

## **Regionalzughalt Poccistraße – Planung eines ostseitigen Bahnsteigzugangs**

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung  
Beschluss über die Finanzierung für die Jahre 2022 bis 2024 aus der Nahmobilitätspauschale

### **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 05910**

Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Stellungnahme Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
3. Stellungnahme Bezirksausschuss 6 Sendling

### **Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 20.07.2022 (VB)**

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag des Referenten.....</b>	<b>2</b>
<b>A. Fachlicher Teil.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Anlass.....</b>	<b>2</b>
<b>1.1 Notwendigkeit eines ostseitigen Zugangs.....</b>	<b>2</b>
<b>2. Sachstand zur Planung des Regionalzughalts Poccistraße.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Varianten eines mögliche ostseitigen Bahnsteigzugangs.....</b>	<b>4</b>
<b>3.1 Variante 1: Bahnsteigzugang aus der Eisenbahnunterführung Tumblingerstraße.....</b>	<b>4</b>
<b>3.2 Variante 2: Bahnsteigzugang über eine Personenunterführung nördlich der Bahngleise.....</b>	<b>6</b>
<b>4. Empfehlung zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der Planung eines ostseitigen Bahnsteigzugangs zum Regionalzughalt Poccistraße.....</b>	<b>7</b>
<b>B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....</b>	<b>7</b>
<b>II. Antrag des Referenten.....</b>	<b>10</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>11</b>

## **I. Vortrag des Referenten**

Zuständig für die Angelegenheit ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

### **A. Fachlicher Teil**

#### **1. Anlass**

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 25.01.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06453) hat der Stadtrat dem weiteren Vorgehen zur Planung des Regionalzughalts Poccistraße zugestimmt. Ein ostseitiger Bahnsteigzugang ist nicht Bestandteil dieser Planung.

Mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.04.2017 an das Staatsministerium des Inneren, Bauen und Verkehr wurde um Berücksichtigung eines zusätzlichen Zugangs auf der Ostseite in der Planung des Regionalzughalts gebeten und die finanzielle Beteiligung seitens der Landeshauptstadt München zugesichert. Ein ostseitiger Bahnsteigzugang stellt eine Erweiterung des durch den Freistaat Bayern erteilten Planungsauftrages an die Deutsche Bahn dar.

Ende 2019 wurde die Landeshauptstadt München mit Schreiben der Deutschen Bahn um schriftliche Bestätigung der Kostenübernahme zur Planung eines ostseitigen Bahnsteigzugang zum Regionalzughalt Poccistraße gebeten. Die DB plant 2022 die Planfeststellung einzureichen, daher muss umgehend die Kostenübernahme der Planungskosten für einen ostseitigen Bahnsteigzugang vom Münchner Stadtrat zugesichert werden.

#### **1.1 Notwendigkeit eines ostseitigen Zugangs**

Zusätzlich zu dem im Jahr 2012 prognostizierten Fahrgastaufkommen mit Ziel und Quelle im Umfeld des Regionalzughalts sind mittlerweile neue städtebauliche Entwicklungen im östlichen Bereich des Regionalzughalts bekannt, aus denen künftig weitere Nachfragepotenziale erwachsen werden<sup>1</sup>:

- Die vorgesehene städtebauliche Nachverdichtung des Großmarktareals südöstlich des Regionalzughalts, mit Schaffung von neuen Flächen für gewerbliche und kulturelle Nutzungen sowie Wohnbebauung.
- Laufende Planung einer großzügigen Entwicklung des Viehhofareals. Schaffung von Gewerbeflächen und Wohnflächen (mind. 400 Wohneinheiten).

<sup>1</sup>Die Nachfrageprognose aus einer Voruntersuchung aus dem Jahr 2012 zur Planung des Regionalzughalts Poccistraße ergab, dass an einem Regionalzughalt Poccistraße 7.700 Fahrgäste (Fg) / Werktag (d) ein-, aus- oder umsteigen würden. Davon wären 3.700 Fg/d Umsteiger zu den U-Bahnlinien 3 und 6, 500 Fg/d Umsteiger zum Bus und 3.500 Fg/d Ein- bzw. Aussteiger, die das direkte Einzugsgebiet als Quelle oder Ziel haben.

- Der bereits realisierte Neubau der Berufsfachschule an der Ruppertstraße sowie das bereits eröffnete Volkstheater
- eine potenzielle Nachrüstung des Regionalzughalts zu einem S-Bahn-Halt

Da Art und Maß der städtebaulichen Entwicklungen noch nicht konkretisiert vorliegen, wurde noch keine Aktualisierung der Nachfrageprognose unter Berücksichtigung aller Faktoren vorgenommen.

In Abhängigkeit der städtebaulichen Entwicklungen des Großmarkt- und Viehhofareals wird das östliche Umfeld des Regionalzughalts Poccistraße für künftige Linienführungskonzeptionen der MVG aller Voraussicht nach weiter an Bedeutung gewinnen.

Aus Sicht des Mobilitätsreferates dient ein ostseitiger Bahnsteigzugang zum Regionalzughalt Poccistraße der zusätzlichen ÖPNV-Erschließung der künftig zu entwickelnden Viehhof- und Großmarktareale und schafft potenzielle Verknüpfungspunkte zu übergeordneten Radverkehrsverbindungen sowie Umsteigepotenziale für mögliche Erweiterungen von Liniennetzkonzeptionen.

## **2. Sachstand zur Planung des Regionalzughalts Poccistraße**

Der Regionalzughalt Poccistraße wird von der Deutschen Bahn im Auftrag des Freistaats Bayern geplant und soll aller Voraussicht nach 2029 in Betrieb genommen werden. Seit 2021 befindet sich das Projekt in der Entwurfsplanung. Geplant wird momentan ausschließlich ein Haltepunkt für Regionalzüge, Standards für S-Bahnen werden nicht berücksichtigt. Gemäß Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06453 ist eine potenzielle Nachrüstung des Regionalzughalts zu einem S-Bahn-Halt zu einem späteren Zeitpunkt grundsätzlich baulich und technisch möglich.

Der Regionalzughalt Poccistraße wurde auf Grundlage von prognostizierten Fahrgastzahlen dimensioniert. Der östlich der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße gelegene Mittelbahnsteig wird über einen Treppenaufgang und einen Aufgang mit Treppe und Aufzug erschlossen. Beide Zugänge sind durch einen neu zu errichtenden Weg im Norden der Eisenbahnstrecke an die Lindwurmstraße angebunden. Die Barrierefreiheit des Regionalzughalts ist damit gegeben.

Die Deutsche Bahn und die Stadtwerke München GmbH befinden sich in Abstimmung bezüglich der Umsteigemöglichkeit zwischen dem Regionalzugverkehr und den U-Bahnlinien U3 und U6 sowie einer potenziellen Anbindung des Regionalzughalts an die geplante U-Bahnlinie U9.

Aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit auf städtischem Eigentum und auf dem Grund der Deutschen Bahn wurde die Einrichtung von Bike&Ride-Anlagen in der Planung des Regionalzughalts bislang nicht berücksichtigt. Durch eine Verbreiterung des Zugangs von der Lindwurmstraße ließen sich möglicherweise Potenziale für die Einrichtung von Bike&Ride-Flächen erschließen. Ein entsprechender Prüfauftrag wäre durch die Landeshauptstadt München zu veranlassen und anfallende Kosten zu tragen.

### 3. Varianten eines mögliche ostseitigen Bahnsteigzugangs

Es wurden zwei unterschiedliche Varianten eines möglichen ostseitigen Bahnsteigzugangs zum Regionalzughalt Poccistraße identifiziert:

- Variante 1: Zugang aus der Eisenbahnüberführung Tumblingerstraße mittels Durchbruch durch das Widerlager der Eisenbahnbrücke
- Variante 2: Zugang mittels einer Personenunterführung von der Ruppertstraße

In nachfolgender Planskizze sind beide Varianten schemenhaft dargestellt.

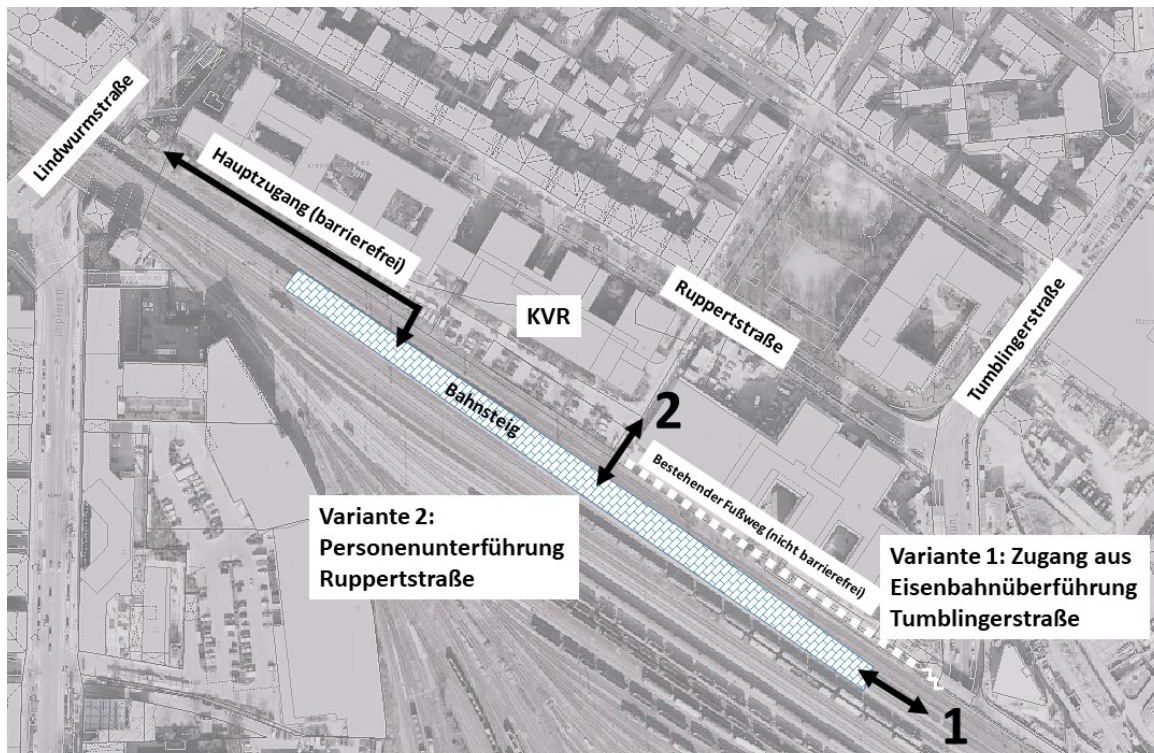


Abbildung 1: Schemenhafte Darstellung möglicher Varianten eines ostseitigen Bahnsteigzugangs zum Regionalzughalt Poccistraße (Quelle: LHM / eigene Darstellung)

#### 3.1 Variante 1: Bahnsteigzugang aus der Eisenbahnunterführung Tumblingerstraße

Eine Variante eines potenziellen ostseitigen Bahnsteigzugangs ist die Schaffung eines Treppenaufgangs bzw. einer Rampe mittels Durchbruch durch das Widerlager der Eisenbahnüberführung (EÜ) Tumblingerstraße. Diese Erschließungsmöglichkeit sieht einen Zugang unmittelbar aus der Unterführung vor und schließt an das Bahnsteigende des Mittelbahnsteigs des geplanten Regionalzughalts an.

Ein Vorteil dieser Variante sind die zu erwartenden geringeren Herstellungskosten gegenüber einer Personenunterführung von der Ruppertstraße (grobe Ersteinschätzung Herstellungskosten der DB Netz AG: mindestens 400.000 €, Planungskosten inkl.).

Machbarkeitsprüfung: ca. 76.000 Euro).

Die Variante wird jedoch seitens der Verwaltung aus folgenden Gründen als problematisch erachtet:

- Die Eisenbahnüberführung Tumblingerstraße bedarf einer dringlichen Erneuerung, die Vorplanung zur Erneuerung des Bauwerks ist bereits abgeschlossen und die Straßenplanung seitens des Baureferats mit der Deutschen Bahn abgestimmt. Mit einem Bahnsteigzugang aus der EÜ müssten die Planungen neu aufgesetzt werden und die abgestimmten Zeitschienen zwischen der DB und dem Baureferat wären nicht mehr haltbar. Die Folgekosten dessen sind erst mit dem Einstieg in die Planung kalkulierbar, können daher zum heutigen Zeitpunkt nicht beziffert werden.
- Der Zugang stellt aufgrund der erforderlichen Integration in ein bestehendes Überführungsbauwerk einen höheren baulichen Aufwand dar. Sämtliche Belange des Ingenieurbaus (z.B. Sicherheitskonzept und -ausstattung, Statik, Querschnitt, Anschluss an den Bestand, Machbarkeitsstudie) müssten neu geprüft werden. Eine Umsetzbarkeit kann nicht garantiert werden.
- Da sich durch einen Bahnsteigzugang das Fußgängeraufkommen im Straßentunnel der Tumblingerstraße erhöhen würde, müsste für die EÜ ein neues Brandschutzkonzept erarbeitet werden. Das Fluchtwegekonzept sowie die Mindestausstattung (mechanische Lüftung, Entrauchung, Notrufsystem, Löschwasserrückhaltebecken, u.a.) müssten höhere Anforderungen erfüllen. Die Möglichkeit einer somit notwendigen Verbreiterung der EÜ, um Mindestfluchtwegbreiten einzuhalten, kann bautechnisch nicht garantiert werden.
- Sollte darüber hinaus aus einer möglichen vergleichenden Machbarkeitsuntersuchung eine Empfehlung für Variante 1 resultieren, wäre damit ein erheblicher verlorener Planungsaufwand sowohl bei der Deutschen Bahn als auch bei der Landeshauptstadt München im Projekt EÜ Tumblingerstraße verbunden, da sowohl die Planungen der Brücke, der Grundwasserwanne als auch die Verkehrsanlagenplanung überarbeitet werden müssten. Dieser verlorene Planungsaufwand wäre aufgrund der Planungsvereinbarung vom 10.07.2015/17.09.2015 voraussichtlich von der Landeshaupt München zu tragen.
- Überdies ist mit Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit durch innerhalb des Überführungsbauwerks abgestellte Fahrräder zu rechnen (wie beispielsweise in der Unterführung Leuchtenbergring). In der näheren Umgebung der Tumblingerstraße gibt es keine Möglichkeit, um ein adäquates Bike&Ride-Angebot zu schaffen.

Aufgrund der Unwägbarkeiten bei der Einrichtung des Bahnsteigzugangs aus der EÜ heraus sowie der Risiken beim Brandschutz und der Verkehrssicherheit wird die planerische Weiterverfolgung dieser Variante seitens der Verwaltung nicht empfohlen. Durch die unkalkulierbaren Folgekosten kann zudem nicht garantiert werden, dass es sich beim Zugang über die Tumblingerstraße um die günstigere bauliche Variante handeln wird.

### **3.2 Variante 2: Bahnsteigzugang über eine Personenunterführung nördlich der Bahngleise**

Die Herstellung einer Personenunterführung zwischen dem Mittelbahnsteig und den Flächen nördlich der Bahngleise gilt als zweite Variante eines möglichen Bahnsteigzugangs zum Regionalzughalt Poccistraße. Hinter dem Neubau der Berufsfachschule wurde auf städtischen Flächen eine Feuerwehrezufahrt mit Fuß- und Radweg (siehe Abbildung 2) sowie ein Treppenabgang zur Tumblingerstraße (siehe Abbildung 3) hergestellt. Die Prüfung der baulichen Ausführung und der Lage der Personenunterführung und deren Zugänge auf dem Mittelbahnsteig und auf der Nordseite der Gleise wären Gegenstand des Planungsauftrags.

Die grob geschätzten Herstellungskosten der zweiten Variante werden seitens der DB Netz AG auf ca. 3 Mio. Euro geschätzt. Die Schätzung ist großzügig angesetzt und könnte im Laufe der Planung nach unten korrigiert werden. Die Planungskosten dieser Variante betragen ca. 220.000 Euro.

Der Vorteil dieser Variante ist das Potenzial für die Schaffung von dringend erforderlichen Bike&Ride-Flächen und Synergien hinsichtlich der direkten Anbindung an einen möglichen bahnbegleitenden Radweg (weiterführende Planungen zu einer bahnbegleitenden Radverkehrsverbindung Richtung Theresienhöhe und Richtung Braunauer Eisenbahnbrücke mit entsprechenden Untersuchungen der Anschlussbereiche Lindwurmstraße und Tumblingerstraße liegen derzeit noch nicht vor).

Darüber hinaus wäre an dieser Stelle eine direkte Umsteigebeziehung an die Buslinien der MVG gegeben, da sich bereits heute eine Bushaltestelle in der Rupperstraße auf Höhe der Berufsschule befindet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmt der Planung eines Zugangsbauwerks zu einer Personenunterführung auf den direkt an die Bahngleise angrenzenden städtischen Flächen unter Einhaltung der im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1791 festgesetzten Ziele zu. Unter anderem ist darauf zu achten, dass die Flächen für den Gemeinbedarf (Geh- u. Fahrradweg) nicht beeinträchtigt werden. Die bereits existierende Feuerwehrezufahrt ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.



Abbildung 2 und 3: Feuerwehzufahrt mit Fuß- und Radweg hinter dem Neubau der Berufsfachschule und Treppenabgang zur Tumblingerstraße (Quelle: LHM / eigene Aufnahmen)

#### **4. Empfehlung zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der Planung eines ostseitigen Bahnsteigzugangs zum Regionalzughalt Poccistraße**

In Anbetracht der unter Kapitel 3 vorgebrachten Vorbehalte gegen die Planung eines Zugangs innerhalb der EÜ Tumblingerstraße und vorwiegend angesichts der Potenziale für die Errichtung von Bike&Ride-Anlagen infolge der Schaffung einer Personenunterführung auf die Nordseite der Bahngleise, empfiehlt das Mobilitätsreferat die Planung eines ostseitigen Bahnsteigzugangs zum Regionalzughalt gemäß Variante 2 zu veranlassen und der Deutschen Bahn die Kostenübernahme für den Planungsauftrag (220.000 €) zu bestätigen. Die Finanzierung des Planungsauftrags erfolgt über die Mittel der Nahmobilitätspauschale. Die Ergebnisse der Entwurfsplanung werden dem Stadtrat zur weiteren Entscheidung vorgelegt.

### **B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung**

#### **1. Zweck des Vorhabens**

Durch die Machbarkeitsuntersuchung (*Vertrag über die Förderung der Planungen der Leistungsphasen 1 bis 4 nach HOAI (PV)*) soll geprüft werden, ob in der Ruppertstraße die bautechnische Möglichkeit besteht einen Zugang zum zukünftigen Regionalzughalt Poccistraße einzurichten.

## 2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.11.2022.

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten</b>	--	--	220000,-- Von 2022 bis 2024
davon:			
<b>Personalauszahlungen (Zeile 9)*</b>	--	--	--
<b>Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**</b>	--		
Transferauszahlungen (Zeile 12) KST 23xxxxxx IA 63xxxxx Sachkonto	--	--	--
<b>Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)***</b>	--	--	220.000,-- von 2022 bis 2024 davon 22.000 € in 2022 davon 154.000 € in 2023 davon 44.000 € in 2024
IA 63820003 Sachkonto 651122			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	--	--	--
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)			

## 3. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Das Vorhaben begünstigt maßgeblich den Fuß- und Radverkehr durch kürzerer Wege zum Regionalzughalt bzw. durch die potentielle Möglichkeit eine Radabstellanlage am neuen Ausgang zu schaffen. Das Gremium Lenkungskreis Rad, welches durch den Stadtrat mit der Verwaltung und Verwendung der Nahmobilitätspauschale betraut wurde, wird gebeten die Ausgaben zur Kenntnis zur nehmen und in die Ausgabenverwaltung für die Jahre 2022 bis 2024 aufzunehmen.

### ***Begründung Unabweisbarkeit und Nicht-Planbarkeit***

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Da referatsübergreifende Abstimmungen zur technischen Umsetzbarkeit bis zuletzt angedauert haben, war eine Nicht-Planbarkeit hinsichtlich des Mittelbedarfs aus Haushaltsmitteln der Jahre 2022 ff. unmittelbar gegeben und konnte im regulären Haushaltsplanaufstellungsverfahren noch nicht angemeldet werden. Aufgrund des



laufenden Planfeststellungsverfahrens muss mit der Untersuchung schnellstmöglich begonnen werden, da sonst mit Planungsverzögerungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vom Regionalzughalt Poccistraße zu rechnen wäre sowie mit viel höheren Kosten zu Lasten der Landeshauptstadt München zu buche fallen.

#### **4. Produktbezug**

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

#### **5. Bezug zur Perspektive München**

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

Die Landeshauptstadt München steht vor der Herausforderung, das weiter steigende Verkehrsaufkommen künftig klima- und stadtverträglich bewältigen zu müssen. Mit der Herstellung eines zusätzlichen Zugangs zum Regionalzughalt Poccistraße kann direkt dazu beigetragen werden, den Fußverkehr sowie die Nutzung des öffentlichen Nahverkehr im innerstädtischen Bereich mittel- und langfristig zu attraktivieren und mittels der intermodalen Verknüpfung mit dem ÖPNV Stadt-Umland-Pendelbeziehungen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Die Maßnahme orientiert sich an der Leitlinie „Schaffung qualitativvoller und charakteristischer Stadträume“.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat abgestimmt.

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Kosten der Machbarkeitsstudie werden über die Nahmobilitätspauschale gedeckt.

#### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 06 – Sendling wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben der Vorlage zugestimmt, jedoch folgende Anregung eingebracht (vgl. Anlage 2 und 3).

Stellungnahme Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt:

Wir fordern, dass die Möglichkeit eines Radwegs an den Gleisen nicht verbaut wird.

Hierzu führt das Mobilitätsreferat folgende Anmerkung an:

Das Mobilitätsreferat wird die Forderung bei der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigen.

Stellungnahme Bezirksausschuss 6 Sendling:

Der Sendlinger Bezirksausschuss ist für beide Varianten offen und plädiert dafür gegebenenfalls beide Varianten in Betracht zu ziehen, ein möglichst weit im Osten gelegener Zugang wäre hier für uns wünschenswert.

Ebenso möchten wir, dass jede Variante barrierefrei gebaut werden muss, da bspw. auch bewegungseingeschränkte Personen aus dem Volkstheater oder dem Kulturzentrum Luise sonst einen erheblich längeren Weg hätten.  
Der Zeitplan der Planung soll nicht beeinflusst werden.

Hierzu führt das Mobilitätsreferat folgende Anmerkung an:

Die Landeshauptstadt München hat im Rahmen des Nahverkehrsplans - Baustein Barrierefreiheit Anforderungen an die barrierefreie Erschließung Ihrer U-Bahnbauwerke definiert. Demnach gilt ein U-Bahnhof als barrierefrei erschlossen, wenn mindestens ein stufenloser Zugang (Aufzug / Rampe) vorhanden ist. Diese Anforderung ist in den einschlägigen DIN-Normen verankert und gilt daher auch für Projekte der Deutschen Bahn AG.

Da der westliche Zugang über die Lindwurmstraße mit einem Aufzug versehen wird, gilt der Bahnhof als barrierefrei erschlossen. Der barrierefreie Ausbau des weiteren Zugangs müsste von der LHM finanziert werden. Vorhandene Mittel müssen jedoch zunächst für den noch fehlenden barrierefreien Ausbau von U-Bahn, Tram und Bushaltestellen im Münchner Stadtgebiet aufgewendet werden. Eine spätere Nachrüstung eines Aufzug am ostseitigen Bahnsteigzugang Poccistraße ist aller Voraussicht nach technisch möglich.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur Planung eines ostseitigen Bahnsteigzugangs zum Regionalzughalt Poccistraße zur Kenntnis.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem Baureferat die Planung eines ostseitigen Bahnsteigzugangs zum Regionalzughalt Poccistraße mittels einer Personenunterführung von der Nordseite der Bahngleise gemäß Variante 2 zu veranlassen und der Deutschen Bahn die Kostenübernahme des *Vertrags über die Förderung der Planungen der Leistungsphasen 1 bis 4 nach HOAI (PV)* von 220.000 € zu bestätigen. Die Finanzierung des Planungsauftrages erfolgt über die Mittel der Nahmobilitätspauschale.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig befristeten Haushaltsmittel in Höhe

von 220.000 € (davon in 2022 22.000 €, in 2023 154.000 € und in 2024 44.000 €) aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung vom Baureferat im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellung 2022-2024 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Mittel im nächsten Lenkungskreis Radverkehr anzumelden.

4. Das Produktkostenbudget 43512300 erhöht sich im Zeitraum 2022 – 2024 um 220.000 €, davon sind 220.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat die Ergebnisse zur Entwurfsplanung zur weiteren Entscheidung vorzulegen.
6. 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

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. - III.**

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

**V. WV Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (2x)
3. An die Bezirksausschüsse 2 und 6
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An die Stadtkämmerei
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG3
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
10. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
11. An das Mobilitätsreferat – GB1
12. An das Mobilitätsreferat – GB2  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB2-1.1

**Am**

**Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen**