,1	89,3	67,7	119,7
UA 6050 beim Baureferat * (Fördermitteleinnahmen)	Alt 0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Neu 47,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	47,4
UA 6300 beim Baureferat	Alt 125,0	1,1	74,5	3,6	12,3	14,8	20,9	22,9	49,4	0,0
	Neu 144,3	1,1	112,0	3,6	18,0	29,9	31,1	29,4	18,3	12,9
<b>SUMME gesamt</b>	Alt 602,2	49,8	390,5	86,5	81,6	78,5	54,6	89,3	161,8	0,0
	Neu 750,5	49,8	529,5	86,5	89,9	116,2	118,2	118,7	86,0	85,2

Tabelle 12

\* Fremdanordnungsbefugnis (Fremd-AD) des RAW

## Finanzierungsbedarf 2. ÖPNV-Bauprogramm alt/neu:

Teilhaushalt Baureferat: UA 6050 U-Bahn-Bau (Fremd-AD des RAW)										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamtkosten	Finanziert bis 2022	Programmzeitraum 2023 bis 2027 (in 1.000 EUR)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Rest 2029 ff.
T - NBS - Tram Berg am Laim - Daglfing 6050.985.7850.9	Alt 3.980	0	3.980	580	900	800	800	900	0	0
	<i>Neu 3.700</i>	0	2.880	580	200	400	700	1.000	820	0
Tram Berg am Laim - Daglfing <u>Voruntersuchungen</u> 6050.985.7850.9	Alt 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>Neu 369</i>	0	369	0	369	0	0	0	0	0
T - St.-Veit-Straße & Kreillerstraße 6050.985.7890.5	Alt 500	0	500	200	200	100	0	0	0	0
	<i>Neu 5.100</i>	0	3.800	200	200	200	3.200	0	1.300	0
T - Ludwig-Ferdinand-Brücke 6050.985.7900.2	Alt 600	0	600	300	300	0	0	0	0	0
	<i>Neu 2.500</i>	0	1.300	300	300	200	200	300	1.200	0
Tram Ramersdorf – Perlach <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitte 1) Regerstraße - Ostbahnhof und 3) Ortskern Ramersdorf – Neuperlach 6050.985.7730.3	Alt 460	0	460	0	460	0	0	0	0	0
	<i>Neu 680</i>	0	680	0	103	482	95	0	0	0
Tram Y-Nord <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitt 3) Am Hart - Lerchenauer Feld 6050.985.7740.2	Alt 305	0	305	0	305	0	0	0	0	0
	<i>Neu 439</i>	0	102	0	0	0	0	102	337	0
Tram Parkstadt Solln <u>Voruntersuchungen</u> 6050.985.7910.1	Alt 100	0	100	50	50	0	0	0	0	0
	<i>Neu 397</i>	0	50	50	0	0	0	0	13	334
Tram Wasserburger Landstraße <u>Voruntersuchungen</u> Abschnitt 2) Entwicklungsgebiet WARP und 3) Haar 6050.985.7750.1	Alt 220	0	220	115	105	0	0	0	0	0
	<i>Neu 367</i>	0	367	0	22	333	12	0	0	0
Tram Südtangente <u>Voruntersuchungen</u>	Alt 485	0	485	0	0	200	285	0	0	0

Abschnitt Überquerung Isar 6050.985.7920.0	<i>Neu 652</i>	0	27	0	0	0	0	27	503	122
Tram Südtangente Voruntersuchungen exkl. Überquerung Isar 6050.985.7930.9	Alt 655	0	655	0	0	100	555	0	0	0
	<i>Neu 870</i>	0	37	0	0	0	0	37	679	154
Tram Amalienburgstraße - Freiam Voruntersuchungen 6050.985.7940.8	Alt 340	0	340	0	0	0	340	0	0	0
	<i>Neu 467</i>	0	467	0	0	0	184	283	0	0
Planungspauschale Tram 6050.985.7950.7	Alt 1.095	0	1.095	800	110	110	75	0	0	0
	<i>Neu 2.010</i>	0	1.660	800	640	60	80	80	350	0
Barrierefreie Wegelei- tung U-Bahn 6050.985.7960.6	Alt 8.200	0	8.200	4.10 0	4.10 0	0	0	0	0	0
	<i>Neu 8.200</i>	0	8.200	4.10 0	4.10 0	0	0	0	0	0
<b>SUMME UA 6050</b>	<b>Alt 16.940</b>	<b>0</b>	<b>16.940</b>	<b>6.14 5</b>	<b>6.53 0</b>	<b>1.31 0</b>	<b>2.05 5</b>	<b>900</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b><i>Neu 25.751</i></b>	<b>0</b>	<b>19.939</b>	<b>6.03 0</b>	<b>5.93 4</b>	<b>1.67 5</b>	<b>4.47 1</b>	<b>1.829</b>	<b>5.20 2</b>	<b>610</b>

Tabelle 13

**Veränderungen Finanzbedarf zum 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramm jeweils für ÖPNV-Maßnahmen (aa) sowie für begleitende Maßnahmen der LHM (bb)**

**Änderungen aufgrund Projektverschiebungen im 3. ÖPNV-Bauprogramm:**

aa) In Folge der Beantragung des 3. ÖPNV-Bauprogramms wird die vollständige Finanzierung des Projekts „Neues Zugsicherungssystem CBTC“ genehmigt. Deshalb werden die in der Planungspauschale U-Bahn hinterlegten Planungskosten für CBTC nun in das 3. ÖPNV-Bauprogramm verschoben.

Im Folgenden werden wesentliche Kostentreiber der veränderten Finanzbedarfe in den Maßnahmen dargestellt.

**Änderungen aufgrund Berücksichtigung von Umsatzsteuer:**

bb) Die Fortschreibung und Bewertung der ÖPNV-Bauprogramme haben eine Bruttodarstellung zur Folge, die Umsatzsteuer i.H.v. 23 Mio. € wird berücksichtigt. Entsprechend sind die im Rahmen des ÖPNV-Bauprogrammes freigegebenen Haushaltsmittel nicht mehr Teil des Zuwendungsverfahrens.

**Änderungen des Bauumfangs/Baupreissteigerungen:**

aa) In den unten angeführten Projekten führt eine Konkretisierung der Projektkosten im Zuge vertiefter Planung zu folgender Mehrbelastung:

- Betriebshof Ständlerstraße: 70,2 Mio. €
- Neubaustrecke Tram Westtangente: 21,4 Mio. €
- Neubaustrecke Tram Münchner Norden: 15,0 Mio. €
- Neubaustrecke Tram Nordtangente: 9,2 Mio. €
- Neubaustrecke Tram Johanneskirchen: 6,9 Mio. €
- Tram - St. Veit Straße & Kreillerstraße: 2,4 Mio. €
- Tram - Ludwig Ferdinand Brücke: 1,9 Mio.€

bb) In den unten angeführten Projekten führt eine Konkretisierung der Projektkosten im Zuge vertiefter Planung zu folgender Mehr-/Minderbelastung:

- Neubaustrecke Tram Westtangente: -6,9 Mio. €
- Neubaustrecke Tram Münchner Norden: 5,4 Mio. €
- Neubaustrecke Tram Nordtangente: 4,1 Mio. €

### **Veränderungen Finanzbedarf zum 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramm jeweils für ÖPNV-Maßnahmen (aa) sowie für begleitende Maßnahmen der LHM (bb)**

#### **Beschleunigung einzelner Projekte:**

Im Rahmen eines optimierten Förderverfahrens werden Fördermittel beim Freistaat Bayern sowie beim Bund beantragt. Die unterstellten Fördermittelzuflüsse werden zur Ermittlung des Finanzierungsbedarfes der LHM von den Gesamtkosten abgezogen.

aa) Bei der Neubaustrecke Tram Nordtangente führt eine Anpassung Inbetriebnahmestrategie zu Minderbelastungen i.H.v. 2,2 Mio. €.

bb) Bei der Neubaustrecke Tram Westtangente führt eine Konkretisierung der Beschleunigungsmaßnahmen zu Minderbelastungen i.H.v. 2,2 Mio. €.  
Bei der Neubaustrecke Tram Nordtangente führt eine Anpassung der Inbetriebnahmestrategie zu Minderbelastungen i.H.v. 1,0 Mio. €.

#### **Risiko einzelner Projekte:**

aa) Beim Betriebshof Ständlerstraße führt die projektscharfe Bewertung des Risikos zu Mehrkosten i.H.v. 7,6 Mio. €. Bei der Neubaustrecke Tram Westtangente führt die projektscharfe Bewertung des Risikos zu Mehrkosten i.H.v. 2,6 Mio. €.

bb) Bei der Neubaustrecke Tram Westtangente führt die projektscharfe Bewertung des Risikos zu Minderkosten i.H.v. 2,4 Mio. €.

### **A.2.3. Fazit zum Gesamtfinanzvolumen des 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramms**

Aufgrund der Entwicklung der bisherigen Projekteinzeln genehmigungen ist der genehmigte Finanzrahmen von rund 619 Mio. EUR nicht mehr ausreichend.

Der auf den Fremd-AD des RAW entfallende Teilbetrag von rund 494 Mio. € ist um rund 138 Mio. € auf rund 632 Mio. € sowie der auf den Teilhaushalt Baureferat entfallende Teilbetrag von rund 125 Mio. € um rund 19 Mio. € auf rund 144 Mio. € gestiegen. Der Gesamtfinanzrahmen von rund 619 Mio. € erhöht sich somit um rund 157 Mio. € auf rund 776 Mio. €.

Von den insgesamt 27 Projekten stehen noch bei 23 Ausführungsgenehmigungen aus. Dies hat zur Folge, dass aufgrund der frühen Projektphase und der angespannten Marktlage noch nicht kalkulierbare Preisunsicherheiten vorliegen. Auch die möglichen weiteren Auswirkungen der aktuellen geopolitischen Lage sind nicht vollständig einzuschätzen.

#### A.2.4. Darstellung der Kosten und Finanzierung des 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramms

Es entstehen zahlungswirksame Gesamtkosten i.H.v. einmalig 204.611.000 € für den Zeitraum 2024 – 2029 im Bereich der Investitionstätigkeit im Haushalt des Baureferats.

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe Auszahlungen (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)</b>			204.611.000 € im Zeitraum 2024-2029ff.
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			-115.000 € in 2023  7.704.000 € in 2024  38.065.000 € in 2025  66.016.000 € in 2026  30.329.000 € in 2027  -70.598.000 € in 2028  133.210.000 € in 2029ff.
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

Von den zahlungswirksamen Gesamtkosten i.H.v. einmalig 204.611.000 € sind prognostizierte Einnahmen aus nachlaufenden Fördermitteln i.H.v. 47,4 Mio. € abzuziehen. Die nachlaufenden Fördermittel werden in den Haushalt übernommen, sobald diese in zukünftigen Jahren tatsächlich zufließen (siehe Tabelle 10).

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Eine Kompensation der erforderlichen Mittel aus dem sich zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Beschlussvorlage in Konsolidierungsanstrengungen befindenden Teilhaushalts des Baureferats ist nicht möglich.

Für die Finanzierung 2024 ist Folgendes anzumerken:

Die geplante Ausweitung entspricht den Festlegungen für das Referat für Arbeit und Wirtschaft im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2024; siehe Nr. RAW-005 der Liste der geplanten Beschlüsse des Referates für Arbeit und Wirtschaft, die in der Sitzung der Vollversammlung vom 26.07.2023 anerkannt wurden.

Der seinerzeit vom Münchner Stadtrat anerkannte Betrag i.H.v. ursprünglich 7.200 T€ wurde jedoch in der Zwischenzeit auf einen neuen Bedarf i.H.v. 7.704 T€ aktualisiert, was einer Ausweitung um 504 T€ entspricht. Die Begründung zur Unplanbarkeit und Unabweisbarkeit für 2024 wird von der Stadtkämmerei anerkannt.

Darüber hinaus werden mit der Beschlussvorlage für den Investitionszeitraum 2025 bis 2027 sowie 2028 ff. zusätzliche Mittelbedarfe i.H.v. 149,5 Mio. € beantragt, die so nicht angemeldet und daher auch im Eckdatenbeschluss nicht beschlossen worden sind. Hierzu wird seitens des RAW angemerkt, dass der konkrete Bedarf für die Folgejahre 2025 ff. zum Zeitpunkt der Anmeldung des Eckdatenbeschlusses noch nicht vorlag und davon ausgegangen wurde, dass die Fortschreibung der Bauprogramme im Rahmen dieser Beschlussvorlage – wie im Vorjahr - finanziert werden kann.

Die einmalig benötigten investiven Auszahlungsmittel i.H.v. einmalig und insgesamt 204.611.000 € gemäß voranstehender Finanzierungstabelle werden genehmigt und dem Baureferat bedarfsgerecht und maßnahmenscharf wie in den einzelnen Tabellen auf den Seiten 16 – 18 dargestellt im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren via Anmeldung durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft (UA 6050) oder des Baureferats (UA 6300) selbst durch die Stadtkämmerei zur Verfügung gestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023-2027 wird wie in den Tabellen auf Seite 15-20 geändert.

## **B) 3. ÖPNV-Bauprogramm**

### **B.1. Bestandteile des 3. ÖPNV-Bauprogramms**

Das 3. ÖPNV-Bauprogramm beinhaltet vornehmlich Maßnahmen, die gesetzlich und betrieblich höchste Priorität haben und für die Ausweitung im Bereich Schienenbahnen und Bus-Haltestellenanlagen, insbesondere an Trambahnstrecken erforderlich sind.

Die Priorisierung der hier genannten Maßnahmen erfolgte durch das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat sowie den SWM.

Das Ausbauprojekt „**Neues Zugsicherungssystem/CBTC**“ umfasst die Beschaffung eines modernen, funkbasierten Zugsicherungs- und Leitsystems für das gesamte Münchner U-Bahnnetz (**Communication Based Train Control**). Dieses ersetzt im Laufe der Systemmigration schrittweise die veralteten Bestandskomponenten der Zugsicherung. Das geplante System bietet eine höhere Leistungsfähigkeit und Effizienz, verbessert die Angebotsqualität und gewährleistet die Umsetzbarkeit aller geplanten Angebotsausweitungen durch Taktverdichtungen. Darüber hinaus bildet es die Grundlage für eine Automatisierung des U-Bahnbetriebs. (weitere Details siehe Anlage 18).

„**P&R Anlage Aidenbachstraße**“: Mit Realisierung der Tram-Westtangente (TWT) soll als Endhaltestelle eine Trambahnwendeschleife in Kombination mit einem Busbahnhof an der U-Bahn-Station Aidenbachstraße entstehen. Dadurch muss die bestehende Park & Ride-Anlage beseitigt und möglichst durch einen zeitgemäßen zweigeschossigen Neubau für insgesamt 400 Pkw-Stellplätze ersetzt werden. Infolge des Bedarfs zusätzlicher Schulsportflächen, soll den Planungen der Park & Ride-Anlage ein für den Schulsport geeignetes Kunstrasenspielfeld auf dem Dach der Anlage zugrunde gelegt werden. (weitere Details siehe Anlage 19).

„**Busbahnhof Studentenstadt**“: Im Projekt „Busbahnhof Studentenstadt“ werden zum einen die Haltestellen im bestehenden Busbahnhof barrierefrei ausgebaut und zum anderen mit der Erweiterung des Busbahnhofs zusätzliche barrierefreie Haltestellen geschaffen. Durch die Erweiterung des Busbahnhofs werden die bereits im Bestand vorhandenen Kapazitätsengpässe beseitigt und Platz für zukünftig geplante Angebotsausweitungen im Busnetz (neue Buslinien, dichtere Takte, längere Fahrzeug) geschaffen. (weitere Details siehe Anlage 20).

„**Bushaltestelle Olympiasee**“: Bei der Maßnahme „barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Olympiasee“ soll die vom Stadtrat beschlossene dauerhafte Erstellung der genannten und bislang nur als Provisorium betriebenen Bushaltestelle umgesetzt werden. Die zwei Haltekanten dieser Bushaltestelle liegen am Spiridon-Louis-Ring zwischen dem Olympiastadion und dem Olympiasee. In Abstimmung mit dem Denkmalschutz sollen diese Haltekanten nach den Anforderungen des aktuellen Haltestellenstandards vor allem im Hinblick auf die Barrierefreiheit dauerhaft ausgebaut werden. Mit der Begründung, dass sich die Haltestelle nicht im öffentlichen Straßenraum befindet, erfolgt die Umsetzung nicht durch das Baureferat. (weitere Details siehe Anlage 21).

**Sonnenstraße Machbarkeitsstudie**: Aufgrund der vielfältigen Anforderungen von Interessensverbänden, der Stadtpolitik sowie dem Planungsreferat an den Verkehrs- und Stadtraum „Sonnenstraße“ hat die SWM eine Vorstudie insbesondere zur Umsetzung der neuen Planungsparameter barrierefreier Haltestellenausbau und kapazitätsstarke Tramfahrzeuge in diesem zentralen Straßenraum erarbeiten lassen, um bei den weiteren Planungen die Belange der ÖV-Infrastruktur (Tram und Bus) vertreten zu können. Aus dieser Voruntersuchung sind weitere Untersuchungsbedarfe entstanden, die auf Grundlage der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens des MOR im Rahmen einer Vertiefung aufgegriffen werden. Ziele der vertiefenden Betrachtung sind u.a. die Wendeanlagen, Auswirkungen auf die Bauwerke, Anschlussmöglichkeiten an bestehende Trassen und Leistungsfähigkeitsberechnungen an den Verkehrsknoten. (weitere Details siehe Anlage 22).

Die Steckbriefe für die einzelnen Maßnahmen sind als **Anlagen 18 bis 22** beigelegt.

Ziel des ÖPNV-Bauprogramms ist zwar primär der Ausbau der schienengebundenen Verkehrsinfrastruktur. Im Sinne einer gewünschten möglichst vollständigen Darstellung des Finanzierungsbedarfs wurden aber auch die o.g. Maßnahmen hier aufgenommen, da sie von der LHM (mit) zu finanzieren sind. Die Maßnahme P&R-Anlage Aidenbachstraße steht zudem in engem Zusammenhang mit dem Projekt Tram Westtangente. Inwieweit hier jeweils eine Gegenfinanzierung aus der Stellplatzabläse möglich ist, wird parallel geprüft.

Darüber hinaus prüft die Verwaltung bzw. die SWM bei sämtlichen Maßnahmen, inwieweit Investitionskostenzuschüsse aus dem GVFG oder anderen staatlichen Förderungen erzielt werden können. Die SWM ist beauftragt, anderweitige bzw. zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen.

3. ÖPNV-Bauprogramm	Stadtbezirk	Art der Infrastruktur	Art der Baumaßnahme	Kostenanteil LHM	Projektstand 23	Inbetriebnahme
Neues Zugsicherungssystem CBTC	alle	U-Bahn	E(B)	100%	PA	2030
P+R-Anlage Aidenbachstraße	19	U-Bahn	N	100%	VPA	2028
Busbahnhof Studentenstadt	12	Bus	E(B)	100%	PG	2026
Bushaltestelle Olympiasee	11	Bus	E(N)	100%	VPA	2027
Sonnenstraße - Machbarkeitsstudie	1	Tram	E(B)	100%	VPA	offen

Tabelle 14

Bei den genannten Baumaßnahmen liegt das Eigentum i.d.R. bei den SWM. Der städtische Finanzierungsanteil wird daher als Baukostenzuschuss in Form einer Investitionsförderungsmaßnahme geleistet. Der Finanzierungsanteil der Stadt bemisst sich nach den neuen Regularien der Finanzbeziehungen und kann zwischen 10 und 100 % betragen. Die Kostentragung LHM/SWM ist in der Tabelle unter B.1 und im jeweiligen Steckbrief angegeben. Von den von der LHM zu tragenden Kosten sind die erwarteten staatlichen Zuwendungen bereits abgezogen.

Die Baukostenzuschüsse an die SWM werden derzeit im Teilfinanzhaushalt/MIP des BAU als Fremd AD des RAW als Betreuungsreferat im Unterabschnitt 6050 abgebildet.

Die neuen Kosten im Rahmen des 3. ÖPNV-Bauprogramms umfassen für die LHM ein rechnerisches Finanzierungsvolumen von insgesamt rund 170,0 Mio. €.

### Neuer Finanzierungsbedarf im Rahmen des 3. ÖPNV-Bauprogramms

Teilhaushalt Baureferat: UA 6050 U-Bahn-Bau (Fremd-AD des RAW)										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamt- kosten	Finan- ziert bis 2022	Programmzeitraum 2023 bis 2027 (in Mio. EUR)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Rest 2029 ff.
Neues Zugsicherungssystem CBTC* 6050.985.xxxx.x	134,8*	0,0	13,7	0,0	3,4	1,2	1,9	7,2	9,5	111,6
P+R-Anlage Aidenbachstraße** 6050.985.xxxx.x	30,2**	0,0	19,4	0,0	1,8	1,1	3,9	12,6	10,8	0,0
Busbahnhof Studenten- stadt** 6050.985.xxxx.x	4,2	0,0	4,2	0,0	0,6	1,8	1,8	0,0	0,0	0,0
Bushaltestelle Olympia- see** 6050.985.xxxx.x	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0
Sonnenstraße - Machbar- keitsstudie 6050.985.xxxx.x	0,4	0,0	0,4	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>SUMME UA 6050</b>	<b>170,0</b>	<b>0,0</b>	<b>38,1</b>	<b>0,0</b>	<b>6,1</b>	<b>4,3</b>	<b>7,7</b>	<b>20,0</b>	<b>20,3</b>	<b>111,6</b>

Tabelle 15

\*davon 4,0 Mio. € Umwidmung U-Bahn Planungspauschale 1. ÖPNV-Bauprogramm; weiterhin wird ein optimiertes Förderverfahren (Ausbau GVFG Bund) unterstellt.

\*\*aktuell ist noch in Klärung, ob und in welchem Umfang eine Finanzierung über die Stellplatzablöse erfolgen kann.

### B.1.1. Darstellung der Kosten und Finanzierung des 3. ÖPNV-Bauprogramms

Es entstehen zahlungswirksame Gesamtkosten i.H.v. einmalig 170.000.000 € für den Zeitraum 2024 – 2029 im Bereich der Investitionstätigkeit im Haushalt des Baureferats

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe Auszahlungen (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)</b>			170.000.000 € im Zeitraum 2024-2029ff.
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			6.100.000 € in 2024  4.300.000 € in 2025  7.700.000 € in 2026  20.000.000 € in 2027  20.300.000 € in 2028  111.600.000 € in 2029ff.
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Eine Kompensation der erforderlichen Mittel aus dem sich zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Beschlussvorlage in Konsolidierungsanstrebungen befindenden Teilhaushalts des Baureferats ist nicht möglich.

Mit der Beschlussvorlage werden zusätzliche Mittelbedarfe für den Investitionszeitraum 2025 bis 2028 in Höhe von 58,4 Mio. € sowie 2029 ff. in Höhe von 111,6 Mio. € beantragt. Das Gesamtinvestitionsvolumen erhöht sich demnach auf 170 Mio. €. Auch dieser Bedarf stand zum Zeitpunkt der Anmeldung des Eckdatenbeschlusses noch nicht konkret fest und wurde daher

nicht zum Eckdatenbeschluss angemeldet.

Die einmalig benötigten investiven Auszahlungsmittel i.H.v. einmalig und insgesamt 170 Mio. € gemäß voranstehender Finanzierungstabelle werden genehmigt und dem Baureferat bedarfsgerecht und maßnahmenscharf wie in den einzelnen Tabellen auf den Seite 27 dargestellt im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren via Anmeldung durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft durch die Stadtkämmerei zur Verfügung gestellt.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023-2027 wird wie in den Tabellen auf Seite 28 geändert.

Die Bindefrist für das unbewegliche Anlagevermögen beträgt 20 Jahre, für das bewegliche Anlagevermögen beträgt sie 3 Jahre. Der Investitionszuschuss ist für den vorgesehenen Zweck zu verwenden, andernfalls besteht ein Rückforderungsrecht der LHM.

## **B.2. Ausblick auf weitere ÖPNV-Bauprogramme**

Zukünftige Maßnahmen, die im Rahmen des Finanzbeziehungsvertrags zwischen der LHM und den SWM durch die LHM zu finanzieren sind, werden in weiteren Bauprogrammen abgebildet.

Darüber hinaus sind Maßnahmen mit einer abgeschlossenen Entwurfsplanung, sofern nicht bereits Kostenschätzungen auf Basis der Vorplanung möglich sind, aus der Planungskostenpauschale zu entnehmen und die Ausführungskosten als Einzelmaßnahme im einschlägigen Teilfinanzhaushalt/MIP gemäß den oben beschriebenen Grundsätzen in einem zukünftigen Bauprogramm einzustellen. Der Steckbrief wird dann mit vollständiger Kostenangabe erneut vorgelegt. Dies betrifft z.B. den 2. U-Bahnbetriebshof Neuperlach Süd.

## **C) Abstimmung Referate**

Die Stadtwerke München GmbH und das Baureferat haben der Vorlage zugestimmt. Die Stadtkämmerei hat der Vorlage nicht zugestimmt. Deren Stellungnahme ist der Anlage 23 zu entnehmen. Zu dieser wird im Folgenden nicht explizit Stellung genommen, sondern auf die Ausführungen unter A.1. und auf Seite 24 zur Erklärung der nicht-erfolgten Anmeldung zusätzlicher Mittel im Eckdatenverfahren verwiesen.

## **D) Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Anhörungsrechte der Bezirksausschüsse bestehen nicht, die betroffenen Bezirksausschüsse werden im Rahmen der konkreten Einzelmaßnahmen angehört.

Den Bezirksausschüssen 1 bis 25 ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Sebastian Weisenburger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

### **E) Eilbedürftigkeit, Unabweisbarkeit und Unplanbarkeit**

Über die Beschlussvorlage muss sofort entschieden werden und diese ist unabweisbar, da ansonsten die beschriebenen Projekte, bzw. deren Umsetzung im Jahr 2024 gefährdet sind. So könnten manche Projekte nicht oder nicht rechtzeitig umgesetzt werden, was negative Folgen auf den ÖPNV in München hat.

Die Unplanbarkeit ergibt sich daraus, dass zum Zeitpunkt der Haushaltsplanaufstellung 2023 (Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage-Nr. 20 – 26/ V 03492)) nicht bekannt war, welche Projekte umgesetzt werden müssen und in welcher Höhe die Kosten dafür sein werden.

## II. Antrag der Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Den inhaltlichen Änderungen zu Ziffer A.2.1. im Bericht zum 1. und 2. Bauprogramm wird zugestimmt.
2. Den finanziellen Änderungen zu Ziffer A.2.2. im Bericht zum 1. und 2. Bauprogramm wird zugestimmt.
3. Den Ausführungen zur Eilbedürftigkeit, Unabweisbarkeit und Unplanbarkeit im Vortrag wird zugestimmt.
4. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird daher beauftragt, das Baureferat wird gebeten, die einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Haushaltsmittel für das 1. und 2. ÖPNV-Bauprogramm im Zeitraum 2023 – 2028 gemäß der im Vortrag des Referenten dargestellten Finanzierungstabelle i.H.v. insgesamt 71.401.000 € im eigenen Zuständigkeitsbereich für die einzelnen Maßnahmen respektive Finanzpositionen im Rahmen der einzelnen Haushaltsplanaufstellungsverfahren respektive auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei bedarfsgerecht anzumelden.
5. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Haushaltsmittel für das 3. ÖPNV-Bauprogramm im Zeitraum 2024 – 2028. gemäß der im Vortrag des Referenten dargestellten Finanzierungstabelle i.H.v. insgesamt 58.400.000 € für die einzelnen Maßnahmen respektive Finanzpositionen im Rahmen der einzelnen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei bedarfsgerecht anzumelden.
6. Das Gesamtfinanzvolumen aller drei ÖPNV-Bauprogramme von 946,3 Mio. € stellt einen Finanzrahmen dar. Soweit der Finanzrahmen nicht überschritten wird, bedürfen Kostenänderungen einzelner Maßnahmen innerhalb der ÖPNV-Bauprogramme keiner Genehmigung. Die Darstellung im Rahmen der jährlichen Berichte bleibt davon unberührt. Treten Kostenveränderungen zwischen einzelnen Maßnahmen auf, wird die Stadtkämmerei ermächtigt, auf Grundlage der verwaltungsintern getroffenen Projekteinzelscheidungen und unter Einhaltung der Kostenobergrenzen die jeweils planmäßigen Haushaltsansätze bzw. Verpflichtungsermächtigungen umzuschichten und das Mehrjahresinvestitionsprogramm für die davon betroffenen Einzelmaßnahmen entsprechend zu ändern.
7. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 – 2027 wird, wie im Vortrag des Referenten in den Tabellen 9, 10, 11, 13 und 15 dargestellt, entsprechend geändert.
8. Das Baureferat wird gebeten, bei den trambahnbegleitenden Bauprojekten zur Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur den Einsatz von staatlichen Zuwendungen zu prüfen und sicherzustellen.
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

Clemens Baumgärtner  
Berufsmäßiger Stadtrat

### IV. Abdruck von I. - III.

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

### V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA-II-BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 01-25
4. An das Baureferat
5. An das Personalreferat
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An die Stadtkämmerei
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
10. An das Mobilitätsreferat – GB1  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
11. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat MOR-GB1.12

**Am**  
**Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**