

Telefon: 089 233-21151

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beteiligungsmanagement Stadt-
werke und MVV

Telefon: 233-724533

Telefax: 233-989 25827

Mobilitätsreferat

Strategische Mobilitätsplanung
(MOR-GB1.1)

**Umsetzungskonzept zur Reduzierung der investiven Ansätze in den Jahren
2025 – 2027 im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028
Teilhaushalt des Baureferats – ÖPNV-Bauprogramm
und deren verkehrliche Auswirkungen und notwendige Anpassungen auf den Nahver-
kehrsplan der Landeshauptstadt München**

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 29.11.2023:
Welche Konsequenzen hat die 2,7 Milliarden Euro Streichliste der MVG?**

Antrag Nr. 20-26 / A 04335 von Herrn StR Tobias Ruff, Herrn StR Dirk Höpner vom
20.11.2023, eingegangen am 20.11.2023

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 29.11.2023:
Welche Konsequenzen hat die 2,7 Milliarden Euro Streichliste der MVG?**

Antrag Nr. 20-26 / A 04366 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Dirk Höpner, Frau StRin
Nicola Holtmann, Herrn StR Tobias Ruff vom 28.11.2023, eingegangen am 28.11.2023

MVG legt Streichliste vor!

Antrag Nr. 20-26 / A 04392 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn
StR Hans-Peter Mehling vom 05.12.2023, eingegangen am 05.12.2023

Die Stadt macht sich ehrlich – bei den Finanzen der MVG

Antrag Nr. 20-26 / A 04765 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Thomas Schmid, Frau
StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Alexander Reissl
vom 15.04.2024, eingegangen am 15.04.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13693

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Mobili-
tätsausschusses vom 10.12.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Mit Beschluss der Vollversammlung vom 20.12.2023 sind die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit in den Jahren 2025 und 2026 um jeweils 1,2 Mrd. € sowie im Jahr 2027 um 1,4 Mrd. € zu reduzieren. Die Stadtkämmerei wurde beauftragt, unter Einbindung der Referate ein entsprechendes Konzept zu erstellen, diese Reduzierungen auf die Referate aufzuteilen und im Rahmen der Fortschreibung des MIP und der Mittelfristigen Finanzplanung umzusetzen. Die Landeshauptstadt München steht im Bereich Mobilität vor vielfältigen und gravierenden Herausforderungen.
Inhalt	Dem Stadtrat wird der Konsolidierungsvorschlag für den Teilhaushalt des BAU (UA 6050) vorgelegt. Erste verkehrliche wie städtebauliche Auswirkungen der konsolidierten Maßnahmen, v.a. zu den Neubaustrecken Tram Münchner Norden und Tram Johanneskirchen werden dargestellt und ein Lösungsansatz zur Weiterverfolgung dieser Neubaustrecken vorgeschlagen. Zudem sind aufgrund der Konsolidierung weitere Untersuchungen zu deren Auswirkung notwendig.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	+118,772 Mio.€ (Referatsvorschlag zur Konsolidierung Teilhaushalt 6050) -29,551 Mio. € (anteilige Refinanzierung durch Stellplatzablösemittel, Sonderprogramm Klimaschutz 2021, Vorfinanzierung SWM)
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein

Entscheidungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> • Der vorgeschlagenen investiven Konsolidierung des Teilhaushalts 6050 des BAU gemäß Anlage 1 wird zugestimmt. • Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die entsprechende Anpassung der investiven Ansätze im Rahmen des Entwurfs des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2024 – 2028 umzusetzen. • Die Finanzierung für die Neubaustrecken Tram Münchner Norden sowie Tram Johanneskirchen erfolgt anteilig über die alternativen Finanzierungsquellen gemäß den Ausführungen des Kapitels 4. • Der Stadtrat bekennt sich trotz der schwierigen Haushaltslage dazu, die Finanzierung des ÖPNV mittelfristig zu sichern. • Das Mobilitätsreferat wird beauftragt und die Stadtwerke München werden gebeten das ÖV-Zielbild 2035+ gemäß den Ausführungen des Kapitels 5.4.2 zu erarbeiten. Dabei sind auch die Zielsetzungen zur Klimaneutralität zu berücksichtigen. • Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, der Stadtkämmerei, den SWM/MVG und, falls erforderlich, weiteren Referaten neue Finanzierungsmodelle für den ÖPNV vertieft zu untersuchen und dem Stadtrat Entscheidungsvorschläge für konkrete Maßnahmen zur Erweiterung und/oder Anpassung der ÖPNV-Finanzierung zu unterbreiten. Dies beinhaltet auch den Bereich der Nutzerfinanzierung. • Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit den SWM/MVG, den Nahverkehrsplan der LHM - Themenfeld Qualität gemäß den Ausführungen in Kapitel 5.4.3 fortzuschreiben. • Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit den SWM/MVG, den Nahverkehrsplan der LHM - Themenfeld Infrastruktur weiter vorzubereiten und dem Stadtrat zur Vergabe vorzulegen. • Behandlung der Stadtratsanträge. • Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	SWM, MVG, Infrastruktur, ÖPNV-Bauprogramm, Tram Münchner Norden
Ortsangabe	(-/-)

Telefon: 089 233-21151

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beteiligungsmanagement Stadt-
werke und MVV

Telefon: 233-24533

Telefax: 233-989 25827

Mobilitätsreferat

Strategische Mobilitätsplanung
(MOR-GB1.1)

**Umsetzungskonzept zur Reduzierung der investiven Ansätze in den Jahren
2025 – 2027 im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028
Teilhaushalt des Baureferats – ÖPNV-Bauprogramm
und deren verkehrliche Auswirkungen und notwendige Anpassungen auf den Nahver-
kehrsplan der Landeshauptstadt München**

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 29.11.2023:
Welche Konsequenzen hat die 2,7 Milliarden Euro Streichliste der MVG?**

Antrag Nr. 20-26 / A 04335 von Herrn StR Tobias Ruff, Herrn StR Dirk Höpner vom
20.11.2023, eingegangen am 20.11.2023

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 29.11.2023:
Welche Konsequenzen hat die 2,7 Milliarden Euro Streichliste der MVG?**

Antrag Nr. 20-26 / A 04366 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Dirk Höpner, Frau StRin
Nicola Holtmann, Herrn StR Tobias Ruff vom 28.11.2023, eingegangen am 28.11.2023

MVG legt Streichliste vor!

Antrag Nr. 20-26 / A 04392 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn
StR Hans-Peter Mehling vom 05.12.2023, eingegangen am 05.12.2023

Die Stadt macht sich ehrlich – bei den Finanzen der MVG

Antrag Nr. 20-26 / A 04765 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Thomas Schmid, Frau
StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Alexander Reissl
vom 15.04.2024, eingegangen am 15.04.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13693

**Vorblatt zum Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und
des Mobilitätsausschusses vom 10.12.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referenten.....	2
1. Ausgangslage	2
2. Konsolidierung der ÖPNV-Bauprogramme (Teilhaushalt BauR – UA 6050)	3
2.1 Konsolidierungsvorgabe für die ÖPNV Bauprogramme (Teilhaushalt BauR - UA 6050).....	3
2.2 Umsetzungsvorschlag	3
2.3 Konsolidierungsvorgabe und erreichte Konsolidierung	5
3. Erstabschätzung der Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und Stadtentwicklung	6
3.1 Darstellung der Konsolidierungsfolgen	7
3.1.1 Tramneubaustrecken und Betriebshöfe	7
3.1.2 Machbarkeitsstudien (MBS)	9
3.1.3 Weitere Maßnahmen	11
3.2 Darstellung der TMN und TJO.....	16
3.2.1 Tram Münchner Norden (TMN).....	16
3.2.2 Tram Johanneskirchen (TJO)	18
4. Lösungsansatz zur Weiterverfolgung der Tram Münchner Norden und Tram Johanneskirchen	19
4.1 Stellplatzablösemittel.....	20
4.2 Sonderprogramm Klimaschutz 2021 – E-Busse	22
4.3 Vorfinanzierung durch die SWM/MVG	22
4.4 Fortschreibung der Gesamtprojektkosten TMN und TJO.....	23
4.4.1 Tram Münchner Norden (TMN).....	23
4.4.2 Tram Johanneskirchen (TJO)	23
5. Weitere Entwicklung des ÖPNV unter Berücksichtigung der aktuellen und absehbaren finanziellen Rahmenbedingungen.....	24
5.1 Bedeutung der Bundes- und Landesfinanzierung.....	24
5.2 Limitationen der ÖPNV-Finanzierungsanteile durch SWM-Querverbund und städtischen Haushalt	24
5.3 Aktueller Planungsstand ÖPNV-Entwicklung bis 2035	25
5.4 Untersuchungen.....	27
5.4.1 Neue Lösungswege der Finanzierung.....	27
5.4.2 Weiterentwicklung des ÖV-Zielbildes	28
5.4.3 Anpassungen im Nahverkehrsplan der LHM.....	29
6. Geplante Vergaben	30
7. Anträge und Empfehlungen.....	30
8. Stellungnahme der Stadtkämmerei	33

9. Anhörung des Bezirksausschusses.....	33
II. Antrag der Referenten	33
III. Beschluss.....	35

Telefon: 089 233-21151

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beteiligungsmanagement Stadt-
werke und MVV

Telefon: 233-24533

Telefax: 233-989 25827

Mobilitätsreferat

Strategische Mobilitätsplanung
(MOR-GB1.1)

Umsetzungskonzept zur Reduzierung der investiven Ansätze in den Jahren 2025 – 2027 im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028 Teilhaushalt des Baureferats – ÖPNV-Bauprogramm und deren verkehrliche Auswirkungen und notwendige Anpassungen auf den Nahver- kehrsplan der Landeshauptstadt München

Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 29.11.2023: Welche Konsequenzen hat die 2,7 Milliarden Euro Streichliste der MVG?

Antrag Nr. 20-26 / A 04335 von Herrn StR Tobias Ruff, Herrn StR Dirk Höpner vom
20.11.2023, eingegangen am 20.11.2023

Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 29.11.2023: Welche Konsequenzen hat die 2,7 Milliarden Euro Streichliste der MVG?

Antrag Nr. 20-26 / A 04366 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Dirk Höpner, Frau StRin
Nicola Holtmann, Herrn StR Tobias Ruff vom 28.11.2023, eingegangen am 28.11.2023

MVG legt Streichliste vor!

Antrag Nr. 20-26 / A 04392 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn
StR Hans-Peter Mehling vom 05.12.2023, eingegangen am 05.12.2023

Die Stadt macht sich ehrlich – bei den Finanzen der MVG

Antrag Nr. 20-26 / A 04765 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Thomas Schmid, Frau
StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Alexander Reissl
vom 15.04.2024, eingegangen am 15.04.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13693

5 Anlagen

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Mobili- tätsausschusses vom 10.12.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referenten

1. Ausgangslage

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 20.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11191) sind die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit in den Jahren 2025 und 2026 um jeweils 1,2 Mrd. € sowie im Jahr 2027 um 1,4 Mrd. € zu reduzieren. Die Stadtkämmerei wurde beauftragt, unter Einbindung der Referate ein entsprechendes Konzept zu erstellen, diese Reduzierungen auf die Referate aufzuteilen und im Rahmen der Fortschreibung des MIP und der Mittelfristigen Finanzplanung umzusetzen. Die Stadtkämmerei kam diesem Auftrag nach und hat mit den Referaten die entsprechenden Konsolidierungsgespräche in der Zeit von Februar bis April 2024 geführt. Im Anschluss an diese Konsolidierungsgespräche hat der Oberbürgermeister mit Schreiben vom 09.07. das Mobilitätsreferat aufgefordert, mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, in Abstimmung mit der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, eine Konsolidierung i.H.v. 118 Mio. € für die Jahre 2025 – 2027 im Bereich des ÖPNV-Bauprogramms zu erarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen. Der Stadtrat wiederum hat am 24.07.2024 im Rahmen der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13956 „Umsetzungskonzept zur Reduzierung der investiven Ansätze in den Jahren 2025 – 2027 im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028“ der gesamtstädtischen Umsetzung der Konsolidierungsvorgaben durch die Verwaltung entsprochen.

Ausgangspunkt für die Konsolidierungsüberlegungen bildet der Sachstand der Broschüre zum MIP 2023 – 2027. Im MIP-Beschluss wurde die Investitionsplanung der nächsten Jahre dargelegt und deren Implikation auf die Schuldenentwicklung der Landeshauptstadt München aufgezeigt. Mit Vorgabe der Stadtkämmerei ergeben sich für die Teilhaushalte aller Referate einheitliche Konsolidierungsquoten der im einschlägigen MIP veranschlagten Ansätze. Dieser durchgängige Wert beläuft sich für das Jahr 2025 auf 36,5 %, für 2026 auf 38,0 % und schließlich für das Jahr 2027 auf 41,5 %.

Die LHM steht im Bereich Mobilität vor vielfältigen und gravierenden Herausforderungen. Dazu gehören beispielsweise das stetig ansteigende Verkehrsaufkommen sowie damit zusammenhängende übergeordnete Themen wie Luftreinhaltung, Lärmbelastung und Flächenknappheit.

Gleichzeitig ist auf Bundesebene basierend auf dem Klimaschutzgesetz und der Klimaschutzprogramme eine signifikante Minderung des CO₂-Ausstoßes gegenüber 1990 bis 2040 vorgesehen sowie ab 2045 die Klimaneutralität der Bundesrepublik Deutschland.

Um diesen Zielen gerecht zu werden und einen umweltverträglichen und klimafreundlichen Stadtverkehr mit hoher spezifischer Energieeffizienz und geringem spezifischen Flächenverbrauch zu fördern, ist die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Rückgrat der Mobilität von besonders hoher Bedeutung.

Die Vollversammlung des Stadtrats hat daher am 19.02.2020 im Rahmen der Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 15439) als Empfehlung aus den Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans (NVP) beschlossen, dass 30 % aller Wege der Münchner Bevölkerung bis zum Jahr 2030 mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt werden sollen (sog. ÖV30-Ziel). Durch diese Stärkung der Bedeutung des ÖPNV sollen die entsprechenden Voraussetzungen für ein attraktives, modernes und in einer guten Qualität zu betreibendes ÖPNV-System in einer wachsenden Stadt München geschaffen werden.

Seit 2020 haben sich allerdings die Rahmenbedingungen gegenüber den damaligen Planungsgrundlagen signifikant geändert, wodurch das Erreichen des ÖV30-Ziels mit dem geplanten Zeithorizont nicht mehr haltbar ist, und kombiniert mit dem eingetretenen Wandel des Mobilitätsverhaltes gespiegelt werden muss.

Die Prioritäten für den künftigen Einsatz der knapper werdenden Ressourcen müssen somit, neben dem weiterhin notwendigen Ausbau der Infrastruktur und des Angebots, verstärkt auf die Aspekte der Betriebsstabilität, Verlässlichkeit, Sicherheit und Modernisierung des Systems gelegt werden. Diese Prämissen bilden auch die Grundlage für den nachfolgend erläuterten Konsolidierungsvorschlag.

Die Beschlussvorlage wird verspätet vorgelegt, da die Abstimmung zu Maßnahme, Aufwand und Finanzierung über Referats- und Unternehmensgrenzen hinweg nicht fristgerecht gelungen ist.

2. Konsolidierung der ÖPNV-Bauprogramme (Teilhaushalt BauR – UA 6050)

2.1 Konsolidierungsvorgabe für die ÖPNV Bauprogramme (Teilhaushalt BauR - UA 6050)

Ausgangspunkt für die Konsolidierungsüberlegungen bildet nach wie vor der Sachstand der Broschüre zum MIP 2023 – 2027. Im MIP-Beschluss wurde die Investitionsplanung der nächsten Jahre dargelegt und deren Implikation auf die Schuldenentwicklung der Landeshauptstadt München aufgezeigt. Mit Vorgabe der Stadtkämmerei ergeben sich für die Teilhaushalte aller Referate einheitliche Konsolidierungsquoten der im einschlägigen MIP veranschlagten Ansätze. Dieser durchgängige Wert beläuft sich für das Jahr 2025 auf 36,5 %, für 2026 auf 38,0 % und schließlich für das Jahr 2027 auf 41,5 %.

Teilhaushalt 6050		2025	2026	2027
Ansätze lt. MIP 2023 – 2027	in Tsd. €	92.965	100.551	112.363
Konsolidierungsquoten	in %	36,5	38,0	41,5
Zu konsolidierende Werte	in Tsd. €	33.932	38.209	46.631

Im Betrachtungszeitraum befindet sich ein Gesamtansatz i.H.v. 305.879 T€ für alle Einzelmaßnahmen der 3 ÖPNV-Bauprogramme - davon sollen in Summe insgesamt 118.772 T€ konsolidiert werden.

Die vorgenannten Planansätze im MIP haben den Stand der Variante 650 des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2023-2027 (Dezember 2023). In der Zwischenzeit fanden unter anderem die Anmeldungen zum MIP 2024-2028, neue Beschlüsse, Änderungen durch die Haushaltsplanung statt, welche Einfluss auf den Basisstand für die Konsolidierung haben.

2.2 Umsetzungsvorschlag

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München GmbH um Rückmeldung gebeten, bei welchen Maßnahmen der ÖPNV-Bauprogramme die Konsolidierungsvorgabe umsetzbar ist. Das Strecken von geplanten Projekten erfolgt, um die finanziellen Herausforderungen, die auf die LHM sowie auf den SWM-Konzern zukommen, stemmen zu können.

Es wird darauf hingewiesen, dass die ÖPNV-Bauprogramme neben dem hier behandelten Teilhaushalt 6050 auch noch den Teilhaushalt 6300 des Baureferates umfassen und ggf. Auswirkungen auf die darüber finanzierten Projektbausteine bestehen.

Die aufgrund der Konsolidierungsvorgabe zunächst notwendig erscheinende Anpassung des Teilhaushalts 6050 ist in Anlage 1 zusammengefasst und betrifft die im Folgenden erläuterten Maßnahmen.

Eine vollständige Konsolidierung im Zeitraum 2025-2027 muss für folgende Maßnahmen vorgeschlagen werden, sie verschieben sich in einen Zeitraum nach 2027:

- Neubaustrecke Tram Johanneskirchen (TJO) (bitte hierzu aber die Ausführungen im Kapitel 3.2.2 beachten) (Maßnahme 6050.7720)
- Neubaustrecke Tram Nordtangente (TNT) (Maßnahme 6050.7710)
- Machbarkeitsstudien (MBS)¹:
 - Tram Amalienburgstraße – Freiham (Maßnahme 6050.7940)
 - Tram Ramersdorf – Perlach (Abschnitt 1 Regerstraße - Ostbahnhof und Abschnitt 3 Ortskern Ramersdorf - Neuperlach) (Maßnahme 6050.7730)
 - Tram Südtangente (Abschnitt Überquerung Isar) (Maßnahme 6050.7920)
 - Tram Südtangente (exkl. Überquerung Isar) (Maßnahme 6050.7730)
 - Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitt 2 Entwicklungsgebiet WARP und Abschnitt 3 Haar) (Maßnahme 6050.7750)²
- Sonstige Projekte:
 - Busbahnhof Studentenstadt (Maßnahme 6050.8040)
 - Bushaltestelle Olympiasee (Maßnahme 6050.8050)
 - Neubau Tram Scheidplatz Süd (Maßnahme 6050.7830)
 - Neubaustrecke Tram Ramersdorf (Abschnitt 2) (Maßnahme 6050.7730)
 - Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitt 1) (Maßnahme 6050.7750)³
 - P+R-Anlage Aidenbachstraße (Maßnahme 6050.8030)
 - Neubaustrecke Tram Berg am Laim – Daglfing (Maßnahme 6050.7850)

Folgende Maßnahmen werden im Zeitraum 2025-2027 finanziell gekürzt, jedoch nicht vollständig konsolidiert bzw. in einen Zeitraum nach 2027 geschoben:

- Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße inkl. Zulaufstrecke Ständlerstraße (BHS) (Maßnahme 6050.7760)
- Neubaustrecke Tram Westtangente (TWT) (Maßnahme 6050.7820)
- Neubaustrecke Tram Münchner Norden (TMN) (bitte hierzu aber die Ausführungen im Kapitel 3.2.1 beachten) (Maßnahme 6050.7700)
- Sonstige Projekte:
 - Neubaustrecke Tram Y-Nord (Abschnitt 1 und 2) (Maßnahme 6050.7740)⁴
 - Planungspauschale Tram (Maßnahme 6050.7950)
 - Tram – St.-Veit-Straße & Kreillerstraße (Maßnahme 6050.7890)

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

¹ Die Untersuchung zur MBS Tram Solln wird vsl. erst ab 2028 durchgeführt und ist daher nicht von der Konsolidierung betroffen.

² Bei den Projekten Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitt 2 Entwicklungsgebiet WARP und Abschnitt 3 Haar) und Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitt 1) handelt es sich um zwei unterschiedliche Maßnahmen, die jedoch im LHM-Haushalt dieselbe Finanzposition haben, (Maßnahme 6050.7750).

³ Bei den Projekten Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitt 2 Entwicklungsgebiet WARP und Abschnitt 3 Haar) und Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitt 1) handelt es sich um zwei unterschiedliche Maßnahmen, die jedoch im LHM-Haushalt dieselbe Finanzposition haben, (Maßnahme 6050.7750).

⁴ Bei den Projekten Neubaustrecke Tram Y-Nord (Abschnitt 1 und 2) und MBS Tram Y-Nord (Abschnitt 3) handelt es sich um zwei unterschiedliche Maßnahmen, die jedoch im LHM-Haushalt dieselbe Finanzposition haben, Maßnahme 6050.7740.

- U-Bahn Betriebshof Süd (UBS) (Maßnahme 6050.7810)⁵
- MBS Tram Y-Nord (Abschnitt 3) (Maßnahme 6050.7740)⁶
- Sonstige Projekte:
 - Brandschutzmaßnahmen U-Bahn Gesamtnetz (Maßnahme 6050.7800)
 - Fahrstromverbesserung Tram Gesamtnetz (Maßnahme 6050.7790)
 - Neues Zugsicherungssystem Communication-Based Train Control (CBTC) (Maßnahme 6050.8020)
 - Sonnenstraße – MBS (Maßnahme 6050.8060)
 - Tram – Ludwig-Ferdinand-Brücke (Maßnahme 6050.7900)
 - Planungspauschale U-Bahn (abzgl. UBS) (Maßnahme 6050.7810)

Die geplanten Abstellanlagen und Betriebshöfe (Ständlerstraße, U-Bahn Betriebshof Süd) müssen weiter (aus)gebaut werden, um insbesondere die Bedarfe aus den Neubaustrecken zu decken.

Mit dem neuen Zugsicherungssystem CBTC wird das bisherige Zugsicherungssystem Linienzugbeeinflussung ersetzt, welches vom Hersteller abgekündigt wurde und damit mittelfristig ersetzt werden muss. Nur mit CBTC ist zudem perspektivisch ein 2-Minuten-Takt auf den Stammstrecken bei der U-Bahn möglich, der ab Mitte der 30er aufgrund des Fahrgastwachstums als notwendig angesehen wird. Es handelt es sich damit um eine für den Kapazitätsausbau notwendige Maßnahme, die nicht verschoben werden kann.

Weitere Verschiebungen oder Nicht-Realisierungen der Projekte würde unweigerlich zu Problemstellungen hinsichtlich möglicher Förderungen durch Bund und Land führen und sind daher als sehr kritisch zu bewerten; zusätzlich drohen teilweise Rückzahlungen von Fördergeldern.

2.3 Konsolidierungsvorgabe und erreichte Konsolidierung

Mit den in Anlage 1 aufgeführten Anpassungen können die Vorgaben der Kämmerei eingehalten werden.

Teilhaushalt 6050		2025	2026	2027
Konsolidierungsvorgabe	in Tsd. €	33.932	38.209	46.631
Referatsvorschlag (Summe)	in Tsd. €	22.979	16.083	79.710
Konsolidierungssaldo	in Tsd. €	10.953	22.126	-33.079

Im Zeitraum 2025 – 2027 beträgt die Konsolidierungsvorgabe insgesamt 118.772 T€ für alle Maßnahmen des ÖPNV-Bauprogramms. Diese Vorgabe kann die Verwaltung in der Betrachtung der einzelnen Haushaltsjahre zwar nicht erfüllen – insgesamt jedoch schon.

⁵ zzgl. Planungspauschale U-Bahn (Maßnahme 6050.7810)

⁶ Bei den Projekten Neubaustrecke Tram Y-Nord (Abschnitt 1 und 2) und MBS Tram Y-Nord (Abschnitt 3) handelt es sich um zwei unterschiedliche Maßnahmen, die jedoch im LHM-Haushalt dieselbe Finanzposition haben, Maßnahme 6050.7740.

3. Erstabschätzung der Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und Stadtentwicklung

Aufgrund der zu konsolidierenden Maßnahmen aus dem ÖPNV-Bauprogramm ist darauf hinzuweisen, dass die geforderten Einsparungen u.a. die gesteckten Zielsetzungen des NVPs und die von der LHM gesteckten Klimaschutzziele erheblich gefährden (Klimaneutralität bis 2035).

Unter Berücksichtigung der lufthygienischen Ziele im Sinne der Einhaltung gesetzlich festgelegter Grenzwerte ist eine Verschiebung des Modal-Splits weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zugunsten des Umweltverbundes und hier insbesondere auch des ÖPNVs unumgänglich. Dieses Erfordernis wird insbesondere unter einer in den nächsten Jahren zu erwartenden drastischen Verschärfung der lufthygienischen Grenzwerte auf europäischer Ebene nochmals unterstrichen.

Jegliche Verlangsamung von Ausbauzielen und Angebotsverbesserungen im ÖPNV wirkt somit den Bestrebungen einer Verbesserung der lufthygienischen Situation in München entgegen. Wenn das sozialverträgliche Mittel einer Schaffung alternativer Angebote zum MIV verschleppt wird, kann die Ergreifung von disruptiven Maßnahmen, wie Fahrverboten, erforderlich werden, ohne dass zeitgleich ein attraktives Alternativangebot im ÖPNV vorhanden ist. Somit sollte aus dem Blickwinkel der Lufthygiene an den Zielen zum Ausbau des ÖPNV dringend festgehalten werden. Dies unterstreicht u.a. auch ein gemeinsames Gutachten⁷ des Mobilitätsreferates, der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV). Dieses Gutachten zeigt die Notwendigkeit des ÖPNV-Ausbaus bei zeitgleicher Einschränkung des MIVs, um Stau, Lärm und Emissionen zu reduzieren und die Klimaziele zu erreichen.

Zudem ist München eine kontinuierlich wachsende Stadt. Bis 2040 wird die Bevölkerung voraussichtlich um 14 % auf eine Einwohnerzahl von rund 1,81 Millionen wachsen (Quelle: Demografiebericht München Teil 1 - Analyse 2022 und Bevölkerungsprognose 2023 bis 2040 für die Landeshauptstadt). Ein stetiges Arbeitsplatz- und Einwohnerwachstum führt damit, auch unabhängig von der Verkehrsmittelwahl, zu einem höheren Verkehrsaufkommen, welches bewältigt werden muss. Das ÖV30-Ziel sollte ebenfalls dabei unterstützen, jedoch löste die Corona-Pandemie ein verändertes Mobilitätsverhalten aus. Aufgrund der umfangreichen einschränkenden Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung waren gravierende Fahrgastrückgänge, v.a. im Jahr 2020, die Folge. Das großflächige Umsetzen der Home-Office Tätigkeiten verstetigte den Rückgang in Teilen. Mittlerweile konnten sich die Fahrgastzahlen annähernd wieder auf das Niveau von vor Corona entwickeln. Dies ist ein Zeichen dafür, dass der ÖPNV weiterhin das wichtigste städtische Fortbewegungsmittel ist. Trotzdem löste der temporäre Fahrgastrückgang erhebliche Folgen für den Münchner ÖPNV aus. Besonders einschneidend war der Rückgang der Fahrgeldeinnahmen, verstärkt wurde die Problematik durch die Einführung des Deutschlandtickets.

Neben den Finanzmitteln als stark limitierendem Faktor hat sich gleichzeitig der Personal-mangel in den letzten Jahren verschärft. Die SWM/MVG sehen sich mit einem anhaltenden Mangel an Fahr-, Werkstatt-, und Fachpersonal in vielen Bereichen konfrontiert. Trotz einer Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation wird auch für die kommenden Jahre eine angespannte Personalmarktsituation erwartet. Allerdings sollen die aktuellen Maßnahmen insbesondere im Bereich der Fahrer*innen im Jahr 2025 zu einer weitgehenden Besetzung der Planstellen führen.

Diesem Umstand Rechnung tragend und unter Erfüllung der Aufgabe der wirtschaftlichen Leistungserbringung liegt daher die Priorität auf dem Einsatz von größeren Fahrzeugen anstelle von Taktverdichtungen – dies gilt insbesondere für das Trambahnnetz. Die Richtungsentscheidung zum Einsatz längerer Trambahnen wird daher bestätigt und ist essenziell für den weiteren Kapazitätsausbau im Gesamtsystem. Darauf abzielende

⁷ siehe <https://muenchenunterwegs.de/angebote/klimagutachten-oepnv-grossraum-muenchen>

Maßnahmen, vor allem die Ertüchtigung der damit erforderlichen Infrastruktur im Bestandsnetz, sind konsequent weiter umzusetzen. Ohne diese Investitionen sind Kapazitätserweiterungen unter den oben genannten Rahmenbedingungen nicht möglich.

Werden aufgrund der heutigen Rahmenbedingungen Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen, die z.T. durch sehr lange Vorlaufzeiten bis zur Realisierung geprägt sind, erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt, können die Auswirkungen auf die Stadtgesellschaft und Stadtentwicklung derzeit noch nicht in Gänze dargestellt werden. Eine Ersteinschätzung zu den möglichen Folgen der in Kapitel 2.2 angeführten konsolidierten Maßnahmen, wird in den nachfolgenden Unterkapiteln erläutert.

3.1 Darstellung der Konsolidierungsfolgen

Werden Maßnahmen aufgrund der notwendigen Einhaltung der Haushaltsvorgaben konsolidiert und damit auf einen Zeitraum nach 2027 geschoben, ergeben sich daraus verschiedene Konsequenzen. Im Folgenden werden die Projekte, entsprechend der Reihenfolge aus Anlage 1 (ausgenommen die in Kapitel 3.2 gesondert behandelten Projekte TMN und TJO), mit ihren jeweiligen Auswirkungen dargestellt.

3.1.1 Tramneubaustrecken und Betriebshöfe

Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße inkl. Zulaufstrecke Ständlerstraße (BHS)

6050.7760 – Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße; 1. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	22.200	31.600	40.200	94.000
Vorschlag (neuer Ansatz)	18.700	39.100	5.000	62.800
Veränderung	-3.500	7.500	-35.200	-31.200

Aufgrund des erwarteten Bevölkerungswachstums der LHM und damit benötigten Angebotserweiterungen, dem baulichen Zustand der derzeitigen Hauptwerkstatt sowie aufgrund von betrieblichen Anforderungen bauen die SWM/MVG einen neuen Trambahn-Betriebshofs (BHS) in der Ständlerstraße und sanieren den Betriebshof an der Einsteinstraße. Die künftige Anlage an der Ständlerstraße umfasst unter anderem Wartungsgebäude, Lagerflächen, eine Abstellanlage mit einer Gesamtgleislänge von ca. 4.000 m, Außenanlagen und berücksichtigt notwendige bauliche Lärmschutzmaßnahmen.

Das Projekt Neubau BHS befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren (PFV). Der Antrag zur Planfeststellung wurde im Oktober 2023 bei der Regierung von Oberbayern (ROB) eingereicht. Aktuell wird die Vorbereitung für den Erörterungstermin bearbeitet.

Auf Basis der fortgeschriebenen Ausführungsplanung und eingegangenen Einwendungen im Rahmen des PFV wurde die Terminplanung aktualisiert und somit der Mittelabfluss den neuen Rahmenbedingungen angepasst. Die geänderten Rahmenbedingungen führen auch zu einer Terminanpassung in dem derzeit laufenden Verfahren zur Flächennutzungsplanänderung.

Die oben genannten Faktoren führen zu einer Verschiebung der Genehmigungsphase. Die Erteilung des Planfeststellungsbescheides durch die ROB wird derzeit in der ersten Jahreshälfte 2025 erwartet. Dadurch verschiebt sich der Baubeginn in die zweite Jahreshälfte 2025. Den aktuellen Planungen entsprechend gehen die SWM/MVG derzeit von einer Teilinbetriebnahme der Abstellung Teil 1 (vorgezogene Abstellung) ab 07/2027 aus.

Diese Terminanpassungen wurden in der aktuellen Budget- und Mittelabflussplanung berücksichtigt und im Rahmen des o.g. Konsolidierungsvorschlags umgesetzt. Die Konsolidierung hat folglich keine Auswirkungen auf die weitere Umsetzung des Projekts.

U-Bahn Betriebshof Süd (UBS)**6050.7810 – U-Bahn Betriebshof Süd (UBS); 1. ÖPNV-Bauprogramm**

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	3.300	0	0	3.300
Vorschlag (neuer Ansatz)	3.300	0	0	3.300
Veränderung	0	0	0	0

Nach erfolgter Prüfung ist eine Konsolidierung dieser Maßnahme nicht möglich, d.h. sie wird ohne Verzögerung weiter umgesetzt.

Neubaustrecke Tram Westtangente (TWT)**6050.7820 – Neubau Tram Westtangente; 1. ÖPNV-Bauprogramm**

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	30.100	25.100	20.500	75.700
Vorschlag (neuer Ansatz)	28.700	22.900	10.600	62.200
Veränderung	-1.400	-2.200	-9.900	-13.500

Die Tram-Westtangente (TWT) ist Bestandteil des Nahverkehrsplans der LHM und verläuft vom Romanplatz über die Wotanstraße, die neue Umweltverbundröhre (UVR), die Fürstenrieder und die Boschetsrieder Straße zum U-Bahnhof Aidenbachstraße und umfasst eine Streckenlänge von ca. 8,25 km sowie 17 Haltestellen. Die TWT unterteilt sich in zwei Planfeststellungsabschnitte (PFA). Für den PFA 1 liegt seit September 2023 die Baugenehmigung vor, die Baumaßnahmen haben hier im März 2024 begonnen. Der Förderbescheid für den PFA 1 wird in Q1/2025 erwartet. Beim PFA 2 befindet sich die TWT derzeit im Planfeststellungsverfahren, die SWM/MVG gehen von dem Erhalt der Baugenehmigung in Q2/2025 aus.

Zur schnellstmöglichen Realisierung der TWT und Nutzung der verkehrlichen Wirkung erfolgt die Inbetriebnahme abschnittsweise.

Inbetriebnahme-Zeitplan (Änderungen vorbehalten):

- Bis Ende 2025: Inbetriebnahme des Abschnitts Agnes-Bernauer-Straße bis Ammerseestraße
- Bis Ende 2027: Inbetriebnahme des Abschnittes Ammerseestraße bis Ratzingerplatz. Bis zur Fertigstellung des Neubaus der P+R-Anlage an der Aidenbachstraße wird am Ratzingerplatz eine provisorische Wendeschleife genutzt.
- Bis Ende 2028 erfolgt schrittweise die Inbetriebnahme der restlichen Abschnitte:
 - Ratzingerplatz bis Aidenbachstraße
 - Romanplatz bis Agnes-Bernauer-Straße

Durch Anpassungen im Bauablauf konnten ausführende Maßnahmen verlegt und damit verbundene Mittelabflüsse in Höhe von ca. 30 Mio. in das Jahr 2028 verschoben werden. Der LHM-Anteil beträgt dabei 13,5 Mio. €. Dies hat keine Auswirkungen auf die geplante Inbetriebnahme im Dezember 2028.

Neubaustrecke Tram Nordtangente**6050.7710 – Neubaustrecke Tram Nordtangente; 1. ÖPNV-Bauprogramm**

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
-------------------	------	------	------	--------

Ansatz bisher (Variante 640)	2.400	3.300	5.600	11.300
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-2.400	-3.300	-5.600	-11.300

Das Linienkonzept der Tram Nordtangente (TNT) sieht insgesamt drei Linien vor:

- Tram 11: Amalienburgstraße – Neuhausen – Johanneskirchen
- Tram 13: Kieferngarten – Schwabing Nord – Münchner Freiheit – Maxmonument, weiter Richtung Osten/Süden
- Tram 23: Am Hart – Münchner Freiheit – Sendlinger Tor, weiter Richtung Süden

Solange die TNT nicht umgesetzt wird, kann das Linienkonzept nicht wie geplant verwirklicht werden. Der geplante Entlastungseffekt für den ÖPNV in der Stadtmitte und der Umstiegseffekt vom MIV auf den ÖPNV wird nicht stattfinden. Die prognostizierte Mehrung von 13.000 Fahrgästen pro Tag wird nicht eintreffen und damit korrespondierend auch nicht die Verringerung von 19 Mio. Pkw-Kilometer pro Jahr.

Damit einhergehend ist mit umfangreichen Einbußen in der lokalen Planungs- und Bauindustrie sowie bei weiteren (lokalen) Unternehmen zu rechnen, was schlussendlich im gesamtstädtischen Kontext negative finanzielle Konsequenzen nach sich zieht.

Ohne die TNT wird der geplante barrierefreie Neubau der Haltestellen und Kreuzungen entlang der Neubautrasse gemäß den aktuellen Vorgaben nicht umgesetzt.

Die Planungen zur TNT wurden im Juli 2024 aufgrund der derzeit ablehnenden Haltung des Freistaates eingefroren, werden jedoch seitens der Landeshauptstadt aufrechterhalten. Dieser Sachverhalt spiegelt sich auch im oben angeführten Konsolidierungsvorschlag wider, denn die Kostenblöcke wurden lediglich auf einen Zeitraum nach 2027 verschoben. Wenn sich die Rahmenbedingungen ändern, sollen die Planungen – vorbehaltlich der Haushaltslage – auf der Grundlage der vorliegenden und dem Trassierungsbeschluss vom 20.12.2023 entsprechenden Planung wiederaufgenommen werden.

Die Auswirkungen der Konsolidierung auf die Tram Münchner Norden und Tram Johanneskirchen sind in Kapitel 3.2 gesondert dargestellt.

3.1.2 Machbarkeitsstudien (MBS)

Tram Amalienburgstraße – Freiham

6050.7940 – Tram Nordtangente-Freiham Voruntersuchungen; Übertragung der Mittel d. Planungsprogramms in das 2. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	0	184	283	467
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	0	-184	-283	-467

Die MBS der Tram nach Freiham ist im Zeitraum 2029 – 2030 vorgesehen.

Um die Offenhaltung der Tramstrecke gewährleisten zu können, waren punktuelle Studien, z.B. Trassierung Ortskern Aubing, als vorgezogene Leistung der Tram-Vorstudie angedacht. Der Mittelabfluss für diese punktuellen Studien war bisher nicht angemeldet und wäre im Herbst 2024 nachgetragen worden. Diese Maßnahme kann ohne Auswirkungen auf den o.g. Zeitplan in einen Zeitraum nach 2027 geschoben werden.

Tram Ramersdorf – Perlach (Abschnitt 1 Regerstraße – Ostbahnhof und Abschnitt 3 Ortskern Ramersdorf – Neuperlach)

6050.7730 – Tram Ramersdorf – Perlach; Voruntersuchungen Abschnitte 1) Regersstraße – Ost-bahnhof und 3) Ortskern Ramersdorf – Neuperlach; 2. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	482	95	0	577
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-482	-95	0	-577

Die MBS der Tram Ramersdorf war im Zeitraum 2026-2027 vorgesehen. Für den in Bearbeitung befindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung 1508a wird das Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Jahr 2025 eine vertiefte straßenbauliche Machbarkeitsstudie u.a. zur Festlegung der Straßenbegrenzungslinien vergeben. Auf diesen Ergebnissen aufbauend kann die MBS der Tram Ramersdorf – Perlach neu erst in einen Zeitraum nach 2027 durchgeführt werden.

Tram Südtangente (Abschnitt Überquerung Isar)

6050.7920 – Tram Südtangente; Voruntersuchungen Abschnitt Überquerung Isar Kostenneutrale Mittelübertragung; 2. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	0	0	27	27
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	0	0	-27	-27

Die MBS der Tram Südtangente ist im Zeitraum 2027-2028 vorgesehen. Konkrete Studien zur Offenhaltung der Tramtrasse entlang des Korridors sind derzeit nicht geplant. Diese Maßnahme muss in einen Zeitraum nach 2027 geschoben werden.

Tram Südtangente (exkl. Überquerung Isar)

6050.7930 – Tram Südtangente; Voruntersuchungen exkl. Überquerung Isar Kostenneutrale Mittelübertragung; 2. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	0	0	37	37
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	0	0	-37	-37

Die MBS der Tram Südtangente ist im Zeitraum 2027-2028 vorgesehen. Konkrete Studien zur Offenhaltung der Tramtrasse entlang des Korridors sind derzeit nicht geplant. Diese Maßnahme muss in einen Zeitraum nach 2027 geschoben werden.

Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitt 2 Entwicklungsgebiet WARP und Abschnitt 3 Haar)

6050.7750 – Tram Wasserburger Landstraße; Voruntersuchungen Abschnitt 2) Entwicklungsgebiet WARP und 3) Haar; 2. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	333	12	0	345
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-333	-12	0	-345

Die MBS der Tram Wasserburger Landstraße für die Abschnitte 2 und 3 ist für den

Zeitraum 2025-2026 vorgesehen. Diese Maßnahme muss in einen Zeitraum nach 2027 geschoben werden. Da es sich hier um ein interkommunales Projekt gemeinsam mit dem Landkreis München handelt, sind weitere Abstimmungen notwendig.

MBS Tram Y-Nord

6050.7740 – Tram Y-Nord Voruntersuchungen Abschnitt 3) Am Hart - Lerchenauer Feld; 2. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	0	0	102	102
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	102	102
Veränderung	0	0	0	0

Nach erfolgter Prüfung ist eine Konsolidierung dieser Maßnahme nicht möglich, d.h. sie wird ohne Verzögerung weiter umgesetzt.

3.1.3 Weitere Maßnahmen

Brandschutzmaßnahmen U-Bahn Gesamtnetz

6050.7800 – Brandschutzmaßnahmen U-Bahn Gesamtnetz; 1. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	8.100	9.300	0	17.400
Vorschlag (neuer Ansatz)	8.100	9.300	0	17.400
Veränderung	0	0	0	0

Nach erfolgter Prüfung ist eine Konsolidierung dieser Maßnahme nicht möglich, d.h. sie wird ohne Verzögerung weiter umgesetzt.

Busbahnhof Studentenstadt

6050.8040 – Busbahnhof Studentenstadt; 3. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	1.800	1.800	0	3.600
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-1.800	-1.800	0	-3.600

Die Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofs Studentenstadt wurde bisher für 2027 geplant. Der Umbau des Busbahnhofs Studentenstadt steht kurz vor Abschluss der Leistungsphase 3 (LP3) Entwurfsplanung nach HOAI. Bis LP4 Genehmigungsplanung liegen vertragliche Vereinbarungen vor, inkl. Lärmgutachten. Das Projekt wird bis zur LP4 weitergeführt, da die hierfür benötigten Finanzmittel gebunden sind.

Auf der Investitionsseite gibt es keine finanziellen Auswirkungen bei einer möglichen Verschiebung des Projekts ab der LP5 Ausführungsplanung um drei bis fünf Jahre.

Das bestehende Busangebot muss vorübergehend weiter ohne Erweiterung des Busbahnhofs abgewickelt werden, allerdings nur mit den bekannten Einschränkungen durch zeitweise Doppelbelegung von Haltestellen. Bei Verschiebung des Umbaus des Busbahnhofs Studentenstadt fallen zukünftig, mit Verlängerung der Linie 182 zur Studentenstadt, zusätzliche Betriebskosten an, die der fehlenden Kapazitätserweiterung geschuldet sind. Unabhängig von Neufreimann fallen bereits heute Betriebskosten für Wendefahrten der

Buslinien X35/X36 an, die bei einem Ausbau eingespart werden könnten.

Der bereits bewilligte Förderbescheid verliert bei einer Verschiebung des Baubeginns nach 2025 seine Gültigkeit. Es müsste ein neuer Förderantrag gestellt werden, dessen Verbescheidung wiederum offen ist.

Bushaltestelle Olympiasee

6050.8050 – Bushaltestelle Olympiasee; 3. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	100	100	200	400
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-100	-100	-200	-400

Die Haltestelle ist aktuell als Provisorium ausgeführt. Wegen der niedrigen Bedienungsfrequenz hat ein barrierefreier Ausbau derzeit eine geringere Priorität. Diese Maßnahme muss in einen Zeitraum nach 2027 geschoben werden. Die Haltestelle wird dann weiterhin als Provisorium ausgeführt.

Fahrstromverbesserung Tram Gesamtnetz

6050.7790 – Fahrstromverbesserung Tram Gesamtnetz; 1. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	200	200	100	500
Vorschlag (neuer Ansatz)	200	200	100	500
Veränderung	0	0	0	0

Nach erfolgter Prüfung ist eine Konsolidierung dieser Maßnahme nicht möglich, d.h. sie wird ohne Verzögerung weiter umgesetzt.

Neubau Tram Scheidplatz Süd

6050.7830 – Neubaustrecke Tram Scheidplatz Süd; 1. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	0	0	1.500	1.500
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	0	0	-1.500	-1.500

Für diese Maßnahmen ist kein Mittelabfluss mehr nötig, da sie bereits fertiggestellt wurde. Daher wird diese Maßnahmen unter den konsolidierten Maßnahmen aufgelistet ohne weitere Auswirkungen.

Neubaustrecke Tram Ramersdorf (Abschnitt 2)

Hierbei handelt es sich um Planungsmittel – LP1 Grundlagenermittlung und Beginn LP2 Vorplanung nach HOAI. Es bestehen noch keine Vertragsleistungen. Diese Maßnahme muss in einen Zeitraum nach 2027 geschoben werden.

6050.7730 – Neubaustrecke Tram Ramersdorf; 1. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	300	600	900	1.800

Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-300	-600	-900	-1.800

Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitt 1)

6050.7750 – Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße; 1. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	300	500	1.000	1.800
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-300	-500	-1.000	-1.800

Hierbei handelt es sich um Planungsmittel – LP1 Grundlagenermittlung und Beginn LP2 Vorplanung. Es bestehen noch keine Vertragsleistungen. Diese Maßnahme muss in einem Zeitraum nach 2027 geschoben werden.

Neubaustrecke Tram Y-Nord Abschnitte 1 und 2

6050.7740 – Neubaustrecke Tram Y-Nord I+II; 1. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	600	600	0	1.200
Vorschlag (neuer Ansatz)	120	0	0	120
Veränderung	-480	-600	0	-1.080

Hierbei handelt es sich um Planungsmittel – LP1 Grundlagenermittlung und Beginn LP2 Vorplanung. Es bestehen noch keine Vertragsleistungen. Die Begleitung der verkehrlichen Aspekte im Rahmen einer MBS soll ermöglicht werden, daher erfolgt die Schiebung dieser Maßnahme nur teilweise.

Neues Zugsicherungssystem Communication-Based Train Control (CBTC)

6050.8020 – Neues Zugsicherungssystem CBTC; 3. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	1.200	1.900	7.200	10.300
Vorschlag (neuer Ansatz)	1.200	1.900	7.200	10.300
Veränderung	0	0	0	0

Nach erfolgter Prüfung ist eine Konsolidierung dieser Maßnahme nicht möglich, d.h. sie wird ohne Verzögerung weiter umgesetzt.

P+R Aidenbachstraße

6050.8030 – P + R-Anlage Aidenbachstraße; 3. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	1.100	3.900	12.600	17.600
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-1.100	-3.900	-12.600	-17.600

Mit Realisierung der Tram-Westtangente (TWT) soll als Endhaltestelle eine Trambahnwendeschleife in Kombination mit einem Busbahnhof an der U-Bahn-Station Aidenbachstraße entstehen. Dadurch muss die bestehende Anlage zurückgebaut und möglichst

durch einen zeitgemäßen Neubau für insgesamt 400 Pkw-Stellplätze auf zwei Ebenen ersetzt werden.

Infolge des Bedarfs zusätzlicher Schulsportflächen, soll den Planungen der P+R-Anlage ein für den Schulsport geeignetes Kunstrasenspielfeld auf dem Dach der Anlage zugrunde gelegt werden.

Die Inbetriebnahme des P+R-Anlage hat als selbstständiges Projekt keine terminliche Bindung. Jedoch gibt es eine enge Verzahnung mit Realisierung der TWT, für deren Gesamtinbetriebnahme in Q4/2028 eine Übergabe der P+R Aidenbachstraße Ebene „Tram- und Busbahnhof“ in Q1/2028 an das Projekt TWT erforderlich ist.

Das Projekt P+R Aidenbachstraße hat die Vorplanung (LP 2) erfolgreich beendet und befindet sich nun in der Entwurfsplanung (LP 3), womit eine Konkretisierung der Kosten und Reduzierung der Unschärfen einhergeht. In Q1/2025 wird vsl. eine detaillierte Kostenberechnung vorliegen. Nach aktuellem Stand ist davon auszugehen, dass die Baukosten der Bauteile Gründung/U-Bahn, Tram- und Busbahnhof sowie P+R Parkdeck (400 Stellplätze) über die Stellplatzablösemittel finanziert werden können. Die Mittel stehen hierzu grundsätzlich zur Verfügung, nach derzeitiger Schätzung beläuft sich der Finanzierungsbedarfe für die Gründung/U-Bahn auf ca. 5 Mio. € sowie des Tram- und Busbahnhofs auf ca. 7 Mio. €. Die Finanzierung über die Stellplatzablösemittel wird gesondert dem Stadtrat innerhalb des 1.Hj 2025 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Das Referat für Bildung und Sport (RBS) ist mit der Klärung der Finanzierungsfrage der vorgesehenen Schulsportflächen in enger Abstimmung mit dem RAW sowie der SWM beauftragt. Eine Realisierung der P+R Aidenbachstraße ohne Sportplatz ist möglich, dies bedeutet ein Einsparungspotenzial von ca. 16 Mio. €.

Planungspauschale Tram

6050.7950 – Planungspauschale Tram; 2. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	60	80	80	220
Vorschlag (neuer Ansatz)	60	72	0	132
Veränderung	0	-8	-80	-88

In dieser Maßnahme sind die beiden Systemvergleiche für das Projekt Münchner Nordosten und das Projekt Münchner Norden enthalten, bisher begleitet durch die SWM/MVG für die Belange des ÖPNV. SWM/MVG-seitig sind Kosten der Eigenleistung zu erwarten. Zudem sind hier die Mittel für die MBS Trambetriebshof Maria-Goeppert-Mayer-Straße enthalten. Der Anteil für den Trambetriebshof ist zu sichern. Dieses Maßnahmenpaket kann demnach teilweise geschoben werden.

Sonnenstraße – MBS

6050.8060 – Sonnenstraße - Machbarkeitsstudie; 3. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	100	0	0	100
Vorschlag (neuer Ansatz)	100	0	0	100
Veränderung	0	0	0	0

Nach erfolgter Prüfung ist eine Konsolidierung dieser Maßnahme nicht möglich, d.h. sie wird ohne Verzögerung weiter umgesetzt.

Tram – Ludwig-Ferdinand-Brücke**6050.7900 – T - Ludwig-Ferdinand-Brücke; 2. ÖPNV-Bauprogramm**

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	200	200	300	700
Vorschlag (neuer Ansatz)	200	200	300	700
Veränderung	0	0	0	0

Nach erfolgter Prüfung ist eine Konsolidierung dieser Maßnahme nicht möglich, d.h. sie wird ohne Verzögerung weiter umgesetzt.

Neubaustrecke – Tram Berg am Laim – Daglfing**6050.7850 – Tram Berg am Laim Daglfing; 2. ÖPNV-Bauprogramm**

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	400	700	1.000	2.100
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-400	-700	-1.000	-2.100

Hierbei handelt es sich um Planungsmittel – LP1 Grundlagenermittlung und Beginn LP2 Vorplanung. Es bestehen noch keine Vertragsleistungen, daher muss diese Maßnahme geschoben werden.

Tram – St.-Veit-Straße & Kreillerstraße**6050.7890 – Tram St.-Veit-Straße & Kreillerstraße; 2. ÖPNV-Bauprogramm**

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	200	3.200	0	3.400
Vorschlag (neuer Ansatz)	200	1.400	0	1.600
Veränderung	0	-1.800	0	-1.800

Bei dieser Maßnahme wird der Leistungsumfang verringert. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Kreillerstraße wird umgesetzt. Hierbei werden die Bahnsteige verlängert, verbreitert, mit Wartehäusern ausgestattet und so angehoben, dass ein nahezu niveaugleicher Einstieg in die Tram möglich ist. Der Umbau erfolgt in einer durch die DB InfraGo AG ausgelösten Streckensperrung. Die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Wendeanlage St.-Veit-Straße muss zurückgestellt werden.

Planungspauschale U-Bahn (abzgl. UBS)**6050.7810 – Planungspauschale U-Bahn (abzgl. UBS); 1. ÖPNV-Bauprogramm**

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	300	0	0	300
Vorschlag (neuer Ansatz)	300	0	0	300
Veränderung	0	0	0	0

Nach erfolgter Prüfung ist eine Konsolidierung dieser Maßnahme nicht möglich, d.h. sie wird ohne Verzögerung weiter umgesetzt.

3.2 Darstellung der TMN und TJO

Im Folgenden werden die Auswirkungen der Konsolidierung auf die Tram Münchner Norden und Tram Johanneskirchen dargestellt.

3.2.1 Tram Münchner Norden (TMN)

6050.7700 – Neubau Tram Münchner Norden; 1. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	10.700	14.100	19.200	44.000
Vorschlag (neuer Ansatz)	8.116	8.116	8.117	24.349
Veränderung	-2.584	-5.984	-11.083	-19.651

Das Gebiet zwischen der U2 und der U6, in dem auch das neue Stadtquartier Neufreimann liegt, ist heute lediglich durch Buslinien erschlossen. Die geplante Tram-Neubaustrecke schafft hier zwischen der Haltestelle Schwabing Nord (Tramlinie 23), dem U-Bahnhof Kieferngarten (U6) und dem U-Bahnhof Am Hart (U2) einen wichtigen Lückenschluss im schienengebundenen ÖPNV.

Das Projekt Tram Münchner Norden (TMN) ist aus verkehrlicher wie auch aus städtebaulicher Sicht essenziell und aufgrund seiner verkehrlichen Erschließungs- und Versorgungswirkung der Quartiere für den Bestand und Neubau zwingend weiterzuverfolgen. Ein gutes Mobilitätsangebot ist eine entscheidende Voraussetzung für eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs, die eng mit der Entwicklung des Wohnungsbaus in der wachsenden Landeshauptstadt einhergehen sollte. Sie ist maßgeblich für lebenswerte und zukunftsfähige Quartiere. Konkret betrifft dies in der LHM die städtische Entwicklungsfläche Neufreimann (ca. 15.000 Einwohner*innen (EW)), die Rahmenplanung Frankfurter Ring sowie die Bauleitplanungen zum Frankfurter Ring 227 (ca. 3.500 Arbeitsplätze) und Helene-Wessel-Bogen 39 (Europark). Zudem entstehen in Neufreimann Einrichtungen und Angebote zur Schulversorgung, soziale und kulturelle Nutzungen sowie ein Quartierszentrum, welche nur durch eine angemessene ÖV-Anbindung ausreichend an die Nachbarschaft angebunden werden können.

Laufender Planungsprozess

Das Projekt ist in zwei Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt. PFA 1 verläuft von Schwabing Nord bis zum Kieferngarten als Verlängerung der Tramlinie 23. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 31.10.2024 gefasst. Die im Projekt gebundenen Planer*innen befinden sich derzeit in der Ausführungsplanung. Im PFA 2 von der Bayernkaserne bis Am Hart wird derzeit die Entwurfsplanung abgeschlossen. Der Trassierungsbeschluss wird finalisiert und für das erste Halbjahr 2025 erwartet. Die Einreichung des Planfeststellungsantrags erfolgt direkt im Anschluss. Für beide Planfeststellungsabschnitte haben die SWM/MVG laufende Planer- und Dienstleisterverträge geschlossen mit entsprechenden Zahlungsverpflichtungen. Die Inbetriebnahme des PFA1 ist Ende 2027 angedacht. Jegliche Verzögerungen haben einen großen Einfluss auf die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung.

Bei der TMN werden folgende Fahrgastzahlen auf den drei Linienästen erwartet:

- Auf dem Südast der Neubaustrecke werden entsprechend der Berechnungen im Bereich Neufreimann täglich ca. 12.000 Fahrgäste die neue Tramverbindung nutzen.
- Auf dem östlichen Abschnitt, zwischen Neufreimann und U-Bahnhof Kieferngarten, werden ca. 6.000 Fahrgäste/Tag erwartet.
- Im Westabschnitt zwischen Neufreimann und U-Bahnhof Am Hart werden ca. 12.000 Fahrgäste täglich verkehren. Damit entspricht die Nachfrage auf dem

Westabschnitt in etwa dem Doppelten der Nachfrage auf dem Ostast, was wiederum zeigt, dass hier die Bedienung durch zwei Tramlinien angemessen ist.

Auswirkungen einer Nicht-Realisierung

Ohne die TMN sind die städtebaulichen und verkehrsplanerischen Zielsetzungen zur Stärkung des ÖPNV im Münchner Norden nicht erreichbar. Entsprechend der Berechnungen des Verkehrsmodells der Region München (bereitgestellt in Kooperation von LHM, SWM/MVG und MVV) wären weniger Fahrgäste im ÖPNV und ca. 400.000 MIV-Fahrten mehr pro Jahr zu erwarten. Hierzu ist hervorzuheben, dass das zukünftige Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen eines Neubaugebietes maßgeblich durch die Mobilitätsangebote bestimmt wird, die zum Zeitpunkt des Einzugs verfügbar sind. Um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sollten also bereits zum Zeitpunkt der ersten Einzüge verschiedene alternative Angebote zum MIV nutzbar sein. Hierzu gehört zwingend ein leistungsfähiger und zuverlässiger ÖPNV. Die Kapazität der Tram ist dabei gegenüber Bussen deutlich höher. Um die Erschließung der neuen Siedlungen von Beginn an sicherzustellen, können geplante Trambahnlinien zwar für eine gewisse Übergangszeit durch einen Busvorlauf kompensiert werden, allerdings sind Busvorlaufbetriebe mittelfristig weniger attraktiv, um den neuen Einwohner*innen ein Mobilitätsverhalten im Sinne des Umweltverbunds zu ermöglichen. Für eine vergleichbare Leistungsfähigkeit entsprechend der einer Tram, müssten mehr Busse und somit mehr Fahrer*innen eingesetzt werden. Dies führt zu einer weiteren Verschärfung des ohnehin bereits bestehenden Fahrpersonalmangels im ÖPNV und ist ggf. unter den bestehenden Rahmenbedingungen auf absehbare Zeit nicht leistbar. Neben dem Mehrpersonalbedarf würde dies mehr Infrastrukturbedarfe für den Busverkehr auslösen. Beispielsweise kann die Konsolidierung des Projektes Busbahnhof Studententstadt nicht erfolgen, weil dieser sogar deutlich ausgebaut werden müsste (Neuplanungen, Neuvergaben von Gutachten, etc.). Dadurch entstünden wiederum neue Kosten.

Im Zuge des Tramprojektes werden auch die bestehenden Busbahnhöfe Am Hart und Kieferngrund für höhere Kapazitäten ausgebaut. Ohne das Tramprojekt müssten die Busbahnhöfe und ggf. weitere Businfrastrukturen in neuen, eigenständigen Projekten ausgebaut werden, um für das stetig steigende Verkehrsaufkommen im Münchner Norden, insbesondere durch das neue Stadtquartier Neufreimann, eine attraktive und leistungsfähige Alternative zum schienengebundenen ÖPNV anbieten zu können, wodurch nach erster Schätzung Kosten im mittleren bis hohen zweistelligen Mio. € Bereich anfallen würden.

Des Weiteren entsteht mit der TMN durch das neue Brückenbauwerk über die Gleisanlagen des DB-Nordrings mit Nutzung für Tram, Fuß- und Radverkehr eine neue attraktive Radwegverbindung von Neufreimann in Richtung Innenstadt. Die neue Radwegverbindung ist als einheitlich verlaufender Zweirichtungsradweg neben der Tramtrasse vom Frankfurter Ring bis zum Stadtplatz Neufreimann geplant. Ab der Wendeschleife Schwabing Nord in Richtung Süden schließt diese neue Radwegverbindung an den vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der bestehenden Tramlinie 23 zur Münchner Freiheit an. Durch das Stadtquartier Neufreimann wird sich das Radverkehrsaufkommen deutlich erhöhen. Ohne Realisierung der TMN bleibt vom Helene-Wessel-Bogen bis zum Frankfurter Ring eine Lücke im Radwegnetz auf einer Länge von rund einem Kilometer. Alternativrouten Richtung Süden über die Ingotstädter Straße oder Lilienthalallee sind mit deutlichen Umwegen verbunden.

Auch ein Busvorlaufbetrieb müsste ohne diese Brücke erhebliche Umwege zurücklegen, was die Attraktivität der Busverbindung gegenüber der gewünschten Trambahnverbindung weiter verringert.

In der Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1989 „ehemalige Bayernkaserne und Bereich östlich der Bayernkaserne“ ist die Verlängerung der Tram 23 als leistungsfähige verkehrliche Erschließung für das Gebiet zugrunde gelegt. Die Tram ist somit die maßgebliche Erschließung im ÖPNV und Voraussetzung zur Realisierung des neuen Stadtquartiers.

Bei Nichtrealisierung der TMN müssten die Baugenehmigungen gegebenenfalls auf Rechtmäßigkeit geprüft werden. Bei einer nicht angemessenen ÖV-Erschließung sind demnach die Stellplatzsituation (Tiefgaragenbau, Erhöhung Stellplatzschlüssel) und Neuberechnung der Leistungsfähigkeiten in IV und ÖV (Knotenbetrachtungen, Erweiterungsmaßnahmen der betroffenen Straßen etc.) zu prüfen. Damit sind negative Auswirkungen auf die Baulandentwicklung und die Umsetzung, insbesondere von sich bereits in der Planung befindenden Wohnbauvorhaben in Neufreimann, zu erwarten. Dies könnte auch zur Folge haben, dass die Wohnungswirtschaft ausgebremst wird, es mittelfristig zu höheren Baupreisen kommt sowie Baugenehmigungen aufgrund längerer und tiefergehenden Prüfverfahren verzögert werden. Auch die Projekte der Münchner Wohnen wären davon betroffen; der Haushalt würde durch den Teuerungsausgleich auf andere Weise belastet werden.

Eine Entlastung der dann angespannten ÖV-Situation könnte lediglich durch eine Verzögerung bei den Grundstücksvergaben erfolgen, was wiederum dem städtischen Ziel, prioritär bezahlbarem Wohnraum zu schaffen, widerspricht.

Problematisch ist auch die Erschließung des Frankfurter Rings, wo entsprechend der Rahmenplanung ein breites Spektrum an Gewerbe angesiedelt werden soll. Eine mangelhafte Erschließung mindert die Standortattraktivität, beeinträchtigt das Entwicklungspotenzial des gesamten Standortes Frankfurter Ring stark und kann auf lange Sicht zu geringeren Gewerbesteuererträgen für die Landeshauptstadt führen.

Zusammenfassend hätte eine Verzögerung des Projektes Tram Münchner Norden, resultierend aus den o.g. Auswirkungen auf die Verkehrserschließung sowie die Quartiers- und Gewerbeentwicklung, mittel- bis langfristig auch finanzielle Mehraufwendungen für die Landeshauptstadt zur Folge. Um die Vorgaben der Konsolidierung einhalten zu können, muss allerdings vorgeschlagen werden, die Maßnahme TMN zu konsolidieren. Aufgrund der voraussichtlichen finanziellen Mehraufwendungen, sowie den erheblichen Auswirkungen auf die Verkehrserschließung und Siedlungsentwicklung, wird dies aus den o.g. fachlichen Gründen allerdings abgelehnt. Mit dieser Vorlage wird deshalb in Kapitel 4 ein Alternativvorschlag zur Finanzierung des Projektes angeboten.

3.2.2 Tram Johanneskirchen (TJO)

6050.7720 – Neubaustrecke Tram Johanneskirchen; 1. ÖPNV-Bauprogramm

(Werte in Tsd. €)	2025	2026	2027	Gesamt
Ansatz bisher (Variante 640)	7.800	1.800	300	9.900
Vorschlag (neuer Ansatz)	0	0	0	0
Veränderung	-7.800	-1.800	-300	-9.900

Die Tram Johanneskirchen (TJO) befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Die SWM/MVG gehen vom Erhalt der Baugenehmigung in Q2/2025 aus. Bei einem Planungs- oder Projektstopp (LP5 Ausführungsplanung) müssen laufende Planer- und Bauverträge mit aktuellen Zahlungsverpflichtungen gekündigt oder pausiert werden. Zudem fallen für einen Wertpunktesicherungsvertrag (Reservierung einer Ökokontofläche für späteren Versiegelungsausgleich) weiterhin monatliche Kosten an. Bei einer Verzögerung des Baustarts müssen Gutachten oder Betrachtungen ggf. auf Rechtmäßigkeit und Aktualität geprüft werden. Damit verbunden sind Zusatzkosten und Risiken. Bei einem Projektstopp muss zudem die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands des Straßenraums erfolgen, da derzeitige Provisorien nur für eine begrenzte Dauer von ca. zwei Jahren verwendbar sind. Die Wiederherstellung ist ebenfalls mit Zusatzkosten verbunden.

Im Falle einer Nicht-Realisierung der TJO wird für zahlreiche Münchner Bürger*innen keine direkte Anbindung der bestehenden Tramstrecke in der Cosimastraße an den S-Bahnhof Johanneskirchen als dezentraler Anschluss des Tram-Innenstadtnetzes ins Umland und zum Flughafen (S-Bahnlinie S8) erfolgen. So bindet die Neubaustrecke TJO vom

S-Bahnhof Johanneskirchen kommend in Richtung Westen an die bestehende Tramlinie 17 an. Die Verknüpfung erfolgt an der Bestandshaltestelle Regina-Ullmann-Straße. Von dort führt die Linie 17 Richtung Süden. Mit der Inbetriebnahme der TJO wird das ÖPNV-Angebot im Bereich Bogenhausen verdichtet (5-Minuten Takt auch außerhalb des Berufsverkehrs im Abschnitt Effnerplatz – Regina-Ullmann-Straße, 5-Minuten-Takt auf der Johanneskirchner Straße zwischen Regina-Ullmann-Straße und Johanneskirchen Bf. tagsüber durch Tram und Bus), wodurch ein Zuwachs von 1.000 Fahrgästen pro Werktag erwartet wird. Dieser erwartete Fahrgastzuwachs würde ohne TJO ausbleiben. Ebenso wird der mit der Maßnahme verbundene korrespondierende Entlastungseffekt um 2,2 Millionen Pkw-km pro Jahr nicht eintreten.

Die mit der TJO vorgesehene direkte Anbindung des Neubaus der Helen-Keller-Realschule (mit künftig bis zu 1.100 Schüler*innen) an das ÖPNV-Netz wird ohne TJO nicht realisiert. Die direkt vor der Schule geplante neue, barrierefreie Haltestelle Ringofenweg soll eine verbesserte und sichere Erreichbarkeit der hier verkehrenden Tram- und Buslinien für Fahrgäste, insbesondere aus den Bereichen Helen-Keller-Realschule und den Siedlungen am westlichen Bichlhofweg und der Grimmeisenstraße ermöglichen. Ohne die TJO sind die der Schule nächstgelegenen ÖPNV-Haltestellen Regina-Ullmann-Straße (Tram & Bus) bzw. Johanneskirchner Straße (Bus) über einen vergleichbar längeren Fußweg mit mindestens zwei Straßenquerungen zu erreichen. Des Weiteren befinden sich im Projektumfang der TJO umfangreiche Fernwärmemaßnahmen, so auch die Versorgung des Neubaus der Helen-Keller-Realschule mit einem Fernwärmeanschluss. Dieser ist zwingend bis Schuljahresbeginn 2026 herzustellen.

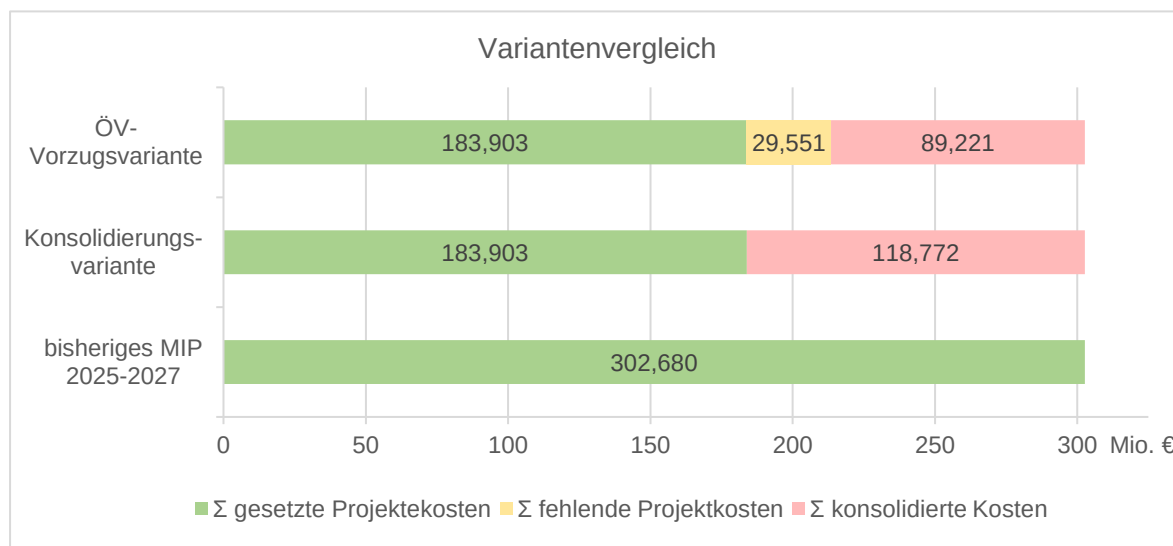
Alle im Projektumfang der TJO enthaltenen Haltestellen (Neubau und Bestand) werden barrierefrei ausgestaltet. Damit erfolgt eine deutliche Aufwertung des Straßenraumes für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen. Im Projektumfang befinden sich auch die Haltestelle Regina-Ullmann-Straße (Tram & Bus) sowie die Haltestelle Johanneskirchner Straße (Bus), welche derzeit nicht den aktuellen Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechen.

Mit der TJO ist eine Aufwertung des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr vorgesehen. Entlang der gesamten Strecke sind bauliche Radwege mit einer Breite von 2,30 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn Radentscheid-konform eingeplant. Die Aufwertung ist als Maßnahme an das Tramprojekt gebunden und wird ohne die Realisierung der TJO nicht umgesetzt.

Um die Vorgaben der Konsolidierung einhalten zu können, muss allerdings vorgeschlagen werden, die Maßnahme TJO zu konsolidieren. Aufgrund der voraussichtlichen finanziellen Mehraufwendungen, sowie den erheblichen Auswirkungen auf die Verkehrserschließung und Siedlungsentwicklung, wird dies aus den o.g. fachlichen Gründen allerdings abgelehnt. Mit dieser Vorlage wird deshalb in Kapitel 4 ein Alternativvorschlag zur Finanzierung des Projektes angeboten.

4. Lösungsansatz zur Weiterverfolgung der Tram Münchner Norden und Tram Johanneskirchen

Mit den oben beschriebenen Maßnahmen zur Konsolidierung der einzelnen Projekte der ÖPNV-Bauprogramme konnten die Vorgaben der Kämmerei erfüllt werden (vgl. Balken „Konsolidierungsvariante“ in Grafik 1). Um aus den in Kapitel 3.2 genannten Gründen dennoch ohne weitere Verzögerung die Tram Neubaustrecken TMN und TJO weiter voranzutreiben, werden alternative Finanzierungsquellen benötigt, die den durch die Konsolidierung fehlenden Betrag i.H.v. 29,55 Mio. € kompensieren (vgl. Balken ÖV-Vorzugsvariante in Grafik 1).



Grafik 1 Teilhaushalt 6050 - Darstellung der Kosten im Vergleich

Nachfolgend werden zur Kompensation vorgeschlagene Finanzierungsquellen aufgezeigt.

4.1 Stellplatzablösemittel

Gemäß Bayerischer Bauordnung (Art. 47 BayBO) und städtischer Stellplatzsatzung sind bei der Errichtung von Anlagen oder Nutzungsänderungen, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen. Kann die Stellplatzpflicht nicht durch die Herstellung der notwendigen Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks erfüllt werden, besteht unter gewissen Voraussetzungen die Möglichkeit, diese finanziell abzulösen. Mittels Ablösevertrag kann der Bauherr gegenüber der Gemeinde dann die Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze übernehmen. Die Gemeinde hat dann den vereinnahmten Geldbetrag für die abgelösten notwendigen Stellplätze entsprechend Art 47, Abs. 4 BayBO einzusetzen, zu denen auch sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs gehören.

In der Landeshauptstadt München koordiniert die referatsübergreifende Lenkungsgruppe für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln, kurz Lenkungsgruppe Stellplatzablöse, die zu finanzierenden Vorhaben und stellt die zweckentsprechende Verwendung der Stellplatzablösemittel sicher. Neue einschlägige Maßnahmen können nur dann genehmigt werden, wenn ausreichende Stellplatzablösemittel zur Finanzierung vorhanden sind. Für Baumaßnahmen von bis zu 1 Mio. € als Wertgrenze entscheidet die Lenkungsgruppe gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 der GeschO in Form verwaltungsinterner Entscheidungen über die Maßnahmen, für Baumaßnahmen oberhalb dieser Wertgrenze werden die Projekte zur Prüfung und Vorbereitung der weiteren Stadtratsbefassung in die Lenkungsgruppe eingebracht.

Zur Weiterverfolgung der TMN wurde die Verwendung von Mitteln aus der Stellplatzablöse formal in der 92. Lenkungsgruppensitzung Stellplatzablöse am 29.11.2024 behandelt. Durch die Geschäftsführung der Lenkungsgruppe wurden zuvor der rechtskonforme Mitteleinsatz gemäß Art. 47 Abs. 4 Satz 3 sowie das Vorhandensein der notwendigen Mittelrücklage als zwingende Kriterien für die Refinanzierung geprüft und bestätigt. Die Lenkungsgruppe hat am 29.11.2024 vorberatend und vorbehaltlich der Stadtratsentscheidung der vorgeschlagenen Teilfinanzierung aus Stellplatzablösemitteln zugestimmt.

Vorbehaltlich des Beschlusses des Stadtrats sollen die Teilbeträge aus Stellplatzablösemitteln als Zuschuss ausgereicht werden.

Die Investitionszuschüsse können nur für den vorhergesehenen Zweck verwendet und andernfalls zurückgefordert werden.

Die Zuwendungsbeträge in Höhe von insgesamt 10 Mio. € werden durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft als zuständiges Betreuungsreferat an die SWM/MVG als Investitionskostenzuschuss per Zuwendungsbescheid mit Angabe des Zuwendungsbetrags, Regelung der Bindungsfrist und der Zweckbestimmung ausgereicht.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024-2028 wird wie folgt geändert:

Ablösung von Stellplatzverpflichtungen, Investitionsliste 1, UA 6110, Maßnahmen-Nr. 0000, Rangfolge-Nr. 100 im Haushalt des Planungsreferates

MIP alt:

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2023	Programmzeitraum 2024 bis 2028 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2024-2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Finanz. 2030 ff
328	90	0	90	18	18	18	18	18		
352	47.580	0	47.580	7.580	10.000	10.000	10.000	10.000		
Summe	47.670	0	47.670	7.598	10.018	10.018	10.018	10.018		
St.A	47.670-	0	47.670-	7.598-	10.018-	10.018-	10.018-	10.018-		

MIP neu:

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2023	Programmzeitraum 2024 bis 2028 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2024-2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Finanz. 2030 ff
328	90	0	90	18	18	18	18	18		
352	37.580	0	37.580	7.580	0	10.000	10.000	10.000		
Summe	37.670	0	37.670	7.598	18	10.018	10.018	10.018		
St.A	37.670-	0	37.670-	7.598-	18-	10.018-	10.018-	10.018-		

Vom Ansatz 47.670 T€ können im Jahre 2025 durch die Umschichtung von Mitteln der Stellplatzablöse aus dem Haushalt des Planungsreferates in den Haushalt des Baureferates insgesamt 10.000 T€ für die Maßnahme UA 6050.7720 Neubaustrecke Tram Johanneskirchen und die Maßnahme UA 6050 Neubau Tram Münchner Norden zur Finanzierung verwendet werden.

4.2 Sonderprogramm Klimaschutz 2021 – E-Busse

Eine weitere Finanzierungsquelle ergibt sich aus dem Sonderprogramm Klimaschutz 2021 (Nr. 20-26 / V 03895), das für die Maßnahme Elektrifizierung des Busverkehrs gedacht war. Hier waren ursprünglich 91,3 Mio. € für die Elektrifizierung des Busverkehrs vorgesehen. Aus den eingeplanten Mitteln für 2026 sollen 4,9 Mio. € umgewidmet werden, um die TMN und die TJO weiterzuverfolgen. Diese Mittel befinden sich im Haushalt des Mobilitätsreferates und sollen in den Haushalt des Baureferates zur Refinanzierung umgeschichtet werden.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024-2028 wird wie folgt geändert:

Elektrifizierung des Busverkehrs – Sonderprogramm Klimaschutz 2021 – GBS I Nr. 19, Investitionsliste 1, UA 6141, Maßnahmen-Nr. 7541, Rangfolge-Nr. 4

MIP alt:

Grup- pie- rung	Gesamt- kosten	Finanz. bis 2023	Programmzeitraum 2024 bis 2028 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2024- 2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Finanz. 2030 ff
985	107.963	8865	39.756	9.726	6.230	8.100	11.200	4.500	22.000	37.342
Summe	107.963	8865	39.756	9.726	6.230	8.100	11.200	4.500	22.000	37.342
St.A	107.963	8865	39.756	9.726	6.230	8.100	11.200	4.500	22.000	37.342

MIP neu:

Grup- pie- rung	Gesamt- kosten	Finanz. bis 2023	Programmzeitraum 2024 bis 2028 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2024- 2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Finanz. 2030 ff
985	103.063	8865	34.856	9.726	6.230	3.200	11.200	4.500	22.000	37.342
Summe	103.063	8865	34.856	9.726	6.230	3.200	11.200	4.500	22.000	37.342
St.A	103.063	8865	34.856	9.726	6.230	3.200	11.200	4.500	22.000	37.342

*Vom Ansatz 14.100 T€ können im Jahr 2026 3,37 Mio € durch die Umschichtung von Mitteln aus der Maßnahme 6141.7541 „Elektrifizierung des Busverkehrs“ aus Punkt 4.2 vom Ansatz der Maßnahme 6050.7700 „Neubau Tram Münchner Norden“ refinanziert werden.

** Vom Ansatz 14.100 T€ können im Jahr 2026 1,53 Mio € durch die Umschichtung von Mitteln aus der Maßnahme 6141.7541 „Elektrifizierung des Busverkehrs“ aus Punkt 4.2 vom Ansatz der Maßnahme 6050.7720 „Neubaustrecke Tram Johanneskirchen“ refinanziert werden.

4.3 Vorfinanzierung durch die SWM/MVG

Das Mobilitätsreferat und die SWM/MVG schlagen vor, die noch fehlende Deckung in Höhe von 15,1 Mio. € über eine Vorfinanzierung durch die SWM/MVG sicherzustellen.

Sofern alternative Finanzierungsmöglichkeiten verfügbar sind, sollten diese einer Vorfinanzierung vorgezogen werden. Differenzbeträge sind im Jahr 2028 zurückzuzahlen.

4.4 Fortschreibung der Gesamtprojektkosten TMN und TJO

Im Folgenden informiert die Verwaltung zur Entwicklung der Gesamtprojektkosten TMN und TJO. Mit der Finanzierung der Kostensteigerungen wird der Stadtrat erneut befasst.

4.4.1 Tram Münchner Norden (TMN)

Für die TMN stehen 2025, 2026 und 2027 jeweils 8,116 Mio. € durch das konsolidierte MIP 12.2023 zur Verfügung, in Summe 24,349 Mio. €. Weitere alternative Finanzierungsquellen ermöglichen es das konsolidierte Delta von 19,651 Mio. € zu schließen. Dazu gehören Vorfinanzierung, Stellplatzmittelablöse (SPA) und Klimaschutzpaket (KSP).

Die bisher kommunizierten Gesamtprojektkosten der TMN belaufen sich auf 314,10 Mio. € (Stand ÖPNV Task Force 22.03.2024). Sie entwickeln sich aufgrund von Preissteigerungen laufend fort. Anpassungen erfolgen im regelmäßigen Turnus. Mit Stand Dezember 2024 ist davon auszugehen, dass sich die TMN Gesamtprojektkosten auf 360 Mio. € belaufen werden. Sie setzen sich zusammen aus Projektkosten 305,60 Mio. €, Projektkosten anlässlichliche Maßnahmen LHM 44,90 Mio. € und durch die SWM zu finanzierenden Spartenkosten 9,5 Mio. €. Die Projektkosten sind aufgeschlüsselt in den Jahresscheiben (2021-2024) 2025-2030 (letzter Mittelabfluss).

(Werte in Tsd. €)	2021-2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Gesamt
Projektkosten TMN	10,8	18,12	49,32	49,62	74,58	74,58	28,59	305,60⁸
MIP	0	8,12	8,12	8,12	20,88	20,88	0,89	67,0
SPA	0	10,0	0	0	0	0	0	10,0
KSP	0	0	3,37	0	0	0	0	3,37
Vorfinanzierung	0	0	0	5,2	0	0	0	5,2
Fördermittel	0	0	36,3	36,3	53,7	53,7	40,04	220,03

4.4.2 Tram Johanneskirchen (TJO)

Für die TJO stehen 2025, 2026 und 2027 jeweils 0 Mio. € durch das konsolidierte MIP 12.2023 zur Verfügung, in Summe 0 Mio. €. Weitere alternative Finanzierungsquellen ermöglichen es das konsolidierte Delta von 9,9 Mio. € zu schließen. Dazu gehören Vorfinanzierung und Klimaschutzpaket (KSP).

Die bisher kommunizierten Gesamtprojektkosten der TJO belaufen sich auf 63,7 Mio. € (Stand ÖPNV Task Force 22.03.2024). Mit Stand Dezember 2024 ist davon auszugehen, dass sich die TJO Gesamtprojektkosten weiterhin auf 63,7 Mio. € belaufen werden. Sie setzen sich zusammen aus Projektkosten 54,10 Mio. €, Projektkosten anlässlichliche Maßnahmen LHM 2,67 Mio. € und durch die SWM zu finanzierenden Spartenkosten 6,95 Mio. €. Die Projektkosten sind aufgeschlüsselt in den Jahresscheiben (2021-2024) 2025-2029 (letzter Mittelabfluss).

⁸ Die TMN Gesamtprojektkosten belaufen sich auf 360 Mio. €, Stand Dezember 2024. Sie setzen sich zusammen aus Projektkosten 305,60 Mio. €, Projektkosten anlässlichliche Maßnahmen LHM 44,90 Mio. € und durch die SWM zu finanzierenden Spartenkosten 9,5 Mio. €.

(Werte in Tsd. €)	2021-2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Gesamt
Projektkosten TJO	4,77	4,74	12,17	18,41	13,92	0,08	0	54,10⁹
MIP	4,77	0	0	0	4,45	-4,65	0	4,57
SPA	0	0	0	0	0	0	0	0
KSP	0	0	1,53	0	0	0	0	1,53
Vorfinanzierung	0	4,74	0	5,16	0	0	0	9,89
Fördermittel	0	0	10,64	13,26	9,47	4,73	0	38,10

5. Weitere Entwicklung des ÖPNV unter Berücksichtigung der aktuellen und absehbaren finanziellen Rahmenbedingungen

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen sind für die weitere Entwicklung des ÖPNVs in München nun weitergehende Untersuchungen erforderlich. Diese bilden die Grundlage dafür, die weitere ÖPNV-Entwicklung trotz schwieriger und unsicherer finanzieller Rahmenbedingungen möglichst verlässlich, zukunftssicher und attraktiv zu gestalten.

5.1 Bedeutung der Bundes- und Landesfinanzierung

Eine den verkehrs- und klimapolitischen Zielen angemessene Finanzierung des ÖPNV gelingt nur, wenn u.a. mehr Geld vom Bund und dem Freistaat Bayern zur Verfügung gestellt wird. Basis der entsprechenden Forderungen der Branche und der kommunalen Gebietskörperschaften waren Berechnungen der Firmen Intraplan und PwC im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), nach denen die Klimaziele im Sektor Verkehr erreicht werden können, wenn der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der ÖPNV in Deutschland bis 2030 48 Mrd. € zusätzlich erhalten. Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat sich die Ergebnisse zu eigen gemacht und am 29.06.2021 beschlossen, die Regionalisierungsmittel des Bundes ab 2022 jährlich um 1,5 Mrd. € zu erhöhen.

Der VMK-Beschluss wurde dann allerdings nicht von der damaligen Bundesregierung umgesetzt. Nach der Bundestagswahl wurde die Thematik von der Ampelkoalition aufgenommen und im Koalitionsvertrag unter dem Oberbegriff Ausbau- und Modernisierungspakt aufgenommen. Am 17.04.2024 wurde im Rahmen der VMK eine Finanzierungslücke von 40 Mrd. € im Zeitraum 2026-2031 als Untergrenze des Finanzbedarfs für den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV in Deutschland festgehalten. Diese Zahl resultiert aus einer Studie, die noch vor Einführung des Deutschlandtickets durchgeführt wurde. Höhere Energiepreise sowie neue Tarifabschlüsse sind ebenfalls nicht berücksichtigt. Der Finanzierungsbedarf i.H.v. 40 Mrd. € scheint daher zu niedrig bemessen. Aus diesem Grund wird der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen im Rahmen einer weiteren Studie eine Aktualisierung der Zahlen vornehmen, die dann Grundlage für die Arbeit in der kommenden Legislaturperiode des Deutschen Bundestages wird. Nach aktuellem Stand sind aber in der laufenden Legislaturperiode keine zusätzlichen Mittel zu erwarten.

5.2 Limitationen der ÖPNV-Finanzierungsteile durch SWM-Querverbund und städtischen Haushalt

Die Stadt finanziert Verkehrsinfrastruktur, die der Ausweitung des Angebots dient, auf Grundlage des Finanzbeziehungsvertrags. Grundsätzliches Ziel dieser Regelung ist es, einerseits der Landeshauptstadt München eine angemessene Rendite auf das in die Stadtwerke München GmbH investierte Kapital zukommen zu lassen und andererseits die

⁹ Die TJO Gesamtprojektkosten belaufen sich auf 63,71 Mio. €, Stand Dezember 2024. Sie setzen sich zusammen aus Projektkosten 54,10 Mio. €, Projektkosten anlässlichliche Maßnahmen LHM 2,67 Mio. € und durch die SWM zu finanzierenden Spartenkosten 6,95 Mio. €.

Stadtwerke München GmbH in die Lage zu versetzen, in ihre Weiterentwicklung zu investieren – insbesondere in die Umstellung der Strom- und Wärmeversorgung auf erneuerbare Energien (Energie- und Wärmewende) sowie in den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV in München (Verkehrswende).

Gemäß Finanzbeziehungsvertrag ist die Querverbundfinanzierung auf eine jährliche maximale Belastung des Vorsteuerergebnisses der SWM/MVG i.H.v. 130 Mio. € gedeckelt, d.h. der vom Versorgungsbereich der SWM/MVG auszugleichende Verlust der SWM/MVG soll 130 Mio. € nicht übersteigen.

Zur Prüfung, ob es hier Spielräume bei der Verlustübernahme der SWM/MVG über den Querverbund gibt, wurde im Oktober 2023 ein Gutachten bei der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PKF Fasselt beauftragt. Das Ergebnis des Prüfungsberichts ergab folgendes Fazit:

„Eine Steigerung der Gewinnabführung [...] oder eine Anpassung der Querverbundsfinanzierung [...] und somit auch eine Kombination aus beidem, kann die SWM auf Basis der aktuellen Planung nicht aus eigener wirtschaftlicher Kraft finanzieren“ (Gutachten Wirtschaftsprüfung PKF Fasselt „Plausibilisierung der Planungsrechnung des SWM Konzerns“ vom 10. Oktober 2023, S.8 Fazit).

Gleichzeitig wird deutlich, dass auch der städtische Haushalt an seiner Belastungsgrenze angekommen ist. Entsprechend dem Antragspunkt 3 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13956 wurde beschlossen, dass die Investitionstätigkeiten der LHM ab dem Jahr 2028 auf 1,5 Mrd. € begrenzt sein werden. Im Moment sind die Auswirkungen davon auf die Investitionen im öffentlichen Verkehr noch nicht absehbar. Es ist jedoch anzunehmen, dass weit weniger Mittel für den Erhalt und den Ausbau des ÖPNV verfügbar sein werden als bisher angenommen.

Wenn das zutrifft, muss davon ausgegangen werden, dass sich die Realisierung von Aus- und Neubauprojekten noch deutlich weiter verzögert und dem Erhalt und der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur gegebenenfalls nicht im nötigen Ausmaß Rechnung getragen werden kann. Eine derartige Entwicklung würde die verkehrs- und klimapolitischen Ziele in München stark gefährden.

5.3 Aktueller Planungsstand ÖPNV-Entwicklung bis 2035

2020 wurde im Rahmen der Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 15439) das sogenannte ÖV30-Ziel beschlossen, das festlegt, dass bis 2030 30 % aller Wege in München mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden sollen (s. Kapitel 1). Seitdem haben sich jedoch, wie bereits angeführt, verschiedene Rahmenbedingungen stark geändert. So sieht sich die Landeshauptstadt München mittlerweile mit neuen finanziellen und personellen Herausforderungen konfrontiert, die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch nicht absehbar waren. Zudem hat sich das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen durch die Corona-Pandemie verändert.

Das nachfolgend dargestellte „Investitionsprogramm“ ist als indikatives Szenario zu verstehen, das darstellt, wie der ÖPNV in München trotz der zuvor ausgeführten finanziellen Rahmenbedingungen zukunftsorientiert und nachhaltig ausgebaut werden könnte. Dieses gilt es nun weiter auszuarbeiten und bei Bedarf an sich dynamisch ändernde Rahmenbedingungen anzupassen.

Aus der folgenden Tabelle geht das jetzt neu geplante Investitionsprogramm inkl. der jeweiligen geschätzten Fördersummen von Freistaat und Bund sowie der Anteile von LHM und SWM/MVG hervor (Gesamtprojektkosten ohne Risiko).

Kostenprognose Ausbau ÖPNV (in Mio. €) Kostenstand Mai 2024	
	2024-2035
ÖPNV-Maßnahmen	8.829
- davon Finanzierung LHM	1.696
- davon Finanzierung Bund/Land	2.650
- Verbleibende Kosten SWM/MVG	4.483

Tabelle 1: Kostenprognose ÖPNV 2024-2035 ohne U-Bahn-Bau

Im Zeitraum 2024-2035 sind 803 Mio. € durch die ÖPNV-Bauprogramme der LHM im MIP (5 Jahresplanung, anschließend nachrichtlich) hinterlegt. 86 Mio.€ stammen aus dem Klimaschutzpaket. Weitere 142 Mio. € aus dem ÖPNV-Bauprogramm liegen vor dem Betrachtungszeitraum 2024-2035 (Stand Beschluss Dezember 2023).

Da sowohl die LHM als auch der Bund und der Freistaat ihre haushaltspolitischen Festlegungen maximal für zwei Jahre treffen, ist eine Finanzierung der Maßnahmen aus heutiger Sicht nicht gesichert.

Bei den dargestellten Kosten handelt es sich lediglich um Investitionskosten. Durch die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen entstehen zusätzliche Betriebskosten, die in Gänze aktuell noch nicht abschätzbar sind und maßgeblich von den Entwicklungen der Personal- und Energiekosten abhängen.

Für die Umsetzung bestehen zudem weitere Risiken, die im Folgenden weiter ausgeführt werden und die bestehende Dringlichkeit weiter verdeutlichen.

Nach dem GVFG werden befristet bis 2030 folgende Vorhaben zur Grunderneuerung gefördert:

- Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs,
- Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in kommunaler Baulast (z. B. zentrale Omnibusbahnhöfe), sofern sie Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereitstellen,
- Grunderneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und
- Grunderneuerung von Verkehrswegen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen.

Das Abschöpfen der Fördermittel hängt wesentlich von der Zurverfügungstellung der weiteren notwendigen Ressourcen und schnellen Genehmigungen ab. Priorisierungen zugunsten anderer Vorhaben als der Grunderneuerung, können zu einer Verschiebung der Maßnahmen auf einen Zeitraum nach 2030 führen, mit der Folge, dass dann keine Fördermittel mehr für Grunderneuerungsmaßnahmen zur Verfügung stehen, die dringend umgesetzt werden müssen. Diese zwingend umzusetzenden Maßnahmen müssten dann von der SWM/MVG oder aus dem städtischen Haushalt finanziert werden.

Eine Verschiebung der Maßnahmen hin zum Ende des Förderzeitraums kann auch dazu führen, dass der Topf bereits vor 2030 ausgeschöpft ist.

Die Förderprogramme des BMDV für klimaschonende Nutzfahrzeuge und alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr werden aufgrund der Haushaltskonsolidierung und der erfolgten Schwerpunktsetzung auf unbedingt erforderliche Investitionen zurückgefahren. Das hat unmittelbare Auswirkungen auf die Fördermittel zur Finanzierung der Investitionsmehrkosten der Elektromobilität.

Die bereits bewilligten Vorhaben der Richtlinie werden auf Grundlage des Haushaltes 2024 ausfinanziert. Mittel für einen neuen Förderaufruf stehen nicht zur Verfügung.

Ab 2026 resultiert daraus ein nicht gedeckter Finanzbedarf im hohen zweistelligen Millionenbereich.

Ein weiteres Risiko stellt die langfristige Flächenverfügbarkeit für Abstellanlagen und Betriebshöfe für Tram und Bus dar. Im Grundsatzbeschluss (Beschluss Nr. 20-26/ V 06185 vom 20.07.2022) wurde die Suche nach notwendigen Flächen für Abstellanlagen und Betriebshöfen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in München ausführlich erläutert. Die wenigen zur Verfügung stehenden Flächen wurden vom Stadtrat bestätigt und Machbarkeitsstudien hierzu beauftragt. Das sind die Standorte Langwied (Bacherbreite und Rupert-Bodner-Str. als Busbetriebshöfe) und Maria-Goeppert-Mayer-Str. (als Tram- bzw. Hybrid-(Bus /Tram/weitere Nutzung) Standort). Darüber hinaus werden laufend potenzielle Standorte geprüft.

5.4 Untersuchungen

Aus dem im vorherigen Kapitel ausgeführten Spannungsfeld zwischen Investitionsbedarf (siehe Kapitel 5.3) und den limitierten finanziellen Möglichkeiten (siehe Kapitel 5.2) der LHM ergeben sich weitere Untersuchungsbedarfe, die im Folgenden erläutert werden.

5.4.1 Neue Lösungswege der Finanzierung

Der ÖPNV finanziert sich seit Jahren im Wesentlichen auf Basis zweier Säulen: der Nutzerfinanzierung, also der Fahrgeldeinnahmen, sowie der Finanzierung durch die öffentliche Hand als Besteller von Verkehren bzw. Zuschussgeber (EU, Bund, Land und Kommunen).

Die vergangenen Jahre zeigen jedoch, dass der ÖPNV bundesweit von Jahr zu Jahr verstärkt vor der Herausforderung der weiteren Finanzierung steht und in München aktuell sogar der Erhalt des Angebots im Status Quo eine Herausforderung darstellt. Die Ursachen sind vielfältig, u.a. sinkende Fahrgeldeinnahmen sowie steigende Personal- und Instandhaltungskosten. Wie in Kapitel 5.2 dargestellt, sind sowohl der SWM-Querverbund als auch der städtische Haushalt an der Belastungsgrenze, sodass dringend neue Finanzierungsquellen erschlossen werden müssen, um eine zukunftsorientierte, verlässliche und nachhaltige ÖPNV-Entwicklung sicherzustellen.

Aus diesem Grund sollen neue Finanzierungsquellen für den öffentlichen Verkehr ermittelt, bewertet und letztendlich auch erschlossen werden. Diese bilden in Summe die sogenannte dritte Säule.



Abbildung 1: Drei Säulen der ÖPNV-Finanzierung (Eigene Darstellung nach Vorlage SWM)

Maßnahmen der Nutznießerfinanzierung haben Potential zur Finanzierung des ÖPNV innerhalb der dritten Säule. Der Mobilitätsreferent und der Geschäftsführer Mobilität der SWM/MVG haben daher alle mit der ÖPNV-Finanzierung befassten Organisationen der LHM zu einer regelmäßig tagenden „Spitzenrunde ÖPNV Finanzierung“ eingeladen. Begleitet wird die Spitzenrunde von einer Arbeitsgruppe, die u.a. zu den oben exemplarisch aufgeführten Themen der Nutznießerfinanzierung Entscheidungsempfehlungen erarbeiten wird. Ziel ist es, diese Empfehlungen der Spitzenrunde und im nächsten Schritt dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Parallel wird das Thema „Finanzierung der Mobilität“ (nicht ausschließlich ÖPNV) auch im Rahmen von MZM (Mobile Zukunft München) in einer vom MOR geführten Arbeitsgruppe behandelt, so dass sich hier Möglichkeiten ergeben, die gewonnenen Erkenntnisse auch bei anderen Akteuren (u.a. Freistaat Bayern, MVV, Landkreise, IHK, TUM) zu platzieren. Dabei können auch bestehende rechtliche Einschränkungen adressiert werden, die den kommunalen Handlungsspielraum aktuell stark begrenzen.

Unabhängig davon wird die Landeshauptstadt München insbesondere bei Bund und Land weiter auf die Notwendigkeit einer stärkeren Finanzierung des ÖPNV hinweisen.

5.4.2 Weiterentwicklung des ÖV-Zielbildes

Aus Sicht des Mobilitätsreferates und der SWM/MVG ist es erforderlich, unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen sowie neuer Datengrundlagen das ÖV-Zielbild weiterzuentwickeln, die jeweiligen Finanzierungsbedarfe grob zu ermitteln sowie Maßnahmen zur Gegenfinanzierung für eine Umsetzung vorzuschlagen (vgl. auch Kapitel 5.4.1). Dabei sollen neben den Investitionskosten für die ÖPNV-Infrastruktur insbesondere auch die betrieblichen Folgekosten ermittelt werden sowie eine Abschätzung der Wirkung weiterer Verkehrsprojekte erfolgen.

Somit kann das vorliegende Szenario ÖV30 aktualisiert und fortgeschrieben werden. Einhergehend sollen auch Maßnahmen ergänzt und so weiterentwickelt werden, dass sie in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Rahmenbedingungen unterschiedlich

schnell realisiert werden können.

Im Rahmen der Untersuchungen sollen ebenfalls verkehrslenkende Maßnahmen im MIV mit betrachtet werden. Diese können die Auslastung des bestehenden ÖPNVs erhöhen und somit den Modal-Split verschieben. Dabei muss zwingend auch betrachtet werden, ob Kapazitätserhöhungen im ÖPNV-Netz notwendig werden.

Darüber hinaus sind für die Erarbeitung des Zielbildes 2035+ die Auswirkungen der verzögerten Umsetzung des bisherigen NVPs für den Klimaschutz darzustellen. Um die Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu gewährleisten, sollte auch geprüft und dargestellt werden, inwieweit andere Maßnahmen im Bereich des Verkehrs verstärkt werden können, um die Zielerreichung einzuhalten.

Grundlage für diese Untersuchungen soll das Verkehrsmodell der Region München (bereitgestellt in Kooperation von LHM, SWM/MVG und MVV) sein, das den veränderten Rahmenbedingungen auf Grundlage von aktuellen Studien zum Mobilitätsverhalten (u.a. SrV-Ergebnisse) und Prognosen zu Bevölkerungswachstum, Erwerbstätigen und weiteren Strukturdaten Rechnung trägt.

Die hier erarbeiteten Inhalte stellen auch einen Teil der Arbeit für die Entwicklung der Teilstrategie ÖV im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 dar.

5.4.3 Anpassungen im Nahverkehrsplan der LHM

ÖPNV-Qualitätsstandards

Aufgrund der in Kapitel 3 beschriebenen verkehrlichen Folgen können die angebotsseitigen Zielsetzungen aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) von 2020 nicht erreicht bzw. müssen in der Umsetzung zeitlich gestreckt werden. Im NVP von 2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439) waren Angebotsausweitungen bis 2030 wie z.B. Taktverdichtungen (5-Minuten-Takt, ganztags) auf den Linien der U1, U3 und U4 geplant.

In der Konsequenz muss eine Anpassung des NVPs zum Themenfeld Qualität, im Speziellen der Qualitätsstandards Netz (z. B. Bedienungsfrequenz) erfolgen. Aufbauend auf den Ergebnissen des ÖV-Zielbildes sollen im nächsten Schritt die bestehenden Ziele und Angebote mit den planerischen Vorgaben abgeglichen und ggf. neu priorisiert werden. Hier sollen ebenfalls die neuen personellen und finanziellen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden.

Die dafür notwendigen Arbeiten betreffen im Wesentlichen die Qualitätsstandards Netz. Weitere Teile des Nahverkehrsplans im Themenfeld Qualität, wie z. B. Fahrzeug- und Infrastrukturstandards, sind von der Aktualisierung nicht betroffen.

Weiterentwicklung der ÖPNV-Ausbauplanung

Aufbauend auf dem Zielbild soll auch der weitere Infrastrukturbedarf im ÖPNV evaluiert und ggf. angepasst werden.

Das Mobilitätsreferat und die SWM/MVG arbeiten fortlaufend an einer Weiterentwicklung der Oberflächeninfrastruktur, um den Erfordernissen des weiteren Verkehrswachstums gerecht zu werden sowie die Qualität (Pünktlichkeit und Fahrgeschwindigkeit) zu halten bzw. zu verbessern. Dazu zählt u. a. die weitere Beschleunigung des Tram- und Busverkehrs, die Ertüchtigung der Busbahnhöfe sowie der (innerstädtischen) Tram-Infrastruktur, inklusive der Anpassungen für kapazitätsstärkere Trambahnen.

Nach Erledigung der Arbeiten aus den Kapiteln 5.4.1 bis 5.4.2 und der Vorstellung der Ergebnisse im Stadtrat, kann die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Themenfeld Infrastruktur in Anlehnung an die Beschlussvorlagen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439) vom 19.02.2020 und Zwischenbericht

Nahverkehrsplan (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848 vom 03.03.2021) erfolgen.

Weiterhin gültig und wichtige Voraussetzung für den ÖPNV-Ausbau bleibt trotz des langsameren Ausbaufahrplans die Offenhaltung und Trassenfreihaltung für Maßnahmen der Kategorie A, B und C des 2021 beschlossenen Zielnetzes 2030+ (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848 vom 03.03.2021). Dies gilt im gleichen Maße für benötigte Flächen für Betriebshöfe und Abstellanlagen. Sie sichern Flächen, die für einen späteren Angebotsausbau unabdingbar sind.

Die genauen Inhalte werden gemeinsam mit den Ergebnissen der o.g. Kapitel - vor Vergabe des Themenfeldes Infrastruktur - noch einmal dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

6. Geplante Vergaben

Für die in Kapitel 5 notwendigen Arbeitsschritte werden Gutachterleistungen benötigt. Der geschätzte Auftragswert übersteigt die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (GeschO) nicht.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieterinnen und Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt.

Für die Bearbeitung der dargestellten Inhalte aus dem Kapitel 5.4 werden Gutachterleistungen benötigt. Dabei handelt es sich um drei jeweils getrennte Vergaben, die jeweils einen Auftragswert von mehr als 100.000 € brutto, vgl. § 22 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3a GeschO nicht übersteigen.

1. Gutachterleistung für die Erarbeitung neuer Lösungswege der Finanzierung
2. Gutachterleistungen für die Erstellung des Zielbildes 2035+
3. Gutachterleistung für die Anpassung des NVP-Themenfelds Qualität - Qualitätsstandards Netz

Für die jeweiligen Gutachterleistungen soll auf bestehende Sachmittel des Mobilitätsreferats aus dem „ÖV-Planungsprogramm“ vom 19.01.2022 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26/V 05005, Innenauftrag 638050050) zurückgegriffen werden.

Das Mobilitätsreferat schlägt vor, die bereits genehmigten und noch verfügbaren Sachmittel für die Bearbeitung der notwendigen Arbeiten zu verwenden. Diese waren für die umfangreiche und tiefgehende Untersuchung des Themenfeldes Infrastruktur des NVPs eingestellt, aber auch um kurzfristige und kleinteilige Verkehrsuntersuchungen zum ÖPNV und verwandten Fragestellungen in Auftrag geben zu können. Zudem sollte mit den Finanzmitteln ein rasches Reagieren auf weitere Entwicklungen möglich gemacht werden.

Um den veränderten Rahmenbedingungen gerecht zu werden und ressourcenschonend zu haushalten, empfiehlt es sich, die gutachterlichen Leistungen aus den o.g. Sachmitteln zu finanzieren.

7. Anträge und Empfehlungen

Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 29.11.2023: Welche Konsequenzen hat die 2,7 Milliarden Euro Streichliste der MVG?

Antrag Nr. 20-26 / A 04335 von Herrn StR Tobias Ruff, Herrn StR Dirk Höpner vom 20.11.2023, eingegangen am 20.11.2023 (Anlage 2)

und

Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 29.11.2023: Welche Konsequenzen hat die 2,7 Milliarden Euro Streichliste der MVG?

Antrag Nr. 20-26 / A 04366 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Dirk Höpner, Frau

StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Tobias Ruff vom 28.11.2023, eingegangen am 28.11.2023 (Anlage 3)

und

MVG legt Streichliste vor!

Antrag Nr. 20-26 / A 04392 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 05.12.2023, eingegangen am 05.12.2023 (Anlage 4)

In den o.g. Anträgen wird die SWM/MVG aufgefordert schnellstmöglich auch die Fraktionen über ihre Sparpläne zu informieren, die nicht im Aufsichtsrat vertreten sind. Außerdem soll erklärt werden, warum in der ÖPNV-Taskforce nicht über die geplanten, massiven Einschränkungen berichtet wurde.

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, sich klar für die Mobilitätswende und die Einhaltung der Ziele des 2019 ausgerufenen Klimanotstands zu bekennen, da die Mobilität einer der größten Hebel ist, um das Ziel der Klimaneutralität Münchens bis 2035 zu erreichen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, zu erläutern, welche Auswirkungen eine Verschiebung/Streichung der Investitionen in den ÖPNV auf geplante und bereits beschlossene Bauvorhaben hat und welche Bebauungspläne aufgrund der fehlenden verkehrlichen Erschließung nicht genehmigungsfähig sein könnten.

Hierzu bezieht die SWM/MVG wie folgt Stellung:

„Die SWM/MVG haben auf Wunsch von Fraktionen, die nicht im Aufsichtsrat vertreten sind, Gesprächstermine vereinbart, um die in der Presse diskutierte nicht-öffentliche Aufsichtsratsunterlage allgemein, ohne der Geheimhaltung unterliegende Inhalte, zu erläutern.“

Die Inhalte der Aufsichtsratsunterlage wurden nicht zuvor in der ÖPNV-Taskforce aufgeführt, da es sich bei den Unterlagen um nicht-öffentliche, vertrauliche Dokumente handelt. Diese waren und sind für den Teilnehmer*innenkreis des Aufsichtsrats bestimmt, der vom Teilnehmer*innenkreis der ÖPNV-Taskforce abweicht.“

Der Münchner Stadtrat bekennt sich zur Verkehrswende und zum Ausbau des ÖPNV als Rückgrat. Er weist aber in diesem Zusammenhang zum wiederholten Mal darauf hin, dass die Finanzierung für den Angebotsausbau, den Neubau und Erhalt der Infrastruktur und eine faire Bezahlung des Personals nicht allein von der Landeshauptstadt München gestemmt werden können und wünscht sich mehr Unterstützung von Bund und Freistaat Bayern. Nur mit einem weiteren ÖPNV-Ausbau können die Klimaschutzziele der LHM erreicht werden.

Darüber hinaus teilte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes mit:

Baugenehmigungen sind zu erteilen, „wenn dem Bauvorhaben keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen, die im bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren zu prüfen sind“ (Art. 68 BayBO). Baugrundstücke müssen u.a. bauplanungsrechtlich und bauordnungsrechtlich erschlossen sein, d.h. z.B. an öffentlichen Verkehrsflächen liegen. Der Ausbau des ÖPNV ist damit grundsätzlich kein Prüfinhalt von Baugenehmigungen. So gesehen hat ein späterer Ausbau einzelner ÖPNV -Elemente keinen direkten Einfluss auf die Genehmigungsfähigkeit einzelner Vorhaben.

Bebauungsplanverfahren in der Stadt München bedürfen im Regelfall keiner gesonderten Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde (Regierung von Oberbayern), da Bebauungspläne nur dann genehmigungspflichtig sind, wenn sie nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt sind (s.a. § 10 BauGB). Bebauungspläne werden zum

Abschluss des Verfahrens durch den Stadtrat beschlossen und treten mit Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft. Der Münchner Stadtrat entscheidet also über die konkrete städtebauliche und landschaftsplanerische Entwicklung eines Baugebiets und damit auch über die ortsbezogenen Rahmenbedingungen, wie z.B. die Erschließung des Gebiets. Diese Rahmenbedingungen stellen in verkehrlicher Hinsicht z.B. die Bereitstellung von Verkehrsflächen dar, die konkrete bauliche Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen erfolgt durch gesonderte Verfahren (z.B. Planfeststellungsverfahren) und Stadtratsbeschlüsse (z.B. zur Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen).

Bebauungspläne müssen die planungsrechtliche Erschließung der Grundstücke gewährleisten, jedoch ist der Ausbau des ÖPNV kein zwingender Belang, der direkt in die Bebauungsplanverfahren einfließt und damit auch keine direkte rechtliche Voraussetzung für die Entwicklung eines Gebiets.

Bei der Planung neuer Gebiete spielt die Erschließung durch den ÖPNV in der Regel eine große Rolle, um die neu entstehenden Verkehre verträglich abwickeln zu können. Der Ausbau des ÖPNV ist im Sinne des Klimaschutzes („Stadt der kurzen Wege“) und der Akzeptanz in der örtlichen Bevölkerung ein wesentlicher Aspekt, der indirekt Einfluss auf unsere Planungen nimmt. Die Erschließung mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV bzw. deren Akzeptanz hat demnach Auswirkungen auf die verkehrliche Betrachtung. Daher ist die Erschließung mit dem ÖPNV je nach Baugebiet in der verkehrlichen Betrachtung im Rahmen von Gutachten zu Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen und fließt in die Abwägung von Bebauungsplänen ein.

Auch bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten auf planungsrechtlicher Ebene wird das vorhandene oder geplante ÖPNV-Angebot als Rahmenbedingung herangezogen, um eine verkehrliche Erschließung zu gewährleisten. Mobilitätskonzepte sind seit dem Beschluss zum Klimafahrplan (Klimaneutrales München bis 2035, Ziele und Umsetzungsstrategie des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873,) in jedem neuen Bebauungsplan umzusetzen. Der Erfolg von Mobilitätskonzepten hängt in erster Linie von der Attraktivität der angebotenen Alternativen zum eigenen PKW ab, maßgeblich von einem sehr guten ÖPNV-Angebot.

Schon jetzt sind Mobilitätskonzepte und ÖPNV-Erschließung oft Voraussetzungen für die Baurechtsschaffung sowohl in neuen als auch Bestandsquartieren, da sich eine Bewältigung des die Baumaßnahmen auslösenden Verkehrs (hohe Dichte /Nachverdichtung) anders nicht mehr bewerkstelligen lässt.

Die Stadt macht sich ehrlich – bei den Finanzen der MVG

Antrag Nr. 20-26 / A 04765 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Thomas Schmid, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Alexander Reissl vom 15.04.2024, eingegangen am 15.04.2024 (Anlage 5)

Im o.g. Antrag wird gefordert den Bedarf für Sanierung und Unterhalt des ÖPNV-Netzes in den kommenden fünf Jahren und die Auswirkungen auf die Entwicklung des Netzes und den Infrastrukturausbau darzustellen.

Hierzu bezieht die SWM/MVG wie folgt Stellung:

„Die SWM/MVG haben auf Wunsch der im Aufsichtsrat vertretenen Fraktionen, Gesprächstermine vereinbart, um die in der Presse diskutierte nicht-öffentliche Aufsichtsratsunterlage allgemein, ohne der Geheimhaltung unterliegende Inhalte, für alle interessierten Fraktionsmitglieder zu erläutern.

Die Inhalte der Aufsichtsratsunterlage wurden nicht zuvor in der ÖPNV-Taskforce aufgeführt, da es sich bei den Unterlagen um nicht-öffentliche, vertrauliche Dokumente handelt. Diese waren und sind für den Teilnehmer*innenkreis des Aufsichtsrats bestimmt, der vom

Teilnehmer*innenkreis der ÖPNV-Taskforce abweicht. Dies betrifft eben auch den Bedarf für Sanierung und Unterhalt des ÖPNV-Netzes in den kommenden fünf Jahren. Da hier entsprechende Kosten sowohl für die Landeshauptstadt München als auch für die SWM/MVG anfallen, bleibt es bei der Vorabbehandlung im Aufsichtsrat der SWM und entsprechender Entscheidungen des Aufsichtsrates.“

8. Stellungnahme der Stadtkämmerei

Die Stellungnahme der Stadtkämmerei wird aus Zeitgründen nachgereicht.

9. Anhörung des Bezirksausschusses

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

Das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurden um Mitzeichnung gebeten, die Stellungnahmen werden nachgereicht.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Sebastian Weisenburger, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

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

II. Antrag der Referenten

1. Der vorgeschlagenen investiven Konsolidierung des Teilhaushalt des Baureferats für die ÖPNV-Bauprogramme (Unterabschnitt 6050) gemäß dem Vortrag der Referenten unter Punkt 2 respektive Anlage 1 dargestellt, wird zugestimmt.
2. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die entsprechende Anpassung der investiven Ansätze im Rahmen des Entwurfs des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2024 – 2028 umzusetzen.
3. Die Finanzierung für die Neubaustrecken Tram Münchner Norden sowie Tram Johanneskirchen erfolgt anteilig über die alternativen Finanzierungsquellen gemäß den Ausführungen des Kapitels 4.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, Einzahlungen in Höhe von gesamt 10 Mio. Euro, die bisher unter der Finanzposition 6110.352.0000 vorgesehen waren, als Refinanzierung der beiden Neubaustrecken Tram Münchner Norden sowie Tram Johanneskirchen in den Haushalt des Baureferates zu übertragen.
5. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu übertragenden Haushaltsmittel in Gesamthöhe von 10 Mio. Euro in der nächsten Haushaltsplanungsphase für 2025 für den UA 6050 anzumelden.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, 4,9 Mio. Euro vom bisherigen Haushaltsansatz 2026 von der Finanzposition 6141.985.7541.5, als Refinanzierung der beiden Neubaustrecken Tram Münchner Norden sowie Tram Johanneskirchen in den Haushalt des Baureferates zu übertragen.
7. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die vom Mobilitätsreferat zu

übertragenden Haushaltsmittel in Höhe von 4,9 Mio. Euro in der nächsten Haushaltsplanungsphase für 2026 für den UA 6050 anzumelden.

8. Die SWM/MVG werden gebeten, die Vorfinanzierung gemäß den Ausführungen des Kapitels 4.3 zu sichern.
9. Der Stadtrat bekennt sich trotz der schwierigen Haushaltslage dazu, die Finanzierung des ÖPNV mittelfristig zu sichern.
10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt und die Stadtwerke München werden gebeten das ÖV-Zielbild 2035+ gemäß den Ausführungen des Kapitels 5.4.2 zu erarbeiten. Dabei sind auch die Zielsetzungen zur Klimaneutralität zu berücksichtigen.

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, der Stadtkämmerei, den SWM/MVG und, falls erforderlich, weiteren Referaten neue Finanzierungsmodelle für den ÖPNV vertieft zu untersuchen und dem Stadtrat Entscheidungsvorschläge für konkrete Maßnahmen zur Erweiterung und/oder Anpassung der ÖPNV-Finanzierung zu unterbreiten. Dies beinhaltet auch den Bereich der Nutznießerfinanzierung.

11. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit den SWM/MVG, den Nahverkehrsplan der LHM - Themenfeld Qualität gemäß den Ausführungen in Kapitel 5.4.3 fortzuschreiben.
12. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit den SWM/MVG, den Nahverkehrsplan der LHM - Themenfeld Infrastruktur weiter vorzubereiten und dem Stadtrat zur Vergabe vorzulegen.
13. Der Antrag Nr. 20-26/ A 04335 von Herrn StR Tobias Ruff, Herrn StR Dirk Höpner vom 20.11.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Der Antrag Nr. 20-26/ A 04366 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Dirk Höpner, Frau StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Tobias Ruff vom 28.11.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04392 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 05.12.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04765 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Thomas Schmid, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Alexander Reissl vom 15.04.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
17. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referenten

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Clemens Baumgärtner
berufsm. StR

Georg Dunkel
berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. Referat für Arbeit und Wirtschaft

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

2. An das Mobilitätsreferat GB1

An das Mobilitätsreferat GB2

An die Stadtkämmerei

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HAI

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Baureferat

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft GL 2

Per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH

z.K.

Am.....