

Telefon: 01525-7980524
Telefax: 233-21797

Mobilitätsreferat

Strategie
MOR-GB1.11

Telefon: 233-24803
Telefax: 233-21136

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beteiligungsmanagement
RAW-FB-V

ÖPNV Bauprogramme

a) Sachstandsbericht zum 1. ÖPNV Bauprogramm

b) Finanzierung

Fortschreibung der Kosten des 1. ÖPNV Bauprogramms

Planungsleistungen für das 2. ÖPNV Bauprogramm

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 07916

Anlagen:

- 1: Steckbrief - Neubau Tram-Betriebshof Ständlerstraße (Teh.S.Nr 368155 - P.71300)
- 2: Steckbrief -Erweiterung und Ausbau Haltestelle Olympiapark West (Teh.S.Nr 7349835 - P.77058.01.38)
- 3: Steckbrief - U-Bahn Gesamtnetz – Erweiterung der Brandschutzmaßnahmen
- 4: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Westtangente (Teh.S.Nr 354539-P.71427)
- 5: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Münchner Norden (Teh.S.Nr 686549-P.71432)
- 6: Steckbrief - Neubaustrecke Tram Nordtangente (Tram durch den Englischen Garten) (Teh.S.Nr 357827- P.71424)
- 7: Steckbrief - NBS Tram Johanneskirchen, Cosimastraße, Johanneskirchner Straße (Teh.S.Nr 6661834 – P.71442)
- 8: Steckbrief - Neubau Tram Scheidplatz Süd Parzivalstraße-Belgradstraße (Teh.S.Nr 7757602- P.77014.40.03)
- 9: Weitere Erläuterungen Tram Westtangente
- 10: Steckbrief - NBS Tram Berg am Laim – Daglfing
- 11: Steckbrief - St.-Veit-Straße – Kreillerstraße
- 12: Steckbrief – Ludwig-Ferdinand-Brücke
- 13: Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats.
- 14: Stellungnahme der Stadtkämmerei

Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft vom 14.12.2022 (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 rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren.

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.

In der Beschlussvorlage wird unter A der beauftragte erste Bericht zum 1. ÖPNV-Bauprogramm sowie dessen Kostenfortschreibung und unter B die Projekte des 2. ÖPNV-Bauprogramms zur Entscheidung vorgelegt.

A) Bericht 2022 zum 1. ÖPNV-Bauprogramm

A.1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

A.1.1. ÖPNV-Bauprogramm – Schienenbahnen

Das 1. ÖPNV-Bauprogramm umfasst einerseits die Investitionskosten für Trambahnneubaustrecken 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 Betriebshöfe.

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

- Jährlicher Berichtsbeschluss zur Darlegung des aktuellen Standes der Maßnahmen sowie Schärfen 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.

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 bzw. des Referats für Arbeit und Wirtschaft veranschlagt (siehe Ziffer A.2.2).

A.1.3. Auswahl der Projekte des 1. ÖPNV Bauprogramms im Kontext des gesamten ÖPNV Infrastrukturausbaus der Landeshauptstadt

Das Ziel der Verkehrswende und der Ausbau- und Ertüchtigungsbedarf im bestehenden ÖPNV-Netz bestimmen den Bedarf im 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:

Kostenprognose Ausbau ÖPNV (in Mio. €)		
Kostenstand 2022 gemäß akt. Nahverkehrsplan		
	2021-2025	2026-2030 ff.
ÖPNV-Programme	2.198	4.779
• davon Finanzierung LHM*	343	816
• davon Finanzierung Bund/Land	478	1.611
• Verbleibende Kosten SWM	1.377	2.352
U-Bahnbau der LHM	473	931 + x
• davon Finanzierung Bund/Land**)		
• davon Finanzierung LHM	473	931 + x
Gesamtkosten SWM/LHM	2.671	5.710 + x

*) Finanzierung für 2. ÖPNV-Bauprogramm wird in Punkt B beantragt.

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

Der Gesamtinvestitionsbedarf ist erheblich. Bis voraussichtlich 2030 erfordern diese Investitionen nach derzeitigen Schätzungen Finanzmittel in Höhe von über 8 Mrd. + x €. Zu den über 8 Mrd. € wird hinsichtlich der „+ x €“ auf die für die Verkehrswende im ÖPNV-

Bereich erforderlichen städtischen Investitionen auf die im Finanzplenum im Dezember 2022 eingebrachte Bekanntgabe der „Großen und Sonstigen Vorhaben“ verwiesen.

Dieses Volumen ist in seiner Gesamtheit für die Stadt und die SWM derzeit nicht finanzierbar. Es können folglich nur die dringendsten investiven Maßnahmen im Bereich Schienenbahnen 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 für Energie und den 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, vsl. 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. 1,16 Mrd. € bis 2030 ff, bzw. 343 Mio. € bis 2025 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. Bauprogramms vorgeschlagen. Die Veränderungen zum Beschluss des 1. Bauprogramms aus dem Jahr 2021 sind auf Projektverzögerungen, Preissteigerungen sowie Projektbeschleunigungskosten zurückzuführen. Eine detaillierte Darstellung der Kostenentwicklung ist unter Ziffer A.2.2 dargestellt. Dies beinhaltet u.a. eine projektscharfe Kurzzusammenfassung der Kostenfortschreibung.

Finanzrahmen 1. ÖPNV-Bauprogramm	in Mio. €
LHM-Finanzierung Stand 2021	530,3
LHM-Finanzierung Stand 09/2022	602,2

Um die Genehmigungsfähigkeit zukünftiger Haushalte sicherzustellen, erfolgt die Realisierung über mehrere ÖPNV-Bauprogramme. Die LHM-Finanzierung zu den Projekten des 1. ÖPNV-Bauprogramms wird in Ziffer A.2.2. dargestellt. Die LHM-Finanzierung zu den Projekten des 2. ÖPNV-Bauprogramms wird in Ziffer B.1.2 vorgelegt.

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:

Für Schienenbahnen:

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

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.

Die Gesamtprojektkosten für die Tram-Neubaustrecken beinhalten damit auch Kostenanteile, die durch Maßnahmen zur Verbesserung der gesamten Verkehrssituation und des öffentlichen Raums, aber nicht ursächlich durch die Tram ausgelöst werden. 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 gering beträgige Einzelmaßnahmen 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. 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 Zeit-

rahmen (bspw. durch vorgezogene Teilinbetriebnahmen), der die ursprüngliche Planung der SWM verkürzt.

- Fehlende personelle Ressourcen, insbesondere im Bereich Bauausführung und Ingenieurbau. Diese 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 sowie Lieferkettenprobleme vor allem aufgrund des russischen Kriegs in der Ukraine sowie damit verbundene steigende Kosten bei Ausschreibungen
- Nachträge bei erfolgten Ausschreibungen
- Veränderte Priorisierung zukünftiger Projekte und damit des Umfangs und der Umsetzungsgeschwindigkeit zukünftiger Bauprogramme aufgrund der Haushalts-situation der Landeshauptstadt München
- Terminrisiken aufgrund der Abhängigkeit zu Dritten, wie beispielsweise der Auto-bahn 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 (Querung des Englischen Gartens bei der Nordtangente) und der Regierung von Oberbayern (Planfeststellungsbeschluss bei der Tram Westtangente, 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 fortge-schrieben und, sofern möglich und notwendig, zusätzlich in den erforderlichen Trassie-rungsbeschlüssen der Trambahnprojekte ausführlich dargestellt und bewertet.

A.2. Erster Bericht zum 1. ÖPNV Bauprogramm

A.2.1. Inhaltliche Änderungen

Der Stadtrat hat am 15.12.2021 das 1. ÖPNV-Bauprogramm zur Realisierung beschlossen. Es umfasst 14 Maßnahmen. In Abbildung 1 sind die Maßnahmen und deren technischen Daten zusammengefasst. Änderungen gegenüber dem Beschluss vom 15.12.2021 sind in orange gekennzeichnet.

Die bereits beim o.g. Beschluss vorgelegten Projektsteckbriefe der Tram Neubaustrecken wurden entsprechend aktualisiert und liegen als Anlagen 1-8 bei.

Projekttitel 1. ÖPNV-Bauprogramm	Stadtbezirk	Art der Infrastruktur	Art der Baumaßnahme	Projektstand 21	Projektstand 22	Inbetriebnahme
Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße	16	Tram	Abstellanlage: NST Werkstatt: E(N)	PA	PA	ab 2025 (vorgezogene Abstellung)
Neubau Tramhaltestelle Regerstraße	5	Tram	E(N)	PG	AG	2023
Erweiterung und Ausbau Haltestelle Olympiapark West	9	Tram	E(B)	PG	AG	2023
Fahrstromverbesserung Tramstrecken	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	2025
Neubaustrecke Tram Münchner Norden	12	Tram	NST	PG	PG	2027
Neubaustrecke Tram Nordtangente	1, 4, 12	Tram	NST	PG	PG	offen
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen (Planfeststellungsabschnitt 3 der Tram Nordtangente)	12	Tram	NST	PA	PG	2025
Tram - Scheidplatz Süd	4	Tram	NST	PG	PG	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

Abbildung 1: Maßnahmen und deren technische Daten

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

Veränderungen der genehmigten Projektanzahl:

aa) Die Projektanzahl ist unverändert zum Beschluss.

Bedarfsveränderungen bei einzelnen Projekten:

aa) Im Rahmen des Projektes Tram Münchner Norden hat die SWM auftragsgemäß die Genehmigungsunterlagen für die Brückenvariante 2 der Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring erstellt und zur Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Das Baureferat wurde von den SWM gebeten, die Bauausführung für das Projekt Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sowie der Einarbeitung von sich daraus ergebenden Tekturen durch die SWM zu übernehmen, da hierfür bei den SWM kein fachliches Know-How vorhanden ist. Das Baureferat hat sich hierzu in der Task Force ÖPNV am 19.10.2022 grundsätzlich bereit erklärt. Allerdings sind beim Baureferat die für diese Aufgabe erforderlichen Ressourcen nicht vorhanden. Eine nahtlose Übernahme des Projekts durch das Baureferat nach dem Planfeststellungsverfahren ist nur dann möglich, wenn zum Zeitpunkt der Projektübernahme beim Baureferat zusätzliche Personalressourcen zur Verfügung stehen. Daher erfolgt eine entsprechende Beantragung mit diesem Beschluss (siehe A 2.3). Die Finanzierung der für die weitere Planung und den Bau erforderlichen Kosten erfolgt weiterhin aus dem ÖPNV-Bauprogramm.

aa) Beim Projekt Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße ergaben sich Anpassungen des Leistungsumfanges für den Bau einer neuen Zulaufstrecke. Im Projekt Tram Nordtangente wird der Abschnitt auf der Leopoldstraße entsprechend der im Trassierungsbeschluss (Juli 2022) gefassten Beschlüsse weiter untersucht.

bb) Neubaustrecke Tram Westtangente: Da die Fußgängerunterführung am Waldfriedhof nicht barrierefrei ausgebaut werden kann und als Alternative künftig signalgesicherte, ebenerdige Querungsmöglichkeiten an der Haltestelle vorhanden sind, schlägt die Verwaltung vor, die Unterführung aufzulassen. Zusätzlich wird vorgeschlagen, den Abgang Nordwest der U-Bahn Haltestelle Holzapfelkreuth ersatzlos zurückzubauen. Weitere Erläuterungen zu beiden Anpassungen können der Anlage 9 entnommen werden.

Projektstand (III. Quartal 2022):

- aa) Im Vergleich zum Beschluss hat sich der Projektstand bei drei Projekten geändert.
- Bei den Projekten Neubau Tramhaltestelle Regerstraße und Erweiterung u. Ausbau Haltestelle Olympiapark West liegen die abgeschlossenen Ausführungsplanungen vor
 - Bei der Neubaustrecke Tram Johanneskirchen liegt die abgeschlossene Entwurfsplanung vor

Terminprognose:

aa) Für die Tram-Neubaustrecke Westtangente wird von einer Beschleunigung der Maßnahmen ausgegangen, sodass diese bereits ab 2025 in Betrieb gehen soll. Die Tram Nordtangente wird aufgrund der erforderlichen Untersuchungen nicht ab 2025 in Betrieb gehen können.

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.

Aufgrund der frühen Planungsphase in einigen Projekte konnten die Projektkosten im letztjährigen Beschluss nur auf Basis von Kostenschätzungen angemeldet werden oder es wurden nur die Planungskosten im Programm angemeldet.

Außerdem konnten die Projektrisiken in einigen Projekten des 1.ÖPNV-Bauprogramms bis zur Beschlussfassung 15.12.2021 noch nicht den gesamten Risikomanagement-Prozess durchlaufen. Ferner wurden noch kurz vor der Finalisierung der damaligen Beschlussvorlage weitere Trambahnprojekte aufgenommen. Aufgrund der kurzfristigen Änderung der Projektanzahl und -inhalte war die übliche Quantifizierung der Projektrisiken und damit die Angabe entsprechender Beträge für die Risikoreserve je Maßnahme nicht möglich. Stattdessen wurde ersatzweise ein Risikobetrag von pauschal 15 Mio. € für alle Maßnahmen des 1. ÖPNV-Bauprogramms angesetzt. In der aktualisierten Kostenübernahme mit Stand September 2022 sind die Risikopositionen oder entsprechend Gegenmaßnahmen nun belastbar bewertet.

Im 1. Bericht wurden daher einerseits die bei der Programmgenehmigung angesetzten Kosten mit den aktuellen **Baupreisindices** verglichen und entsprechend angepasst. Andererseits ist das verbleibende Restrisiko zu ermitteln und für die projektbezogene **Risikoreserve** Prozentschlüssel entsprechend dem Planungsstand festzulegen. Gemeinsam mit der Risikoreserve ergeben sich **die fortgeschriebenen Gesamtprojektkosten** im Sinne einer Kostenobergrenze je Projekt.

Bei der Risikoposition ist zu beachten, dass diese zum einen die Risiken der Projekte als auch die zukünftigen Preissteigerungen beinhaltet. Die SWM bewerten diese beiden Positionen getrennt.

Zum Stand der Kostenkalkulation des 1. Bauprogrammes am 20.10.2021 hat sich zum Stand September 2022 eine Erhöhung der Baupreise ergeben. Bei der Indizierung werden ausgehend vom aktuellen Index zusätzlich voraussichtliche zukünftige Preissteigerungen mit eingerechnet. Die Preisentwicklung für den Hoch- / Tiefbau (beispielsweise Betriebshöfe, etc.) betrug in den letzten 10 Jahren in München im Jahresdurchschnitt zw. 3% und 4 %. Allerdings ist der amtliche Preisindex für Bauwerke in Bayern in der Zeit von Mai 2021 bis zum Mai 2022 um ca. 16-17 % gestiegen. Voraussichtlich ist für das verbleibende Restjahr und auch für das bzw. die folgenden Jahre mit weiter überdurchschnittlichen jährlichen Preissteigerungen bis zum Abschluss der Vergaben bei den einzelnen Projekten zu rechnen. Um diesen Umstand Rechnung zu tragen, wurde im Eckdatenbeschluss in der VV am 27.07.2022 die Einführung einer Preissteigerungsreserve beschlossen. Diese kommt hier bei Bedarf bei den begleitenden Baumaßnahmen des Baureferats im UA 6300 im Zusammenhang mit den Neubaustrecken Tram zum Einsatz.

Bei den Baukostenzuschüssen an die SWM ergeben sich hingegen höhere Beträge für die Stadt (UA 8300). Die erhöhten Kosten sind in den Jahresscheiben dargestellt.

Die Risikobewertung bei den SWM erfolgt entsprechend des Planungsstands der Projekte. Bis zur Genehmigungsplanung (Lph 4) erfolgt eine pauschale prozentuale Berechnung des Risikos. Während der Genehmigungsplanung werden die Risikopositionen einzeln herausgearbeitet sowie auch entsprechende Gegenmaßnahmen bewertet. Die pauschalen und individuellen Risikobedarfe werden in diesem Bericht nachgemeldet. Die Risikobedarfe beinhalten außerdem die Risiken für die Beschleunigung der Baumaßnahmen. Diese werden wie beim Schulbauprogramm dargestellt. Da die Maßnahmen noch nicht in der Realisierung sind, werden die Bedarfe für die Beschleunigung im letzten Rechnungsjahr abgebildet.

Außerdem wurde das Vorgehen zur Berücksichtigung der Baupreisentwicklung abgeändert (siehe oben Preissteigerungsreserve für die begleitenden städtischen Baumaßnahmen). Zukünftig enthält die Kostenübernahme bei Baumaßnahmen, die im Eigentum der SWM stehen, nun eine prognostizierte Baupreisentwicklung. Die Prognose der Baupreisentwicklung basiert auf einer Extrapolation der gemessenen Entwicklungen der Vorjahre auf die Zukunft. Dieses Vorgehen orientiert sich am Vorgehen der Stadtwerke München und gewährleistet eine zuverlässigere Schätzung der erwarteten Mittelabflüsse in den Folgejahren. Die Extrapolation basiert auf dem Mittelwert der Baupreisentwicklung der letzten 10 Jahre des Statistischen Bundesamts bzw. des Bayrischen Landesamts für Statistik.

Diese Annahmen werden für alle Projekte des Bauprogramms einheitlich berücksichtigt. Die Projektbudgets entsprechen somit der aktuellen Planung, d.h. bis Zeitpunkt der Vergabe ist die weitere Indexierung berücksichtigt. Das Basispreisniveau ist mit Stand 30.06.2022 bewertet.

In Abbildung 2 sind die finanziellen Daten der Projekte zusammengefasst. Änderungen gegenüber der Beschlussfassung vom 15.12.2021, 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 der Tram Neubaustrecken wurden entsprechend aktualisiert und liegen als Anlagen 1-8 bei.

Hinweis: Bei allen Referaten liegt derzeit der Auftrag vor, die entsprechenden Raten in den Jahren 2023-2026 zu überprüfen und für die finale Vorlage des Haushalts an die Regierung von Oberbayern möglichst aus dem Planungszeitraum bis 2026 anteilig zu verschieben.

Projekttitel 1. ÖPNV-Bauprogramm	LHM-Anteil in %	LHM-	LHM-
		Finanzierung in Mio. € Stand 2021	Finanzierung in Mio. € Stand 09/2022
Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße	80%	193,3	208,6
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	45,9
Neubaustrecke Tram Westtangente	100%	110,6	144,6
Neubaustrecke Tram Münchner Norden	100%	59,8	70,4
Neubaustrecke Tram Nordtangente	100%	35,3	49,4
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen	100%	13,9	11,3
Tram - Scheidplatz Süd	100%	4,8	4,8
Tram Ramersdorf - Perlach (Gasteig - Ortskern Ramersdorf)	100%	2,6	2,6
Tram Y-Nord	100%	4,0	4,0
Tram Wasserburger Landstraße (Kreillerstraße - Stadtgrenze LHM/Haar)	100%	5,6	5,6
Gesamt		530,8	602,2

Abbildung 2: Finanzielle Daten der Projekte

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

Finanzierungsbedarf 1. ÖPNV-Bauprogramm Schienenbahnen alt/neu:

Teilhaushalt RAW: UA 8300 Stadtwerke München GmbH										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamtkosten	Finanziert bis 2021	Programmzeitraum 2022 bis 2026 (in Mio. Euro)						nachrichtlich	
			Summe 2022-2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Rest 2028 ff.
Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße Fipo: 8300.985.7760.4	Alt 193,3	0	115,3	10,5	13,7	18,9	24,4	47,8	78,0	0
	Neu 208,6	0	83,8	10,5	20,2	32,7	11,5	8,9	32,8	92,0
Neubau Tramhaltestelle Regerstraße Fipo: 8300.985.7770.3	3,0	0	3,0	0,8	2,0	0,2	0	0	0	0
Erweiterung und Ausbau Haltestelle Olympiapark West	0,7	0	0,7	0,7	0	0	0	0	0	0

Fipo: 8300.985.7780.2											
Fahrstromverbesserung Tram Gesamtnetz Fipo: 8300.985.7790.1	5,4	0	2,9	1,3	0,1	0,8	0	0,7	2,5	0	
Brandschutzmaßnahmen U-Bahn Gesamtnetz Fipo: 8300.985.7800.8	45,9	0	45,9	12,3	9,5	8,3	12,9	2,9	0	0	
Planungspauschale U- Bahn Fipo: 8300.985.7810.7	45,9	0	45,9	14,6	12,9	9,5	8,9	0	0	0	
Neubaustrecke Tram Westtangente Fipo: 8300.985.7820.6	Alt 69,9	0	69,0	2,7	15,8	22,9	23,0	4,6	0,9	0	
	Neu 72,0	0	65,0	2,7	24,5	11,5	16,7	9,6	1,1	5,9	
Neubaustrecke Tram Münchner Norden 8300.985.7700.0	Alt 24,0	0	23,6	2,1	1,4	7,1	10,8	2,2	0,4	0	
	Neu 38,8	0	24,5	2,1	4,4	2,8	4,1	11,1	14,0	0,3	
Neubaustrecke Tram Nordtangente 8300.985.7710.9	Alt 33,7	0	33,7	1,4	4,1	3,1	20,1	5,0	0	0	
	Neu 33,9	0	31,3	1,4	5,0	7,6	13,6	3,7	0,0	2,6	
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen 8300.985.7720.8	Alt 13,4	0	13,4	0,6	0,7	2,2	8,4	1,5	0	0	
	Neu 7,4	0	7,4	0,6	0,8	0,7	5,1	0,2	0,0	0,0	
Neubau Tram Scheidplatz Süd Fipo: 8300.985.7830.5	4,8	0	3,3	0,6	2,7	0	0	0	1,5	0	
Neubaustrecke Tram Ramersdorf 8300.985.7730.7	2,3	0	2,3	0	0,5	0,9	0,9	0	0	0	
Neubaustrecke Tram Y-Nord I+II 8300.985.7740.6	3,5	0	3,5	0,7	1,4	1,4	0	0	0	0	
Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße 8300.985.7750.5	5,0	0	5,0	0,4	1,8	2,8	0	0	0	0	
SUMME UA 8300	Alt 450,8	0	367,5	48,7	66,6	78,1	109,4	64,7	83,3	0	
	Neu 477,2	0	324,5	48,7	85,8	79,2	73,7	37,1	51,9	100,8	

Teilhaushalt Baureferat: UA 6300										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamt- kosten	Finanziert bis 2021	Programmzeitraum 2022 bis 2026 (in Mio. Euro)						nachrichtlich	
			Summe 2022-2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Rest 2028 ff.
Neubaustrecke Tram Westtangente 6300.950.1160.1	Alt 40,1	0	27,0	2,5	4,1	4,5	7,7	8,2	2,6	10,5
	Neu 72,0	0	35,3	2,5	6,1	6,5	9,1	11,1	12,1	24,6

Neubaustrecke Tram Westtangente 6300.932.1160.9	0,6	0	0,6	0	0,6	0	0	0	0	0	0
Neubaustrecke Tram Münchner Norden 6300.950.2100.6	Alt 25,4	0	14,1	0,4	0,3	3,0	4,0	6,4	2,3	9,0	
	Neu 30,7	0	16,1	0,4	0,1	2,9	5,8	6,9	7,0	7,6	
Neubaustrecke Tram Münchner Norden 6300.932.2100.4	Alt 10,4	0	10,4	0	4,1	2,7	1,8	1,8	0	0	
	Neu 0,9	0	0,9	0	0,9	0	0	0	0	0	
Neubaustrecke Tram Nordtangente 6300.950.2105.5	Alt 1,1	0	1,1	0,2	0,5	0,4	0,0	0	0	0	
	Neu 15,0	0	7,5	0,2	0,4	0,5	1,7	4,7	2,7	4,8	
Neubaustrecke Tram Nordtangente 6300.932.2105.3	0,5	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen 6300.950.2110.5	Alt 0,5	0	0,5	0,1	0,1	0,3	0,0	0	0	0	
	Neu 3,9	0	3,9	0,1	0	0,5	2,0	1,3	0	0	
Neubaustrecke Tram Ramersdorf 6300.950.2115.4	0,3	0	0,3	0	0,1	0,1	0,1	0	0	0	
Neubaustrecke Tram Y-Nord I+II 6300.950.2120.4	0,5	0	0,5	0,1	0,2	0,2	0	0	0	0	
Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße 6300.950.2125.3	0,6	0	0,6	0,1	0,2	0,3	0	0	0	0	
SUMME UA 6300	Alt 79,5	0	55,1	3,2	10,0	11,9	13,6	16,4	4,9	19,5	
	Neu 125,0	0	66,2	3,4	8,6	11,5	18,7	24,0	21,8	37,0	

Finanzrahmen des 1. ÖPNV-Bauprogramms 2021										
Maßnahmenbezeichnung	Gesamt- kosten	Finanziert bis 2021	Programmzeitraum 2022 bis 2026 (in Mio. Euro)						nachrichtlich	
			Summe 2022-2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Rest 2028 ff.
UA 8300 beim RAW	Alt 450,8	0	367,5	48,7	66,6	78,1	109,4	64,7	83,3	0
	Neu 477,2	0	324,5	48,7	85,8	79,2	73,7	37,1	51,9	100,8
UA 6300 beim Baureferat	Alt 79,5	0	55,1	3,2	10,0	11,9	13,6	16,4	4,9	19,5
	Neu 125,0	0	66,2	3,4	8,6	11,5	18,7	24,0	21,8	37,0

SUMME gesamt	Alt 530,3	0	422,6	51,9	76,6	90,0	123,0	81,1	88,2	19,5
	Neu 602,2	0	390,7	52,1	94,4	90,7	92,4	61,1	73,7	137,8

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

Änderungen des Bauumfangs/Baupreissteigerungen:

aa) Die Zulaufstrecke der Ständlerstraße führt zu Mehrkosten i. H. v. von 5,7 Mio. €. Außerdem führen u.a. Baupreissteigerungen beim Betriebshof Ständlerstraße zu Mehrbelastungen i. H. v. 6,0 Mio. €.

Bei der Neubaustrecke Tram Westtangente führen u.a. neue Standards der Fahrgastinformation und Haltestellenausrüstung zu Mehrbelastungen i. H. v. 0,7 Mio. €.

Bei der Neubaustrecke Tram Münchner Norden führt eine Konkretisierung der Projektkosten (u.a. Brückenplanung) zu Mehrbelastungen i. H. v. 11,3 Mio. €.

Bei der Neubaustrecke Tram Johanneskirchen führt eine Erhöhung der Projektkosten zu einer Minderbelastung i. H. v. 5,0 Mio. € in Folge des gestiegenen Anteils der Förderung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

bb) Bei der Neubaustrecke Tram Westtangente führt die u.a. die Umgriffserweiterung der Fahrbahnerneuerung auf der Boschetsrieder Straße und die Provisorien Straßenbau zu Mehrbelastungen i. H. v. 11,5 Mio. €.

Bei der Neubaustrecke Tram Nordtangente führt eine Erhöhung der Projektkosten zu Mehrbelastungen i. H. v. 8,3 Mio. €.

Bei der Neubaustrecke Tram Münchner Norden führt eine Verringerung der Projektkosten zu einer Minderbelastung i. H. v. 4,2 Mio. € in Folge detaillierter Planung.

Bei der Neubaustrecke Tram Johanneskirchen führt eine Erhöhung der Projektkosten zu Mehrbelastungen i. H. v. 3,4 Mio. € in Folge detaillierter Planung.

Veränderungen Finanzbedarf zum 1. 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 Westtangente führen die Beschleunigungsmaßnahmen zu Mehrkosten i. H. v. 0,5 Mio. €, zugeordnet zum Haushalt des Baureferats.

bb) Bei der Neubaustrecke Tram Westtangente führen die Beschleunigungsmaßnahmen zu Mehrkosten i. H. v. 8,1 Mio. €, zugeordnet zum Haushalt des Referats für Arbeit und Wirtschaft.

Auflösung Risikopauschale:

Die Risikopauschale i. H. v. 15 Mio. € wird aufgelöst und es erfolgt eine projektscharfe Kalkulation der Risiken.

Für die Risikobeträge werden im Rahmen eines optimierten Förderverfahrens Fördermittel beim Freistaat Bayern sowie beim Bund beantragt. Die unterstellten Fördermittelzuflüsse werden zur Ermittlung des Finanzierungsbedarfes der LHM von den Risikobeträgen abgezogen.

aa) Beim Betriebshof Ständlerstraße führt die projektscharfe Bewertung des Risikos zu Mehrkosten i. H. v. 3,6 Mio. €. Bei der Neubaustrecke Tram Westtangente führt die projektscharfe Bewertung des Risikos zu Mehrkosten i. H. v. 0,9 Mio. €. Bei der Neubaustrecke Tram Münchner Norden führt die projektscharfe Bewertung des Risikos zu Mehrkosten i. H. v. 3,5 Mio. €.

bb) Bei der Neubaustrecke Tram Westtangente führt die projektscharfe Bewertung des Risikos zu Mehrkosten i. H. v. 12,3 Mio. €.

A.2.3. Zusätzliche Personalressourcen beim Baureferat

Das Baureferat wurde von den SWM gebeten, die Bauausführung für das Projekt Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring zu übernehmen, da hierfür bei der SWM kein fachliches Know How vorhanden ist. Eine nahtlose Übernahme des Projekts durch das Baureferat nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist nur dann möglich, wenn zu diesem Zeitpunkt zusätzliche Personalressourcen zur Verfügung stehen. Nach derzeitiger

Einschätzung der SWM wird mit einem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Laufe des Jahres 2023 gerechnet. Daher ist mit diesem Beschluss eine Entscheidung über die erforderlichen Stellen zwingend notwendig, um unmittelbar im Anschluss noch in 2023 die Stelleneinrichtung und -besetzung durchzuführen.

Da dieses Thema dem Baureferat zum Eckdatenverfahren für den Haushalt 2023 nicht bekannt war, konnten die personellen Ressourcen zu diesem Verfahren nicht angemeldet werden.

Nach derzeitiger Planung der SWM wird mit einem Zeitraum für die Bauausführung von 2023 bis 2028 gerechnet. Die damit verbunden Aufgaben sind insbesondere:

- Projektmanagement in der Ausführungsplanung
- Schnittstellenmanagement mit der DB AG und den betroffenen Dritten (z.B. Grundstückseigentümern)
- Geodatenmanagement
- Vorbereitung der Vergabe der Bauleistungen
- Vergabe der Bauleistungen
- Projektsteuerung und Koordination der Bauausführung,
- Bauoberleitung,
- Kostenverfolgung und -steuerung,
- Qualitätskontrolle (Abnahme, Mängelverfolgung),
- Projektabschluss, Inbetriebnahmemanagement und Restabwicklungen

Der hierfür kalkulierte, befristete Personalaufwand beträgt 2,5 VZÄ.

Durch die vorstehenden Ausführungen sind die Unplanbarkeit und Unabweisbarkeit für die befristeten, zusätzlichen Personalressourcen entsprechend begründet.

Im Hinblick auf die hohen fachlichen und inhaltlichen Anforderungen, welche die Bearbeitung des Projekts mit sich bringt, wird von 1,5 VZÄ befristet in E11 sowie 1,0 VZÄ befristet in E12 ausgegangen. Die Befristung erfolgt bis zum 31.12.2028

Darstellung der zahlungswirksamen Kosten aufgrund des zusätzlichen Personalbedarfs:

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		16.000,-- € in 2023	221.500,-- € von 2023 bis 2028
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)			219.500,-- € von 2023 bis 2028
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)* Ersteinrichtung		6.000,-- € in 2023	2.000,-- € von 2023 bis 2028

Lfd. Arbeitsplatzkosten			
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13) (Ausschreibungskosten)		10.000,-- € in 2023	
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			2,5

* ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten

Es entsteht kein zusätzlicher Büroraumbedarf.

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Beim Baureferat erhöht sich das Produktkostenbudget des Produkts 32541200 „Ingenieurbauwerke auf städtischen Verkehrsflächen“ zahlungswirksam ab dem Jahr 2023 befristet bis 2028 um 221.500 € jährlich sowie um weitere 16.000 € einmalig in 2023.

A.2.4. Fazit zum Gesamtfinanzvolumen des 1. ÖPNV Bauprogramms

Aufgrund der Entwicklung der bisherigen Projekteinzelnennungen ist der genehmigte Finanzrahmen von 531 Mio. EUR inklusive einer Risikoreserve von 15 Mio. € nicht mehr ausreichend.

Der auf den Teilhaushalt RAW/ SWM entfallende Teilbetrag von 451 Mio. € ist um 26 Mio. € auf 477 Mio. € sowie der auf den Teilhaushalt Baureferat entfallende Teilbetrag von 80 Mio. € um 45 Mio. € auf 125 Mio. € zu erhöhen. Der Gesamtfinanzrahmen von 531 Mio. € erhöht sich somit um 71 Mio. € auf 602 Mio. €.

Von den insgesamt 14 Projekten stehen noch 11 AG s aus, die ca. 92 % des Gesamtfinanzvolumens ausmachen.

Diese Projektstände beinhalten deshalb aufgrund der angespannten Marktlage noch nicht kalkulierbare Preisunsicherheiten. Auch die möglichen weiteren Auswirkungen der aktuellen geopolitischen Lage sind nicht vollständig einzuschätzen.

B) 2. ÖPNV Bauprogramm

B.1. Bestandteile des 2. ÖPNV Bauprogramms

B.1.1. Maßnahmen zum weiteren Tramausbau

Das 2. Bauprogramm beinhaltet vornehmlich Maßnahmen, die gesetzlich und betrieblich höchste Priorität für den Bestandsverkehr oder für die Ausweitung im Bereich Schienenbahnen, insbesondere an Trambahnstrecken, darstellen.

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. Die jeweiligen Steckbriefe (siehe Anlagen 10-12) werden dann erneut mit vollständiger Kostenangabe vorgelegt.

Ist bei einem Projekt die Entwurfsplanung abgeschlossen, wird es mit den von der Stadt zu tragenden Gesamtkosten im Bauprogramm eingestellt.

Grundsätzlich steht die Finanzierung der geplanten Tram Neubaustrecken unter dem Vorbehalt der Ergebnisse, die im Rahmen der Machbarkeitsstudien erarbeitet werden.

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 Tramausbauprojekt „T - St.-Veit-Str. & Kreillerstr.“ umfasst neben der Erneuerung der Gleisanlage auch die gleichnamigen Tram- und Bushaltestellen. Diese sollen nach aktuellen Standards und auf Wunsch des Bezirksausschusses barrierefrei ausgebaut werden. Um auch der steigenden Fahrgastprognose in dieser Region gerecht zu werden und entsprechend den Takt der Tram verdichten zu können, soll eine weitere Halteposition in der Wendeanlage entstehen (weitere Details siehe Anlage 11).

Das Projekt Ludwig-Ferdinand-Brücke umfasst eine Erneuerung der Gleise zwischen Dall'Armistraße und Romanplatz inkl. möglicher Verbreiterung zweier Brückenbauwerke unter Berücksichtigung des Radentscheids. Die Bahnsteige werden auf den aktuellen Stand der Technik barrierefrei ausgebaut und sollen im Bereich der Haltestelle Schloss Nymphenburg umsortiert werden, sodass beide Fahrrichtungen gegenüber liegen. Außerdem wird das Tram-Planum in Richtung Norden auf Bustauglichkeit vorbereitet (weitere Details siehe Anlage 12).

Hinsichtlich des Planungsprogramms wird aufgrund der Rückmeldung aus der Task Force ÖPNV vom 19.10.2022 eine Priorisierung der Machbarkeitsstudien zu den Tram Neubaustrecken nach Dachau und Daglfing vorgeschlagen, da für diese bereits erste Arbeiten bzw. Abstimmungen durch die SWM und das Mobilitätsreferat erfolgt sind. Die weiteren im Planungsprogramm enthaltenen Machbarkeitsstudien sollen zeitlich zunächst zurückgestellt werden, um die vorhandenen Kapazitäten zu bündeln.

Für das 2. Bauprogramm werden entsprechend der vorstehenden Ausführungen bereits weitere Planungskosten für die Tram Berg am Laim - Daglfing angemeldet, um für diese Strecke im Falle einer positiven Machbarkeitsstudie einen lückenlosen Projektfortgang zu gewährleisten. Dies ist wesentliche Voraussetzung, um eine hochwertige Erschließung der geplanten Entwicklungen im Umgriff zu gewährleisten und eine frühzeitige Erschlie-

ßung des städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Münchner Nordosten sicherzustellen.

Die Tram Dachau wird zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht mit zusätzlichen Folgekosten für die HOAI Planung angemeldet, da sie derzeit noch nicht im Nahverkehrsplan der Stadt München enthalten ist und die Finanzierung darüber hinaus von den weiteren Abstimmungen mit dem Landkreis Dachau abhängt. Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie wird dem Stadtrat eine Beschlussvorlage zum weiteren Vorgehen und den weiteren Kosten des Projekts Tram Dachau vorgelegt.

Maßnahmenbezeichnung	Stadtbezirk	Art der Infrastruktur	Art der Baumaßnahme	Kostenanteil LHM	Projektstand	Anmerkungen
T - NBS - Tram Berg am Laim - Daglfing	13, 14, 15	Tram	Neubau-strecke	100 %	VPA	
T - St.-Veit-Straße & Kreillerstraße	14	Tram	Erweiterung Bestand	65 %	VPA	
T - Ludwig-Ferdinand-Brücke	9	Tram	Erweiterung Bestand	40 %	VPA	

Die Steckbriefe für die einzelnen Maßnahmen sind als **Anlagen 10 bis 12** beigelegt.

Die unter B.1.1. aufgeführten Maßnahmen werden je nach Planungs- und Projektstand mit Gesamtkosten oder summarisch über eine Planungskostenpauschale dargestellt.

Bei den genannten Baumaßnahmen liegt das Eigentum i.d.R. bei den SWM. Der städtische Finanzierungsanteil wird daher als Baukostenzuschuss in Form einer Investitionsförderungsmaßnahme sowohl in der Planungskostenpauschale als auch bei den Einzelmaßnahmen 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 für die Planungspauschalen Schienenbahnen und die Einzelmaßnahmen werden derzeit im Teilfinanzhaushalt/MIP des RAW als Betreuungsreferat im Unterabschnitt 8300 abgebildet.

Die neuen Kosten für den weiteren Tramausbau im Rahmen des 2. ÖPNV-Bauprogramms umfassen für die LHM im Zeitraum bis 2027 ein rechnerisches Finanzierungsvolumen von insgesamt rund 4,8 Mio. €.

Analog den Schul- und Kitabauprogrammen wird vorgeschlagen diesen Betrag als Finanzrahmen anzusetzen. Solange der Finanzrahmen nicht überschritten wird, sind keine

neuen Finanzierungsbeschlüsse erforderlich. Finanzielle Ausgleiche zwischen den genehmigten Maßnahmen sind damit ohne Stadtratsbefassung möglich.

Neuer Finanzierungsbedarf für den weiteren Tramausbau im Rahmen des 2. ÖPNV Bauprogramms Schienenbahnen

Teilhaushalt RAW: UA 8300 Stadtwerke München GmbH										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamtkosten	Finanziert bis 2021	Programmzeitraum 2022 bis 2026 (in Mio. Euro)						nachrichtlich	
			Summe 2022-2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Finanz. 2028 ff.
T - NBS - Tram Berg am Laim - Daglfing	3,7	0	2,8	0	0,3	0,9	0,8	0,8	0,9	0
T - St.-Veit-Straße & Kreillerstraße	0,5	0	0,5	0	0,2	0,2	0,1	0	0	0
T - Ludwig-Ferdinand-Brücke	0,6	0	0,6	0	0,3	0,3	0	0	0	0
SUMME UA 8300	4,8	0,0	3,9	0,0	0,8	1,4	0,9	0,8	0,9	0,0

Finanzrahmen des weiteren Tramausbaus im Rahmen des 2. ÖPNV-Bauprogramms 2022										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamtkosten	Finanziert bis 2021	Programmzeitraum 2022 bis 2026 (in Mio. Euro)						nachrichtlich	
			Summe 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Finanz. 2028 ff.
UA 8300 beim RAW	4,8	0,0	3,9	0,0	0,8	1,4	0,9	0,8	0,9	0,0
SUMME gesamt	4,8	0,0	3,9	0,0	0,8	1,4	0,9	0,8	0,9	0,0

B.1.2. Übertragung von Mitteln des Planungsprogramms in das 2. ÖPNV Bauprogramm

Die bereits genehmigten konsumtiven Mittel des Planungsprogramms (Beschluss „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – ÖV-Planungsprogramm“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05005 vom 19.01.2022) aus dem Haushalt des MOR sollen in die investiven Mittel des 2. Bauprogramms übertragen werden. Nach Überprüfung hat sich ergeben, dass die Machbarkeitsstudien bereits Bestandteil der Grundlagenermittlung (HOAI Leistungsphase 1 und ggf. 2) und damit investiv einzuplanen sind.

Die ursprünglichen Mittel, die bisher im konsumtiven Haushalt des MOR auf dem Produkt 43111320 Beteiligungsmanagement geplant wurden, werden im Gegenzug wieder ausgeplant (siehe Tabelle „Kostenneutrale Übertragung der Mittel des Planungsprogramms in das 2. Bauprogramm“). Die Projekte „Trambetriebshof Maria-Goeppert-Mayer Straße“,

„Planung Barrierefreier Ausbau Tram“ sowie „Begleitung Systemvergleich und Offenhaltung Strecken Kategorie B & C“ sind in der Maßnahmenbezeichnung/Finanzposition „Planungspauschale“ enthalten und wurden zusammengefasst.

Dadurch entstehen keine neuen Kosten, da es sich lediglich um einen kostenneutralen Übertrag vom Planungsprogramm in das 2. Bauprogramm handelt. Ebenso ändert sich dadurch nichts an der fachlichen Zuständigkeit des Mobilitätsreferats für die Inhalte des Planungsprogramms (v.a. Tram MBS). Die im Rahmen des Planungsprogramms genehmigten Personale im Baureferat sowie im Mobilitätsreferat sind von der Übertragung der Mittel nicht betroffen.

Kostenneutrale Übertragung der Mittel des Planungsprogramms in das 2. Bauprogramm

Teilhaushalt RAW: UA 8300 Stadtwerke München GmbH										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamtkosten	Finanziert bis 2021	Programmzeitraum 2022 bis 2026 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2022-2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Finanz. 2028 ff.
Tram Berg am Laim - Daglfing <u>Voruntersuchungen</u>	280	0	280	280	0	0	0	0	0	0
Tram Ramersdorf - Perlach <u>Voruntersuchungen</u> <u>Abschnitte 1) Regerstraße - Ostbahnhof und 3) Ortskern Ramersdorf - Neuperlach</u>	460	0	460	60	400	0	0	0	0	0
Tram Y-Nord <u>Voruntersuchungen</u> <u>Abschnitt 3) Am Hart - Lerchenauer Feld</u>	305	0	305	0	45	260	0	0	0	0
Tram Parkstadt Solln <u>Voruntersuchungen</u>	100	0	100	0	50	50	0	0	0	0
Tram Wasserburger Landstraße <u>Voruntersuchungen</u> <u>Abschnitt 2) Entwicklungsgebiet WARP und 3) Haar</u>	220	0	220	65	50	105	0	0	0	0
Tram Südtangente <u>Voruntersuchungen</u> <u>Abschnitt Überquerung Isar</u>	485	0	485	0	0	0	200	285	0	0
Tram Südtangente <u>Voruntersuchungen exkl. Überquerung Isar</u>	655	0	655	0	0	0	100	555	0	0

Tram Amalienburgstraße - Freiham <u>Voruntersuchungen</u>	340	0	340	0	0	0	0	340	0	0
Planungspauschale	1.095	0	1.095	455	345	110	110	75	0	0
SUMME UA 8300	3.940	0	3.940	860	890	525	410	1255	0	0

B.1.3. Wiederbereitstellung der Mittel „Barrierefreie Wegeleitung U-Bahn“ in das 2. ÖPNV Bauprogramm

Im Rahmen der für das Projekt P+R-Anlage Carl-Wery-Straße angemeldeten Finanzmittel der Zusatzaufgabe Infrastruktur (ZAI) aus dem Jahr 2021 sind 8,2 Mio. € aufgrund von Einsparungen nicht abgeflossen.

Diese Mittel sollen für drängende Maßnahmen der Barrierefreiheit eingesetzt und daher in diesem Beschluss der ÖPNV Bauprogramme investiv „wiederbereitgestellt“ werden.

Die barrierefreie Wegeleitung U-Bahn ist ein Maßnahmenbündel bestehend aus Nachrüstung des taktilen Boden-Leitsystems, Optimierung der Signaletik inkl. Beleuchtung und Nachrüstung von Aufzügen sowie die Installation von Handlaufbeschriftungen und der Austausch von Handläufen.

Nachrüstung des taktilen Boden-Leitsystems:

Es wird eine taktil wahrnehmbare Wegeleitung in Anwendung der neuesten Fassung der DIN 32984 an den Bahnsteigen nachgerüstet, indem im Bodenbelag die entsprechenden Rippen- und Noppenfelder (z.B. Fliesen) verlegt werden. Blinde und Sehbehinderte werden mit Hilfe eines taktilen Leitsystems von/zu Treppen, Aufzügen, Notfallsäulen und entlang der Bahnsteigkante geführt.

Optimierung der Signaletik:

Laut dem 2. Aktionsplan der LHM zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention aus April 2019 muss die Beschilderung an den Münchner U-Bahnstationen verbessert werden, sodass diese auffälliger, besser zu lesen und leichter verständlich ist, unter anderem durch größere Piktogramme die die barrierefreien Wege anzeigen. Hierfür werden die Trägerflächen ausgetauscht, vergrößert, vermehrt und neu foliert.

Nachrüstung von Aufzügen:

An Stationen ohne Aufzug sollen Aufzüge nachträglich verbaut werden. Hierfür wird im Voraus eine Machbarkeitsstudie erforderlich. Die bestehenden Aufzüge an den anderen Stationen werden umprogrammiert, um Blinden und Sehbehinderten durch akustische Signale die Ankunft eines Aufzuges und das Öffnen der Türen anzuzeigen.

Installation von Handlaufbeschriftungen und der Austausch von Handläufen:

Die Orientierung von Blinden und Sehbehinderten innerhalb eines Bahnhofs wird durch das Anbringen von Handlaufbeschriftungen (Informationen zum Ausgang bzw. Bahnsteig in Braille- und erhabener Profilschrift) an den Treppengeländern unterstützt. Handläufe,

die aufgrund ihrer Form und Maße nicht mehr der DIN 18040 entsprechen, werden durch normgerechte Handläufe ausgetauscht, welche für mobilitätseingeschränkte Menschen eine deutlich bessere Unterstützung darstellen, da sie besser zu (um-)greifen sind.

Die SWM stellen die Barrierefreiheit in der Bestandsinfrastruktur im Regelfall dann her, wenn die Anlagen im Rahmen anderer Projekte ohnehin neu gebaut oder gesamthaft saniert werden müssen.

Für das Maßnahmenbündel sieht die Landeshauptstadt allerdings die Chance auf eine schnellere Umsetzung von aktuellen Ausbaustandards im Vergleich zu den ursprünglichen Planungsansätzen der SWM. Dies macht eine Finanzierung durch die Landeshauptstadt notwendig.

In Zusammenhang mit dem oben beschriebenen Sachverhalt wird auch auf den Stadtratsbeschluss vom 02.02.2022 Nahverkehrsplan der LHM – Ergebnisse des Bausteins Barrierefreiheit, verwiesen.

Teilhaushalt RAW: UA 8300 Stadtwerke München GmbH										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamtkosten	Finanziert bis 2021	Programmzeitraum 2022 bis 2026 (in Mio. Euro)						nachrichtlich	
			Summe 2022-2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Finanz. 2028 ff.
Barrierefreie Wegeleitung U-Bahn	8,2	0,0	8,2	0,0	4,1	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0
SUMME UA 8300	8,2	0,0	8,2	0,0	4,1	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0

B.1.4. Zusammenfassende Darstellung der drei Bestandteile des 2. ÖPNV Bauprogramms

Finanzrahmen 2. ÖPNV-Bauprogramm 2023-2027	in Mio. €
Weiterer Tramausbau (neue Kosten)	4,8
Integration der beschlossenen Machbarkeitsstudien aus dem Planungsprogramm (kostenneutrale Übertragung)	3,9
Mittel für barrierefreie Wegeleitung U-Bahn (Wiederbereitstellung)	8,2
Volumen des 2. Bauprogramms	16,9

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 vorliegenden Beschlussvorlage zugestimmt. Die Änderungswünsche aus den jeweiligen Stellungnahmen wurden aufgenommen. Die Stadtkämmerei hat der vorliegenden Beschlussvorlage ebenfalls zugestimmt mit Ausnahme des beantragten Mehrbedarfs an Personalmitteln für das Baureferat. Hierzu folgt die Stadtkämmerei der ablehnenden Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats.

Das Baureferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die derzeit unbesetzten Stellen im Baureferat sind insbesondere dem in den Jahren 2020 und 2021 gekürztem Personalbudget und dem deshalb vom POR für das Baureferat verfügbaren Stellenbesetzungsstopp geschuldet. Das Baureferat hat unmittelbar nach Aufhebung des Stellenbesetzungsstopps eine Vielzahl von Besetzungsverfahren beim POR angestoßen, die derzeit aber aufgrund der Kapazitätsengpässe beim POR zeitverzögert ablaufen. Unabhängig davon dienen sämtliche im Stellenplan des Baureferates enthaltenen Stellen der Wahrnehmung der laufenden Aufgaben des Baureferates. Mit Freiwerden einer Stelle entfallen nicht die Aufgaben, die von dieser Stelle erledigt werden müssen. Das auf Basis des Stellenplans ermittelte Referatsbudget kann insofern nicht für neue, zusätzliche Aufgaben verwendet werden, sondern wird für die Nachbesetzung und Finanzierung der vorhandenen Stellen benötigt. Da es sich bei dem beantragtem Stellenbedarf für den Bau der Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring um neue, zusätzliche Aufgaben handelt, bleibt der Antrag des Referenten somit unverändert.

Ein ergänzender Hinweis aus der Stellungnahme der SKA („S. 8, Abb. 1 – Maßnahme Neubaustrecke Tram Nordtangente: Es wird vorgeschlagen in der Spalte „Inbetriebnahme“ statt „offen“ besser „frühestens ab [Jahr]“ zu schreiben“) wurde nach Rücksprache mit den SWM nicht aufgenommen. Grund ist, dass die SWM zum aktuellen Zeitpunkt noch kein belastbares Datum für die Inbetriebnahme nennen können.

Den Stadtwerken München GmbH, dem Baureferat, dem Personal- und Organisationsreferat und der Stadtkämmerei ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

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 Teilnehmungsmanagement, Herr Stadtrat Sebastian Weisenburger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Den inhaltlichen Änderungen zu Ziffer A.2.1. im Bericht zum 1. Bauprogramm wird zugestimmt.
2. Den finanziellen Änderungen zu Ziffer A.2.2. im Bericht zum 1. Bauprogramm wird zugestimmt.
3. Dem geänderten Verfahren zur Risikopauschale (Ziffer A.2.2.) wird zugestimmt.
4. Den unter Ziffer B.1.1. aufgeführten Maßnahmen und der damit verbundenen Priorisierung für den weiteren Tramausbau im Rahmen des 2. ÖPNV-Bauprogramms 2022 einschließlich der dadurch ausgelösten städtischen Baumaßnahmen wird zugestimmt. Die Verwaltung wird mit der Realisierung des weiteren Tramausbaus im Rahmen des 2. ÖPNV-Bauprogramms 2022 entsprechend den in der Anlage beigefügten standardisierten Kurzbeschreibungen (Steckbriefe) mit einem vorläufigen Gesamtfinanzvolumen von 4,8 Mio. € einschließlich Ersteinrichtungskosten und Risikoreserve beauftragt. Die Finanzierung der geplanten Tram Neubaustrecke steht unter dem Vorbehalt der Ergebnisse, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeitet werden.
5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, auf Basis der mit der Stadtwerke München GmbH getroffenen Regelung der Finanzbeziehungen, die erforderlichen Schritte für die Finanzierung des Mittelbedarfs der unter Ziffer B.1.1. genannten Vorhaben durch die Landeshauptstadt München zu veranlassen.
 - T - NBS - Tram Berg am Laim – Daglfing
 - T - St.-Veit-Straße & Kreillerstraße

- T – Ludwig-Ferdinand-Brücke
6. Die kostenneutrale Übertragung der bereits im Rahmen des Planungsprogramms genehmigten Mittel (Beschluss „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – ÖV-Planungsprogramm“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05005 vom 19.01.2022) in das 2. ÖPNV Bauprogramm wird zur Kenntnis genommen.
 7. Der Wiederbereitstellung der eingesparten Mittel aus dem Projekt P+R-Anlage Carl-Wery-Straße (Zusatzaufgabe Infrastruktur, ZAI) für die „Barrierefreie Wegeleitung U-Bahn“ als investive Mittel im 2. ÖPNV Bauprogramm wird zugestimmt.
 8. Das Gesamtfinanzvolumen von 619,1 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.
 9. Das RAW sowie das Baureferat werden beauftragt, für das 2. ÖPNV-Bauprogramm 2022 zu den entsprechenden Nachträgen bzw. Haushaltsplanaufstellungsverfahren für die im jeweiligen Teilfinanzhaushalt enthaltenen Einzelmaßnahmen die erforderlichen Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen – wie im Vortrag beschrieben – termingerecht anzumelden.
 10. Die Stadtkämmerei wird ermächtigt, die bei Ziffer A.2.2. dargestellten investiven Mittelbedarfe für die Unterabschnitte 8300 (RAW) und 6300 (Baureferat) in das fortzuschreibende Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 aufzunehmen.
 11. Das Baureferat wird beauftragt, bei den Trambahn-begleitenden Bauprojekten zur Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur den Einsatz von staatlichen Zuwendungen zu prüfen und sicherzustellen.
 12. Das Baureferat wird beauftragt, die Fuß- und Radwegunterführung Waldfriedhof Haupteingang (Bauwerk 41/120) zurückzubauen. Die operative Durchführung der weiteren Planungs- und Bauleistungen wird im Rahmen einer noch abzuschließenden Vereinbarung zwischen dem Baureferat und der Stadtwerke München GmbH einvernehmlich geregelt. Eine barrierefreie Querung der Fürstenrieder Straße ist über signalisierte ebenerdige Übergänge an beiden Enden der künftigen Tramhaltestelle Waldfriedhof Haupteingang gewährleistet.
 13. Der U-Bahnabgang Nordwest des U-Bahnhofs Holzapfelkreuth an der Ecke Fürstenrieder/Guardinistraße soll ersatzlos zurückgebaut werden. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, dafür einen Tekturantrag zur Tram Westtangente bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.

14. Das Baureferat wird vorbehaltlich der Genehmigung der zusätzlichen personellen Ressourcen gebeten, das Projekt Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sowie der Einarbeitung von sich daraus ergebenden Tekturen durch die SWM federführend zu übernehmen und eine Projektgenehmigung im Stadtrat herbeizuführen. Die Finanzierung der für die weitere Planung und den Bau erforderlichen Kosten erfolgt weiterhin aus dem ÖPNV-Bauprogramm.
15. Die SWM GmbH werden gebeten, im laufenden Planfeststellungsverfahren der Tram-Neubaustrecke „Tram Münchner Norden“ eine Tektur für die Brückenvariante 2 (Brückenverlängerung zur Offenhaltung des Ausbaus des DB-Nordrings für Personenverkehr) bei der Regierung von Oberbayern umgehend einzureichen. Über die Finanzierung der Mehrkosten des Projektes aufgrund der Brückenverlängerung kann erst nach der Finanzierungsentscheidung des Freistaates Bayern im nächsten Jahr eine Aussage getroffen werden. Dies wird dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung des Baureferats, voraussichtlich im Jahr 2023 unterbreitet. Der Trassierungsbeschluss zur TMN (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084) vom 09.12.2021 enthält im Antragspunkt 3 die Einreichung der Tektur unter dem Vorbehalt der Übernahme der Kosten durch den Freistaat Bayern. Insofern wird mit dieser erneuten Beschlussfassung die Antragstellung für die Tektur von diesem Vorbehalt befreit, um den Projektfortschritt nicht noch weiter zu verzögern.
16. Das Baureferat wird beauftragt, die Einrichtung der 2,5 Stellen für das Projekt Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring sowie deren Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu beantragen. Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel für Personalauszahlungen entsprechend der tatsächlichen Besetzung bei der Stadtkämmerei und dem Personal- und Organisationsreferat anzumelden.
17. Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel für Sachauszahlungen gemäß Tabelle unter Ziffer A 2.3 des Vortrags zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 - 2028 anzumelden.
18. Beim Baureferat erhöht sich das Produktkostenbudget des Produkts 32541200 „Ingenieurbauwerke auf städtischen Verkehrsflächen“ zahlungswirksam im Jahr 2023 befristet bis 2028 um 221.500 € jährlich sowie um weitere 16.000 € einmalig in 2023.
19. 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.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An das Direktorium HA-II-BA (4x)

An die Bezirksausschüsse 01-25

An das Baureferat

An das Personalreferat

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtkämmerei

An die Stadtwerke München GmbH

An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

An das Mobilitätsreferat – GB1

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat MOR-GB1.11

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen