

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neubau Tram-Betriebshof Ständlerstraße

Stadtbezirk: 16 - Ramersdorf-Perlach

Art der Baumaßnahme	N (Neubau)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PA (abgeschlossene Vorplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation**Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt**

Ist-Situation

- Die bestehenden Werkstatt- und Abstellkapazitäten der heutigen Standorte sind voll ausgelastet. Angebotserweiterungen und die damit verbundene Steigerung der Fahrzeugzahlen können nicht mehr abgebildet werden.
- Eine Interimswerkstatt wurde im September 2022 in Betrieb genommen.

Anlass

- Aufgrund der steigenden Fahrzeugzahlen, bedingt durch Angebotsausweitungen zur Realisierung der Verkehrswende, sind sowohl die Abstell- als auch die Werkstattkapazitäten an den bestehenden Standorten nicht ausreichend.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

Ziel ist die Erstellung eines zukunftsfähigen neuen Betriebshofes an der Ständlerstraße, der dem angestrebten Wachstum der Tram gewachsen ist. Die beinhaltet u.a. folgende Funktionsbereiche:

- Betriebswerkstatt für schwere und leichte Instandhaltungsarbeiten an Tramfahrzeugen
- Fahrzeugabstellung mit ca. 4.000 m nutzbarer Abstelllänge (Gleis);
- Außenreinigungsanlage (ARA), Lackierhalle, Klebestand
- Innen und Außenlagerflächen
- Verwaltung / Büronutzungen, Sozialräume (Umkleiden / Nassbereiche), Kantine
- Neue Zufahrtstrecke von der Schwannseestraße über die Ständlerstraße

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Flächennutzungsplanänderung
- Sanierung der Montagehalle

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid

3. Termine

- Januar 2021 Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur Einleitung des Verfahrens zur Änderung des FNP (Sitzungsvorlage 20-26 / V 01816)
- 09/2022 Fertigstellung Interimswerkstatt
- 1. Quartal 2023 Lph. 3 Entwurfsplanung
- 2. Quartal 2023 Einleitung Planfeststellungsverfahren
- 3. Quartal 2022 Beginn Planung Lph. 5, Ausführungsplanung (teilweise parallel zur Entwurfsplanung)
- Ende 2023 Abschluss FNP-Änderung
- Seit 03 / 2022 Baufeldfreimachung (Sportplatz), bauvorbereitende Maßnahmen
- Ab 2023 Baufeldfreimachung bestehendes Betriebsgelände (Gleisbauhalle)
- Ab 2023 Beginn Ausschreibung u. Vergabe Bau-, Liefer- u. Dienstleistungen
- Ab 2024 Baubeginn: Abstellung Teil 1, Gleichrichterwerk, Teilabschnitt leichte Instandhaltung
- Ab 2025 Erste Teilinbetriebnahme Abstellung Teil 1

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Finalisierung der Entwurfsplanung
- Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen
- Planungsbeginn neue Zufahrtstrecke über die Ständlerstraße

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 208,6 Mio. €* Anteil LHM 80 % Anteil SWM 20 %

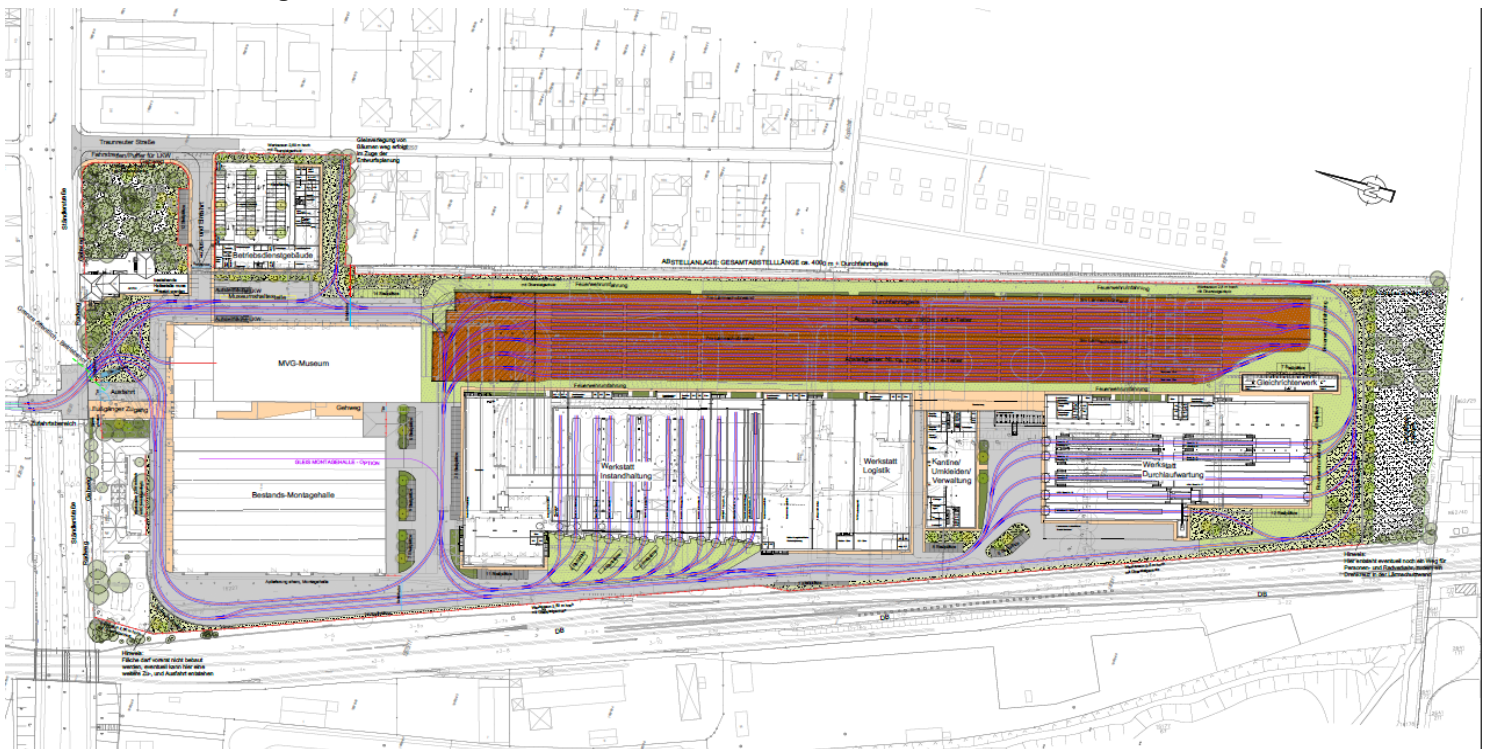
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	6,1	4,4	20,2	32,7	11,5	74,9

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen



- | | | | | | |
|--|-------------------------|--|------------------------|--|--------------------|
| | Eisenbahnüberführung DB | | Haltestelle | | Planungsgebiet SWM |
| | Neubaustrecke Zulauf | | Bestandsstrecke Zulauf | | Tram 18 Bestand |

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Dachauer Straße / Landshuter Allee, Erweiterung und Ausbau – Haltestelle Olympiapark West

Stadtbezirk: 9 – Neuhausen-Nymphenburg

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Erweiterung Funktionalität

1. Ist-Situation**Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt****Ist-Situation**

- An der stadteinwärtigen Haltestelle befindet sich im vorderen Bereich eine Engstelle durch einen danebenliegenden zweiten Linksabbiegefahrstreifen. Hier ist davon auszugehen, dass ein erhöhtes Gefährdungspotenzial bei starkem Fahrgastaufkommen in Verbindung mit den angrenzenden Verkehrsbereichen zu erwarten ist.
- Der Bahnsteigbereich ist in einen Zugangs- bzw. Haltestellenbereich mit Fahrgastwechsel unterteilt. Im Nordwesten des Bahnsteiges befinden sich Treppenabgänge zum Willi-Gebhardt-Ufer und einer Fußgängerunterführung zum Olympiagelände

Anlass

- Infolge des Neubaus des SAP Garden, auf dem Gelände des ehemaligen Radstadions im Olympiapark, ist an Veranstaltungstagen an der Haltestelle Olympia Park West mit einem stark erhöhten Fahrgastaufkommen zu rechnen. Dadurch besteht das Erfordernis, die Haltestelle zulasten des Linksabbiegefahrstreifens zu verbreitern.
- Der gesamte Bereich entspricht nicht dem aktuellen Stand der Technik zur Barrierefreiheit, da die bestehende Anlage für die Olympischen Spiele 1972 im Zusammenhang mit der Gesamtanlage Olympiapark errichtet worden ist.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele
<p>Für den bedarfsgerechten Ausbau der Haltestelle durch das erhöhte Fahrgastaufkommen an der Haltestelle Olympiapark West, sind folgende Maßnahmen geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung des stadteinwärtigen Bahnsteigs durch Fahrbahnreduzierung, um den Fahrgastmengen gerecht zu werden • Entfernung von störenden Einbauten im Bereich des Haltestellenzuganges • Sicherung der Zugangsbereiche zum Bahnsteig mit Geländern und Sicherung der Bahnanlage vor ungewollten Querungen • Installation eines Spritzschutzes zur Fahrbahn auf dem stadteinwärtigen Bahnsteig • Anpassung der LSA- und Fahrleitungsmasten • barrierefreier Ausbau der Haltestelle mit einer Bahnsteigkantenhöhe von 25 cm
b) Abhängigkeit zu anderen Planungen
<ul style="list-style-type: none"> • SAP Garden Olympiapark (Neubau Arena)

3. Termine

a) Termine und Planungen
<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Vorgaben so zeitnah wie möglich. <ul style="list-style-type: none"> • Planung: 2021-2022 • Genehmigung: 2022 • Ausführung: 2023
b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen?
<ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahme befindet sich momentan in der Lph 4.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung Lph 4-9
--

5. Kosten (ohne MwSt.)

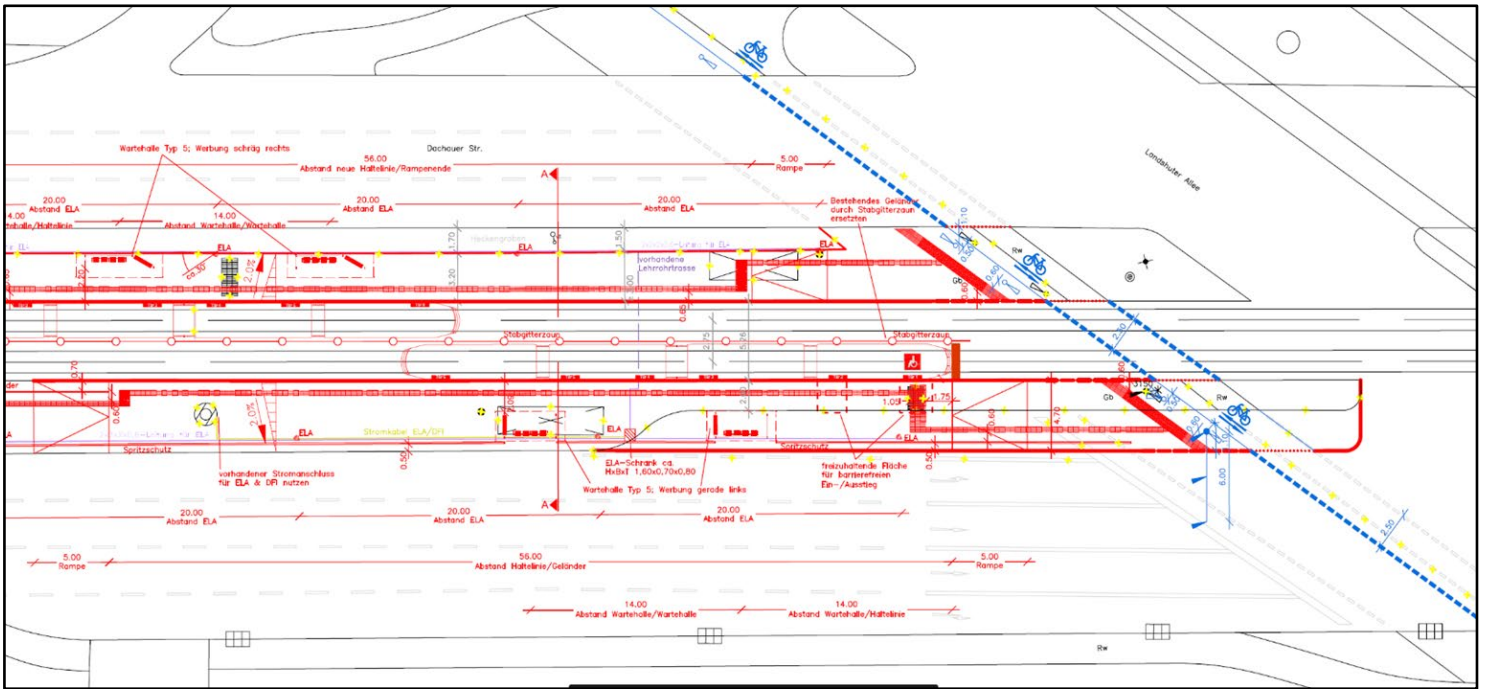
Gesamtkosten LHM	0,7 Mio. €* Anteil LHM	100 %	Anteil SWM	0 %		
Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**						
	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,7
<p>*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung ** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil Kostenstand: Maßnahmenplanung August 2021</p>						

6. Visualisierungen

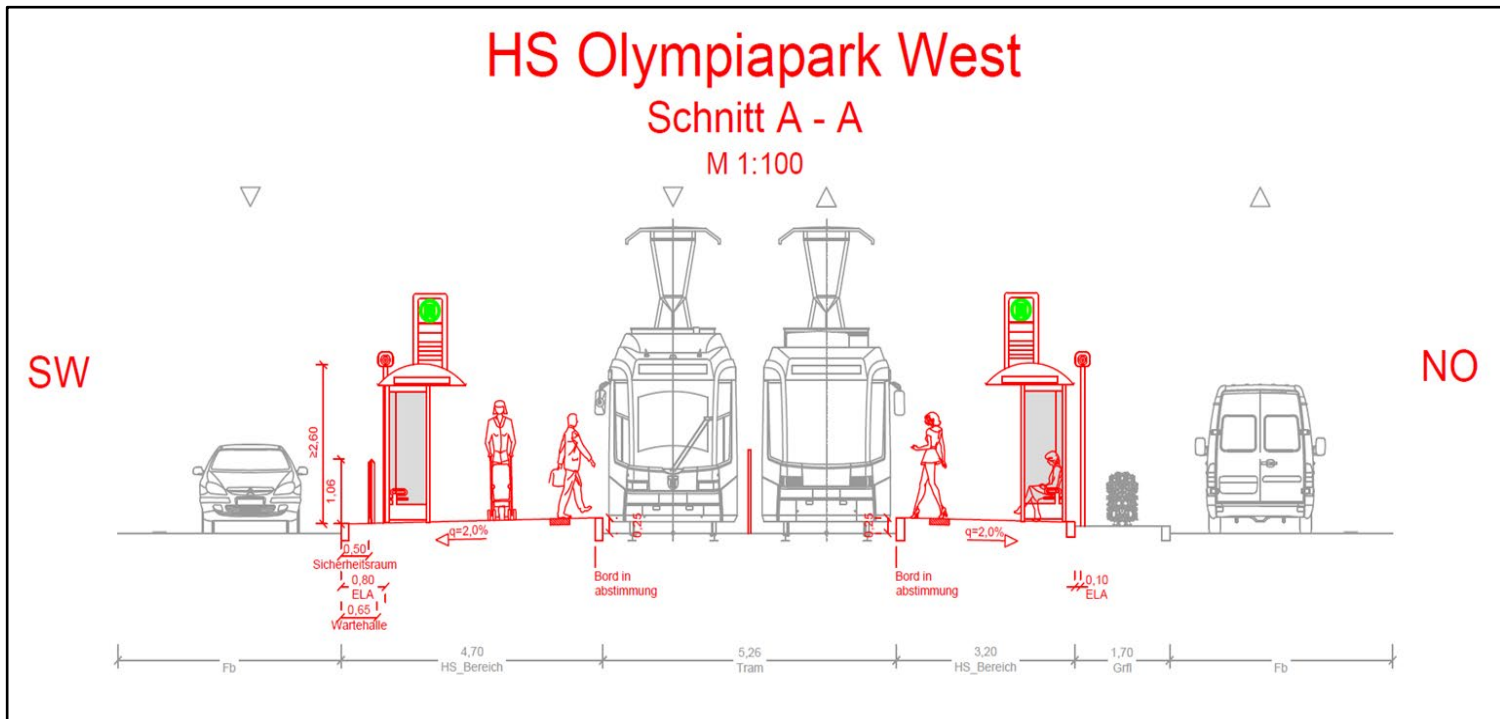


Luftbild – Dachauer Straße / Landshuter Allee

Lageplan - Abschnitt 1 - Nordwest



Lageplan - Abschnitt 2 - Südost



1. ÖPNV-Bauprogramm - Standardisierte Kurzbeschreibung

Adresse, Art der Maßnahme

U-Bahn Gesamtnetz – Erweiterung der Brandschutzmaßnahmen

Stadtweit

Art der Baumaßnahme	E(B) + GI
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	BAU (Baudurchführung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation

Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt

Ist-Situation

- Das Gesamtnetz (U-Bahnhöfe und Streckentunnel) befindet sich bzgl. des Brandschutzes in vielen Teilen auf dem Stand der Errichtung der jeweiligen Bauwerke.
- Die Bahnhöfe und das U-Bahnnetz erfüllen die heute gültigen Anforderungen hinsichtlich des Brandschutzes nicht mehr und müssen ertüchtigt werden.

Anlass

- Im 2017 abgeschlossenen Konsensdokument (Ganzheitlicher Brandschutz U-Bahn München – Konsensdokument zur brandschutztechnischen Aufwertung des U-Bahnnetzes München) zwischen der LHM (Baureferat und Branddirektion), der Technischen Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern, der Obersten Baubehörde (StMB) und den SWM wurde der technische Anpassungsbedarf festgestellt und entsprechende Brandschutzmaßnahmen zur Umsetzung definiert, die das Sicherheitsniveau auf die neuen Standards heben und auch zukünftig den Brandschutz sicherstellen.
- Die Anforderungen an den Brandschutz sind in den letzten 50 Jahren deutlich gestiegen. Parallel dazu haben sich die Fahrgastzahlen positiv entwickelt. Aufgrund dessen müssen auch die Brandschutzmaßnahmen entsprechend den steigenden Fahrgastzahlen angepasst werden. Zum Schutz von Fahrgästen, Personal, Anlagen und Fahrzeugen sowie auch zum Betrieb im Schadensfall sind deshalb umfangreiche Maßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen sind Voraussetzung, dass die bestehende Infrastruktur auch mit den zukünftigen Fahrgastzuwächsen, die im Rahmen der Verkehrswende zu erwarten sind, sicher betrieben werden kann.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

Bahnhofs- und Tunnelabschnittsscharfe Ermittlung der detaillierten Maßnahmen

- Erstellung von Brandschutzkonzepten für alle U-Bahnhöfe und Tunnelanlagen inkl. Rauchsimulationen (Einfluss durch Tiefenlage, Luftvolumen – und -Strömungen, etc.)

Sicherung der Selbstrettung von Fahrgästen, und Verbesserung der Einsatz- und Rettungsmöglichkeiten für und durch die Feuerwehr inkl. mobilitätseingeschränkter Fahrgäste:

- Einbau von Rauchschürzen zur Verlangsamung von Rauchausbreitungen;
- Einhausungen von Treppenaufgängen mit sicheren Wartebereichen für Mobilitätseingeschränkte. Dadurch Unterstützung der Rettungsmaßnahmen durch die Feuerwehr, sowie Verkürzung der verrauchten Angriffswege und somit Beschleunigung der Vorgehensweise der Feuerwehr im Brandfall;
- Entrauchungsanlagen zur Verlängerung der rauchfreien Zeit im Bhf. während eines Brandes;

- Ertüchtigung der vorhandenen Notausstiege zwischen den U-Bahnhöfen als Rettungsweg für die Fahrgäste aus dem Tunnel und als geschützter Angriffsweg für die Feuerwehr (bauliche Abtrennung zwischen Notausstieg und Streckentunnel, Beschilderungen, etc.);
- Ertüchtigung von besonders kritischen Bahnhöfen durch rauchdichten Verschluss der Galerie, Einbau von Rauchschürzen bei den Aufgängen und Schaffung von weiteren, unabhängigen Rettungswegen aus dem Bahnhof. Dadurch Erhöhung der Selbstrettungsmöglichkeiten;

Technische Aufrüstung der Bahnhöfe:

- Erweiterung der vorhandenen Brandmeldeanlagen (BMA) auf sämtliche Bereiche in den U-Bahnhöfen zur schnelleren Alarmierung von Fahrgästen und Feuerwehr im Gefahrenfall inkl. Ansteuerungen der Aufzüge und Fahrtreppen zur Unterstützung der Selbstrettung im Brandfall einhergehend mit der Erneuerung des Schließsystems zur Sicherstellung der Zugänglichkeit für die Feuerwehr;
- Einbau von Sprachalarmierungsanlagen (SAA) in den Bauwerken für schnelle, automatische Evakuierungsdurchsagen;
- Erneuerung der Fernmeldestromversorgung in den U-Bahnhöfen mittels Anlagen zur unterbrechungsfreien Stromversorgung (USV) zur Erhöhung der Versorgungssicherheit der angeschlossenen Anlagen und Geräte, zur Erfüllung der brandschutztechnischen Bestimmungen sowie der unterbrechungsfreien Weiterversorgung bei Stromausfällen der Anlagen und Geräte
- Erweiterung der Notstromanlagen gemäß den aktuellen Vorschriften und Regelwerken. Die alten Anlagen haben das Ende ihres Lebenszyklus erreicht und haben eine hohe Ausfallquote, welche ein Risiko für die Betriebssicherheit darstellt. Zudem ist eine Erhöhung der Leistung erforderlich, um Anforderungen aus Brandschutzkonzepten zu erfüllen und stellt somit eine maßgebliche Erhöhung der Sicherheit von Fahrgästen und Personal dar.

Brandschutztechnischen Instandhaltungsmaßnahmen (Finanzierung durch die SWM):

- Austausch der hölzerne Betriebswege in den Tunnelanlagen durch nicht brennbare Platten zur Verringerung der Brandlasten im Tunnel
- Austausch der veralteten Abfallbehälter durch selbstlöschende Abfallbehälter
- Erneuerung der brandlastigen, elektrischen Zuleitungen und Rückbau nicht benötigter Leitungen
- Erneuerung von Aufzugs- und Fahrtreppenanlagen zur Einhaltung des Standes der Technik und der Brandschutzvorschriften

Die Umsetzung der zuvor genannten Maßnahmen betrifft nahezu alle Bahnhöfe des Münchner U-Bahnnetzes

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Die brandschutztechnische Ertüchtigung wird planerisch und zeitlich koordiniert mit weiteren Sanierungs-, Modernisierungs- und Grunderneuerungsmaßnahmen in der U-Bahn, wie z.B. der Erneuerung der Technischen Gebäudeausrüstung.

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Maßnahmen zur Ertüchtigung des Brandschutzes finden kontinuierlich statt.

b) Aktueller Stand und Priorisierungen

- Erstellung von Brandschutzkonzepten
- Umsetzung von Brandschutzmaßnahmen, z.B. Ertüchtigung der Brandschutz-Abtrennung durch Rauchschürzen: Beginn 2022
- Planung und Umsetzung der Maßnahmen laufend in einzelnen Arbeitspaketen, teilweise gebündelt mit anderen Maßnahmen, wie beispielhaft das Fahrtreppenerneuerungsprogramm;
- Einbau neuer Sprachalarmierungsanlagen und BOS-Digitalfunk in der Ausführung.
- Konkrete Planung und Nachrüstung für bestimmte, der unter 2a genannten, Maßnahmen für die Bahnhöfe Marienplatz, Hauptbahnhof und Fraunhoferstraße
- Ertüchtigung von allen Tunneln hinsichtlich Feuertrockenlöschleitungen, Rauchfreihaltung von Notausstiegen und Rettungswegbeschilderung

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Permanenter Anpassungsbedarf aufgrund ständiger technischer Weiterentwicklung von Normen und Richtlinien
- Zusammenspiel der Brandschutzmaßnahmen an Fahrzeugen und baulichen Anlagen muss sichergestellt werden

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 45,9 Mio. €* **Anteil LHM***** 10%-100% **Anteil SWM** 0%-90%

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	2,4	9,9	9,5	8,3	12,9	43,0

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

*** Kostenanteile Maßnahmenspezifisch

Kostenstand: Maßnahmenplanung August 2021

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neubaustrecke Tram Westtangente

Stadtbezirk: Neuhausen-Nymphenburg, Laim, Hadern, Sendling-Westpark, Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation**Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt****Ist-Situation**

- Der Streckenabschnitt Romanplatz- Aidenbachstraße wird derzeit im Busverkehr bedient.

Anlass

- Trassierungsbeschluss 07.03.2018 (Vorlagen Nr. 14-20 / V10614): Aufbauend auf dem Beschluss des Stadtrates (Vorbereitender Trassierungsbeschluss) vom 24.07.2013 (Vorlagen Nr. 08-14 / V 10105) wurden die Planungen für die Tram Westtangente weiter vertieft und die gemäß Beschluss des Stadtrates (Tram Westtangente, Optimierung und Überarbeitung der bisherigen Planung) am 14.12.2016 (Vorlagen Nr. 14-20 / V 02990) beauftragten Untersuchungen durchgeführt. Mit der Fortschreibung vom 15.12.2021 (Vorlagen Nr. 20-26 / V 05200) wurden Tekturinhalte insbes. zur Radentscheid beschlossen
- Das Planfeststellungsverfahren wurde am 09.04.2020 eingeleitet, der Erörterungstermin hat am 29.03.2022 stattgefunden.
- Die Neubaustrecke Tram Westtangente wird von der Aidenbachstraße bis zum Romanplatz über 8,35 km Länge vorgesehen und soll das bestehende Schienennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich ergänzen und somit einen wichtigen Beitrag zu geplanten Verkehrswende leistet

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

- Schaffung einer leistungsfähigen tangentialen Verbindung zur Entlastung des bisher stark radial auf das Zentrum von München ausgerichteten ÖPNV-Bahnnetzes
- Entlastung hoch frequentierter ÖPNV-Linien und Bahnhöfen in der Innenstadt
- Bessere Verknüpfung der Bereiche rundum das Stadtzentrum und somit Verbesserung der Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile
- Gleichzeitige Ermöglichung des Umstieges zu 3 U-Bahn-Linien, vier Tramlinien sowie zu sechs S-Bahnlinien am Haltepunkt Laim, die nahezu alle in Ost-West-Richtung verlaufen.
- Unterquerung des Bhf Laim durch die gesondert erstellte Umweltverbundröhre (SBSS)
- Anpassung der Spartenanlagen, insb. der Hauptwasserleitung 5

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Erneuerung/Erweiterung der P+R-Anlage Aidenbachstraße
- Rückbau des Tunnels Drygalski-Allee
- Abstimmung in der Umweltverbundröhre (UVR)

c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertungen der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschl. Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid
- Grundhafte Erneuerung der Fahrbahnen sowie anlässliche Instandhaltungsmaßnahmen an über- oder unterfahrenen Ingenieurbauwerken

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Planung bis Lph 4: 04/2017 – 03/2023
- Ausführung: ab 10/2023 - 2027 -Teilbetriebnahmen ab 2025 in Prüfung

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Aktuell befindet sich die Maßnahme in der Genehmigungsplanung (HOAI-Lph 4).
- Abstimmung und Umsetzung der Brandschutzmaßnahmen in der Umweltverbundröhre (UVR)
- Teilung des Planfeststellungsverfahrens in zwei Abschnitte - Tekturantrag 09/2022

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Projektschnittstellen (B-Plan 2139, Neubau Kreuzhofbrücken, UVR, P+R Aidenbachstraße)
- Optimierung der Planungen für die Radverkehrsanlagen
- Planung der grundhaften Erneuerung von Fahrbahnen

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 144,6 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 72,6 Mio. €

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

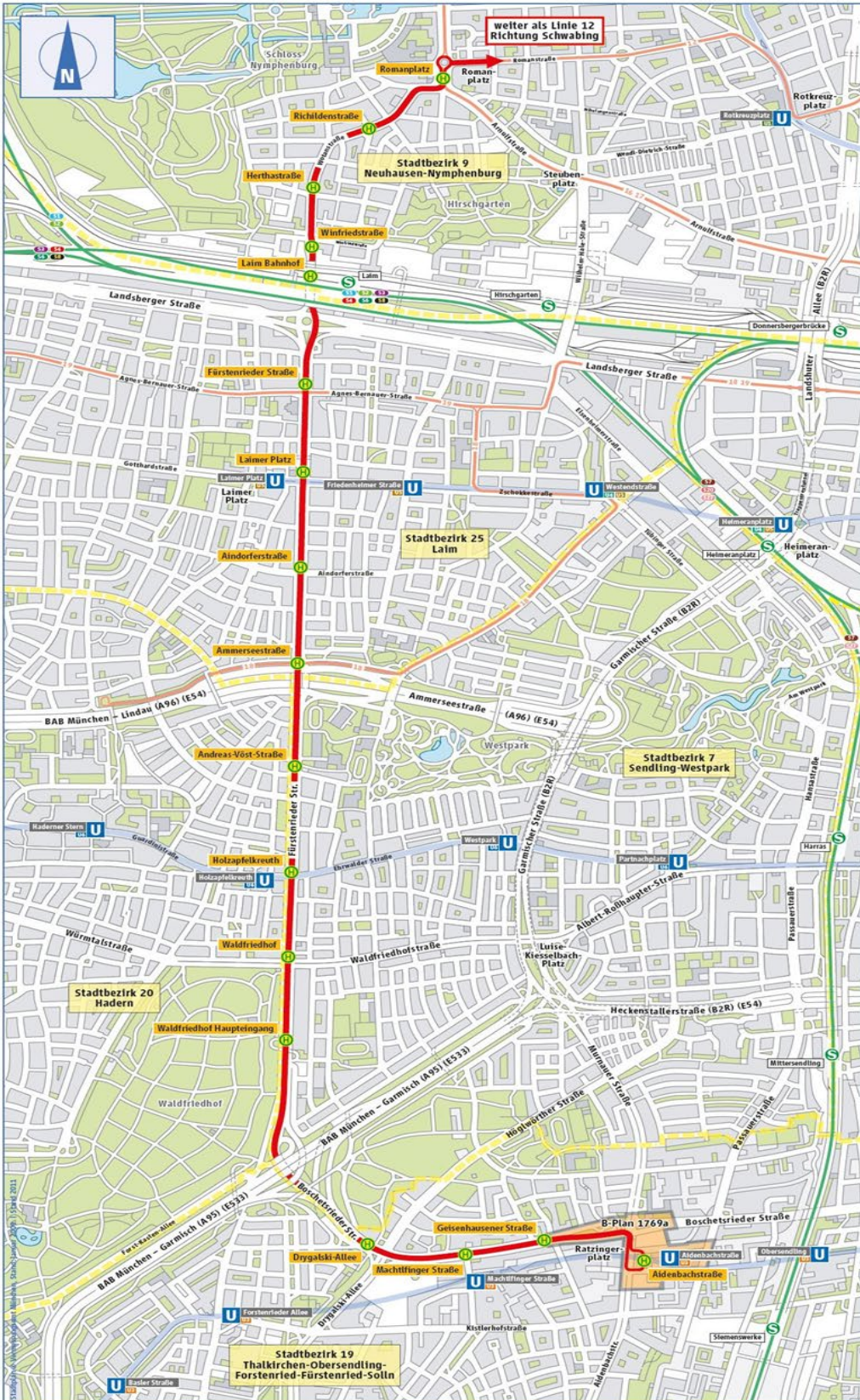
	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	2,1	3,1	31,2	18,0	25,8	80,2

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen

Tram Westtangente



1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neubaustrecke Tram Münchner Norden – Abschnitt I: Schwabing Nord – Kieferngarten (mit Brückenbauwerk über den DB Nordring) und Abschnitt II: Am Hart bis Neufreimann (Bayernkaserne)

Stadtbezirk: 11 und 12

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung) im Abschnitt I
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation

Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt

Ist-Situation

- Derzeit Erschließung des Gebietes durch Busse
- Fehlende Erschließung des städtebaulichen Entwicklungsgebietes Neufreimann (Bayernkaserne)
- Fehlende Tangentialverbindung zwischen U-Bahnhöfen Kieferngarten (U6) und Am Hart (U2)

Anlass

- Zur Erschließung des Münchner Nordens und des städtebaulichen Entwicklungsgebiets Neufreimann (Bayernkaserne) ist eine leistungsstarke schienengebundene öffentliche Erschließung notwendig
- Die Neubaustrecke Tram Münchner Norden gliedert sich in zwei Planungsabschnitte:
 - 1) Planungsabschnitt I Schwabing Nord - Kieferngarten
 - 2) Planungsabschnitt II Am Hart – Neufreimann (Bayernkaserne)
- Durch verschiedene Stadtratsbeschlüsse, zuletzt dem Stadtratsbeschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021 sowie „Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten) vom 15.12.2021, wurden die SWM mit der Planung betraut.
- Gemäß Stadtratsbeschluss „Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Schwabing Nord bis Kieferngarten) vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03084) erfolgt für die Brückenvariante 2 zur Offenhaltung des möglichen Ausbaus des DB-Nordrings für S-Bahnverkehr (z.B. 4-gleisig) eine Tektur im Genehmigungsverfahren, unter der Voraussetzung, dass der Freistaat Bayern sich zur Übernahme der Mehrkosten bereit erklärt hat.

2. Ziele / Soll-Situation

<p>a) Maßnahmenziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des Stadtratsbeschlusses für eine Tramtrasse von Schwabing Nord über den DB-Nordring und Neufreimann (Bayernkaserne) zu den U-Bahnhöfen Kieferngarten (PA I) und Am Hart (PA II) • Berücksichtigung eines S-Bahn-Haltestelle am DB Nordring beim Brückenbauwerk im Abschnitt I mit Umsteigebeziehung sofern im Weiteren eine Gegenfinanzierung der Mehrkosten durch den Freistaat Bayern erfolgt
<p>b) Abhängigkeit zu anderen Planungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Entwicklung Neufreimann (Bayernkaserne) • Personenverkehr am DB-Nordring • Radschnellweg entlang der Ingolstädter Straße (betrifft PA II)
<p>c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertungen der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid • Integration einer Fuß- und Radverkehrsverbindung auf der Brücke über den DB-Nordring

3. Termine

<p>a) Termine und Planungen</p> <p>PA I:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trassierungsbeschluss: Q4/2021 • Ausführung: 2024 – Q4/2027 <p>PA II:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung bis Lph 4: Q4/2021 – Q3/2024 • Trassierungsbeschluss: Q1/2023 • Ausführung: 2027 – Q4/2029
<p>b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt I: Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für PA I am 21.12.2021 unmittelbar nach Trassierungsbeschluss erfolgt; Derzeit Bearbeitung der Einwendungen • Abschnitt II: Entwurfsplanung ist in Bearbeitung

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Weitere Bearbeitung der Einwendungen und Begleitung des Planfeststellungsverfahrens für PA I
- Beauftragung der Leistungsphasen 3 und 4 aller Planungsleistungen sowie Erstellung von Gutachten für PA II; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für PA II nach gesondertem Trassierungsbeschluss
- Integration anlässlich Maßnahmen der LHM: Radschnellweg Ingolstädter Straße sowie Untersuchung einer möglichen Unterführung Ingolstädter Straße am Knotenpunkt Ingolstädter Straße/Heidemannstraße (betrifft PA II)
- Optimierung Radverkehrsanlagen
- Die zur Integration der Brückenvariante 2 (S-Bahn-Haltepunkt) erforderliche Tektur im einzuleitenden Planungsfeststellungsverfahren für den PA I kann zu Verzögerungen führen.
- Personalmangel führt zu Verzögerungen bei der Ausführungsplanung u.a. bei der Brückenplanung.
- Ein weiteres Projektrisiko liegt bei den Flächeninanspruchnahmen Dritter, u.a. im Bereich der Wendeanlage Am Hart und entlang der Heidemannstraße. In Abhängigkeit der erforderlichen Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern kann es zu Terminverzögerungen sowie Mehrkosten durch Planungsänderungen oder höheren Kaufpreisen kommen.

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 70,4 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 31,6 Mio. €

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	1,1	1,4	5,4	5,7	9,9	23,5

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung (PA I und PA II)

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil (PA I: Planung und Ausführung; PA II: nur Planung)

6. Visualisierungen

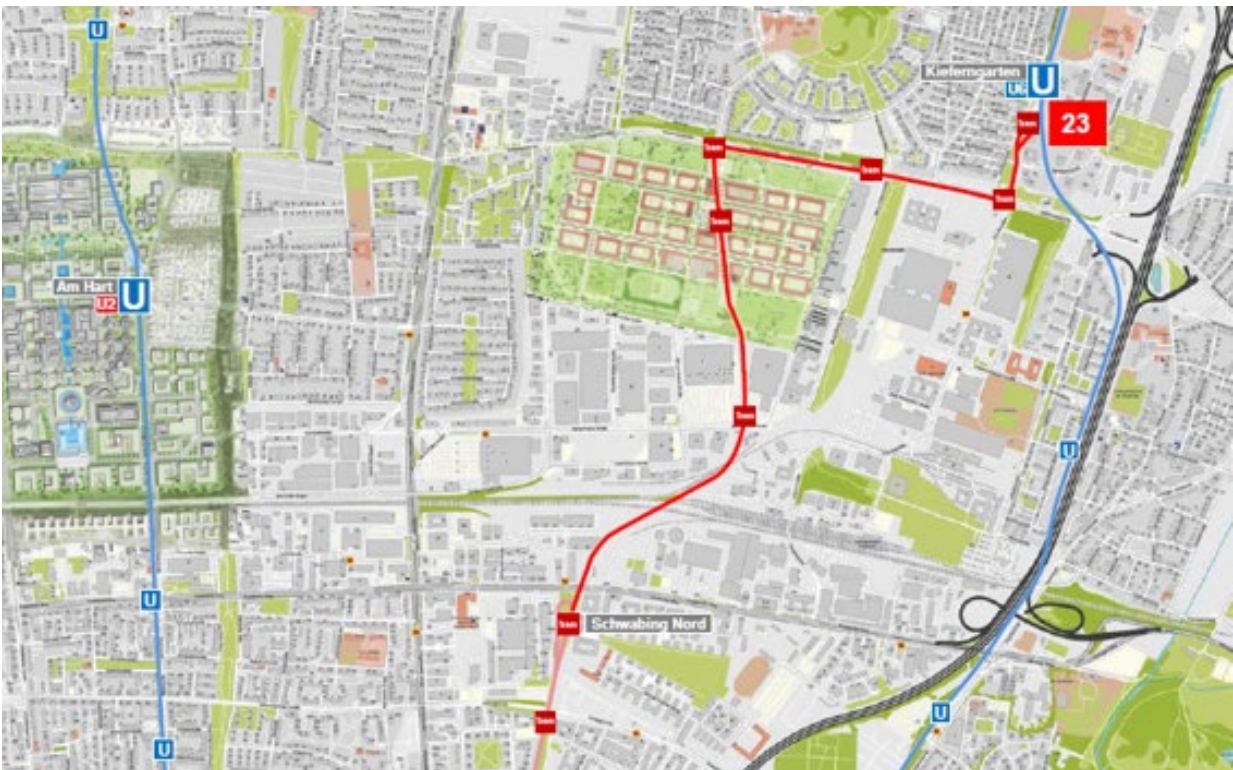


Abbildung 1a: Planungsabschnitt I (Schwabing Nord – Kieferngarten)

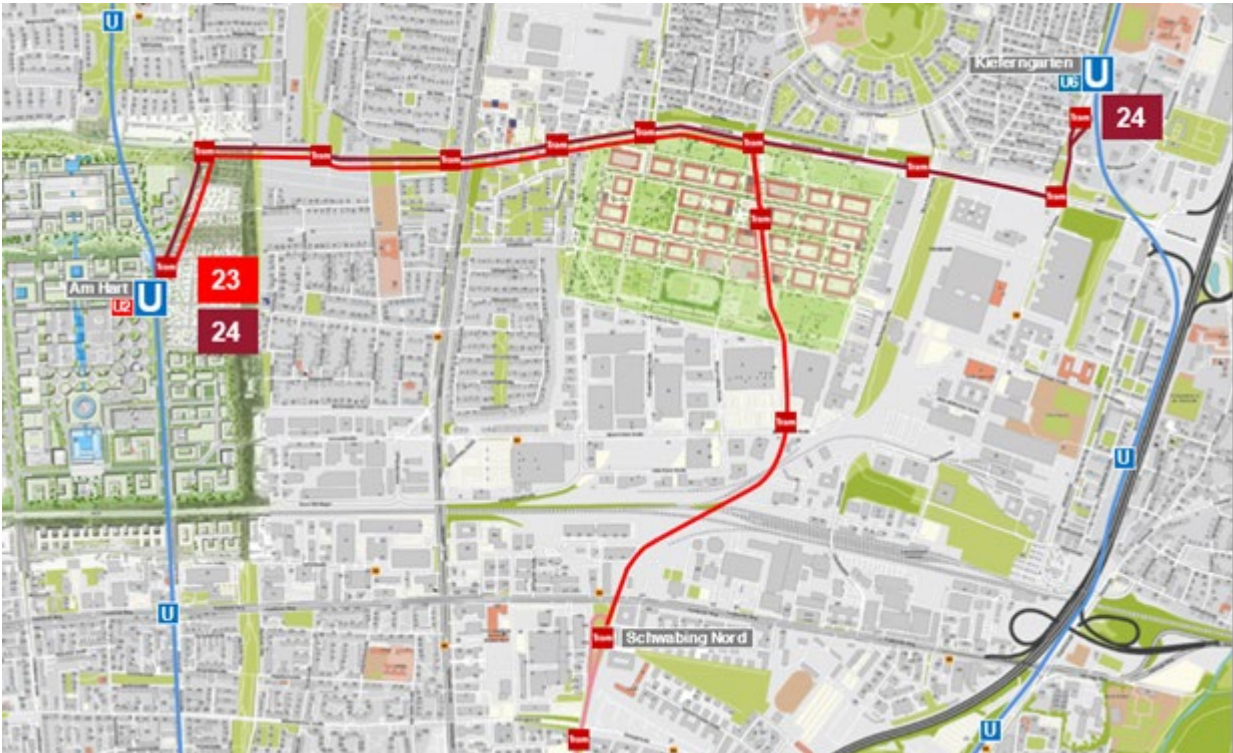


Abbildung 1b: Streckenverlauf Tram 23 und Tram 24 gemäß „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Planungsabschnitt I + II)

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Neubaustrecke Tram Nordtangente (Tram durch den Englischen Garten)

Stadtbezirk: 1 (Altstadt - Lehel), 4 (Schwabing - West), 12 (Schwabing – Freimann)

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation**Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt**

Ist-Situation

- Heute verkehrt kein ÖPNV durch die Franz-Joseph-Straße. Durch den Englischen Garten führen 3 Buslinien im 10 Minuten Takt. Die Tramnetze westlich und östlich des Englischen Gartens, sowie nördlich zur Münchner Freiheit sind nicht verknüpft.

Anlass

- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.01.2018 zur „Tram Nordtangente – Wiederaufnahme der Planung für die Tram durch den Englischen Garten“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10293)
- Zwischenbericht Nahverkehrsplan 03.03.2021 Fortführung der Planung bis zur Genehmigungsreife auch für den Abschnitt Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit. (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848)
- Untersuchungen zu Fahrgastprognosen haben ergeben, dass das geplante Linienkonzept mit der Schließung der bestehenden Lücke im Tramnetz die beste Variante aus Fahrgastsicht darstellt, mit größtmöglicher Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum Öffentlichen Personennahverkehr. Damit kann die Tram Nordtangente einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten und sollte im geplanten Umfang weiterverfolgt und im vorgesehenen Zeitraum realisiert werden.

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer leistungsfähigen Tramtangente in Ost-Westrichtung als neue attraktive Direktverbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen Neuhausen bzw. Schwabing und Bogenhausen • Weiterführung zur Münchner Freiheit durch Leopoldstraße für größtmögliche Verstärkung der Vernetzungswirkung durch die Tram Nordtangente • Entlastung U-Bahnlinien und der zentralen Umsteigestationen • Erhöhung der ÖPNV-Kapazität • Hohe Sensibilität der Planung im Umgang mit dem Naturdenkmal Englischer Garten • Verbesserung der Radwegführung in der Franz-Joseph-Straße, Thieme- und Martiusstraße
b) Abhängigkeit zu anderen Planungen
<ul style="list-style-type: none"> • Spartenanpassungen in der Franz-Joseph-Straße infolge Tram (für spätere Dampfnetzumstellung der Fernwärme)
c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid • Integration des Radschnellweg in der Leopoldstraße • Gestalterische Aufwertung des Kißkaltplatzes und des westlichen Eingangsbereichs des Englischen Gartens • Erneuerung der Kleinsteinpflasterfläche um die Tramstation Münchner Freiheit hinsichtlich Barrierefreiheit

3. Termine

a) Termine und Planungen
<p>ggf. Abschnitt Leopoldstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtratsbefassung Varianten Q3/2023* • Trassierungsbeschluss ggf. Q4/2024 • Einleitung Planfeststellungsverfahren nachfolgend • Ausführung 2027 – 2028 <p>*Weitere Termine vorbehaltlich Vorlage/Ergebnisse MOR-Verkehrsuntersuchungen und vorbehaltlich zeitliche Verknüpfung MOR-Maßnahmen aus Verkehrsuntersuchung mit Tramplanung Leopoldstraße</p> <p>ggf. Abschnitt Elisabethplatz – Englischer Garten – Tivolistraße**:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trassierungsbeschluss Q1/2023 • Einleitung Planfeststellungsverfahren nachfolgend • Ausführung Q3/2025 – Q1/2027 <p>** Anpassung Abschnittsbildung vorbehaltlich politischer Abstimmung</p>
b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen
<p>Um den Ausbau des ÖPNV voranzutreiben, wurde das Projekt Tram Nordtangente in drei Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PFA1: Elisabethplatz bis Münchner Freiheit

- PFA2: Englischer Garten (Leopoldstraße bis Tivolistraße)
- PFA3: Tram Johanneskirchen (eigener Steckbrief)

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 27. Juli 2022 der genehmigungsreifen Planung einer Tram im Mischverkehr in der Leopoldstraße (Teilabschnitt von PFA 1) nicht zugestimmt. Der am 27.07.2022 mehrheitlich beschlossene Änderungsantrag umfasst nun die komplette Neuplanung dieses Abschnittes bis einschließlich Ungererstraße mit der Maßgabe einer separaten ÖV-Führung auf Kosten der MIV-Spuren. Parallel zur Tramplanung wird ein übergeordnetes Verkehrsgutachten inklusive eines Maßnahmenplans zur großräumigen Zuflussdosierung und Verkehrsverlagerung erstellt.

Ein Vorantreiben des Ost-West-Abschnittes (Elisabethplatz bis Tivolistraße) parallel zur Neuplanung in der Leopoldstraße ist aktuell in der politischen Abstimmung.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Integration anlässlich Maßnahmen der LHM: Radschnellweg Leopoldstraße im Abschnitt zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit
- Berücksichtigung Radentscheid im Projekt
- Verschiebung nordwestlicher U-Bahnabgang Giselastraße zur Schaffung oberirdischer Fußgängerquerung nördlich Knoten Leopoldstraße / Franz-Joseph-Straße / Martiusstraße
- Spartenanpassungen in der Franz-Joseph-Straße infolge Tram (für spätere Dampfnetzumstellung der Fernwärme)

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 49,4 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 15,5 Mio. €

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

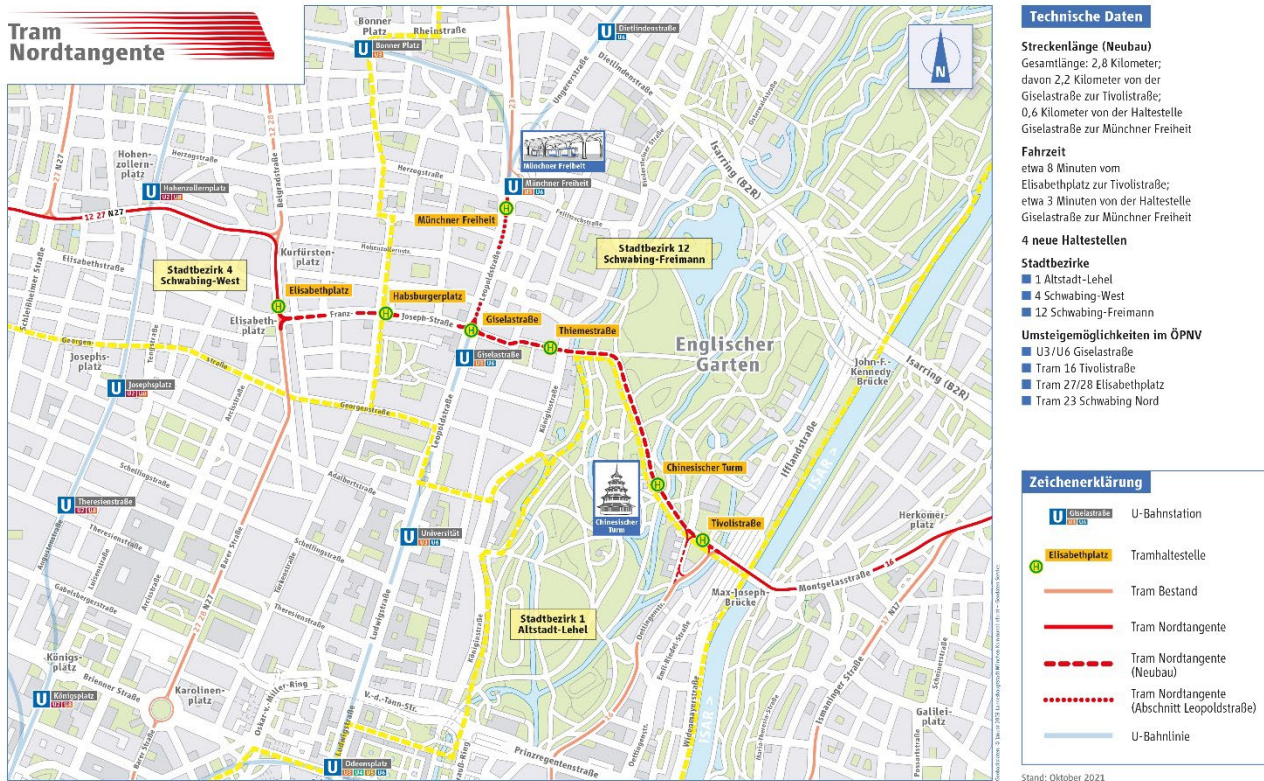
	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,5	1,1	5,4	8,6	15,3	30,9

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen

Streckengrafik



Visualisierung Franz-Joseph-Straße (Höhe Habsburger Platz)



Visualisierung Eingang West Englischer Garten



1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

**Neubaustrecke Tram Johanneskirchen, Cosimastraße, Johanneskirchner Straße =
3. Planfeststellungsabschnitt der Tram Nordtangente**

Stadtbezirk: 13 – Bogenhausen

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation**Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt**

Ist-Situation

- Heute wird der S-Bahnhof Johanneskirchen durch Busse der Linie 50 über die Johanneskirchner Straße an die Trambahn in der Cosimastraße (Linie 16/17) angebunden. Es besteht keine direkte Verbindung in die Innenstadt.

Anlass

- Vor dem Hintergrund der Diskussion im Stadtrat betreffend der Beschlussfassung zur Wiederaufnahme der Planungen der Tram Nordtangente am 24.01.2018 und dem Antrag Nr. A 03772 SPD/ÖDP vom 30.01.2018 (Tram Nordtangente bis Johanneskirchen) bewertete die SWM den Anschluss an den S-Bahnhof Johanneskirchen als sinnvoll und sicherte eine Prüfung dieser weiteren Linienführung zu.
- In einer Machbarkeitsstudie wurde festgestellt, dass die geplante Linienführung durch die Johanneskirchner Straße mit Wendeschleife westlich des S-Bahnhofs Johanneskirchen baulich machbar ist.
- Entsprechend dem Beschluss Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021 wird die Planung bis zur Genehmigungsreife fortgeführt (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848).
- Die genehmigungsreife Planung wurde dem Stadtrat am 20.07.2022/27.07.2022 im Rahmen der Trassierungsbeschlussvorlage zur Genehmigung vorgelegt und von diesem beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06755)

2. Ziele / Soll-Situation

a) Maßnahmenziele

- Erhöhung der ÖPNV Kapazität als Baustein für die Verkehrswende
- Steigerung der Attraktivität des Liniennetzes: Anbindung an S-Bahnhof ermöglicht Anschluss ins Umland und zum Flughafen (S8)
- Fahrzeitverkürzung in die nordöstliche Münchner Umgebung und zum Flughafen
- Entlastung der ÖPNV-Knotenpunkte im Zentrum
- Stärkung der Tangentenfunktion und größtmögliche Vernetzungswirkung der Tram Nordtangente
- Erzielen von überdurchschnittlichen Entlastungseffekten vom IV mit einer Streckenlänge von nur ca. 1km
- vorausschauende Erschließung der kommenden Neubaugebiete im Münchner Nordosten
- Stärkung der Tangentenfunktion durch die Tram Johanneskirchen als Weiterführung der Tram Nordtangente und Schaffung einer größtmöglichen Vernetzungswirkung der Tram Nordtangente für attraktive Netze sowie maximale Verlagerung des MIV zum ÖPNV.

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Viergleisiger Ausbau DB-Strecke Daglfing – Johanneskirchen
- Erweiterung Helen-Keller-Realschule

c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fuß- und Radverkehr einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Planung und Genehmigung bis Lph 4: 2019 – Q4/2023
- Stadtratsbeschluss: Q3/2022
- Ausführung: 2024 - 2025

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Abschluss Entwurfsplanung (Lph 3)
- Planfeststellungsverfahren Beginn Herbst 2022

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Projektschnittstellen (insbesondere zur DB)
- Planung der Spartenanpassung (Fernwärme)

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 11,3 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %
 Davon städtische begleitende Maßnahmen: 3,9 Mio. €

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

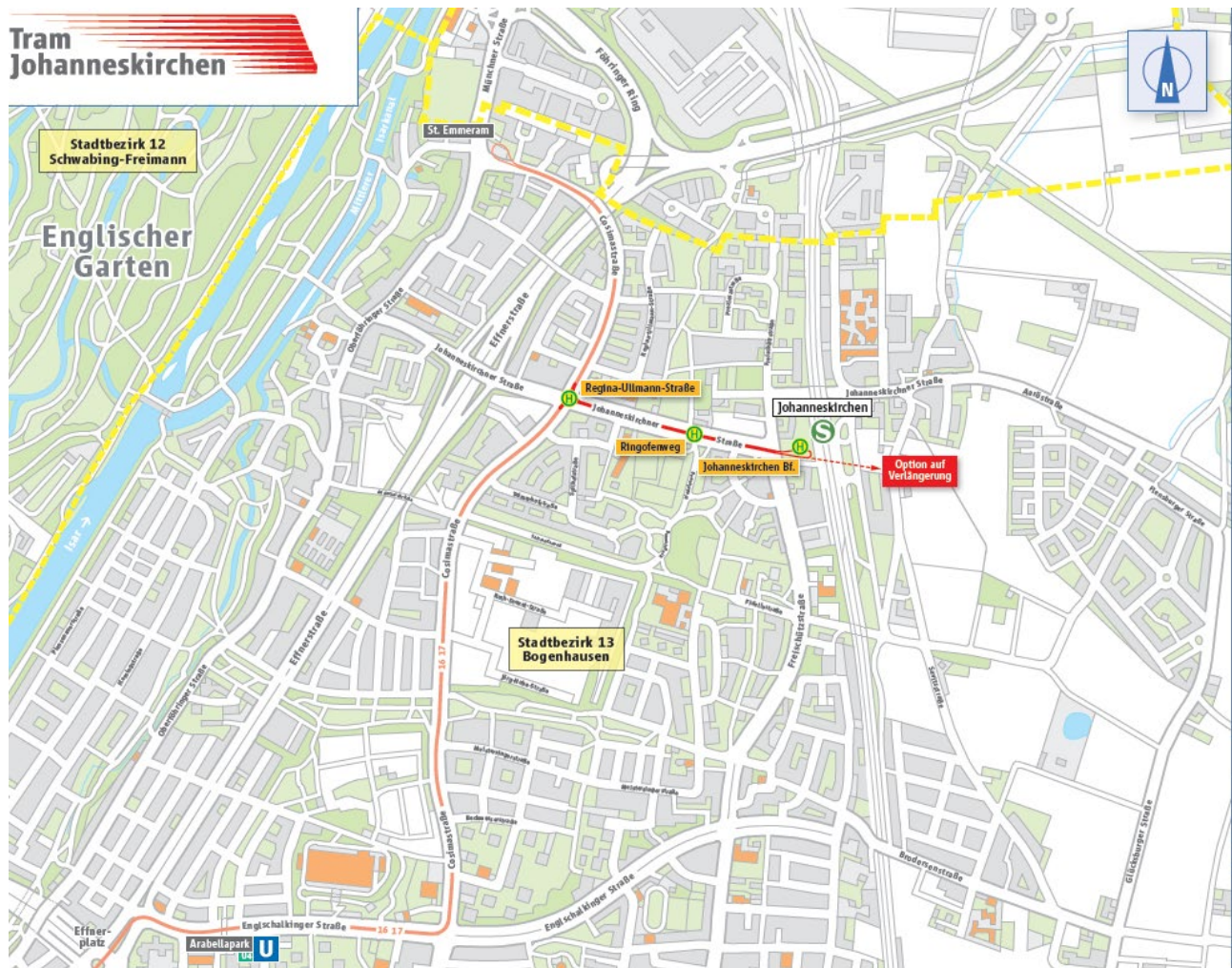
	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,2	0,5	0,8	1,2	7,1	9,8

*inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand inkl. Risiko und Indexierung

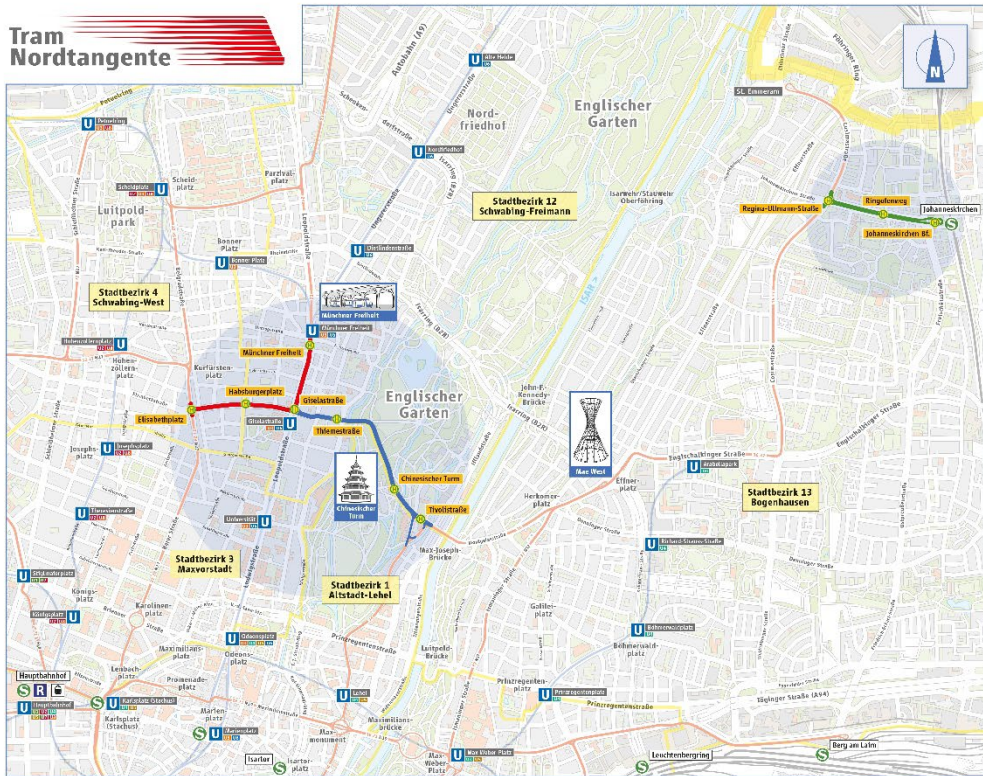
** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

6. Visualisierungen

Streckengrafik



Tram Nordtangente



Technische Daten

Streckenlänge (Neubau)
 Gesamtlänge: 3,8 Kilometer;
 davon 2,2 km vom Elisabethplatz zur Tivolistraße;
 0,6 km von der Giselastraße zur Münchner Freiheit
 und 1 km von der Regina-Ullmann-Straße bis
 Johanneskirchen Bf.

Fahrzeit
 etwa 8 Minuten vom Elisabethplatz zur Tivolistraße;
 etwa 3 Minuten von der Haltestelle Giselastraße
 zur Münchner Freiheit; etwa 2,5 Minuten von der
 Regina-Ullmann-Straße bis Johanneskirchen Bf.

6 neue Haltestellen

- Stadtbezirke**
- 1 Altstadt-Lehel
 - 4 Schwabing-West
 - 12 Schwabing-Freimann
 - 13 Bogenhausen

- Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV**
- U3/U6 Giselastraße und Münchner Freiheit
 - Tram 16 Tivolistraße
 - Tram 23 Münchner Freiheit
 - Tram 27/28 Elisabethplatz
 - S8 Johanneskirchen
 - Tram 16 Regina-Ullmann-Straße

Zeichenerklärung

- Tivolistraße Tramhaltestelle
- Tramlinie Bestand
- Tram Nordtangente Planungsabschnitt 1
- Tram Nordtangente Planungsabschnitt 2
- Tram Nordtangente Planungsabschnitt 3
- U-Bahnstation
- U-Bahnlinie
- Stadtbezirksgrenze

1. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

Parzivalstraße/Belgradstraße, Trambahnausbau Scheidplatz Süd

Stadtbezirk: 4 – Schwabing West

Art der Baumaßnahme	E(N) (Erweiterung Neubau)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	PG (abgeschlossene Entwurfsplanung)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation**Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt****Ist-Situation**

- Die Haltestelle Scheidplatz Süd kann derzeit nur durch den Bus bedient werden. Für einen Linienbetrieb zwischen Leopoldstraße im Osten und dem Kurfürstenplatz im Süden muss die Trambahn einen Umweg über den Scheidplatz nehmen.

Anlass

- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Münchner Nordens mit der Innenstadt zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende
- Einrichtung eines Linienbetriebes in der Parzivalstraße
- barrierefreien Ausbau der Haltestellen Scheidplatz Süd.
- Zukünftiger Einsatz längerer Fahrzeuge.

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Neubau einer direkten Gleisverbindung (Gleisbögen) zwischen Belgrad- und Parzivalstraße
- Für die Einrichtung eines attraktiven Linienbetriebs der Trambahn an dieser Stelle ist der Umweg über den Scheidplatz durch eine direktere Gleisverbindung zu vermeiden, ohne dabei einen Umstieg auf die U-Bahnlinien U2 und U3 am Scheidplatz zu verhindern. Hierdurch können ca. 2 Minuten Fahrzeit zwischen Kurfürstenplatz und Leopoldstraße eingespart werden.
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Scheidplatz Süd für Trambahnverkehr
- Ausbau der Haltestellen Scheidplatz Süd für 56 m lange Trambahnen

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Gleissanierung am Kurfürstenplatz 2023 ist als Sperrschatten zu nutzen (Minimierung der Sperrzeit für die Tramlinie 23)
- Gleissanierung auf dem Scheidplatz zeitgleich oder im Anschluss an Ausbau Scheidplatz Süd (Minimierung der Sperrzeit für die Tramlinie 23)

c) bei NBS: Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

-

3. Termine

a) Termine und Planungen

- | | |
|---|---------------|
| • Planfeststellung | 01/22 – 12/22 |
| • Ausführungsplanung | 08/22 – 01/23 |
| • Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde und Vergaben | 01/23 – 07/23 |
| • Ausführung | Ab 09/23 |

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Die Vorzugsvariante der Verkehrsanlagen aus der Vorplanung wurde ermittelt und soll nun in der Entwurfsplanung umgesetzt werden.
- Zeitgleich werden genehmigungsnotwendige Gutachten (Schall, Erschütterungen, Naturschutz) ausgeschrieben und bearbeitet
- Der Planungsstand nach der Vorplanung wurde mit den Referaten der Stadt abgestimmt

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Erstellung der Genehmigungsunterlagen für die Planfeststellung und Begleitung des Verfahrens
- Kontinuierliche Abstimmung der Planung
- Erstellen der Ausführungsplanung

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 4,8 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %

Davon städtische begleitende Maßnahmen: 0,0 Mio. €

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2025)**

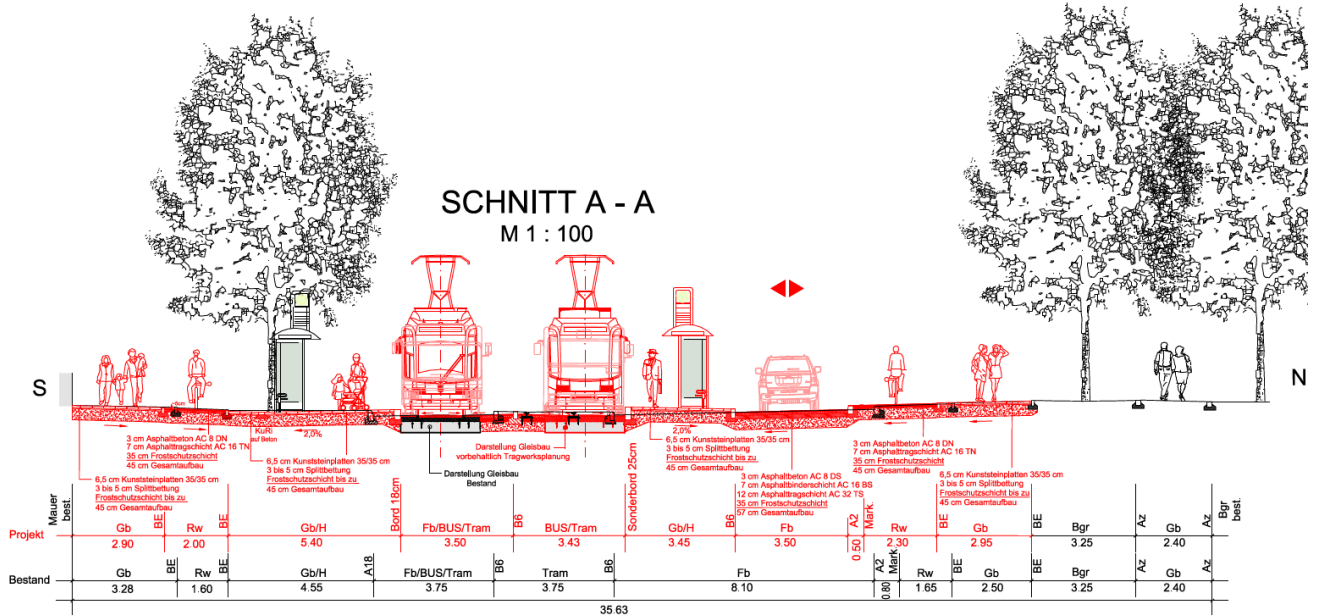
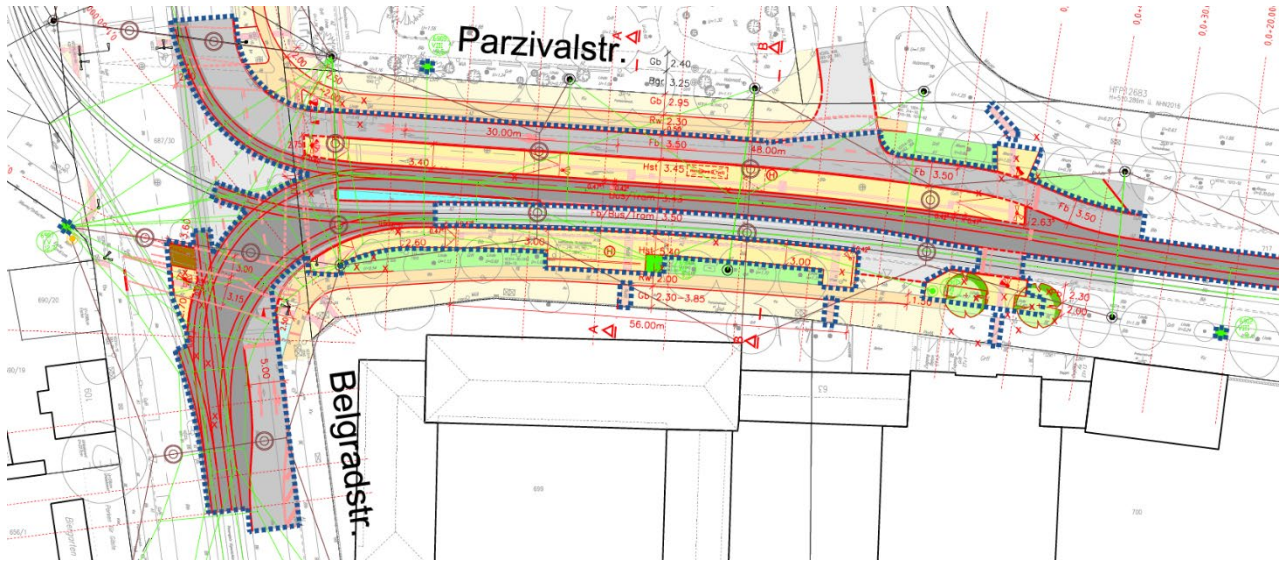
	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt 2021 - 2025
Anteil LHM	0,1	0,5	2,7	0,0	0,0	3,3

*ohne Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

Kostenstand: Maßnahmenplanung August 2021

6. Visualisierungen



Fuß- und Radwegunterführung Waldfriedhof Haupteingang Bauwerk 41/120

Mit dem Stadtratsbeschluss zur Fortschreibung der Trassierung vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / 05200) wurde das Baureferat unter anderen mit der Entwurfs- und Bauphasenplanung für die im Zuge der Tram Westtangente erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen an der Unterführung Fürstenrieder Straße/Waldfriedhof (BW 41/120) beauftragt. Die Durchführung der dafür notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren wurde an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen der Kostenteilungs- und Durchführungsvereinbarung übergeben.

Im Zuge der Planungen wurde festgestellt, dass das Bestandsbauwerk ohne Schutzbeton und mit geringer Fahrbahndeckung (7 cm) aufgebaut ist. Eine unmittelbar auf dem Bauwerk aufliegende, gegen Erschütterungen empfindliche 110kV-Leitung, die in einem Gasdruck-Schutzrohr geführt ist, setzt besondere Anforderungen. Um die Unterführung instand setzen zu können, müsste die Kabeltrasse der 110kV-Leitung auf einer Länge von 150 Meter angehoben werden. Dies verursacht zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 1,54 Mio. €.

Die Hauptwasserleitung HW 5 wird, zur Verringerung der Risiken der geplanten Teilinbetriebnahme der TWT Ende 2025, auf Länge der gesamten Fürstenrieder Straße erneuert. Die bestehende Unterführung wird dabei gekreuzt. Dafür muss die Wasserleitung die Unterführung entweder mit einem Düker unterfahren oder es ist ein Teilabbruch mit Neubau der Unterführung erforderlich. Dies verursacht zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 0,5 Mio €.

Neben den eigentlichen Sanierungskosten in Höhe von ca. 1 Mio. € fallen für die Sparten (110kv-Leitung und Wasserleitung) zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 2 Mio € an. Die Kosten für die Ertüchtigung der Entwässerung der Unterführung sind darin noch nicht berücksichtigt.

Die Kosten für einen Rückbau betragen nach derzeitigem Preisstand ca. 1 Mio. €. Da die Kosten für die Sparten bei einem Rückbau wesentlich geringer sind als bei einer Instandsetzung, können die Baukosten um mindestens 1,5 Mio € reduziert werden. Zudem beschleunigt sich der Bauablauf um ca. 18 Wochen.

Da die Unterführung im Zuge der Sanierung nicht barrierefrei ausgebaut werden kann und an der Oberfläche künftig signalgesicherte, ebenerdige Querungsmöglichkeiten an der Haltestelle vorhanden sind, schlägt die Verwaltung vor, die Unterführung im Sinne einer Reduzierung von Kosten und Bauzeit abzubrechen.

Auswirkungen auf das laufende Planfeststellungsverfahren würden sich nicht ergeben. Im Bereich der Unterführungsportale wären im Rahmen der Auffüllung nach Abbruch zum Beispiel Möglichkeiten für die Anordnung von Fahrradabstellanlagen gegeben.

U-Bahn-Abgang Holzapfelkreuth (Nordwest)

Der U-Bahnhof Holzapfelkreuth verfügt an seinem Ostkopf mit Zwischengeschoss unter der Kreuzung Fürstenrieder/Ehrwalder/Guardinistraße über vier Ausgänge. Der Ostkopf liegt dabei etwa in Bahnsteigmitte, zusätzlich befindet sich am westlichen Bahnsteigende ein weiterer Ausgang zur Neufriedenheimer Straße. Nach aktueller Beschlusslage des Stadtrates sollen die Ausgänge Südost und Nordwest des Ostkopfes, die beide nur über eine Festtreppe verfügen, zum Erhalt der gesonderten Linksabbiegespuren in die Ehrwalder bzw. die Guardinistraße verlegt werden.

Im Rahmen der weiteren Planung für den Abgang Nordwest hat sich herausgestellt, dass die Überbauung des dort verlaufenden Entwässerungskanal an der Ecke Fürstenrieder/Guardinistraße erheblich problematischer ist als ursprünglich gedacht. Insbesondere für eine nachträgliche Zugänglichkeit im Sanierungsfall wäre eine weitaus größere Privatgrundinanspruchnahme erforderlich als bisher angenommen. Auch bauzeitliche Abgrabungen am Kanal zur Herstellung des neuen Treppenbauwerks werden aktuell wesentlich kritischer beurteilt als in den vergangenen Jahren.

Da der Westkopf an der Neufriedenheimer Straße nur ca. 75 m entfernt in Sichtweite des neu geplanten Standorts liegt und sich bei den Entfluchtungsberechnungen gezeigt hat, dass am Ostkopf die Aufgänge vom Bahnsteig zum Zwischengeschoss maßgebend sind für die Räumungszeit, auch wenn nur einer von vier Aufgängen an die Oberfläche in der Berechnung berücksichtigt wurde, **wird vorgeschlagen, den Abgang Nordwest ersatzlos zu schließen**. Auch wenn ein weiterer Abgang z. B. wegen eines Fahrtreppentausches gesperrt werden muss, stehen dann immer noch zwei weitere Abgänge für die Entfluchtung zur Verfügung.

Geringe Nachteile gegenüber der bisherigen Planung durch ca. 25 m zusätzlichen Fußweg und eine zusätzliche Querung der Guardinistraße hätten davon lediglich die Anwohner der Anwesen Fürstenrieder Str. 232 bis 256 zwischen der Toemlingerstraße und der Guardinistraße, da für alle anderen Anwohner im Quartier nördlich der Guardini- und westlich der Fürstenrieder Straße der Weg zum Westkopf an der Neufriedenheimer Straße ohnehin der kürzere ist.

Dafür entfällt aber der bisher vorgesehene Eingriff in Privatgrund (Grunderwerb und zusätzliche Sicherung von Flächen über eine Grunddienstbarkeit), ferner beschränken sich die verkehrlichen Eingriffe am Knotenpunkt dann zunächst auf den Rückbau des bisherigen Abgangs, so dass das Baufeld früher an den Gleis- und Straßenbau übergeben werden kann. Dies kommt auch den Bestrebungen für eine Teilinbetriebnahme 2025 entgegen.

Der Einfluss auf das laufende Planfeststellungsverfahren ist gering. Da mit der Schließung des Abgangs keine rechtlich relevanten individuellen Betroffenheiten von Dritten verbunden sind, kann die Schließung des Abgangs mit Anhörung der Träger öffentlicher Belange in einem Tektur- oder Planänderungsverfahren ohne weitere Öffentlichkeitsbeteiligung behandelt werden. Die bisher mit der Branddirektion zu diesem Thema geführten Gespräche lassen vorbehaltlich des Einvernehmens mit der technischen Aufsichtsbehörde eine Zustimmung zu einem entsprechenden Genehmigungsantrag erwarten.

2. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

T - NBS - Tram Berg am Laim - Daglfing

Stadtbezirk: 13 (Bogenhausen), 14 (Berg am Laim), 15 (Trudering-Riem)

Art der Baumaßnahme	NST (Neubaustrecke)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation**Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt**

Ist-Situation

- Die vorgesehene Trasse wird heute abschnittsweise von den Stadtbuslinien 190/191 und abschnittsweise von weiteren Buslinien befahren.

Anlass

- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021, mit dem Auftrag die Planung für diese Neubaustrecke aufzunehmen.
- Schaffung einer neuen, leistungsstarken Direktverbindungen, um damit das bestehende Schienennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich zu ergänzen und einen wichtigen Beitrag zu geplanten Verkehrswende zu leisten

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Schaffung einer leistungsstarken, schienengebundenen Verbindung als südliche Erschließung der städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten
- Aufwertung der Erschließung des Zamilaparks und zahlreicher Neubauvorhaben entlang der möglichen Streckenführungen

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Konkretisierung städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten → Tramkorridor, Anbindungspunkt zu dieser NBS
- 6-Streifiger Ausbau BAB 94
- Ausbau/Tunnel S8
- Erneuerung DB-Kreuzungsbauwerk Rappelhofstraße

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Aufwertung der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Tram Berg am Laim - Daglfing: MBS vsl. Q4/2022-Q3/2023
- Tram Berg am Laim - Daglfing (LP1+2 HOAI): Start nach MBS und Beschlussfassung, Lph 1 vsl. ab Q1/2024

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- MBS vsl. Q4/2022-Q3/2023

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Durchführung MBS

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 3,7 Mio. €* Anteil LHM 100 % Anteil SWM 0 %

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027)**

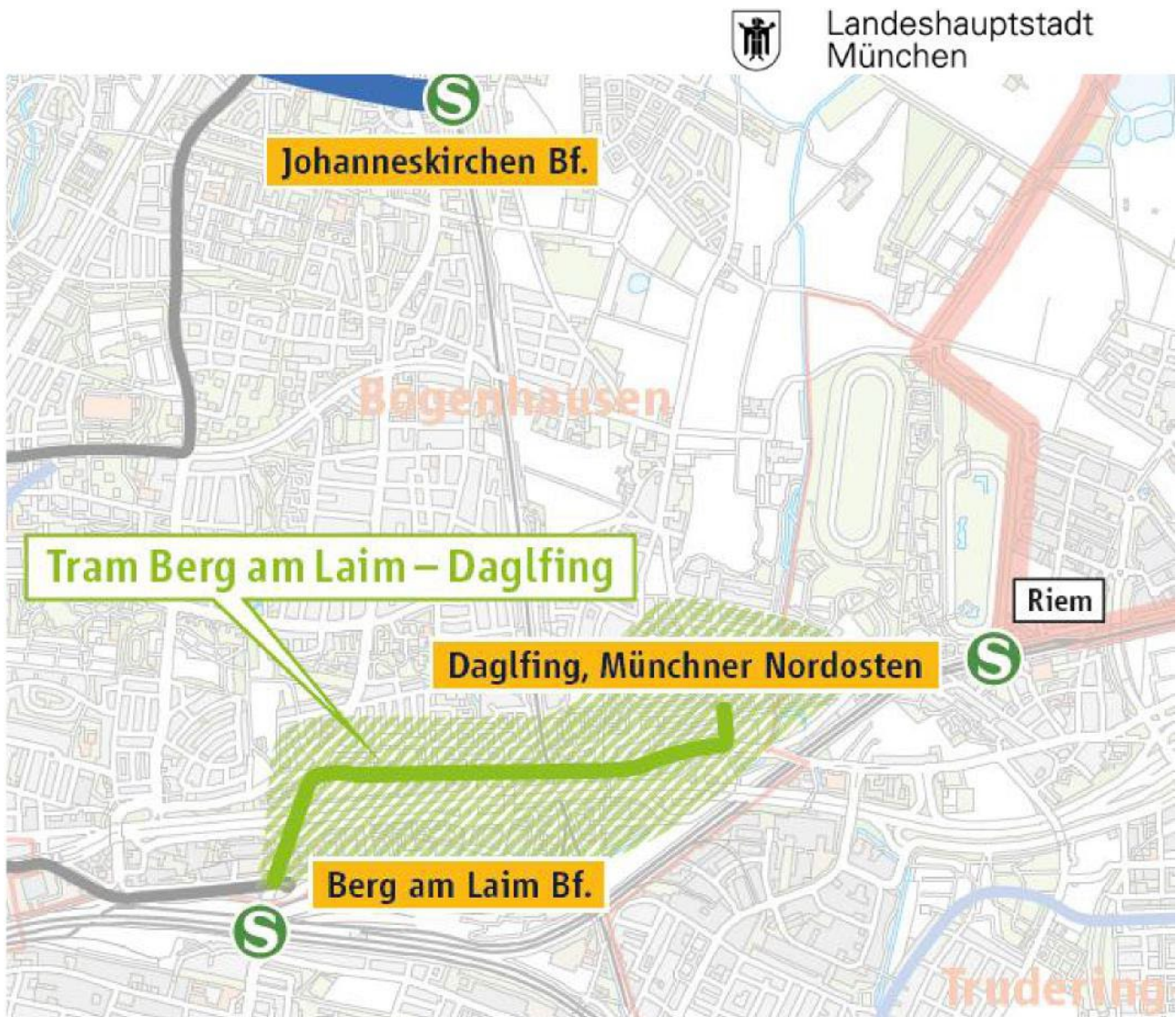
	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,3	0,9	0,8	0,8	0,9	3,7

* inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung. Werte inkl. Planungsansätzen für Maßnahmen zur Verbesserung des anliegenden öffentlichen Raumes.

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

Kostenstand: Maßnahmenplanung August 2022

6. Visualisierungen



2. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

T - St.-Veit-Straße & Kreillerstraße, Tramausbau

Stadtbezirk: 14 – Berg am Laim

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	SWM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Ausweitung Leistungsfähigkeit Verkehrsinfrastruktur

1. Ist-Situation**Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt**

Ist-Situation

- Die Tram- und Bushaltestelle bzw. Wendeanlage „St.-Veit-Straße“ besteht derzeit aus zwei Haltekanten mit einer Nutzlänge von ca. 52 m für die Tram und zwei Haltekanten mit einer Nutzlänge von 23 für den Bus. Der Bordsteinabstich für Bus und Tram beträgt im Maximum 12 cm. Zudem befinden sich in der Anlage zwei Weichen und eine Gleiskreuzung. Die Tram- und Busfahrzeuge verkehren im Uhrzeigersinn.
- Die Tramhaltestelle „Kreillerstraße“ besteht derzeit aus einem Inselbahnsteig je Fahrtrichtung mit einer Nutzlänge von ca. 45 m und einer maximalen Breite von 2,10 m. Beide Inselbahnsteige sind in der St.-Veit-Straße, südlich des Knotenpunktes St.-Veit-Str./Kreillerstraße verortet. Der Gleisachsabstand auf diesem Streckenabschnitt beträgt 2,75 m und erlaubt auch möglichen Parallelverkehr mit Bussen (SEV). Der Bordsteinabstich beträgt im Maximum 12 cm.

Anlass

- Nachfragebedingte Taktverdichtung auf dem Streckenast zwischen Haidenauplatz und St.-Veit-Straße erfordert die bauliche Ertüchtigung der Wendeanlage St.-Veit-Straße.
- Barrierefreier Ausbau der Tramhaltestelle Kreillerstraße und der Tram- und Bushaltestelle St.-Veit-Straße.
- Gleissanierung der Gleisbögen zwischen Kreiller- und St.-Veit-Straße.
- Gleissanierung der Weichen und Gleiskreuzung in der Wendeanlage St.-Veit-Straße.

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Herstellung einer zusätzlichen dritten Halteposition für die Trambahn in der Wendeanlage St.-Veit-Str. (erforderlich für Taktverdichtung)
- Barrierefreier Ausbau der Tram- und Bushaltestellen im Projektumfang
- Ausbau der Tramhaltestellen St.-Veit-Str. und Kreillerstraße für den Einsatz von 48 m bzw. 56 m langen Trambahnen
- Herstellen zweier Buspositionen am Knotenpunkt Kreillerstraße/St.-Veit-Str. für eine Fahrbeziehung Süd-Ost
- Prüfung einer optimierten Positionierung der Trambahnhaltepositionen Kreillerstraße und St.-Veit-Str. und unter Berücksichtigung der Tramneubaustrecken Wasserburger Landstraße (NVP 2022 Kategorie A) bzw. nach Neuperlach (NVP 2022 Kategorie C).
- Prüfung einer dritten Halteposition für den Bus in/an der Wendeanlage St.-Veit-Str. ohne Fahrgastwechsel.

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- Baumaßnahmen der DB an der 2. S-Bahn-Stammstrecke an der Haidenauunterführung und damit bedingter Streckenunterbrechung
- Renaturierungsmaßnahmen am Hachinger Bach
- Tramneubaustrecken Wasserburger Landstraße und Neuperlach/St.-Veit-Str.

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Neuaufteilung des haltestellenbegleitenden Straßenraumes ermöglicht Aufweitung/Herstellung eines baulich getrennten Radwegs.
- Barrierefreier Ausbau der Knotenpunkte Kreillerstr./St.-Veit-Str. und St.-Veit-Str./Waldstr./Jella-Lepman-Str.

3. Termine

a) Termine und Planungen

- Grundlagenermittlung und Vorplanung 10/22 – 06/23
- Entwurfsplanung 05/23 – 02/24
- Planfeststellung 03/24 – 03/25
- Ausführungsplanung 03/25 – 10/25
- Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde und Vergaben 09/25 – 02/2026
- Ausführung Ab 06/26

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Die Grundlagenermittlung ist abgeschlossen.
- Budget für die Planung (Leistungsphasen 1-4) wurde SWM-Intern freigeben.
- Derzeit wird die Ausschreibung eines Objektplaners Verkehrsanlagen vorbereitet, der im November/Dezember 2022 seine Arbeit am Projekt aufnehmen soll.

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Kontinuierliche Abstimmung der Planung, insbesondere mit den Referaten der LHM, dem BA 14 und dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 0,5 Mio. €* Anteil LHM 65 % Anteil SWM 35 %

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027)**

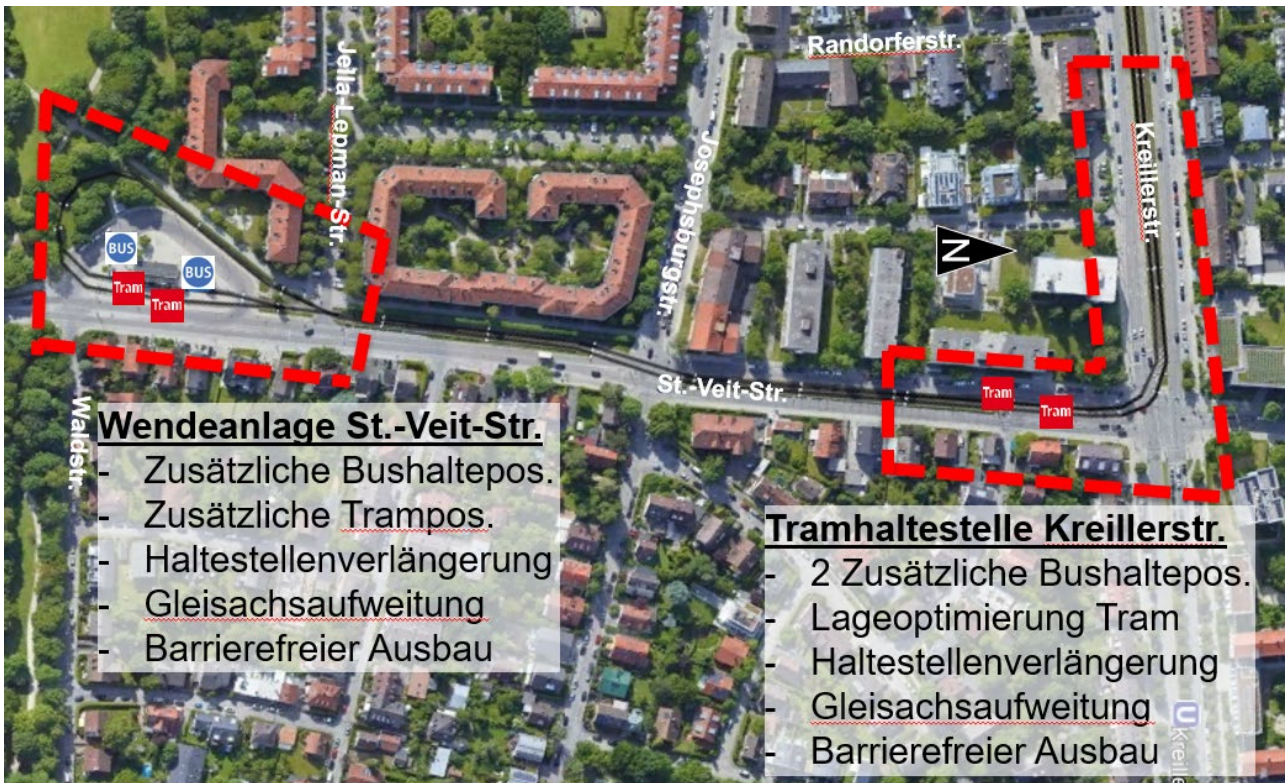
	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,2	0,2	0,1	-	-	0,5

* inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung. Werte inkl. Planungsansätzen für Maßnahmen zur Verbesserung des anliegenden öffentlichen Raumes.

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

Kostenstand: Maßnahmenplanung August 2022

6. Visualisierungen



2. ÖPNV-Bauprogramm**Standardisierte Kurzbeschreibung**

Adresse, Art der Maßnahme

T - Ludwig-Ferdinand-Brücke

Stadtbezirk: 9 Neuhausen-Nymphenburg

Art der Baumaßnahme	E(B) (Erweiterung Bestand)
Bauherr	LHM
Maßnahmenstatus	VPA (Vorplanungsauftrag / Machbarkeitsstudien)
Finanzierungsgrundlage	Erweiterung Funktionalität

1. Ist-Situation**Derzeitige Situation und Anlass für das Projekt**

Ist-Situation

- Gleise zwischen Dall'Armstraße und Wendeschleife Romanplatz von 1995
- Ausgelegt auf schmale Fahrzeuge mit Benutzung Bus stadteinwärts Richtung Romanplatz
- Haltestellen versetzt nördlich und südlich des Nymphenburger Schlosskanals

Anlass

- Ausbau Bahnsteige barrierefrei und auf 56 m Nutzlänge und Busbenutzung in beide Richtungen
- Umsortierung Bahnsteige der Haltestelle Schloss Nymphenburg, sodass beide Bahnsteige gegenüber südlich des Kanals liegen
- Vorbereitung Planum Richtung Norden auf Bustauglichkeit
- Brückeninstandsetzung und Anpassung Gradiente im Brückenbereich
- Umsetzung Radentscheid mit eventuell notwendiger Verbreiterung der Brücken

2. Ziele / Soll-Situation**a) Maßnahmenziele**

- Gleiserneuerung Länge: Ca. 525 m Doppelgleis aus dem Jahr 1995
- Berücksichtigung aktuelle Planungsparameter und Ausbau für lange Fahrzeuge (56 m) als Zulaufstrecke für NBS Amalienburgstraße - Freiham
- Barrierefreier Ausbau und Neusortierung der Bahnsteige (Bus/ Tram)
- Vorbereitung des Tramplanums auf Bustauglichkeit in beide Richtungen
- Anpassungen und gegebenenfalls Erneuerungen an den Fahrleitungsanlagen
- Gradientenanpassung im Bereich der Ludwig-Ferdinand-Brücke
- Ertüchtigung der beiden Brückenbauwerke über den Schlosskanal und über den Nymphenburg-Biedersteiner-Kanal durch das Baureferat
- Berücksichtigung entsprechender Breite für Busse (SEV)
- Berücksichtigung von radentscheidskonformer Breiten der Radwege
- Berücksichtigung Denkmalschutz und Umweltschutz

b) Abhängigkeit zu anderen Planungen

- NBS Tram Westtangente (Anschluss Romanplatz)

c) Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur

- Verbesserung der Radinfrastruktur
- Verbesserung Gradiente auf Brücke für MIV
- Prüfung einer neuen Querung im Bereich Kugelmüllerstraße

3. Termine

a) Termine und Planungen

- 10/2021 Planungsbeginn (Bedarfsplanung)
- 03/2023 Grundsatzbeschluss Brückenverbreiterung
- 09/2023-05/2024 Entwurfsplanung
- 05/2024 Unterlagen Planfeststellung einreichen
- 10/2025- 03/2026 Ausführungsplanung
- Ab 10/2027 bis vrs.2030 Bauausführung

b) Aktueller Planungsstand und Priorisierungen

- Aktuell in LPH2
- Deckenhöhenplan mit verbesserter Gradienten vorgezogen
- Artenschutzkartierung ist ausgeschrieben

4. weitere Projektplanungen / Herausforderungen / Handlungsschritte

- Maßnahmengenehmigung
- Kostenteilungsvereinbarung
- Erstellung Planunterlagen
- Variantenentscheidung für Brücke

5. Kosten (ohne MwSt.)

Gesamtkosten LHM 0,6 Mio. €* Anteil LHM 40 % Anteil SWM 60 %

Darstellung der Finanzierungssituation in Mio. € (bis 2027)**

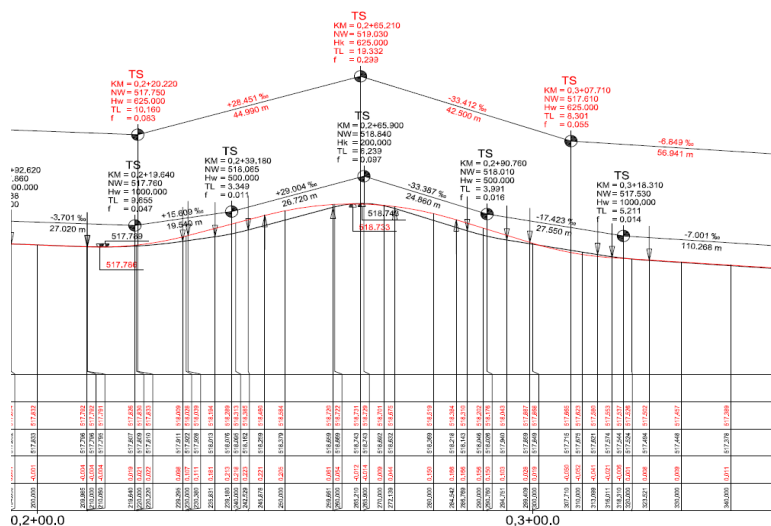
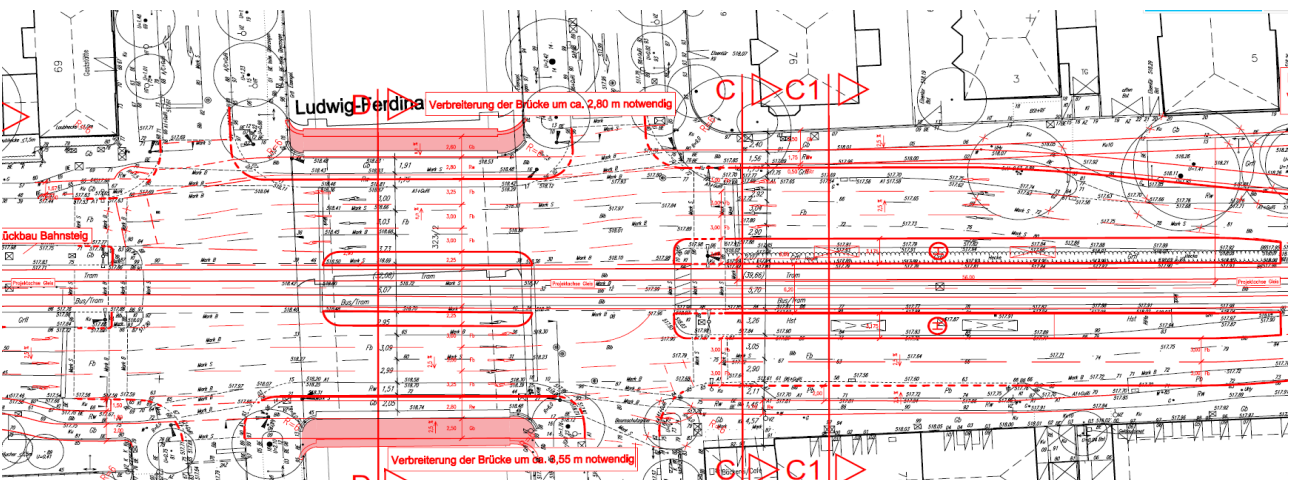
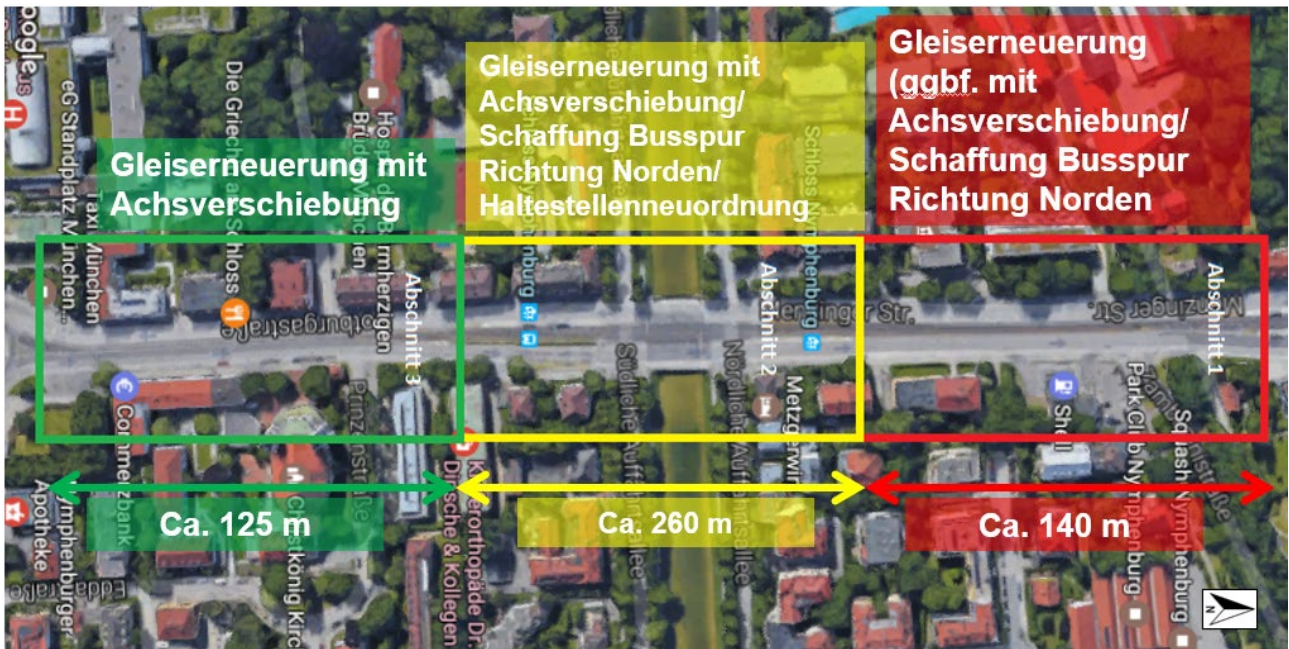
	2023	2024	2025	2026	2027	Gesamt 2023 - 2027
Anteil LHM	0,3	0,3	-	-	-	0,6

* inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial; aktueller Planungsstand ohne Risiko und Indexierung. Werte inkl. Planungsansätzen für Maßnahmen zur Verbesserung des anliegenden öffentlichen Raumes.

** inkl. Berücksichtigung Förderpotenzial, nur LHM Anteil

Kostenstand: Maßnahmenplanung August 2022

6. Visualisierungen



Datum: 24. 11. 22

ÖPNV Bauprogramme**a) Sachstandsbericht zum 1. ÖPNV Bauprogramm****b) Finanzierung****Fortschreibung der Kosten des 1. ÖPNV Bauprogramms****Planungsleistungen für das 2. ÖPNV Bauprogramm****Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916**Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit und
Wirtschaft am 14.12.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats

An das Mobilitätsreferat**- Vorab per E-Mail -**

Das Personal- und Organisationsreferat nimmt von der äußerst kurzfristig erst mit E-Mail vom 21.11.2022 19:01 Uhr zur Stellungnahme bis 25.11.2022 zugeleiteten Beschlussvorlage Kenntnis und gibt eine Stellungnahme wie folgt ab:

Geltend gemachter Mehrbedarf

Im Rahmen des 1. ÖPNV-Bauprogrammes plant das Baureferat die Bauausführung für das Projekt Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring von den SWM zu übernehmen, da hierfür bei den SWM kein fachliches Know How vorhanden ist. Um eine nahtlose Übernahme des Projekts durch das Baureferat nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu ermöglichen, macht das Baureferat zusätzliche Personalressourcen geltend. Dabei handelt es sich um die bis 31.12.2028 befristete Einrichtung von 2,5 VZÄ.

Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats

Das Personal- und Organisationsreferat erhebt Einwände gegen die vorliegende Beschlussvorlage.

Wie in der Sitzungsvorlage beschrieben, wurde die Ausweitung der benannten Personalkapazitäten nicht zum Eckdatenbeschlussverfahren zum Haushalt 2023 (Nr. 20-26 / V 06456) angemeldet. Für den beantragten Stellenmehrbedarf ab 2023 wird deshalb auf die Antragsziffer 3 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06456 „Haushaltsplan 2023 Eckdatenbeschluss“ verwiesen, in der beschlossen wurde, dass für den Haushalt 2023 keine weiteren Ausweitungen durch Finanzierungsbeschlüsse ohne vollständige Kompensation bzw. Refinanzierung zugelassen werden. Eine Zustimmung zum geltend gemachten Stellenmehrbedarf kann nur erfolgen, wenn das Baureferat einen Kompensationsvorschlag für die Finanzierung der Ausweitungen vorlegen kann.

Für die Kompensation können durch das Baureferat aktuell unbesetzte Stellen verwendet werden oder eine Finanzierung aus vorhandenem Referatsbudget erfolgen. Gerne steht das Personal- und Organisationsreferat für die Bereitstellung der notwendigen Entscheidungsgrundlagen sowie für eine Einschätzung und Beratung zur Umsetzung der Kompensation zur Verfügung.

Wir bitten die Stellungnahme der Beschlussvorlage beizufügen.

Die Stadtkämmerei und das Direktorium erhalten einen Abdruck der Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Datum: 28.11.2022

Landeshauptstadt
München
StadtkämmereiInvestitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21**V07916 ÖPNV Bauprogramme**

Sachstandsbericht zum 1. ÖPNV Bauprogramm

Finanzierung;
Kostenfortschreibung des 1. ÖPNV Bauprogramms und
Planungsleistungen für das 2. ÖPNV Bauprogramm**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916****Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss gemeinsam mit dem
Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft am 14.12.2022 (VB)**

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage unter dem Vorbehalt zu, dass nachstehende Änderungen noch eingearbeitet werden, und bittet um anschließende Zuleitung der Neufassung vor dem Druck.

Änderungen:

- S. 11, Abs. 3, Satz 2: Bitte ergänzen Sie zwischen den Wörtern „Kostenübernahme“ und „nun“ folgende Passage: »bei Baumaßnahmen, die im Eigentum der SWM stehen«
- S. 11, Abs. 6: Bitte streichen Sie dort das Wort „Regierungsvorlage“ und ersetzen es durch »Vorlage des Haushalts an die Regierung von Oberbayern«,
- S. 12 bis 14, MIP-Tabellen: Es wird darum gebeten bei jeder Maßnahme durchgängig die Maßnahmenbezeichnung und die Finanzposition zu benennen; bei den Finanzpositionen bitte überall die 11stellige Nummer ohne „X“ am Ende angeben. Sollten Maßnahmen derzeit noch keine Nummerierung haben, bitte »Finanzposition wird noch vergeben« ergänzen,
- S. 20, Abs. 1: Bitte streichen Sie dort das Wort „Bauprogramm“ und ersetzen es durch »Bericht«;
Unabhängig von der Frage, ob im 2. ÖPNV Bauprogramm für Maßnahmen lediglich Planungs- oder bereits Gesamtkosten dargestellt werden, wird jede Änderung der Maßnahmen in diesem Programm erfolgen.

Im Hinblick auf den beantragten Mehrbedarf bei den Personalmitteln für das Baureferat folgen wir der ablehnenden Auffassung des Personal- und Organisationsreferates und verweisen diesbezüglich auf dessen Stellungnahme.

Ergänzende Hinweise:

S. 8, Abb. 1 – Maßnahme Neubaustrecke Tram Nordtangente: Es wird vorgeschlagen in der Spalte „Inbetriebnahme“ statt „offen“ besser „frühestens ab [Jahr]“ zu schreiben.

Zudem bitten wir Förderungen bei den Begleitmaßnahmen vor der Antragstellung mit dem Zuwendungsbereich der Stadtkämmerei abzustimmen.

Gezeichnet