

Telefon: 233-24803
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 01525-7980524
Telefax: 233- 21797

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.12

ÖPNV-Bauprogramme

A) Konsolidierung 2028 ff.

Umsetzungskonzept zur Reduzierung der investiven Ansätze in den Jahren 2028 ff. in der Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2025 – 2029 auf Basis des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2024 – 2028
Teilhaushalt des Baureferats

B) Kostenfortschreibung umzusetzender Projekte

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17096

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsausschusses vom 23.07.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	<p>Mit dem Eckdatenbeschluss zum Haushalt 2025, dem investiven Konsolidierungsbeschluss sowie dem Beschluss zum Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) der Vollversammlung vom 18.12.2024 (Sitzungsvorlage Nrn. 20-26 / V 13530/13531, V 14937 und V 15187) sind die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit beginnend mit dem Jahr 2028 auf jeweils 1,5 Mrd. € pro Jahr zu begrenzen und ab den Jahren 2029 ff. um den Baupreisindex jährlich fortzuschreiben. Die Stadtkämmerei wurde beauftragt, unter Einbindung der Referate, zur Erreichung dieses Ziels entsprechende Konsolidierungsgespräche im ersten Quartal 2025 zu führen und dem Stadtrat im Rahmen des Eckdatenbeschlusses für das Haushaltsjahr 2026 sowie in den vorlaufenden Fachausschüssen über die Ergebnisse zu berichten.</p> <p>Neben der Konsolidierung zur Reduzierung des investiven Haushaltes benötigen die nicht konsolidierten Projekte der ÖPNV-Bauprogramme eine Kostenfortschreibung, damit die Maßnahmen ohne Verzögerung fortgesetzt werden können. Darauf wird im zweiten Teil dieser Beschlussvorlage eingegangen.</p>
Inhalt	<p>Erläuterungen des Referats für Arbeit und Wirtschaft und des Mobilitätsreferats zur konkreten Umsetzung der Konsolidierungsvorgaben der Stadtkämmerei zur Reduzierung der investiven Ansätze.</p> <p>Kostenfortschreibung verschiedener ÖPNV- Bauprogrammprojekte.</p>

Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Gesamtkonsolidierung Teilhaushalt Baureferat: UA 6050 U-Bahn-Bau (Fremd-AD des RAW) i. H. v. 88,6 Mio. € im Betrachtungszeitraum 2028–2030 Veränderung durch Kostenfortschreibung Teilhaushalt Baureferat: UA 6050 U-Bahn-Bau (Fremd-AD des RAW) i. H. v. 55,9 Mio. € in 2025–2027 und -74,0 Mio. € in 2028–2030.</p> <p>Gesamtkonsolidierung Teilhaushalt Baureferat UA 6300 i. H. v. 11,5 Mio. € im Betrachtungszeitraum 2028–2030 Veränderung durch Kostenfortschreibung Teilhaushalt Baureferat UA 6300 i. H. v. 19,4 Mio. € in 2025–2027 und -2,8 Mio. € in 2028–2030.</p>
Klimaprüfung	<p>Es ist davon auszugehen, dass die Konsolidierung der ÖPNV-Bauprogrammprojekte Auswirkungen auf das Erreichen der klimarelevanten Ziele im Mobilitätsbereich der LHM haben wird, da die nicht stattfindende oder zeitlich verzögerte Umsetzung von ÖPNV-Projekten dazu führen kann, dass weniger Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen.</p>
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Stadtrat stimmt der vorgeschlagenen investiven Konsolidierung gemäß dem Vortrag der Referenten und den Anlagen 1 und 2 in den Jahren 2028 und 2029 sowie 2030 ff. zu. 2. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, diese investive Konsolidierung im Rahmen des Entwurfs des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2025–2029 umzusetzen. 3. Der Stadtrat stimmt der vorgeschlagenen vollständigen Streichung der Maßnahmen "MBS Tram Parkstadt Solln" und der "MBS Tram Amalienburgstraße– Freiham" zu und das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die sich daraus ergebende erforderliche Anpassung am Nahverkehrsplan (NVP) der LHM und die Herausnahme der genannten Strecken aus der Kategorie "Planung/ im Bau" des Nahverkehrsplans vorzunehmen. 4. Der Stadtrat stimmt den unter B. und den Anlagen 3 und 4 dargestellten Kostenfortschreibungen der Jahre 2025–2030 zu. Dies umfasst für die Jahre 2025–2027 zusätzliche 75,3 Mio. € sowie eine Reduzierung um –76,8 Mio. € für die Jahre 2028–2030. Der investive Kostenbedarf von 282,3 Mio. € in den Jahren 2031 ff., der in einer noch einzubringenden Beschlussvorlage dem Stadtrat vorgelegt werden soll, wird zur Kenntnis genommen.

	<ol style="list-style-type: none"> 5. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird daher beauftragt, das Baureferat wird gebeten, die einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Haushaltsmittel für die ÖPNV-Bauprogramme im Zeitraum 2025 –2030 gemäß der im Vortrag des Referenten dargestellten Finanzierungsbedarfe im eigenen Zuständigkeitsbereich für die einzelnen Maßnahmen respektive Finanzpositionen im Rahmen der einzelnen Haushaltsplanaufstellungsverfahren respektive auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei bedarfsgerecht anzumelden. 6. Das Gesamtfinanzvolumen aller drei ÖPNV-Bauprogramme von 1.197,9 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. 7. Die Stadtkämmerei wird gebeten im Rahmen der Verhandlungen mit den SWM zur Neuauflage des Finanzbeziehungsvertrags eine Klärung der Finanzierungszuständigkeit für die Projekte "Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße inkl. Zulaufstrecke Ständlerstraße (BHS)" und "Neues Zugsicherungssystem CBTC" herbeizuführen. Der Stadtrat ist über das Ergebnis und die Auswirkungen auf die Konsolidierung des ÖPNV-Bauprogramms zu informieren. 8. Die Stadtkämmerei wird gebeten, das MOR aufgrund der fachlichen Betroffenheit bei den Neuverhandlungen des Finanzbeziehungsvertrags eng einzubeziehen. 9. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Nahverkehrsplan, MVG, U-Bahn, Straßenbahn
Ortsangabe	-/-

Telefon: 233-24803
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 01525-7980524
Telefax: 233- 21797

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.12

ÖPNV-Bauprogramme

A) Konsolidierung 2028 ff.

**Umsetzungskonzept zur Reduzierung der investiven Ansätze in den Jahren 2028 ff. in der Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2025 – 2029 auf Basis des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2024 – 2028
Teilhaushalt des Baureferats**

B) Kostenfortschreibung umzusetzender Projekte

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17096

6 Anlagen

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und
Mobilitätsausschusses vom 23.07.2025 (VB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referenten	1
A. Konsolidierung der ÖPNV-Bauprogramme	1
A.1. Ausgangslage	1
A.2. Konsolidierungsvorgabe für die ÖPNV-Bauprogramme	2
A.3. Umsetzungsvorschlag	4
A.3.1. Überblick	4
A.3.2. Erläuterung der Konsolidierungsmaßnahmen und ihrer Auswirkungen	5
A.4. Fazit und Ausblick	16
B. Fortschreibung ÖPNV-Bauprogramme	17
B.1. Kostenfortschreibung 2025 ÖPNV-Bauprogramme	17
B.2.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	17
B.2.2 Veränderung Finanzbedarf Fortschreibung	27
B.2.3 Fazit zur Fortschreibung & Konsolidierung der ÖPNV-Bauprogramme	30
C. Klimaprüfung	31
D. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten	31
II. Antrag der Referenten	32
III. Beschluss	33

I. Vortrag der Referenten

A. Konsolidierung der ÖPNV-Bauprogramme

A.1. Ausgangslage

Mit dem Eckdatenbeschluss zum Haushalt 2025, dem investiven Konsolidierungsbeschluss sowie dem Beschluss zum Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) der Vollversammlung vom 18.12.2024 (Sitzungsvorlage Nrn. 20-26 / V 14937 und V 15187) sind die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit beginnend mit dem Jahr 2028 auf jeweils 1,5 Mrd. € pro Jahr zu begrenzen und ab den Jahren 2029 ff. um den Baupreisindex jährlich fortzuschreiben. Die Stadtkämmerei wurde beauftragt, unter Einbindung der Referate zur Erreichung dieses Ziels entsprechende Konsolidierungsgespräche im ersten Quartal 2025 zu führen und dem Stadtrat im Rahmen des Eckdatenbeschlusses für das Haushaltsjahr 2026 sowie in den vorlaufenden Fachausschüssen über die Ergebnisse zu berichten. Auf Basis dieser Gespräche und weiterer Überlegungen seitens der Stadtkämmerei entstand ein Konsolidierungskonzept, das in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16878 dem Stadtrat im Juli 2025 vorgelegt wird.

Ausgangspunkt für die Konsolidierungsüberlegungen bildet der Sachstand der Broschüre zum MIP 2024–2028 (Variante 650). In dem eingangs erwähnten Beschluss wurde die Investitionsplanung der nächsten Jahre dargelegt und deren Implikation auf die Schuldentwicklung der Landeshauptstadt München aufgezeigt. Auf dieser Datenbasis, die sich durch Fortschreibung zwischenzeitlich geändert hat, wurde das erforderliche Konsolidierungsvolumen ermittelt. Für die referatsspezifischen Einsparvorgaben wurde berücksichtigt, ob MIP-Maßnahmen pflichtig, vertraglich vereinbart oder schon in Ausführung sind. Entsprechend ergaben sich für die Referate unterschiedlich hohe prozentuale Einsparvorgaben.

Seit der Vorlage des letzten Beschlusses zu den ÖPNV-Bauprogrammen im Jahr 2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 11452, VV vom 20.12.2023) konnten aufgrund des Konsolidierungsbeschlusses im Jahr 2024 keine Fortschreibungen für die Projekte eingebracht werden. Daher enthält dieser Beschluss im Teil B einen Teil zur Fortschreibung der nicht im Teil A konsolidierten Projekte.

A.2. Konsolidierungsvorgabe für die ÖPNV-Bauprogramme

Teilhaushalt Baureferat (Fremd AD RAW im UA 6050)

		2028	2029	2030ff.
Ansätze lt. MIP 2024 – 2028 (VAR 650)	in Tsd. €	126.414	319.582	114.160
Zu konsolidierende Werte	in Tsd. €	66.304	244.252	-12.744
Neue Ansätze	in Tsd. €	60.110	75.330	126.904

Mit Vorgabe der Stadtkämmerei ergibt sich eine Konsolidierungsquote in Bezug auf das MIP 650. Dieser durchgängige Wert beläuft sich für das Jahr 2028 auf 52,4 %, für 2029 auf 76,4 %. Für das Jahr 2030 stehen 11,2 % mehr zur Verfügung.

Im Betrachtungszeitraum 2028–2030 befindet sich ein Gesamtansatz i. H. v. 560,156 Mio. € für alle Einzelmaßnahmen der 3 ÖPNV-Bauprogramme - davon sollen in Summe insgesamt 297,812 Mio. € konsolidiert werden.

Die vorgenannten Planansätze im MIP haben den Stand der Variante 650 des MIP 2024–2028.

Die Vorgaben der Stadtkämmerei können nicht erfüllt werden. In Abstimmung mit dem MOR und dem RAW hat die SWM/MVG einen alternativen Vorschlag erarbeitet, der im Zeitraum 2028–2030 einen Konsolidierungsbetrag i. H. v. **88,6 Mio. €** enthält. Eine Aufteilung auf Projekte und Jahresschreiben kann der Anlage 2 entnommen werden. Weitere **74,0 Mio. €** werden durch angepasste Projektkosten im Rahmen der Fortschreibung (siehe Teil B und Anlage 4) eingespart. In Summe wird der Haushalt 2028 –2030 durch den Vorschlag um **162,6 Mio. €** entlastet.

Nach erfolgter Prüfung ist eine Konsolidierung der folgenden Maßnahmen nicht möglich, d.h. diese sollen ohne Verzögerung weiter umgesetzt werden:

- Neubaustrecke Tram Münchner Norden (TMN)
- Neubaustrecke Tram Johanneskirchen (TJO)
- Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße inkl. Zulaufstrecke Ständlerstraße (BHS)
- Brandschutzmaßnahmen U-Bahn Gesamtnetz
- Planungspauschale U-Bahn (exkl. U-Bahnbetriebshof Süd)
- U-Bahnhofmodernisierung Poccistraße
- U-Bahn Betriebshof Süd (in Planungspauschale U-Bahn)
- Tram Neubaustrecke Westtangente (TWT)
- MBS Tram Berg am Laim – Daglfing (Machbarkeitsstudie)
- Neues Zugsicherungssystem CBTC
- MBS Sonnenstraße

Eine Begründung für das Abweichen von den Vorgaben der Stadtkämmerei ist für die jeweiligen Maßnahmen unter A4 sowie unter B.2.1 beschrieben.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Konsolidierungsvorgaben der SKA auf der Prämisse aufbauen, dass die Projekte "Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße inkl. Zulaufstrecke Ständlerstraße (BHS)" und "Neues Zugsicherungssystem CBTC" nach den aktuellen Regelungen des Finanzbeziehungsvertrags zwischen LHM und SWM durch die SWM zu finanzieren sind. Im Rahmen der Abstimmungen der vorliegenden Beschlussvorlage hat sich gezeigt, dass es diese Prämisse zunächst noch zu überprüfen gilt. Zum Zeitpunkt der Beschlusserstellung konnte diese Überprüfung zwischen SWM und SKA noch nicht abgeschlossen werden, da diese im Rahmen der Neuverhandlungen des Finanzbeziehungsvertrags erfolgen soll. Aufgrund der signifikanten fachlichen Betroffenheit des MOR wird die SKA gebeten, das MOR bei den Neuverhandlungen des Finanzbeziehungsvertrags eng einzubeziehen.

Aufgrund des Finanzvolumens der beiden Projekte (306.996 Mio. Euro im Zeitraum von 2028–2030, Stand MIP 2024–2028, 650) hat diese Klärung maßgeblichen Einfluss auf die Höhe des Konsolidierungsbeitrags. Je nach Ausgang der Verhandlungen sind ggf. Anpassungen des Konsolidierungsbeitrags der ÖPNV-Bauprogramme vorzunehmen. In der aktuellen Form baut dieser Beschluss noch auf der Annahme auf, dass die Projekte, wie ursprünglich angelegt, Teil des ÖPNV-Bauprogramms und damit von der LHM zu finanzieren sind.

Teilhaushalt Baureferat (UA 6300)

		2028	2029	2030ff.
Ansätze lt. MIP 2024 – 2028 (VAR 650)	in Tsd. €	18.000	19.500	0
Zu konsolidierende Werte	in Tsd. €	5.000	6.400	0
Neue Ansätze	in Tsd. €	13.000	13.100	0

Mit Vorgabe der Stadtkämmerei ergibt sich eine Konsolidierungsquote in Bezug auf das MIP 650. Dieser durchgängige Wert beläuft sich für das Jahr 2028 auf 27,8 %, für 2029 auf 32,8 %.

Im Betrachtungszeitraum 2028-2030 befindet sich ein Gesamtansatz i. H. v. 37, 5 Mio. € für alle Einzelmaßnahmen der 3 ÖPNV-Bauprogramme - davon sollen in Summe insgesamt 11,4 Mio. € konsolidiert werden.

Die vorgenannten Planansätze im MIP haben den Stand der Variante 650 des MIP 2024–2028. Sonstige Investitionen außerhalb der ÖPNV-Bauprogramme werden in diesem Rahmen nicht behandelt.

Die Vorgaben der Stadtkämmerei werden übererfüllt.

Durch den Vorschlag der SWM, der in Abstimmung mit RAW und MOR erstellt wurde, werden im Zeitraum 2028–2030 **11,5 Mio. €** konsolidiert. Eine Aufteilung auf Projekte und Jahresschreiben kann der Anlage 1 entnommen werden. Weitere **2,9 Mio. €** werden durch angepasste Projektkosten im Rahmen der Fortschreibung (siehe Teil B und Anlage 3) eingespart. In Summe wird der Haushalt 2028 –2030 durch den Vorschlag um **14,4 Mio. €** entlastet.

A.3. Umsetzungsvorschlag

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München GmbH um Rückmeldung gebeten, bei welchen Maßnahmen der ÖPNV-Bauprogramme die Konsolidierungsvorgabe umsetzbar ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass die ÖPNV-Bauprogramme im Teilhaushalt des Baureferates die Unterabschnitte 6050 als auch 6300 umfassen. In Anlage 1, 3 und 5 sowie im weiteren Verlauf des Beschlusses werden die Finanzmittel des 6300 berücksichtigt, um ein gesamthafte Bild der Mittelbedarfe der ÖPNV-Bauprogramme zu geben.

Die aufgrund der Konsolidierungsvorgabe notwendig erscheinende Anpassung des Teilhaushalts Baureferat UA 6050 ist in Anlage 2 zusammengefasst und betrifft Maßnahmen, die unter A.3.2 weiter erläutert werden. Die aufgrund der Konsolidierungsvorgabe notwendig erscheinende Anpassung des Teilhaushalts Baureferat UA 6300 ist in Anlage 1 zusammengefasst.

Die folgenden Tabellen geben einen finanziellen Überblick zu den Projekten der ÖPNV-Bauprogramme.

Die Maßnahmen, die von MOR, RAW und SWM zur Konsolidierung vorgeschlagen werden, sind im Einzelnen unter A.3.2., inkl. der Auswirkungen einer möglichen Konsolidierung, erläutert.

A.3.1. Überblick

Teilhaushalt Baureferat (Fremd AD RAW im UA 6050)

			2028	2029	2030
Zu konsolidierende Werte		in Tsd. €	66.304	244.252	-12.744
Konsolidierungsvorschlag		in Tsd. €	27.132	19.022	42.451
davon entfallen auf:					
6050.7710	Neubaustrecke Tram Nordtangente	in Tsd. €	4.861	17.155	11.300
6050.7730	Neubaustrecke Tram Ramersdorf	in Tsd. €	0	0	2.020
6050.7740	Neubaustrecke Tram Y-Nord	in Tsd. €	793	912	1.182
6050.7750	Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße	in Tsd. €	2.277	0	1.800
6050.7790	Fahrstromverbesserung Tram Gesamtnetz	in Tsd. €	2.880	0	0
6050.7850	Tram Berg am Laim Daglfing	in Tsd. €	975	0	2.100

6050.7890	Tram St.-Veit-Straße & Kreillerstraße	in Tsd. €	1.347	0	1.830
6050.7900	Tram Ludwig-Ferdinand-Brücke	in Tsd. €	1.340	0	0
6050.7910	Tram Parkstadt Solln Voruntersuchung	in Tsd. €	13	334	0
6050.7920	Tram Südtangente Voruntersuchungen Abschnitt Überquerung Isar	in Tsd. €	503	122	27
6050.7930	Tram Südtangente Voruntersuchungen exkl. Überquerung Isar	in Tsd. €	679	154	37
6050.7940	Tram Amalienburgstraße-Freiham Voruntersuchungen	in Tsd. €	0	0	467
6050.7950	Planungspauschale Tram	in Tsd. €	491	0	88
6050.8030	P + R-Anlage Aidenbachstraße	in Tsd. €	10.825	50	17.600
6050.8040	Busbahnhof Studentenstadt	in Tsd. €	148	295	3.600
6050.8050	Bushaltestelle Olympiasee	in Tsd. €	0	0	400
Konsolidierungssaldo		in Tsd. €	39.172	225.230	55.195

Teilhaushalt Baureferat UA 6300

			2028	2029	2030
Zu konsolidierende Werte		in Tsd. €	5.000	6.400	0
Konsolidierungsvorschlag		in Tsd. €	-5.050	6.400	0
davon entfallen auf:					
6300.2105	Neubaustrecke Tram Nordtangente	in Tsd. €	-5.000	-6.400	0
6300.2125	Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße	in Tsd. €	-50	0	0
Konsolidierungssaldo		in Tsd. €	-50	0	0

A.3.2. Erläuterung der Konsolidierungsmaßnahmen und ihrer Auswirkungen

Aufgrund der bereits in der Vergangenheit konsolidierten Maßnahmen und der in diesem Beschluss zur Diskussion stehenden, weiteren Konsolidierungen aus den ÖPNV-Bauprogrammen ist darauf hinzuweisen, dass die geforderten Einsparungen u.a. die gesteckten Zielsetzungen des NVPs und die von der LHM gesteckten Klimaschutzziele drastisch gefährden (Klimaneutralität bis 2035).

Für folgende Maßnahmen ist aufgrund der notwendigen Einhaltung der Haushaltsvorgaben eine Konsolidierung vorgesehen. Konsolidierung meint eine Entlastung der Haushalte UA 6050 und UA 6300 für den Zeitraum 2028–2030. Konsolidierte Finanzmittel werden in den Zeitraum 2031 ff. geschoben. Die sich daraus ergebenden Konsequenzen werden erläutert.

- Neubaustrecke Tram Nordtangente (6050.7710; 6300.2105)
- Neubaustrecke Tram Ramersdorf (Abschnitt 2) (6050.7730; 6300.2115)
- MBS Tram Ramersdorf–Perlach (Machbarkeitsstudie) (Abschnitt 1) Regerstraße–Ostbahnhof und (Abschnitt 3) Ortskern Ramersdorf–Neuperlach) (6050.7730)
- Neubaustrecke Tram Y-Nord I+II (6050.7740; 6300.2120)
- MBS Tram Y-Nord (Machbarkeitsstudie) (Abschnitt 3) Am Hart–Lerchenauer Feld (6050.7740)
- Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße (6050.7750; 6300.2125)
- MBS Tram Wasserburger Landstraße (Machbarkeitsstudie) (Abschnitt 2) Entwicklungsgebiet WARP und (Abschnitt 3) Haar (6050.7750)
- Fahrstromverbesserung Tram Gesamtnetz (6050.7790)
- Neubaustrecke Tram Berg am Laim–Daglfing (6050.7850)
- Tram – St.-Veit-Straße & Kreillerstraße (6050.7890)
- T - Ludwig-Ferdinand-Brücke (6050.7900)
- Tram Parkstadt Solln Voruntersuchung 2. ÖPNV BP [Vollständige Streichung] (6050.7910)
- MBS Tram Südtangente (Abschnitt Überquerung Isar) (Machbarkeitsstudie) (6050.7920)
- MBS Tram Südtangente (exkl. Überquerung Isar) (Machbarkeitsstudie) (6050.7930)
- MBS Tram Amalienburgstraße–Freiham (Machbarkeitsstudie) [Vollständige Streichung] (6050.7940)
- Planungspauschale Tram (6050.7950)
- P+R-Anlage Aidenbachstraße (6050.8030)
- Busbahnhof Studentenstadt (6050.8040)
- Bushaltestelle Olympiasee (6050.8050)

1. Neubaustrecke-Tram Nordtangente

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7710

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	33.316	-
Vorschlag	-	-	33.316
Veränderung	-	-33.316	33.316

Teilhaushalt Baureferat 6300.950.2105

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	9.400	11.400	-
Vorschlag	-	-	20.800
Veränderung	-9.400	-11.400	20.800

Teilhaushalt Baureferat 6300.932.2105

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	600	-	-
Vorschlag	-	-	600
Veränderung	-600	-	600

Die Auswirkungen einer Nicht-Realisierung TNT sind in Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13693, S. 9 dargestellt.

Es besteht ein Planungsstopp seit Juli 2024 aufgrund ablehnender Haltung seitens des Freistaat Bayern zur Querung durch den Englischen Garten.

2. Neubaustrecke Tram Ramersdorf (Abschnitt 2)Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7730

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	1.443	-
Vorschlag	-	-	1.443
Veränderung	-	-1.443	1.443

Teilhaushalt Baureferat 6300.950.2115

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	300	-	-
Vorschlag	-	-	300
Veränderung	-300	-	300

Die Verschiebung der Machbarkeitsstudien und Planungen zu weiteren Trambahnneubaustrecken führt grundsätzlich dazu, dass nach Fertigstellung der derzeit in Planung und Bau befindlichen Trambahnstrecken keine planerisch konkretisierten Folgeprojekte vorliegen. Wenn die Machbarkeitsstudien/ Vorplanungen verschoben werden, ist eine Trassensicherung im Zuge möglicher Streckenführungen schwierig, um eine Realisierung der Strecke zu einem späteren Zeitpunkt zu gewährleisten. Eine spätere Wiederaufnahme der Planungen und damit eine spätere Realisierung der Maßnahme haben zur Folge, dass eine Erschließung mit Bussen und mit den damit verbundenen Kosten sowie mit den entsprechenden gegenüber einer Tram geringeren Qualitätsstandards erfolgen muss.

Dies gilt für alle von der Konsolidierung betroffenen MBS und Planungen zu Trambahnneubaustrecken.

3. MBS Tram Ramersdorf - Perlach Voruntersuchungen (Machbarkeitsstudie) (Abschnitte 1) Regerstraße -Ostbahnhof und (Abschnitt 3) Ortskern Ramersdorf Neuperlach

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7730

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	577	-
Vorschlag	30	-	547
Veränderung	30	-577	547

Der Bereich von Regerstraße–Ostbahnhof (Abschnitt 1) kann nach 2031 ff. verschoben werden. Die Mittel für die Begleitung der Studie zur Raumaufteilung im Ortskern Ramersdorf sind für 2025/2026 mit jeweils 15.000 € einzustellen, da die Untersuchung des Ortskerns Ramersdorf im Jahr 2025 starten wird. Wenn für Abschnitt 3 ab 2028 keine weiteren 400.000 € zur Verfügung stehen, kann ab 2028 kein verkehrlich sinnvoller Abschnitt im Anschluss an den Abschnitt 2 (HOAI-Planung Rosenheimer Straße) der Trassenverlängerung und die Förderfähigkeit der Tramtrasse bis nach Neuperlach geprüft werden.

4. Neubaustrecke Tram Y-Nord I+II

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7740

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	173	2.550	-
Vorschlag	-	-	2.723
Veränderung	-173	-2.550	2.723

Teilhaushalt Baureferat 6300.950.2120

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	500	-	-
Vorschlag	-	-	500
Veränderung	-500	-	500

Der Abschnitt I und vor allem der Abschnitt II der Tram Y-Nord sind die Voraussetzung für den anschließenden Abschnitt III (s. Maßnahme 5).

Der Streckenabschnitt III, welcher im Bereich der Schleißheimer Straße vom Streckenabschnitt II. abzweigen wird, ist für die Erschließung von Neubaugebieten (v. a. Lerchenauer Feld und perspektivisch im SEM Nord) unerlässlich. Aufgrund des bereits 2023 gesetzten Bebauungsplans Nr. 2138 (Ponkratzstraße, Lerchenstraße, Müllritterstraße, Drudhardstraße, Lerchenauer Straße, Joseph-Zintl-Straße) [Die Bayrische Hausbau GmbH geht von einem Bezug der Wohnungen im Jahr 2030 ff. aus und die ersten Schüler werden im Schuljahr 2027/2028 anfangen] besteht eine hohe Priorität zur Erschließung des Neubaugebiets Lerchenauer Feld. In dem B-Plan wurde

eine Trammerschließung zu Grunde gelegt und die Tramführung in Form eines ÖV-Korridors mitgeplant und offengehalten. Es ist davon auszugehen, dass mit der hier vorgeschlagenen Verschiebung die o. g. Erschließung des Neubaugebietes Lerchenauer Feld mit einer Tram zu spät erfolgt, da die Bebauung des Gebietes zeitnah erfolgen wird. Dem Abschnitt II kommt als „Zulaufstrecke“ zum Abschnitt III und damit zum Neubaugebiet Lerchenauer Feld dementsprechend eine zentrale Bedeutung zu.

Der zeitliche Vorlauf einer solchen Planung bis zur Realisierung nimmt einige Jahre in Anspruch. Bei Nichtumsetzung einer Tram, muss die Erschließung mit Bussen erfolgen, was entsprechend auch mit höheren Kosten verbunden ist.

Des Weiteren besteht eine Abhängigkeit zu den Planungen des Straßentunnels Hasenberggl. Bei einer Verschiebung der Maßnahme können die Planungen der Tram Y Nord (Abschnitt II.) nicht mehr parallel zu den Planungen des Straßentunnels vorgenommen werden, um die verkehrliche Wirksamkeit beider Projekte bestmöglich aufeinander abstimmen zu können und gegenseitige Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Eine Verzögerung in der Planung der Tram Y Nord (Abschnitt II.) hat negative Folgen hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange der Tram Y Nord bei den Planungen zum Straßentunnel Hasenberggl.

Weitere Abhängigkeiten bestehen zudem bei der Planung der Tram Y-Nord (Abschnitt I.) im Zusammenhang mit der Radentscheidungsmaßnahme in der Lothstraße.

Für die Abschnitt I. und II. entstehen höhere Kosten auch bei nicht Umsetzung einer Tram, da ein Mehreinsatz von Bussen zur Erschließung erfolgen muss.

5. MBS Tram Y-Nord (Machbarkeitsstudie) (Abschnitt 3) Am Hart - Lerchenauer Feld

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7740

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	102	337	-
Vorschlag	-	-	439
Veränderung	-102	-337	439

Es ist davon auszugehen, dass mit der vorgeschlagenen Verschiebung die Erschließung des Gebietes Lerchenauer Feld mit einer Tram zu spät erfolgt, da die Bebauung des Gebietes zeitnah erfolgen wird (s. Maßnahme 4.).

Der B-Plan Nr. 2138 Lerchenauer Feld, (Ponkratzstraße, Lerchenstraße, Müllritterstraße, Drudhardstraße, Lerchenauer Straße, Joseph-Zintl-Straße) wurde bereits am 27.11.2023 gesetzt und ist rechtsgültig. In dem B-Plan wurde eine Tramführung mitgeplant und ein ÖV-Korridor offengehalten.

Hierbei entstehen höhere Kosten, auch bei Nichtumsetzung einer Tram, da ein Mehreinsatz von Bussen zur Erschließung erfolgen muss.

Es besteht eine verkehrliche Abhängigkeit des Abschnitts III von Abschnitt I und II, basierend auf der verkehrlichen Zielstellung des Projekts in der Verbindung der Innenstadt mit dem Lerchenauer Feld (s. Maßnahme 4.).

6. Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7750

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	890	3.732	-
Vorschlag	-	-	4.622
Veränderung	-890	-3.732	4.622

Teilhaushalt Baureferat 6300.950.2125

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	550	50	-
Vorschlag	-	-	600
Veränderung	-550	-50	600

Es besteht eine Abhängigkeit zur Maßnahme 7. Eine Teilrealisierung der Gesamtstrecke nur bis zur Stadtgrenze (Breachpunkt) ist aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll. Die Planung für die Gesamtstrecke kann später ggf. beschleunigt werden, wenn auf eine Machbarkeitsstudie (s. Maßnahme 7) verzichtet wird und von vorneherein mit Planungen nach HOAI begonnen wird, da ein Großteil (weit mehr als 50%) der Strecke weitgehend klar scheint (auf der Wasserburger Landstraße). Einzelne kürzere Abschnitte (v.a. in Haar) in Varianten zu untersuchen könnte ggf. in die HOAI-Planung integriert werden.

7. MBS Tram Wasserburger Landstraße (Machbarkeitsstudie) (Abschnitt 2) Entwicklungsgebiet WARP und (Abschnitt 3) Haar

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7750

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	345	-
Vorschlag	-	-	345
Veränderung	-	-345	345

Das Vorhaben kann ggf. beschleunigt werden, wenn auf allen Abschnitten auf eine Machbarkeitsstudie verzichtet wird und von vorneherein mit Planungen nach HOAI begonnen wird.

Sofern der Landkreis München einer Konsolidierung nicht zustimmt, sind weitere Gespräche zum weiteren Vorgehen zwischen Landkreis und LHM zu führen. Je nach Ausgang ist die Maßnahmen dann in einem der kommenden Bauprogramme mit aufzunehmen.

8. Fahrstromverbesserung Tram Gesamtnetz

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7790

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	620	3.380	-
Vorschlag	1.000	500	2.500
Veränderung	380	-2.880	2.500

Eine anteilige Konsolidierung/Verschiebung der Mittel i. H. v. 2,5 Mio. € in den Zeitraum nach 2031 ff. ist möglich.

Um die notwendige Kapazitätserhöhung mit Hilfe der 6-teiligen kapazitätsstärkeren Fahrzeugen technisch zu ermöglichen, ist es zwingend erforderlich die Strecken der Trambahnlinie 20 sowie die Zulaufstrecken vom Betriebshof Ständlerstraße zur Tram Westtangente, fahrstromtechnisch zu ertüchtigen. Hierfür sind die bis 2028 hinterlegten 1,5 Mio. € (1 Mio. € 2025-2027 und 500 000 € 2028) für die bauliche Umsetzung auskömmlich. Die resilienzsteigernden Maßnahmen können nachlaufend zur vorgenannten Ertüchtigung ab 2031 umgesetzt werden. Notwendige Ertüchtigungen im restlichen Netz können ab 2031 beginnen.

Bei kompletter Konsolidierung und somit nicht erfolgter Ertüchtigung der Strecken (KAB), wäre ein Einsatz der langen, 6-teiligen Fahrzeuge nur mit gedrosselter Leistungsaufnahme beim Anfahren möglich. Somit können die grundsätzlich mögliche Umlaufzeit im Netz und der optimierte Fahrplan nicht realisiert werden. Eine Kapazitätsverbesserung wäre nur bedingt umsetzbar.

9. Neubaustrecke Tram Berg am Laim - Daglfing

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7850

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	3.075	-
Vorschlag	-	-	3.075
Veränderung	-	-3.075	3.075

Die Tram Daglfing ist die Grundlage für eine südliche ÖPNV-Erschließung des Stadtentwicklungsgebietes Münchner Nordosten. Durch eine Verschiebung der HOAI-Planungen kann eine Tramerschließung des Entwicklungsgebietes frühestens ab 2040 erfolgen. Aktuell werden auf Grundlage des Siegerentwurfs eines städtebaulichen Wettbewerbs Gutachten erstellt, um die Machbarkeit zu prüfen und eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zu begründen. Über diese Gutachten hinaus gibt es keine feste Zeitplanung seitens der LHM. Im Falle einer erfolgreichen Olympiabewerbung für die Spiele 2036, 2040 oder 2044 würde die Entwicklung sicher eine neue Dynamik erfahren,

da in diesem Bereich das Olympische Dorf (mit anschließender Überführung in den Wohnungsmarkt) angesiedelt werden würde. Sollte sich die Zeitplanung konkretisieren und eine Bebauung des Entwicklungsgebietes vor 2040 in Aussicht stehen, so müssten die Tram-Planungen rechtzeitig wieder aufgenommen werden. Aufgrund der erheblich höheren Investitionskosten ist zu erwarten, dass eine U-Bahn (Verlängerung der U4 vom Arabellapark nach Johanneskirchen) erst deutlich nach Bezug des Gebietes in Betrieb ginge, somit ist davon auszugehen, dass die ÖPNV-Erschließung des Gebietes bei weiterer Verschiebung der Tramplanung ausschließlich durch Busse erfolgen müsste. Bei dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 2122 im Bereich Eggenfeldener Straße/ Hultschiner Straße wird zudem eine künftige Tram mit berücksichtigt werden.

10. Tram - St.-Veit-Straße & Kreillerstraße

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7890

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	1.600	3.177	-
Vorschlag	-	-	4.777
Veränderung	-1.600	-3.177	4.777

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Kreillerstraße wird umgesetzt. Der kapazitative und barrierefreie Ausbau der Haltestellen in der Wendeanlagen St-Veit-Straße kann nicht erfolgen; somit entsteht keine Verbesserung bei Tram und Bus für die Ein-, Ausstiegssituation und den damit in Verbindung stehenden Umstiegsbeziehungen.

11. Tram- Ludwig-Ferdinand-Brücke

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7900

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	745	1.340	-
Vorschlag	-	-	2.085
Veränderung	-745	-1.340	2.085

Grundsätzlich lässt der aktuelle Anlagenzustand eine Verschiebung der Maßnahmen zur Erneuerung der Gleisanlagen nach 2031 zu.

Mit der Erneuerung der Gleisanlagen soll gleichzeitig eine Sanierung der Brücke erfolgen. Hierfür ist bautechnologisch zwingend die Entfernung der Gleisanlagen auf der Brücke erforderlich. Damit ist eine Trennung von Brückensanierung und Gleisanlagenerneuerung nicht möglich. Im Zuge der Wiederherstellung der Gleisanlagen auf der Brücke werden notwendige Trassierungsanpassungen und die Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen mit umgesetzt. Darüber hinaus werden die Haltestellen für den Einsatz längerer Züge gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplanes ertüchtigt. Für die Abstimmung der Zeitschiene erfolgen zeitnah Gespräche zwischen SWM, BAU und MOR.

12. MBS Tram Parkstadt Solln (Machbarkeitsstudie)

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7910

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	347	-
Vorschlag	-	-	-
Veränderung	-	-347	-

Im Gegensatz zu den anderen zur Konsolidierung vorgeschlagenen Maßnahmen soll die Maßnahme "MBS Tram Parkstadt Solln" (wie die Maßnahme MBS Tram Amalienburgstraße–Freiham) aus den nachfolgend genannten fachlichen Gründen vollständig gestrichen werden:

Die aktuelle verkehrliche Erschließung der Siedlungen südlich der U3 durch mehrere, stark ausgelastete Buslinien kann durch eine Tramverlängerung, trotz kurzer Strecke, grundsätzlich verbessert werden. Herausforderungen bestehen jedoch aufgrund der teilweise engen Platzverhältnisse in der Plattlinger Straße (südlich der Aidenbachstraße) sowie im Bereich der Siedlung Parkstadt Solln. In der bisherigeren Priorisierung der Tram-Machbarkeitsstudien war die MBS Tram Parkstadt Solln auf dem vorletzten Platz, vor bzw. parallel zur Studie der MBS Tram Amalienburgstraße - Freiham. Ab Beginn der 2030er Jahre werden voraussichtlich andere Projekte priorisiert, so dass diese Strecke aus der Kategorie "Planung/ im Bau" des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München herausgenommen werden soll.

13. MBS Tram Südtangente (Abschnitt Überquerung Isar) (Machbarkeitsstudie)

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7920

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	652	-
Vorschlag	-	-	652
Veränderung	-	-652	652

Bisherige Untersuchungen im Rahmen des Zielnetzes hatten gute verkehrliche Wirkungen gezeigt. Aufgrund der verkehrlichen und baulichen Komplexität der Isarquerung wurde die Machbarkeitsstudie in der Priorität hintenangestellt. Durch eine Verschiebung können notwendige bauliche Untersuchungen erst zu Beginn der 2030er Jahre erfolgen.

14. MBS Tram Südtangente (exkl. Überquerung Isar) (Machbarkeitsstudie)

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7930

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	870	-
Vorschlag	-	-	870
Veränderung	-	-870	870

Bisherige Untersuchungen im Rahmen des Zielnetzes hatten gute verkehrliche Wirkungen gezeigt. Aufgrund der verkehrlichen und baulichen Komplexität der Gesamtstrecke wurde die Machbarkeitsstudie in der Priorität in Abstimmung mit den SWM hintenangestellt. Durch eine Verschiebung können notwendige bauliche Untersuchungen erst zu Beginn der 2030er Jahre erfolgen.

15. MBS Tram Amalienburgstraße - Freiham (Machbarkeitsstudie)

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7940

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	467	-
Vorschlag	-	-	-
Veränderung	-	-467	-

Im Gegensatz zu den anderen zur Konsolidierung vorgeschlagenen Maßnahmen soll die Maßnahme "MBS Tram Amalienburgstraße - Freiham" (wie die Maßnahme MBS Tram Parkstadt Solln) aus den nachfolgend genannten fachlichen Gründen vollständig gestrichen werden:

Auch bei einer Verschiebung der Maßnahme sind weiterhin Trassenoffenhaltungen in diversen, z. T. komplexen, Planungsbereichen entlang des Streckenkorridors erforderlich. Dies betrifft im Wesentlichen die Machbarkeitsstudie Busbahnhof (nördl. Bhf. Freiham) im Baufeld MK2(6), den B-Plan nördlich der S4 in Zusammenhang mit dem höhenfreien Ausbau der Eisenbahnüberführung (S4) am Germeringer Weg sowie die Herausforderungen, die sich durch die komplexe und beengte städtebauliche Situation im Ortskern Aubing ergeben. Durch die Offenhaltung ergeben sich z. T. erhebliche Auswirkungen/Einschränkungen hinsichtlich der baulichen Umsetzung in den betroffenen Planungsbereichen, was auch mit deutlich höheren Planungs- bzw. Baukosten verbunden ist, wie etwa bei einem tramtauglichen Ausbau der o. g. Eisenbahnüberführung am Germeringer Weg. Der verkehrliche Nutzen gegenüber dem hier beschriebenen erforderlichen Aufwand in Bezug auf die Offenhaltungen ist gering. Ab Beginn der 2030er Jahre werden voraussichtlich andere Projekte priorisiert, so dass diese Strecke aus der Kategorie "Planung/ im Bau" des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München herausgenommen werden soll.

16. Planungspauschale Tram

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7950

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	148	579	-
Vorschlag	132	-	595
Veränderung	-16	-579	595

Ursprünglich waren folgende Projekte Teil der Pauschale: „Systemvergleich und Offenhaltung Strecken Kategorie B & C“, „MBS Hybridbetriebshof Maria-Goeppert-Mayer-Straße“ sowie „Planung Barrierefreier Ausbau Tram“.

Im Rahmen der Konsolidierung 2024 wurden die LHM-Finanzmittel gebündelt. Für die Jahre 2025-2027 ist die MBS Maria-Goeppert-Mayer-Straße das einzig verbleibende Projekt, dass durch die Pauschale finanziert wird. Im Zeitraum 2028-2030 wurden Finanzmittel für die Maßnahme „Systemvergleich und Offenhaltung Strecken Kategorie B & C“ eingestellt, die mit diesem Beschluss in einen Zeitraum 2031ff. geschoben werden.

Die Fertigstellung der MBS Tramhybrid-Betriebshof MGM ist bereits weit fortgeschritten und wird voraussichtlich im September 2025 abgeschlossen. Da die beauftragten Planungsleistungen bereits weitestgehend erbracht wurden, ist ein Abbruch der Maßnahmen nicht mehr sinnvoll. Kosteneinsparungen können nicht realisiert werden.

17. P+R-Anlage Aidenbachstraße

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.8030

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	28.475	-
Vorschlag	-	-	-
Veränderung	-	-28.475	-

Die Inbetriebnahme der P+R-Anlage hat als selbstständiges Projekt keine terminliche Bindung. Jedoch gibt es eine enge Verzahnung mit Realisierung der TWT, für deren Gesamtinbetriebnahme in Q4/2028 eine Übergabe der P+R Aidenbachstraße Ebene „Tram- und Busbahnhof“ in Q1/2028 an das Projekt Tram-Westtangente erforderlich ist. Das Projekt soll nicht verschoben werden, um die Fertigstellung der Tram-Westtangente nicht zu gefährden.

Projekt wird über den Haushaltsposten „Stellplatzablöse“ finanziert und wird in diesem Zuge aus dem Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) „6050 U-Bahn-Bau“ herausgenommen.

18. Busbahnhof Studentenstadt

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.8040

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	4.043	-
Vorschlag	-	-	4.043
Veränderung	-	-4.043	4.043

Das bestehende Busangebot muss vorübergehend weiter ohne Erweiterung des Busbahnhofs abgewickelt werden, allerdings nur mit den bekannten Einschränkungen durch zeitweise Doppelbelegung von Haltestellen. Zudem kann ein barrierefreier Ausbau des Busbahnhofs erst später erfolgen.

Bei Verschiebung des Umbaus des Busbahnhofs Studentenstadt fallen zukünftig, mit Verlängerung der Linie 182 zur Studentenstadt, zusätzliche Betriebskosten an, die der fehlenden Kapazitätserweiterung geschuldet sind. Unabhängig von Neufreimann fallen bereits heute Betriebskosten für Wendefahrten der Buslinien X35/X36 an, die bei einem Ausbau eingespart werden könnten.

19. Bushaltestelle Olympiasee

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.8050

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	400	-
Vorschlag	-	-	400
Veränderung	-	-400	400

Folgen von Verschiebungen

Der barrierefreie Ausbau verzögert sich.

A.4. Fazit und Ausblick

Die Konsolidierungsvorgaben der SKA können nicht in voller Höhe erfüllt werden. Gründe hierfür sind:

Die von der SKA zur Konsolidierung vorgeschlagenen Maßnahmen Trambetriebshof Ständlerstraße und Zugsicherungssystem CBTC sind für die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Betriebs unerlässlich. Wie eingangs dargestellt, baut vorliegende Beschlussvorlage auf der Annahme auf, dass die Projekte weiterhin Bestandteil der ÖPNV-Bauprogramme sein werden. Sollten die anstehenden Verhandlungen zwischen LHM und SWM zu einem anderen Ergebnis kommen, hätte dies weitreichende Auswirkungen auf den Konsolidierungsbeitrag der ÖPNV-Bauprogramme, die ggf. in einem Folgebeschluss aufgegriffen werden müssten.

Der Neubau des Trambetriebshofs in der Ständlerstraße ist dringend notwendig, um Abstell-, Werkstatt- und Lagerkapazitäten für den Betrieb der Tram Neubaustrecken bereitzustellen. Nur durch den Neubau können genügend Kapazitäten geschaffen werden, um dem Betrieb der Fahrzeugflotte ausreichend gerecht zu werden. Heute ist an der Ständlerstraße kein Betriebshof vorhanden, sondern lediglich die Hauptwerkstatt der Straßenbahn, die im Rahmen des betrachteten Betriebshofprojektes neuerrichtet wird. Dieser Bestandteil wird überwiegend durch die SWM finanziert, da er ein Ersatzneubau für die bestehende Hauptwerkstatt ist und zu einem großen Teil auch unabhängig von der Inbetriebnahme der Neubaustrecken erforderlich ist.

Das aktuelle Zugsicherungssystem vom Hersteller wurde abgekündigt und muss deshalb dringend ersetzt werden, um den Betrieb der U-Bahn dauerhaft und stabil gewährleisten zu können.

Das Zugsicherungssystem CBTC ist notwendig, um eine höhere Taktung auf den Stammstrecken der U-Bahn fahren zu können und so dem erhöhten Fahrgastaufkommen gerecht zu werden.

Diese beiden Projekte wurden von der SKA in die Konsolidierungsvorgaben aufgenommen, können aber aus fachlicher Sicht nicht weiter in die Zukunft geschoben oder sogar komplett gestrichen werden. Die Folgen der Konsolidierung wurde auf den letzten Seiten detailliert für jedes Projekt einzeln dargelegt. Im Folgenden soll deshalb nochmal kurz eine gesamthafte Einordnung für den öffentlichen Verkehr in München erfolgen.

Die Landeshauptstadt München hat sich in mehreren Beschlüssen klar zur Klimaneutralität und zur Mobilitätswende bekannt. Der öffentliche Verkehr wurde dafür immer als Rückgrat benannt. Auch die kürzlich veröffentlichte MCube Studie "Wertschöpfung ÖPNV" (<https://mcube-cluster.de/mcube-consulting-studie-wertschoepfung-oepnv/>), die oftmals systematisch die ökonomische Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland untersucht, zeigt, dass der ÖPNV einen signifikanten volkswirtschaftlichen Mehrwert generiert. Die Studie verdeutlicht, dass der ÖPNV nicht als Kostenfaktor, sondern vielmehr als strategische Investition in eine wettbewerbsfähige, nachhaltige und soziale Wirtschaft zu betrachten ist.

Wie gut der ÖPNV der LHM in der Zukunft funktionieren wird, hängt stark von den Weichen ab, die jetzt oder in naher Zukunft gestellt werden. Es muss allen bewusst sein, dass ein funktionierendes ÖPNV-System kein Selbstläufer ist, sondern, dass es Investitionen braucht, um es zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen. Ohne diese Investitionen wird sich mittelfristig die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel in München verschlechtern und das Angebot wird nicht mehr der Nachfrage gerecht werden können. Durch das weitere Verschieben wichtiger Projekte entsteht ein Investitionsstau, der in den folgenden Jahren mit absehbar teureren Baukosten abgebaut werden muss.

B. Fortschreibung ÖPNV-Bauprogramme Kostenfortschreibung 2025 ÖPNV-Bauprogramme

B.2.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Seit der Vorlage des letzten Bauprogramms 2023 haben sich die finanziellen Rahmenbedingungen deutlich verschlechtert. Das war auch der Grund, warum im Jahr

2024 keine Fortschreibung des ÖPNV-Bauprogramm, sondern ein Konsolidierungsbeschluss, in den Stadtrat eingebracht wurde.

Im Dezember 2024 wurde eine „Reduzierung der investiven Ansätze“ (Konsolidierung) beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13693), in Folge derer das MIP der Jahre 2025–2027, durch eine Verschiebung von Finanzmitteln über alle Bauprogramme in einen Zeitraum nach 2027 um 118,8 Mio. € entlastet wurde. Der Gesamtfinanzrahmen wurde dabei nicht angepasst, eine Fortschreibung der nicht konsolidierten Projekte wurde nicht vorgenommen.

Das wiederum bedeutet, dass die Kostenstände der Bauprogrammprojekte den Stand 2023 haben und damit nicht mehr aktuell sind. Trotz der schlechten Finanzlage sind die nicht von der Konsolidierung betroffenen Projekte aber unbedingt fortzuführen, um die Klima- und Verkehrswende in München weiter voranzutreiben, weshalb der Referent für Arbeit und Wirtschaft und der Mobilitätsreferent auch die notwendige Fortschreibung der genannten Projekte in dieser Beschlussvorlage thematisieren müssen.

Für folgende Projekte ist für den Zeitraum 2028–2030 keine Konsolidierung vorgesehen:

- Neubaustrecke Tram Münchner Norden (TMN) (6050.7700; 6300.2100)
- Neubaustrecke Tram Johanneskirchen (TJO) (6050.7720; 6300.2110)
- Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße inkl. Zulaufstrecke Ständlerstraße (BHS) (6050.7760; 6300: neu zu vergeben)
- Brandschutzmaßnahmen U-Bahn Gesamtnetz (6050.7800)
- Planungspauschale U-Bahn (exkl. U-Bahnbetriebshof Süd) (6050.7810)
- U-Bahn Betriebshof Süd (in Planungspauschale U-Bahn) (6050.7810)
- Tram Neubaustrecke Westtangente (TWT) (6050.7820; 6300.1160)
- MBS Tram Berg am Laim–Daglfing (Machbarkeitsstudie) (6050.7850)
- Neues Zugsicherungssystem CBTC (6050.8020)
- MBS Sonnenstraße (6050.8060)

Eine weitere Maßnahme, die MBS Tram Moosach Dachau, soll in das 2. ÖPNV-Bauprogramm übertragen werden. Die Mittel in Höhe von 600.000 € sind bereits bewilligt. Die Hälfte davon kommt aus dem LHM-Haushalt, die andere Hälfte soll zu einem späteren Zeitpunkt vom Landkreis Dachau an die LHM übertragen werden. Voraussetzung für die Mittelübertragung in das Bauprogramm war noch die Aufnahme in den Nahverkehrsplan sowie eine Vergabeermächtigung von Gutachterleistungen. Dies soll im Mobilitätsausschuss am 23.07.2025 beschlossen werden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16612).

Die nachfolgende Darstellung der einzelnen Projekte enthält jeweils einen Überblick über die Kostenfortschreibung sowie eine kurze Darstellung der Auswirkungen, wenn die Projekte entgegen der hier dargestellten Empfehlung verschoben oder konsolidiert würden.

1. Neubaustrecke Tram Münchner Norden

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7700

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	27.719	32.201	-
Vorschlag	38.616	58.158	-
Veränderung	10.897	25.957	-

Teilhaushalt Baureferat 6300.950.2100

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	16.400	26.100	-
Vorschlag	21.420	32.010	-
Veränderung	5.020	5.910	-

Teilhaushalt Baureferat 6300.932.2100

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	1.100	-	-
Vorschlag	1.100	-	-
Veränderung	-	-	-

Auswirkungen bei Nichtfortschreibung oder weiterer Verschiebung

1. Weitere Mittelkürzungen haben Auswirkungen auf die Zeitschiene und machen die Gesamtinbetriebnahme der TMN in Q4/2029 unmöglich. Durch die verzögerte Fertigstellung sind dann entsprechende weitere Baupreissteigerungen hinzunehmen.
2. Im Falle einer vollständigen Konsolidierung sind die Auswirkungen ausführlich im Umsetzungskonzept der LHM Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13693, S. 17 f. dargestellt.

2. Neubaustrecke Tram Johanneskirchen

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7720

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	1.530	8.222	-
Vorschlag	1.530	13.503	-
Veränderung	-	5.281	-

Teilhaushalt Baureferat 6300.950.2110

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	3.600	-	-
Vorschlag	2.215	965	-
Veränderung	-1.385	965	-

Auswirkungen bei Nichtfortschreibung oder weiterer Verschiebung

1. Weitere Mittelkürzungen im Jahr 2028 haben Auswirkungen auf die Finanzierung notwendiger nachlaufender Maßnahmen nach der Inbetriebnahme der Strecke. Unter nachlaufenden Maßnahmen werden abschließende Maßnahmen verstanden, die nach erfolgter Inbetriebnahme umgesetzt werden, bspw. Nachumbau-stopfgang, Fahrleitungsregulierung, Entwicklungspflege, Landschaftsbau etc. Bei einer Inbetriebnahme im Jahr 2027 werden somit dennoch auch in den Folgejahren Mittel benötigt, die in der Kostenaufstellung zur Tram Johanneskirchen allerdings bereits berücksichtigt waren und somit keinen Mehrbedarf darstellen.
2. Im Falle einer Nicht-Realisierung sind die Auswirkungen ausführlich im Umsetzungskonzept der LHM Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13693, S. 17f. dargestellt.

3. Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße inkl. Zulaufstrecke StändlerstraßeTeilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7760

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	62.800	185.802	-
Vorschlag	65.190	111.952	91.225
Veränderung	2.390	-73.850	91.225

Teilhaushalt Baureferat neu zu vergeben

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	-	-
Vorschlag	1.684	991	-
Veränderung	1.684	991	-

Auswirkungen bei Nichtfortschreibung oder weiterer Verschiebung

1. Ein Aus-/Neubau des Betriebshofs Ständlerstraße sowie der hierfür benötigten Zulaufstrecke ist zwingend erforderlich, um die für die Neubaustrecken benötigten Fahrzeugkapazitäten zu decken. Die Entwicklung der Fahrzeugzahlen aufgrund der aktuellen und zukünftigen Angebotsausweitungen im Zusammenhang mit der Realisierung der Tram-Neubaustrecken Westtangente, Tram Münchner Norden

und Tram Johanneskirchen erfordern den Ausbau der Werkstattkapazität, Lagerkapazität und der Erweiterung der Abstellanlagen für Tramfahrzeuge. Es ist keine Verschiebung der Maßnahme mehr möglich. Bereits heute müssen Fahrzeuge außerhalb des Netzes abgestellt werden.

2. Die einzige Hauptwerkstatt der Münchner Trambahn befindet sich in einem baufälligen Zustand und muss dringend saniert werden. Die Instandhaltungskapazitäten sind eng begrenzt, aufgrund der mangelhaften Räumlichkeiten können weder effiziente wirtschaftliche Prozesse noch zeitgemäße Arbeitsplätze realisiert werden. Bei weiteren Gebäudeschäden droht eine weitere Einschränkung der Wartungskapazitäten, was zu einem weiteren Wartungsrückstand der Tramfahrzeuge und somit zu einer netzweiten Ausdünnung des Betriebs führen wird. Teilstrecken werden in diesem Fall nicht mehr in dem Umfang bedient werden können, wie sie in der Angebotsplanung vorgesehen sind. Diese Fahrtausfälle werden auch für die Münchner Bevölkerung deutlich spürbar sein. Jegliche Verzögerung des Trambetriebshofs Ständlerstraße verschärft diese Situation in zunehmendem Maße. Für eine Betriebsstabilisierung ist der Neubau eines modernen Betriebshofs mit einer dem aktuellen technischen Standard entsprechenden Werkstattinfrastruktur und ausreichend großer Abstellanlage unbedingt erforderlich.

Zudem besteht Sanierungsbedarf u.a. aufgrund erforderlicher Nachrüstung von Brandschutzauflagen bei dem Tram-Betriebshof in der Einsteinstraße, der an seine Kapazitätsgrenze angelangt ist. Eine Mittelkürzung für die Neuerrichtung des Betriebshofes in der Ständlerstraße kann wiederum schwerwiegende Auswirkungen auf die Sanierung des Betriebshofes in der Einsteinstraße haben, da die Maßnahmen voneinander abhängen.

4. Brandschutzmaßnahmen U-Bahn Gesamtnetz

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7800

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	18.645	-	-
Vorschlag	49.654	35.871	53.092
Veränderung	31.009	35.871	53.092

Auswirkungen bei Nichtfortschreibung oder weiterer Verschiebung

In Abstimmung zwischen SWM, TAB, Branddirektion, Staatsministerium und LHM ist im „Brandschutzkonsens“ verbindlich die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen vereinbart worden, um das Sicherheitsniveau des U-Bahnsystems sicherzustellen und zu erhöhen.

Um U-Bahnhöfe sicher betreiben zu können, sind diese fortwährend hinsichtlich der aktuellen einschlägigen Normen und Gesetze (insbes. BOStrab, DIN 5647, DIN 5648) zu ertüchtigen. Bei Unterlassen der Maßnahmen entsteht als finale Konsequenz die Schließung des jeweiligen U-Bahnhofes oder U-Bahntunnelabschnittes.

Die aktuell abgebildeten Bedarfe enthalten im oben beschriebenen „Brandschutzkonsens“ als zwingend erforderlich umzusetzende Maßnahmen mit aktuellem Kenntnis-/Planungsstand bis zum Betrachtungsjahr 2035. Der Abschluss der Maßnahmen aus dem Brandschutzkonsens ist auf das Jahr 2039 datiert. Die notwendigen Kosten für die Maßnahmen der Jahre 2036–2039 (spätestens Umsetzungsjahr) sind auf Grund des Betrachtungszeitraumes bis 2035 nicht enthalten.

5. Planungspauschale U-Bahn (exkl. U-Bahnbetriebshof Süd)

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7810

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	1.725	9.265	-
Vorschlag	9.236	38.757	63.050
Veränderung	7.511	29.492	63.050

Auswirkungen bei Nichtfortschreibung oder weiterer Verschiebung

Die U-Bahnhofmodernisierungen bei der Münchner U-Bahn sind deutlich unterfinanziert, in der Planungsphase finden keine Fördermittelzuflüsse durch EU/Bund/Land statt. Eine Fortschreibung ist daher essenziell, um den Modernisierungsplan einzuhalten.

Rein rechnerisch müsste die SWM/MVG im Durchschnitt zwei Bahnhöfe pro Jahr modernisieren. Dies ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Mittel nicht möglich, so dass derzeit mit Ausnahmen ohnehin nur Teilmodernisierungen stattfinden, die bei weiterer Konsolidierung weiter reduziert werden müssten.

Die Planungen für die notwendigen Modernisierungsmaßnahmen basieren auf einer ganzheitlichen Betrachtung, die technische Abhängigkeiten der zu modernisierenden/erneuernden Anlagen berücksichtigen. Auslöser sind sicherheitsrelevante Anteile wie z.B. Brandschutz und betriebsrelevante Themen wie z.B. Stromversorgung, Zugsicherung. Kundenrelevante Themen wie z.B. Wand- und Deckengestaltung oder Licht und Farbe werden dann umgesetzt, wenn sie in technischen Abhängigkeiten zu den vorgenannten sicherheitsrelevanten Themen stehen.

Weitere Erläuterungen

In den oben dargestellten Kosten sind sowohl Planungs-, als auch Realisierungskosten enthalten.

Entsprechend der Systematik der ÖPNV-Bauprogramme, werden U-Bahnhöfe aus der Planungspauschale herausgelöst, sobald die Realisierung (ab Leistungsphase 5) beginnt. Konkret beginnt die Realisierung für den Bahnhof Poccistraße ab 2025. Daher wird die Poccistraße in diesem Beschluss gesondert dargestellt (siehe Punkt 6.)

Die U-Bahnhöfe, die in den kommenden Jahren in die Realisierung übergehen, werden ebenfalls aus der Planungspauschale mit ihren Realisierungskosten herausgelöst. Gem. Aktueller Planung werden die U-Bahnhöfe Studentenstadt und Giselastraße voraussichtlich ab 2027 in die Realisierung gehen.

6. U-Bahnhofmodernisierung Poccistraße

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) neu zu vergeben

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	-	-	-
Vorschlag	14.235	-	-
Veränderung	14.235	-	-

Auswirkungen bei Nichtfortschreibung oder weiterer Verschiebung

Der Schadensprozess der tragenden Konstruktion des Bahnhofes ist stark vorangeschritten. Bei einer zeitlichen Verschiebung der notwendigen baulichen Maßnahmen kann die sichere Nutzung des Bahnhofes für die Fahrgäste nicht mehr gewährleistet werden. Dies hätte die Schließung des Bahnhofes zur Folge. Darüber hinaus ist der Bahnhof Poccistraße auf Grund seiner baulichen Besonderheiten (Flache Decke) ein hochprioritärer Bahnhof im Programm der brandschutztechnischen Ertüchtigung der U-Bahn.

7. U-Bahn Betriebshof Süd (in Planungspauschale U-Bahn)

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7810

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	3.300	-	-
Vorschlag	10.219	-	-
Veränderung	6.919	-	-

Auswirkungen bei Nichtfortschreibung oder weiterer Verschiebung

Eine Mittelkürzung kann schwerwiegende Auswirkungen auf die Zeitschiene haben und Inbetriebnahme-Termine gefährden oder verunmöglichen. Eine den aktuellen

Zeitplanungen entsprechende Inbetriebnahme des U-Bahn-Betriebshofs Neuperlach Süd ist aus folgenden Gründen zwingend erforderlich:

1. Mit dem weiteren Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München, der notwendigen Transformation des Verkehrs, um die Klimaziele zu erreichen und dem daraus resultierenden weiter steigenden Fahrgastaufkommen, ergeben sich Mitte der 2030er Jahre notwendige Angebotsausweitungen, insbesondere im Innenstadtbereich (Zwei-Minuten-Takt auf den Linien U1/U2, U3/U6 und U4/U5). Die derzeit zur Verfügung stehenden Abstellpositionen sowie Wartungs- und Instandhaltungsgleise sind für die zusätzlich benötigten Fahrzeuge nicht ausreichend.
2. Aufgrund der in die Jahre gekommenen Infrastruktur des U-Bahn Betriebshofes Nord erwarten die SWM in den kommenden Jahren zahlreiche Sanierungs-, Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen; es hat sich bereits Instandhaltungsrückstau aufgebaut (Diese Maßnahmen können jedoch nur dann umgesetzt werden, wenn der U-Bahn Betriebshof Süd gebaut und in Betrieb genommen ist und damit die erforderlichen Instandhaltungskapazitäten für den sicheren und ordnungsgemäßen Regelbetrieb gewährleistet sind.
3. Um die Netz- und Bahnhofsinstandhaltung abzusichern, ist ein zweiter Infrastruktur-Stützpunkt im Südosten notwendig, da der Instandhaltungsaufwand im älter werdenden U-Bahnnetz jährlich steigt. Mit dem UBS verdoppeln sich die Logistik- und Lagerkapazitäten für die Netzinstandhaltung. Vom UBS sind über die Hälfte des U-Bahnnetzes schneller erreichbar als vom Betriebshof Nord (Fahrzeitverkürzung 7000 Stunden pro Jahr). Durch die bessere Logistikversorgung verkürzen sich Bündelmaßnahmen und Streckensperrungen.
4. Mit den Standorten im Norden und Süden Münchens kann bei einer Großstörung die Aufrechterhaltung des U-Bahnbetriebs länger gewährleistet werden als heute mit dem einzigen Werkstattstandort in Fröttmaning.
5. Die Münchner U-Bahn benötigt zusätzliche Werkstatteinrichtungen, um den Betrieb sicherzustellen. Aufgrund des zunehmenden Einsatzes von Langzügen sind die SWM bereits heute mit einem Engpass in der Instandhaltungsinfrastruktur konfrontiert. Die bestehende Hauptwerkstatt am U-Bahn Betriebshof Nord ist aktuell nur für Kurzzüge ausgelegt.

8. Tram Neubaustrecke Westtangente

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7820

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	62.200	35.075	-
Vorschlag	45.634	22.861	-
Veränderung	-16.566	-12.214	-

Teilhaushalt Baureferat 6300.950.1160

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	30.700	39.402	-
Vorschlag	43.984	28.741	-
Veränderung	13.284	-10.661	-

Teilhaushalt Baureferat 6300.932.1160

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	100	-	-
Vorschlag	946	-	-
Veränderung	846	-	-

Auswirkungen bei Nichtfortschreibung oder weiterer Verschiebung

1. Weitere Mittelkürzungen können schwerwiegende Auswirkungen auf die Zeitschiene haben und damit die Teilinbetriebnahmen der Tram-Westtangente ab 2025 sowie die Gesamteinbetriebnahme im Dezember 2028 erheblich gefährden oder unmöglich machen. Der erste Teilabschnitt Agnes-Bernauer-Straße bis Ammerseestraße soll nach aktuellem Stand im Dezember 2025 in Betrieb gehen; die hierfür eingerichtete Linie 14 wird von Pasing bis Gondrellplatz fahren.
2. Das Projekt befindet sich im Bau, laufende Baumaßnahmen zu stoppen ist nicht zielführend. Ein Baustopp oder durch Mittelkürzungen bedingte Verzögerungen der Inbetriebnahme-Termine bedeutet für die Anwohnenden und Anrainer eine Mehrbelastung (ggf. wäre mit Schadensersatzanforderungen zu rechnen) durch die längere Dauer der bereits laufenden Baumaßnahmen. Zudem würde dies einen erheblichen Reputationsschaden für die SWM und LHM bedeuten.
3. Durch Anpassungen im Bauablauf konnten ausführende Maßnahmen verlegt und damit verbundene Mittelabflüsse verschoben werden, um letztjährig erforderliche Konsolidierungsmaßnahmen für den Zeitraum 2025– 2027 zu ermöglichen. Weitere durch Mittelkürzungen bedingte Verschiebungen führen dazu, dass laufende Planer- und Bauverträge mit aktuellen Zahlungsverpflichtungen gekündigt oder pausiert werden müssen. Dies hat nicht nur negative Auswirkungen auf die Inbetriebnahme-Termine, sondern bedeutet zugleich erhebliche Mehrkosten.

9. MBS Tram Berg am Laim – Daglfing (Machbarkeitsstudie)

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.7850

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	0 €	0 €	0 €
Vorschlag	150 €	0 €	0 €
Veränderung	150 €	0 €	0 €

Das Projekt ist abgeschlossen und der Verwendungsnachweis wird im Jahr 2025 erstellt. Daraus resultierende Zahlungen müssen im Jahr 2026 erfolgen. Entsprechende Finanzmittel müssen von der LHM bereitgestellt werden.

Grund für die erhöhten Projektkosten ist im Wesentlichen, dass drei Untervarianten bearbeitet wurden, obwohl ursprünglich nur zwei angefragt waren. Diese zusätzliche Bearbeitung erhöht die Kosten des Projekts.

10. Neues Zugsicherungssystem CBTC

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.8020

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	10.300	121.194	-
Vorschlag	9.329	36.922	74.963
Veränderung	-971	-84.272	74.963

Beschreibung und Status der Maßnahme

Einführung des Zugsicherungssystems CBTC als Ersatz für veraltete und abgekündigte Bestandstechnik.

Notwendigkeit einer unverzüglichen Projektdurchführung

Nach Prognoserechnungen ist zu erwarten, dass die Fahrgastzahlen der U-Bahn in den nächsten Jahren deutlich steigen werden, daher muss mittelfristig der Takt auf den Stammstrecken verdichtet werden. Eine entsprechende standardisierte Bewertung hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von deutlich größer als 1,0 ergeben, so dass Fördermittel des Bundes und des Freistaates Bayern zu erwarten sind.

Wenn dieses Projekt gestoppt würde, drohte aufgrund der zu erwarteten Fahrgastzunahme ein instabiler Betrieb im Kernnetz der U-Bahn. Zudem müssten Einrichtungen zur Zuflussdosierung an den Bahnhöfen eingerichtet werden, um insbesondere während der Hauptverkehrszeiten eine Überfüllung der Bahnsteige mit Reisenden zu vermeiden.

CBTC dient in erster Linie dazu, die Stammstrecken (also die von jeweils zwei Linien bedienten Innenstadtabschnitte) für einen 2-Minuten-Takt zu ertüchtigen, der sich durch die Überlagerung beider Linien ergibt.

Derzeit prüfen SWM/MVG noch, ob sich durch einen manuellen Betrieb auf den jeweils nur von einer Linie bedienten Außenästen nennenswerte Einspareffekte erzielen lassen können. Zudem erfolgt mit dem Projekt eine netzweite Erneuerung der Stellwerkstechnik. Teilweise stammt diese aus den siebziger Jahren, Ersatzteile sind daher teilweise nicht mehr verfügbar. Der Betrieb wird derzeit noch über Lagerbestände gewährleistet. In den dreißiger Jahren drohen hier aber spätestens Obsoleszenzprobleme, welche Einschränkungen der Zuverlässigkeit mit sich bringen würden.

11. MBS Sonnenstraße

Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) 6050.985.8060

(Werte in Tsd. €)	2025-2027	2028-2030	2031 ff.
Ansatz bisher (Variante 650)	100	271	-
Vorschlag	375	-	-
Veränderung	275	-271	-

Die Sonnenstraße ist das Herzstück des Tramnetzes, dessen Ausbau notwendig ist, um das Tramnetz insgesamt zukunftsfähig zu machen. Insbesondere die Haltestelle am Sendlinger Tor, einem sehr stark nachgefragten Umsteigepunkt der MVG, stellt erhöhte Anforderungen an den barrierefreien und kapazitätsstarken Ausbau in einer städtebaulich sensiblen Umgebung, die weiter vertieft untersucht werden muss. Ziel der Untersuchung ist eine von PLAN akzeptierte und mit MOR abgestimmte Grundlage der ÖPNV-Infrastruktur in der Sonnenstraße für eine nachfolgende gesamtheitliche Freiraum- und Verkehrsanlagenplanung. Diese Planungen von MOR, PLAN und SWM stellt dann die technische Grundlage für einen landschaftsplanerischen Wettbewerb zum Boulevard Sonnenstraße dar.

Ohne diese Untersuchung kann der barrierefreie Ausbau und die Steigerung der Kapazität der Trambahnhaltestellen an einer der wichtigsten Trassen im Münchner Trambahnnetz auf absehbare Zeit nicht umgesetzt werden.

Die Kostenerhöhung erklärt sich durch eine Kostenverschiebung, da ursprünglich der Hauptteil der Untersuchung 2024 stattfinden sollte und 2025 dafür nur noch 100.000 € vorgesehen waren. Ein Grund für die Verzögerung war die notwendige Durchführung einer städtischen Verkehrsuntersuchung des Gesamttraumes Altstadttring, deren erste Ergebnisse erst Anfang 2025 vorlagen.

B.2.2 Veränderung Finanzbedarf Fortschreibung

Zusammenfassend ergibt sich für die Jahre 2025–2030 eine Haushaltsentlastung für den Teilhaushalt Baureferat: UA 6050 U-Bahn-Bau (Fremd-AD des RAW) in Höhe von - 18,157 Mio. €. Das MIP wird bis 2030, zusätzlich zu der in Teil A dieses Beschlusses beschriebenen Konsolidierung also nochmal um circa 18 Mio. € entlastet. Diese Entwicklung ergibt sich durch eine Verschiebung der Projektkosten, kann aber auch auf eine aktualisierte Aufteilung der MIP-Jahresscheiben zurückgeführt werden, die vor allem die

Jahresscheibe 2029 stark entlastet. Um die Projekte ab 2031 weiterverfolgen und umsetzen zu können, werden Mittel in Höhe von ca. 282,3 Mio. € notwendig sein.

Konkret setzt sich die Kostenfortschreibung für den Teilhaushalt Baureferat (RAW Fremd AD) UA 6050 wie folgt zusammen und kann im Detail in Anlage 4 eingesehen werden:

	2025-2027	2028-2030	2031ff. (nachrichtlich)
Veränderung Mittelbedarf in Tsd. €	55.849	- 74.006	282.330

Auch der Teilhaushalt Baureferat UA 6300 wird aktualisiert dargestellt. In den Jahren 2025-2030 führt die Kostenaktualisierung zu einer Mehrbelastung in Höhe von 16,654 Mio. €.

Konkret setzt sich die Kostenfortschreibung für den BAU-Haushalt 6300 wie folgt zusammen und kann im Detail in Anlage 3 eingesehen werden:

	2025-2027	2028-2030	2031ff. (nachrichtlich)
Veränderung Mittelbedarf in Tsd. €	19.449	- 2.795	0

Zusammenfassung Veränderung Finanzbedarf Fortschreibung & Konsolidierung

1. ÖPNV-Bauprogramm:

Im Rahmen der letzten ordnungsgemäßen Fortschreibung der Maßnahmen der ÖPNV-Bauprogramme aus dem Dezember 2023 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11452) wurde ein Gesamtfinanzierungsvolumen in Höhe von 750,5 Mio. € für das 1. ÖPNV-Bauprogramm genehmigt.

Zur notwendigen Konsolidierung einzelner Maßnahmen (siehe Teil A) muss auch der genehmigte Gesamtfinanzrahmen aus 2023 für die nicht konsolidierten Projekte fortgeschrieben werden, da dieser nicht mehr ausreichend ist.

Die neuen Kosten im Rahmen des 1. ÖPNV-Bauprogramms umfassen für die LHM ein rechnerisches Finanzierungsvolumen von insgesamt rund 1.041,5 Mio. € (gesamthaft Teilhaushalt Baureferat UA 6300 und UA 6050 (RAW Fremd AD)).

Von den zahlungswirksamen Gesamtkosten sind prognostizierte Einnahmen aus nachlaufenden Fördermitteln i. H. v. 57,6 Mio. € bereits abgezogen. Davon betreffen 31,8 Mio. € die Tram Westtangente, 22,0 Mio. € die Tram Münchener Norden und 3,8 Mio. € die Tram Johanneskirchen. Die nachlaufenden Fördermittel werden in den Haushalt übernommen, sobald diese in zukünftigen Jahren tatsächlich zufließen.

Entsprechend der genannten und im Folgenden tabellarisch dargestellten Änderungen ist der Finanzierungsbedarf des 1. ÖPNV-Bauprogramms anzupassen. Die Aufteilung auf die Jahresscheiben sind in den Anlagen 1 und 2 für die Konsolidierung sowie in den Anlagen 3 und 4 für die Kostenfortschreibung dargestellt.¹

	in Mio. €
Genehmigtes vorläufiges Gesamtfinanzierungsvolumen gemäß Berichtsbeschluss 12/2023	750,5
Konsolidierungseffekt (Abschnitt A)	0,0
zzgl. Bedarfsveränderung durch Fortschreibung	+291,0
Bedarfsangepasstes vorläufiges Gesamtfinanzvolumen	1.041,5

2. ÖPNV-Bauprogramm:

Im Rahmen der letzten ordnungsgemäßen Fortschreibung der Maßnahmen der ÖPNV-Bauprogramme aus dem Dezember 2023 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11452) wurde ein Gesamtfinanzierungsvolumen in Höhe von 25,8 Mio. € für das 2. ÖPNV-Bauprogramm genehmigt.

Zur notwendigen Konsolidierung einzelner Maßnahmen (siehe Teil A) muss auch der genehmigte Gesamtfinanzrahmen aus 2023 für die nicht konsolidierten Projekte fortgeschrieben werden, da dieser nicht mehr ausreichend ist.

Die neuen Kosten im Rahmen des 2. ÖPNV-Bauprogramms umfassen für die LHM ein rechnerisches Finanzierungsvolumen von insgesamt rund 25,2 Mio. € (gesamthaft Teilhaushalt Baureferat UA 6300 und UA 6050 (RAW Fremd AD)).

Entsprechend der genannten und im Folgenden tabellarisch dargestellten Änderungen ist der Finanzierungsbedarf des 2. ÖPNV-Bauprogramms anzupassen. Die Aufteilung auf die Jahresscheiben sind in der Anlage 2 für die Konsolidierung und in der Anlage 4 für die Kostenfortschreibung dargestellt.

	in Mio. €
Genehmigtes vorläufiges Gesamtfinanzierungsvolumen gemäß Berichtsbeschluss 12/2023	25,8
Konsolidierungseffekt (Abschnitt A)	-0,8
zzgl. Bedarfsveränderung durch Fortschreibung	+0,2
Bedarfsangepasstes vorläufiges Gesamtfinanzvolumen	25,2

¹ Die Maßnahmen 6050.7910, 6050.7940, 6050.8030 sind auf das ÖPNV-BP 1 + 2 aufgeteilt. Eine Trennung auf beide ist für das RAW nicht möglich. Rein rechnerisch werden diese Maßnahmen daher dem ÖPNV-BP 1 zugeschlagen.

3. ÖPNV-Bauprogramm:

Im Rahmen der letzten ordnungsgemäßen Fortschreibung der Maßnahmen der ÖPNV-Bauprogramme aus dem Dezember 2023 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11452) wurde ein Gesamtfinanzierungsvolumen in Höhe von 170,0 Mio. € für das 3. ÖPNV-Bauprogramm genehmigt.

Zur notwendigen Konsolidierung einzelner Maßnahmen (siehe Teil A) muss auch der genehmigte Gesamtfinanzrahmen aus 2023 für die nicht konsolidierten Projekte fortgeschrieben werden, da dieser nicht mehr ausreichend ist.

Die neuen Kosten im Rahmen des 3. ÖPNV-Bauprogramms umfassen für die LHM ein rechnerisches Finanzierungsvolumen von insgesamt rund 131,2 Mio. € (gesamthaft Teilhaushalt Baureferat UA 6300 und UA 6050 (RAW Fremd AD)).

Entsprechend der genannten und im Folgenden tabellarisch dargestellten Änderungen ist der Finanzierungsbedarf des 3. ÖPNV-Bauprogramms anzupassen. Die Aufteilung auf die Jahresscheiben sind in der Anlage 2 für die Konsolidierung und in der Anlage 4 für die Kostenfortschreibung dargestellt.

	in Mio. €
Genehmigtes vorläufiges Gesamtfinanzierungsvolumen gemäß Berichtsbeschluss 12/2023	170,0
Konsolidierungseffekt (Abschnitt A)	-28,5
zzgl. Bedarfsveränderung durch Fortschreibung	-10,3
Bedarfsangepasstes vorläufiges Gesamtfinanzvolumen	131,2

B.2.3 Fazit zur Fortschreibung & Konsolidierung der ÖPNV-Bauprogramme

Aufgrund der Entwicklung der bisherigen Projekteinzeln genehmigungen ist der genehmigte Finanzrahmen von rund 946,3 Mio. € nicht mehr ausreichend.

Nach Konsolidierung und Fortschreibung der nicht konsolidierten Projekte beträgt der Gesamtbedarf über alle ÖPNV-Bauprogramme 1.197,9 Mio. € (gesamthaft Teilhaushalt Baureferat UA 6300 und UA 6050 (RAW Fremd AD)).

Entsprechend der genannten Änderungen ist der Finanzierungsbedarf der ÖPNV-Bauprogramme anzupassen. Die Aufteilung auf die Jahresscheiben ist in Anlage 3 (Teilhaushalt Baureferat UA 6300) und 4 (Teilhaushalt Baureferat 6050 (RAW Fremd AD)) dargestellt.

Die nicht von der Konsolidierung betroffenen Projekte können nur wie geplant weiter durchgeführt werden, wenn ausreichende Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.

Darüber hinaus wurden dem Baureferat zur Untersuchung der Bestandsbauwerke hinsichtlich der Anforderungen, welche sich aus einer zukünftigen Nutzung mit einer Tram

ergeben, mit Beschluss des Stadtrates vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05005) 4 VZÄ, befristet bis Ende 2026 genehmigt. Nachdem die bisher beschlossene Zeitschiene für die einzelnen Tramlinien im Rahmen dieser Stadtratsbefassung über das Jahr 2026 hinaus fortgeschrieben wird, ist eine Verlängerung dieser Befristung bis Ende 2031 erforderlich. Die Befristungsverlängerung für die 4 VZÄ wird durch das Baureferat daher im Rahmen des Eckdatenverfahrens für den Haushalt 2027 angemeldet.

C. Klimaprüfung

Eine konkrete Klimaprüfung konnte aufgrund der Kürze der Zeit nicht erfolgen. Es ist aber davon auszugehen, dass die Konsolidierung der ÖPNV-Bauprogrammprojekte Auswirkungen auf das Erreichen der klimarelevanten Ziele im Mobilitätsbereich der LHM haben wird, da die nicht stattfindende oder zeitlich verzögerte Umsetzung von ÖPNV-Projekten dazu führt, dass weniger Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen werden. Eine Folge davon wäre die Verschiebung des modal split in Richtung MIV.

D. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat abgestimmt. Das Referat für Klima und Umweltschutz hat einen Abdruck erhalten. Die Stadtkämmerei hat der Beschlussvorlage nicht zugestimmt. Die Stellungnahme ist als Anlage 6 beigefügt.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Sebastian Weisenburger, der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster und die zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

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

Aufgrund der erforderlichen umfangreichen Abstimmungen war eine fristgerechte Anlieferung der Beschlussvorlage nicht möglich. Eine Behandlung in dieser Sitzung ist zwingend erforderlich, um die finanziellen Rahmenbedingungen für die Bauprogramme und den Haushalt sicher zu stellen.

II. Antrag der Referenten

1. Der Stadtrat stimmt der vorgeschlagenen investiven Konsolidierung gemäß dem Vortrag der Referenten und den Anlagen 1 und 2 in den Jahren 2028 und 2029 sowie 2030 ff. zu.
2. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, diese investive Konsolidierung im Rahmen des Entwurfs des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2025–2029 umzusetzen.
3. Der Stadtrat stimmt der vorgeschlagenen vollständigen Streichung der Maßnahmen "MBS Tram Parkstadt Solln" und der "MBS Tram Amalienburgstraße - Freiham" zu und das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die sich daraus ergebende erforderliche Anpassung am Nahverkehrsplan (NVP) der LHM und die Herausnahme der genannten Strecken aus der Kategorie "Planung/ im Bau" des Nahverkehrsplans vorzunehmen.
4. Der Stadtrat stimmt den unter B. und den Anlagen 3 und 4 dargestellten Kostenfortschreibungen der Jahre 2025–2030 zu. Dies umfasst für die Jahre 2025–2027 zusätzliche 75,3 Mio. € sowie eine Reduzierung um –76,8 Mio. € für die Jahre 2028–2030. Der investive Kostenbedarf von 282,3 Mio. € in den Jahren 2031 ff., der in einer noch einzubringenden Beschlussvorlage dem Stadtrat vorgelegt werden soll, wird zur Kenntnis genommen.
5. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird daher beauftragt, das Baureferat wird gebeten, die einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Haushaltsmittel für die ÖPNV-Bauprogramm im Zeitraum 2025–2030 gemäß der im Vortrag des Referenten dargestellten Finanzierungsbedarfe im eigenen Zuständigkeitsbereich für die einzelnen Maßnahmen respektive Finanzpositionen im Rahmen der einzelnen Haushaltsplanaufstellungsverfahren respektive auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei bedarfsgerecht anzumelden.
6. Das Gesamtfinanzvolumen aller drei ÖPNV-Bauprogramme von 1.197,9 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.
7. Die Stadtkämmerei wird gebeten, im Rahmen der Verhandlungen mit den SWM zur Neuauflage des Finanzbeziehungsvertrags eine Klärung der Finanzierungszuständigkeit für die Projekte "Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße inkl. Zulaufstrecke Ständlerstraße (BHS)" und "Neues Zugsicherungssystem CBTC" herbeizuführen. Der Stadtrat ist über das Ergebnis und die Auswirkungen auf die Konsolidierung des ÖPNV-Bauprogramms zu informieren.
8. Die Stadtkämmerei wird gebeten das MOR aufgrund der fachlichen Betroffenheit bei den Neuverhandlungen des Finanzbeziehungsvertrags eng einzubeziehen.
9. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand entscheidet abschließend die Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

Dr. Christian Scharpf
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV. Referat für Arbeit und Wirtschaft FB5 S:\FB5\SWM\4 Finanzen\2 Finanzierung\01

Bauprogramm\Finanzierung und Konsolidierung\Konsolidierung 2025\250723BeschlussAusschuss.docx

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

2. An das Mobilitätsreferat

An die Stadtkämmerei

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Baureferat

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft GL 2

Per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH

z.K.

Am