

Telefon: 233-22605
Telefax: 233-21136

Telefon: 233-61300
Telefax: 233-61305

Telefon: 233-39941
Telefax: 233-39920

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Baureferat
Tiefbau

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Verkehrssteuerung

Weiterführung der Beschleunigung der Lichtzeichenanlagen für Buslinien ab 2019 Finanzierung

- 1. Projektgenehmigung**
- 2. Genehmigung zu verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigungen**
- 3. Anmeldung zum MIP 2018-2022**

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12596

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, des Bauaus- schusses und des Kreisverwaltungs Ausschusses am 16.10.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Weiterführung des bestehenden Busbeschleunigungsprogramms für Lichtzeichenanlagen „Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung“ als Teil des Maßnahmenkatalogs des Masterplans Luftreinhaltung
Inhalt	In der Vorlage wird über die Weiterführung der Beschleunigung der Buslinien ab 2019 ff. berichtet. Das Projekt und die Projektkosten werden dargestellt, die Projektgenehmigung wird beantragt.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	Die Projektkosten dieser Maßnahme betragen 17,549 Mio. € im Zeitraum 2019-2024. Bereitstellung von jährlich 150.000 € dauerhaft ab 2019 ff. für die Optimierung der bereits beschleunigten Lichtzeichenanlagen (Baureferat)
Entscheidungsvorschlag	Dem Vortrag der Referenten wird zugestimmt. Der Weiterführung der Optimierung von Lichtzeichenanlagen (LZA) mit Projektkosten in Höhe von 17,549 Mio. € wird zugestimmt. Die Projektgenehmigung wird erteilt und das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen und ebenso jährlich die Mittel in Höhe von 150.000 € ab 2019ff. zentral bereitstellen zu lassen, die für die Optimierung an be-

	<p>reits beschleunigten LZA verwendet werden. Das Baureferat wird auch beauftragt, das Projekt und die zusätzlichen Kosten zum MIP 2018-2022 anzumelden.</p> <p>Das Baureferat wird beauftragt, die Entfristung der Personalstelle aus dem Beschluss „Busbeschleunigung“ (1,0 VZÄ) zu veranlassen.</p> <p>Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Entfristung der Stellen (2,0 VZÄ) aus dem Beschluss „Beschleunigung beschleunigen“ beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.</p> <p>Das KVR wird beauftragt, die für die Entfristung dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel ab dem Haushaltsjahr 2019 ff. im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Beschleunigung, Buslinien, ÖPNV
Ortsangabe	-/-

Telefon: 233-22605
Telefax: 233-21136

Telefon: 233-61300
Telefax: 233-61305

Telefon: 233-39941
Telefax: 233-39920

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Baureferat
Tiefbau

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Verkehrssteuerung

Weiterführung der Beschleunigung der Lichtzeichenanlagen für Buslinien ab 2019 Finanzierung

- 1. Projektgenehmigung**
- 2. Genehmigung zu verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigungen**
- 3. Anmeldung zum MIP 2018-2022**

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12596

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, des Bauausschusses und des Kreisverwaltungs Ausschusses am
16.10.2018 (VB)
Öffentliche Sitzung**

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
1. Anlass	1
2. Projektbeschreibung	4
3. Nutzen des Projektes	7
4. Termine	9
5. Projektkosten	9
6. Förderung	10
7. Personalbedarf beim Baureferat – Produkt Städtische Verkehrsflächen (Productziffer P32541100)	10
8. Personalbedarf beim Kreisverwaltungsreferat – Produkt Straßenverkehr (Productziffer P35122300)	11
9. Darstellung der Kosten und Finanzierung	14
10. Projektgenehmigung und Ausführungsgenehmigungen für das Baureferat	17
11. Projektkoordination durch die SWM	17
II. Antrag der Referentin und der Referenten	18
III. Beschluss	20

Telefon: 233-22605
Telefax: 233-21136

Telefon: 233-61300
Telefax: 233-61305

Telefon: 233-39941
Telefax: 233-39920

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Baureferat
Tiefbau

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Verkehrssteuerung

Weiterführung der Beschleunigung der Lichtzeichenanlagen für Buslinien ab 2019 Finanzierung

- 1. Projektgenehmigung**
- 2. Genehmigung zu verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigungen**
- 3. Anmeldung zum MIP 2018-2022**

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12596

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, des Bauaus- schusses und des Kreisverwaltungs Ausschusses am 16.10.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und der Referenten

1. Anlass

Mit Beschlussfassung der Stadtrats-Vollversammlung vom 18.02.2004 zur Umsetzung des neuen Busnetzes wurden die Stadtwerke München GmbH (SWM) und die Stadtverwaltung mit der Ausarbeitung eines Maßnahmenprogramms zur Busbeschleunigung beauftragt. Hierfür wurde auf Wunsch des Oberbürgermeisters eine interfraktionelle Arbeitsgruppe (IAG) unter Federführung des Referates für Arbeit und Wirtschaft einberufen, die sich am 14.10.2004 konstituiert hat.

Am 27.07.2005 wurde in der Vollversammlung des Stadtrates das in der IAG abgestimmte Busbeschleunigungsprogramm und die Einrichtung eines 20 Mio. Euro Budgets beschlossen. Wichtigster Bestandteil dieses Programms war die streckenbezogene Beschleunigung, das heißt ausgewählte Linien wurden komplett – oder auch auf den für die Erreichung der Ziele entscheidenden Abschnitten – beschleunigt.

Für sämtliche Linien des neuen Busnetzes wurde eine Bewertung nach folgenden Kriterien vorgenommen:

- die Relevanz für den Fahrgast
- die Anzahl der Fahrgäste pro Werktag
- die Taktdichte
- das Potenzial der Beförderungszeiteinsparung
- die Fahrzeug- und Personaleinsparung und
- die Projektdauer

Der „Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung“ ist Teil des Maßnahmenkatalogs des Masterplans Luftreinhaltung. Die Entfristungen von 2 Stellen wurden im Eckdatenbeschluss vom 25.07.2018 angemeldet (KVR). Die zusätzlichen Investitionskosten und konsumtiven Sachkosten waren jedoch nicht Bestandteil im Eckdatenbeschluss, da die grundsätzlichen Abstimmungen sowie die Abstimmung über die Höhe der Gesamtkosten und deren Aufteilung zwischen den beteiligten städtischen Referaten und der SWM erst kurzfristig abgeschlossen werden konnte. Hierfür wird eine zusätzliche Finanzierung beantragt.

Die im Hinblick auf die angestrebten Ziele aussagekräftigen Kriterien führten zur Auswahl der bisher realisierten Projekte:

Projekt	Inbetriebnahme	Gesamtkosten	Anteil 20 Mio-€-Budget	Reisezeiteinsparung (Hin- und Rückfahrt)
Einzelanlagen			197.615 €	
Linie 52	2006	1.120.867 € ¹	529.190 €	5 Min. bzw. 10 %
Linie 53	2008	2.800.000 € ¹	958.000 €	17 Min. bzw. 15 %
Linie 54	2009	2.277.330 € ¹	1.037.300 €	13 Min. bzw. 22 %
Linie 55/198	2010	2.090.000 € ¹	698.500 €	5 Min. bzw. 13 %
Linie 100	2011	2.136.750 € ¹	624.750 €	10 Min. bzw. 18 %
Linie 62 (ehemals L152)	2012	2.300.000 € ¹	1.250.000 €	8 Min. bzw. 15 %
Linie 59/145	2013	2.910.000 € ²	1.802.000 €	7 Min. bzw. 18 % 2 Min. bzw. 7 %
Linie 154 (54, 153, 184)	2014	4.345.000 € ²	2.093.000 €	5 Min. bzw. 15 % 9 Min. bzw. 12 % 2 Min. bzw. 6 %
Linie 56/166	2015	3.185.000 € ²	1.287.000 €	7 Min. bzw. 10 % 1 Min. bzw. 3 %
Linie 50/60	2016	3.104.000 € ²	1.221.000 €	9 Min. bzw. 10 % 2 Min. bzw. 4 %
Linie 63/132	2017	3.740.000 € ²	1.867.000 €	5,5 Min. bzw. 11% 5 Min. bzw. 5%
Beschleunigung beschleunigen		2.700.000 € ²	2.700.000 €	
Kürzung aufgrund Sonderkonsolidierung (siehe Beschluss L63/132)			1.551.000 €	
Korrektur Restrate 2010			869.000 €	
Korrektur Umschichtung			200.000 €	
Summe		32.708.947 €	18.885.355 €	
Differenz zum 20 Mio-EUR Budget			1.114.645 €	

Tabelle 1: Busbeschleunigungsprojekte seit dem Beschluss des Stadtrates zum Beschleunigungsprogramm vom 27.07.2005

- 1 Tatsächliches Gesamtbudget inklusive bereits erhaltener Fördermittel
- 2 Projektgenehmigtes Gesamtbudget inklusive bereits erhaltener Fördermittel

Die für die Förderung vorausgesetzten Reisezeiteinsparungen in Höhe von mindestens 10%* wurden für die bereits abgeschlossenen und abgerechneten Linien gegenüber dem Fördergeber, vertreten durch die Regierung von Oberbayern, nachgewiesen. Die dauerhafte Wirkung der Fahrzeiteinsparung wird auch dadurch belegt, dass trotz reduzierter Fahrzeiten die Pünktlichkeit der beschleunigten Linien, aber auch generell im Busnetz, gesteigert werden konnte. So stieg die Pünktlichkeit im Gesamtnetz Bus der MVG von rund 67% zu Beginn des Busbeschleunigungsprogramms in 2005 (Stadtratsbeschluss) auf inzwischen rund 79%. Diese deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit war möglich, obwohl im gleichen Zeitraum die Verkehrsverhältnisse in München durch das Bevölkerungswachstum schwieriger geworden sind und gleichzeitig die Fahrgastzahlen beim Bus von 165 Mio. im Gesamtjahr 2006 auf inzwischen 200 Mio. Fahrgäste pro Jahr (2016) um 21% gestiegen sind.

Die Kompensation der Wirkung des zunehmenden Verkehrs konnte auch dadurch erreicht werden, dass zusammen mit den genannten Als ÖSV-Mitglied erhalten Sie hier -20% Rabatt auf Stehplatztickets, wählen Sie diese bitte im Menü aus. Tragen Sie Ihre ÖSV-Mitgliedernummer in das dafür vorgegebene Feld ein. Projekten auch für etliche andere Buslinien positive Effekte eintraten, die gemeinsame oder kreuzende Linienabschnitte mit den beschleunigten Linien haben. Zudem wurde im Rahmen des Einzelanlagen-tauschs von zu erneuernden Lichtzeichenanlagen ebenfalls eine Busbeschleunigung überall dort eingeführt, wo aus Altersgründen Lichtzeichenanlagen ausgetauscht werden mussten.

Im Ergebnis waren Ende des Jahres 2017 über 513 der aktuell 823 von MVG-Bussen befahrene Lichtzeichenanlagen mit einer Beschleunigung ausgestattet sein – dies entspricht einem Anteil von rund 62% der LZA auf Münchner Stadtgebiet, die von MVG-Linien passiert werden. Es verbleiben noch ca. 300 Ampelanlagen, an denen eine Busbeschleunigung fehlt.

Insgesamt sind, auch durch die oben erwähnten Synergieeffekte, zum Jahresende 27 der 73 MVG-Buslinien komplett beschleunigt. Neben den in der Tabelle oben aufgeführten 17 Linien sind dies zusätzlich die Buslinien X30, X98, 58, 130, 134, 142, 150, 155, 169 und 198, die durchgehend beschleunigt sind.

Weitere 18 Buslinien sind bereits zu 50% und mehr beschleunigt, die übrigen Linien haben in der Regel ebenfalls einen signifikanten Anteil beschleunigter Lichtzeichenanlagen. Im Rahmen dieses Projektes soll die Beschleunigung des kompletten Busnetzes der MVG auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München abgeschlossen werden, auch um angesichts der zunehmenden verkehrlichen Herausforderungen die Attraktivität des Liniennetzes zu sichern und möglichst zu steigern.

Das Programm wurde 2005 begonnen und soll mit diesem Beschluss fortgeführt werden.

Die Weiterführung der Optimierung von Lichtzeichenanlagen ist auch ein Baustein zur

* Gültiges Förderkriterium bis Ende 2017; seit 01.01.2018 sollen alle Einzelmaßnahmen gefördert werden, die zu einer sinnvollen Beschleunigung führen.

Umsetzung des Maßnahmenkatalogs des Masterplans Luftreinhaltung im Punkt „Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung“. Weitere Maßnahmen, die der Busbeschleunigung dienen und auch Infrastrukturmaßnahmen beinhalten, sind Gegenstand einer weiteren Beschlussvorlage (SV-Nr 14-20/V12597), die dem Stadtrat in gleicher Sitzung vorgelegt wird.

2. Projektbeschreibung

Da fast jede der noch nicht komplett beschleunigten Linien bereits zumindest abschnittsweise beschleunigt ist, sollen nun jeweils mehrere geographisch zusammenhängende Buslinien in Jahresscheiben zusammen gebündelt werden. Ziel ist neben der reinen Fahrzeiteinsparung eine weitere Verbesserung der Pünktlichkeit des Busverkehrs, da durch die durchgehende Beschleunigung von Buslinien die Streuung der Fahrzeit einer Linie minimiert wird. Durch die Steigerung der Attraktivität des Busverkehrs soll auch die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Nahverkehr unterstützt werden, was auch im Sinne der Ziele der Luftreinhaltung der Landeshauptstadt ist. Kriterien für die Bildung der Buslinienbündel sind Fahrgastzahlen bzw. die Bedeutung für den Fahrgast, das vorhandene Beschleunigungspotenzial sowie eine ungefähre Gleichverteilung des Arbeitsaufwands für die Referate auf die einzelnen Jahre. Zudem sollen Überschneidungen mit beabsichtigten Tramprojekten vermieden werden. Buslinien, die zukünftig durch Tram-Neubaustrecken ersetzt werden sollen, erhalten jedoch immer dann eine Busbeschleunigung, wenn bestehende Lichtzeichenanlagen beispielsweise aus Altersgründen erneuert werden sollen. Einzelne Komponenten können dann ggf. auch für die Trambahn weiter genutzt werden.

Ziel ist es, dass im Jahr 2024 mindestens rund 90% des Busnetzes bzw. alle Streckenabschnitte mit mindestens 10-Minuten-Takt beschleunigt sind – und die verbliebenen Lichtzeichenanlagen anschließend im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen für die Beschleunigung ausgerüstet werden – oder ggf. bereits vorher auf Grund einer altersbedingten Ertüchtigung beschleunigt sein werden.

Vorgesehen sind folgende Linienbündel für die Jahre 2019 bis 2024:

Projekt	Linien 160, 164, 165	Linien 139, 192, 193, 195, 196, 197, 199	Linien 183, 185, 190, 191	Linien 143, 162	Linien 173, 175, 177	Zusätzliche Linien (u.a. 57, neue Expressbuslinien) sowie Beschleunigung der Linie 172

Inbetriebnahme	Dez. 2019	Dez. 2020	Dez. 2021	Dez. 2022	Dez. 2023	bis spätestens Dez. 2024
LZA im Projektumgriff (Gebiet LHM)	50	82	40	56	44	Noch unbekannt
- davon bereits beschleunigt	29	64	23	33	19	-
-LZA im Projektumgriff, die umgebaut werden	12	-	-	3	5	-
-LZA im Projektumgriff, die ausgetauscht werden	9	18	17	20	20	-
Summe LZA-Maßnahmen im Projekt	21	18	17	23	25	Noch unbekannt
Voraussichtliche Fahrzeiteinsparung im Vergleich zu 2017	15 Min.	20,5 Min.	15 Min.	13 Min.	10 Min.	Noch unbekannt
Kosten	1.726 Tsd. €	3.800 Tsd. €	3.280 Tsd. €	2.748 Tsd. €	2.995 Tsd. €	3.000 Tsd. €

Tabelle 2: Linienbündel für die Busbeschleunigung ab 2019, es wird zudem ein Reservebetrag von 2 Mio. Euro für derzeit noch nicht bekannte neue Linien eingestellt

Die genannte Ausweitung der o.g. investiven Kosten von insges. 17.549 Tsd. € ist im Eckdatenbeschluss vom 25.07.2018 noch nicht enthalten und muss zusätzlich genehmigt werden.

Die Fahrzeiteinsparungen sind Abschätzungen auf Grund von Erfahrungswerten vergangener Busbeschleunigungsprojekte, basierend auf dem Jahresfahrplan 2017.

Die Durchführung des Projekts erfordert den Umbau von 20 Lichtzeichenanlagen (LZA). 84 LZA werden im Rahmen dieses Projektes ausgetauscht (modernisiert) – diese LZA haben zum Zeitpunkt des Austauschs ein Durchschnittsalter von 23 Jahren, wodurch die zu erwartende technische Lebensdauer bereits erreicht ist.

Es wird zudem ein Reservebetrag für neue Buslinien einschließlich neuer Expressbusverbindungen vorgesehen, der nach Bedarf und in Abstimmung mit den SWM bis 2024 oder früher verwendet werden kann. Hierbei wird unterstellt, dass bei neuen Linien nur wenige bislang nicht beschleunigte LZA befahren werden, während die meisten LZA auch auf neuen Linienwegen bereits für die Busbeschleunigung ausgerüstet sein werden.

Enthalten in diesem Reservebetrag ist auch die Beschleunigung der Linie 172 auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München mit bis zu 7 Lichtzeichenanlagen. Diese Beschleunigung soll zeitlich koordiniert werden mit der geplanten Busbeschleunigung der Linie 172 im Bereich Dachau und Karlsfeld.

Auf den Umbau von Bushaltestellen wird im Rahmen dieses Beschleunigungsprogramms verzichtet, da das Baureferat im Rahmen der ÖV-Offensive IV bereits ein Umbauprogramm zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen aufgelegt hat, bei dem die Bedürfnisse der Busbeschleunigung mit berücksichtigt werden. Als eine Zielsetzung beim Umbau von Bushaltestellen ist daher auch im Sinne der Busbeschleunigung die Einrichtung von Buskaps als Regelbauform entsprechend dem Stand der Technik vorzusehen.

Die Einrichtung von Busspuren wird ebenfalls von diesem Beschleunigungsprogramm entkoppelt, da die Planung, die administrative und politische Abstimmung sowie der Bau von Busspuren einen zeitlich größeren Vorlauf benötigen. Zum Thema Busspuren wird eine gesonderte Beschlussvorlage eingebracht (SV-Nr. 14-20/V12597). Weitere Abstimmungen zum Thema Busspuren erfolgen unter anderem im Rahmen der existierenden interfraktionellen Arbeitsgruppe Busbeschleunigung (IAG).

Ebenso werden im Zuge des Beschleunigungsprogramms keine baulichen Anpassungen der Kreuzungen durchgeführt.

Im Rahmen der LZA-Maßnahmen soll jedoch auch geprüft werden, ob in stauanfälligen Straßenabschnitten mit räumlich beengten Verhältnissen auch verkehrssteuernde Maßnahmen im Zufluss eine Verflüssigung des Verkehrs in den für den Linienverkehr kritischen Bereichen erzielt werden kann – ohne die Gesamtreisezeit auch für den motorisierten Individualverkehr insgesamt zu verlängern.

Ebenso werden Optimierungsmaßnahmen durchgeführt, die sowohl zu Verbesserungen bei Tram als auch Bus führen. Die Maßnahmen werden gemeinsam mit SWM und Kreis-

verwaltungsreferat festgelegt. Die Maßnahmen sind insbesondere nötig, da unter anderem auf Grund von geänderten Verkehrsverhältnissen oder neuen Linienwegen regelmäßig Anpassungen an einzelnen bestehenden Lichtzeichenanlagen erforderlich werden können. Diese Maßnahmen dienen auch dazu, um bei bestehenden Lichtzeichenanlagen während der Lebensdauer von ca. 20 Jahren Verbesserungen gemäß neuer Erkenntnisse in Bezug auf die Verkehrsabläufe oder von Veränderungen von Verkehrsströmen und -belastungen durchführen zu können.

Zudem werden Baureferat und Kreisverwaltungsreferat damit beauftragt, auch in Zukunft beim erstmaligen Bau oder der Erneuerung von Lichtzeichenanlagen eine Beschleunigung aller diese LZA passierenden Buslinien vorzunehmen. Die Umsetzung der Beschleunigung wird mit der SWM abgestimmt.

3. Nutzen des Projektes

Nutzen ÖPNV-Fahrgäste

Die Beschleunigungsmaßnahmen führen für die Fahrgäste zu einer spürbaren Fahrzeiteinsparung und hierdurch zu einer Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs. Außerdem wird erfahrungsgemäß auch die Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit der beschleunigten Linie spürbar erhöht, was die Kundenzufriedenheit steigert und die Anschlussstabilität verbessert. Seit Beginn des Busbeschleunigungsprogramms im Jahr 2005 konnte die Pünktlichkeit der MVG-Linienbusse bereits um rund 10 Prozentpunkte gesteigert werden.

Bezogen auf die einzelnen Linien wird es bei Umsetzung des neuen Projekts im Vergleich zum Fahrplanjahr 2017 voraussichtlich zu folgenden Fahrzeiteinsparungen kommen:

Linie	Jahr	Erwartete Fahrzeiteinsparung
160	2019	6 Min.
164	2019	5 Min.
165	2019	4 Min.
139	2020	6 Min.
192	2020	2,5 Min.
193	2020	3,5 Min.
195	2020	2 Min.
196	2020	1 Min.
197	2020	3 Min.
199	2020	2,5 Min.
183	2021	4 Min.
185	2021	2,5 Min.

Linie	Jahr	Erwartete Fahrzeiteinsparung
190	2021	6 Min.
191	2021	2,5 Min.
143	2022	8 Min.
162	2022	5 Min.
173	2023	4 Min.
175	2023	2,5 Min.
177	2023	3,5 Min

Tabelle 3: Erwartete Fahrzeiteinsparung

Technische Flexibilität und Kompatibilität zu anderen Maßnahmen

Mit dem Austausch bzw. Umbau der LZA werden die technischen Voraussetzungen für die ÖPNV-Vorrangschaltung geschaffen. Darüber hinaus entsprechen die hier zum Einsatz kommenden Steuergeräte und Außenanlagen (Signalgeber und Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte) dem neuesten Stand der Technik. Bei diesen neuen LZA ist durch die so genannte Direktversorgung der verkehrstechnischen Software eine kostengünstige und zeitnahe Anpassung der LZA möglich. Die auszutauschenden Steuergeräte der LZA werden so ausgelegt sein, dass auch bei zukünftig anfallenden Straßenbaumaßnahmen an den jeweiligen Knotenpunkten in der Regel eine Wiederverwendung erfolgen kann.

Verbesserungen für Sehbehinderte und Blinde:

Die Lichtsignalanlagen werden gemäß der städtischen Richtlinie für Anlagen außerhalb des Mittleren Ringes an allen Örtlichkeiten mit hohem Fußgängeraufkommen, z.B. Einkaufszentren, besonderen Umsteigebeziehungen oder Haltestellen sowie öffentlichen Einrichtungen, wie Altenheimen, Krankenhäusern etc., mit Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte (ZEB) ausgerüstet. Gleiches gilt, wenn ein konkreter Bedarf eines/einer Sehbehinderten angezeigt ist (siehe hierzu Beschluss „Lichtzeichenanlagen-Bauprogramm“ des KVA vom 23.10.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10389)).

Voraussetzungen für Verkehrssteuerung

Die Modernisierung der elektrotechnischen Infrastruktur bildet die Grundvoraussetzung für eine an den verkehrspolitischen Zielen ausgerichteten Verkehrssteuerung. Somit kommt die Busbeschleunigung nicht nur den Fahrgästen, sondern allen Verkehrsteilnehmern zugute.

Leistungsfähigkeit Straßenverkehr:

Wie bei allen Beschleunigungsprojekten wird großer Wert auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knoten gelegt. Grundsätzlich werden diesbezüglich im gesamten Projekt kei-

ne durch die Beschleunigung der Busse verursachten Probleme erwartet.

4. Termine

Die Fertigstellung und die damit verbundene Umsetzung der Beschleunigung im Fahrplan sollen je Linienbündel zum Fahrplanwechsel des jeweiligen Jahres zum Dezember erfolgen.

Bei der Linie 172 soll eine zeitliche Koordinierung mit der Busbeschleunigung auf den Gebieten der Stadt Dachau und der Gemeinde Karlsfeld erfolgen.

Auf Grund unerwarteter Änderungen der Rahmenbedingungen kann es in Abstimmung mit den SWM zu einer Änderung der Reihenfolge der zeitlichen Realisierung einzelner Linien kommen – dies betrifft auch die Beschleunigung neuer Linien (beispielsweise zusätzlicher Expressbusverbindungen), die bei Bedarf gegenüber anderen Linienbündeln vorgezogen werden können. Im Rahmen der interfraktionellen Arbeitsgruppe werden die SWM über solche Änderungen sowie über den aktuellen Sachstand gemeinsam mit Baureferat und Kreisverwaltungsreferat jährlich informieren.

5. Projektkosten

Bei der Abschätzung der Kosten wurden die Erfahrungen aus den vorangegangenen Projekten berücksichtigt. Die Projektkosten stellen sich demnach wie folgt dar:

Maßnahmen	Gesamtkosten LHM Baureferat (gerundet)
Lichtzeichenanlagen (LZA)	11.700.000 €
Reserve neue Buslinienbünde sowie Linie 172	2.435.000 €
Planungskosten, verkehrstechnische Projektierung und Nachhermessung	1.694.000 €
Öffentlichkeitsarbeit	125.000 €
10 % Unvorhergesehenes	1.595.000 €
Summe	17.549.000 €

Tabelle 4: Projektkosten Beschleunigung ab 2019

Das Baureferat wird sämtliche Komponenten, die im Rahmen des Beschleunigungsprogramms in LZA um- und nachgerüstet werden, warten und instand halten. Hierfür werden der SWM und der MVG keine Kosten in Rechnung gestellt. Diese Kosten werden vom Baureferat aus eigenen Haushaltsansätzen finanziert.

Darüber hinaus stellt das Baureferat Finanzmittel für Optimierungsmaßnahmen an bereits beschleunigten Lichtzeichenanlagen in Höhe von jährlich 150.000 Euro in den Haushalt ein (verwendbar für Hard- und Softwareanpassungen, siehe Punkt 2).

6. Förderung

Die Maßnahme ist nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“ (RZÖPNV) voraussichtlich zuwendungsfähig. Die zu erwartende Zuwendung erfolgt aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Dem Förderaufruf vom 15.11.2017 „Luftreinhaltung/Nox-Überschreitungen: Maßnahmenpaket des Freistaates Bayern im Bereich des ÖPNV ist zu entnehmen, dass Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV verstärkt umgesetzt werden sollen. Für den Fall, dass die Maßnahme über den geltenden Förderrahmen hinausgeht, kann bei Nachweis der Eignung zur Erreichung der Ziele der Luftreinhaltung eine erweiterte Förderung erfolgen.

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die Höhe der bewilligten Fördermittel stark variiert. Daher kann über die Höhe der Zuwendung derzeit noch keine Aussage gemacht werden. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht grundsätzlich nicht.

Der Freistaat Bayern hat mitgeteilt, dass die vorgesehene Beschlussfassung förderunschädlich ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die finanztechnische Abwicklung gegenüber früherer Busbeschleunigungen mit dem 20 Mio. Budget ändert.

7. Personalbedarf beim Baureferat – Produkt Städtische Verkehrsflächen (Produktziffer P32541100)

Personalbedarf für Projektsteuerung, Planung und Bauabwicklung bei T3 Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik

Für die Projektsteuerung, Planung und Bauabwicklung der Verkehrsleittechnik für die Maßnahmen zur Busbeschleunigung wurde im Baureferat eine von 2006 bis 2015 befristete Stelle in Eingruppierung E11 eingerichtet (siehe hierzu Beschluss „Busbeschleunigung“ vom 27.07.2005; Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06027). Für die geplante Fortführung der Maßnahmen zur Busbeschleunigung wurde die Befristung der Stelle bis 2022 verlängert (siehe hierzu Beschluss „Beschleunigung beschleunigen“ vom 10.12.2013; Sitzungsvorlage Nr. 02-14 / V 12959).

Mit der geplanten Fortführung der Busbeschleunigung bis 2024 (siehe Punkt 2 des Vortrags) wird der Bestand der ÖPNV beschleunigten Anlagen auf ca. 1.000 ansteigen, was 90% der Münchner LZA sind. Für die Sicherung der erforderlichen Beschleunigungsqualität werden Optimierungsmaßnahmen an bereits beschleunigten Lichtzeichenanlagen von jährlich 150.000 Euro veranschlagt (siehe Punkt 5 des Vortrags). Ebenso müssen beschleunigte Anlagen, die seit dem Grundsatzbeschluss zur Busbeschleunigung 2005 gebaut wurden (siehe hierzu Beschluss „Busbeschleunigung“ vom 27.07.2005; Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06027) ab 2015 altersbedingt ausgetauscht werden. Insbesondere ist

dabei zu berücksichtigen, dass die Optimierung und der Austausch von ÖPNV Anlagen eine komplexere Planung und eine besonders aufwendige Abstimmung der Projektbeteiligten erforderlich machen.

Um die oben erwähnten Maßnahmen durchführen zu können, wird eine Entfristung der bestehenden befristeten Planstelle erforderlich. Die Bemessung der Projektsteuerung, Planung und Bauabwicklung ist über die „Honorarordnung für Architekten und Ingenieure“ (HOAI) und der „Projektmanagementleistungen in der Bau- und Immobilienwirtschaft“ (AHO-Fachkommission) nachgewiesen.

Personalkosten

Die Entfristung der bereits vorhandenen Stelle bei T3 verursacht ab 2023 zusätzliche Personalkosten.

Bei Einsatz der derzeit geltenden Jahresmittelbeträge ergeben sich dadurch inklusive der Arbeitsplatzkosten Personalkosten in Höhe von 71.850 €, die sich wie folgt aufgliedern:

Einwertung	Anzahl	Personalkosten p.a. inkl. JSZ	Arbeitsplatzkosten p.a. bereits im Budget enthalten	Gesamtkosten p.a.	Arbeitsplatzersteinrichtungskosten
TVöD11	1	71.050 €	800€	71.850 €	0

Da die Stelle nun dauerhaft im Baureferat eingerichtet werden soll, sind die bereits vorhandenen Mittel im Personalbudget beim Baureferat zu entfristen.

Sachkosten

Für den Arbeitsplatz fallen ab 2023 jährlich zahlungswirksame Kosten von 800 € an.

Die genannte Ausweitung der Sachkosten von jährlich dauerhaft 150.000 € für Optimierungsmaßnahmen an bereits beschleunigten Lichtzeichenanlagen war im Eckdatenbeschluss vom 25.07.2018 noch nicht enthalten.

8. Personalbedarf beim Kreisverwaltungsreferat – Produkt Straßenverkehr (Produktziffer P35122300)

Für die ÖPNV-Beschleunigung sind derzeit 5,0 VZÄ Stellen in EGr. 12 im Stellenplan des Kreisverwaltungsreferates, Hauptabteilung III Straßenverkehr, Abteilung 1 Verkehrsmanagement, Unterabteilung 2 Verkehrssteuerung vorgetragen. 2,0 VZÄ der insgesamt 5,0 VZÄ wurden mit dem Beschluss „Beschleunigung beschleunigen (Vorlagen Nr.: 08-14 / V 12959, VV vom 18.12.2013) befristet für 3 Jahre ab Besetzung bewilligt.

Die erstmalige Besetzung der 2,0 VZÄ erfolgte im 3. Quartal 2016, weshalb die Stellen bis zum 3. Quartal 2019 befristet sind. Der Nachweis des dauerhaften Bedarfs, als auch die Höhe des Stellenbedarfs sollten anhand eines geeigneten Stellenbemessungsverfahrens nachgewiesen werden.

Im Beschluss „Beschleunigung beschleunigen“ sind bereits ausführlich die Entwicklung der gesamten Busbeschleunigung sowie die erforderlichen Maßnahmen zum weiteren Ausbau, Erhaltung beziehungsweise der Qualitätssicherung dargestellt worden. Daraus wurde abgeleitet, dass insbesondere für das immer komplexer werdende System und zur Qualitätssicherung beim KVR dringend zwei zusätzliche Stellen dauerhaft erforderlich sind.

Der gestiegene und auch in Zukunft weiter steigende Mobilitätsbedarf in München führt sowohl zu höheren Ansprüchen an den ÖPNV, als auch zu wachsendem Verkehrsdruck des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Diese, als auch der erfreulich steigende Anteil von Radfahrern stellen weitere Herausforderungen an die Planung von Lichtzeichenanlagen und die Lösung des Zielkonfliktes dar, allen Teilnehmergruppen am Straßenverkehr eine weitgehend reibungslose, vor allem jedoch sichere Mobilität zu ermöglichen.

Der methodisch-konzeptionelle Anspruch und Aufwand für Planung und Qualitätssicherung an Lichtzeichenanlagen erhöht sich mit jeder neuen Lichtzeichenanlage mit ÖPNV-Beschleunigung. Dieser Anstieg wird auch dadurch verstärkt, dass die Verkehrsmenge immer früher und über längere Zeiträume die Grenzen der Leistungsfähigkeit des Straßenraums und der Lichtzeichenanlagen erreicht. Um aus einer Lichtsignalanlage auch die letzten Leistungsreserven zu mobilisieren, muss ein gemessen am Anstieg des Verkehrsaufkommens überproportionaler Aufwand planerischer Überlegungen und Abwägungen geleistet werden. Die LZA sind zudem in kürzeren Zyklen an selbst kleinste Veränderungen ihrer Verkehrsbelastungen anzupassen, da kaum mehr Leistungsreserven bestehen, welche diese Schwankungen auffangen können.

Um die zunehmend komplexeren Aufgaben im erforderlichen Maße wahrnehmen, die Planung und permanente Qualitätssicherung der LZA in Verbindung mit ÖPNV-Beschleunigungen dauerhaft auf hohem Niveau halten sowie die Zielsetzungen sowohl des vorgenannten, als auch dieses Beschlusses (vgl. Ziffern 1 bis 3) erfüllen und die mit den Aufgaben verbundenen Termine einhalten zu können, ist es zwingend erforderlich, die beiden derzeit bis 2019 befristeten Stellen zu entfristen.

Da es sich bei dem Aufgabenbereich von Ingenieurinnen und Ingenieuren für die LZA-Planung im Zusammenhang mit ÖPNV-Beschleunigungen primär um konzeptionelle sowie methodische Tätigkeiten handelt, kann der dauerhafte Bedarf der in Rede stehenden Positionen nur schwer durch eine methodische Stellenbemessung festgestellt werden. Die unter Ziffer 1 bis 3 dargestellten bereits erreichten Ergebnisse sowie die noch zu erreichenden Ziele zeigen jedoch den Bedarf für die Entfristung der Stellen im Umfang von 2,0 VZÄ.

Im Rahmen der Interfraktionellen Arbeitsgruppe zur Busbeschleunigung (bestehend aus Stadträten der Fraktionen, des Referats für Arbeit und Wirtschaft, des Kreisverwaltungsreferats, des Baureferats, des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie der Münchner Verkehrsgesellschaft) wird jährlich über den Fortschritt der Zieleffekte der ÖPNV-Beschleunigung berichtet. Aus diesem Grund soll der Beschluss, wie unter Ziffer 9

im Antrag der Referentin und der Referenten erwähnt, nicht der Beschlussvollzugskontrolle unterliegen.

Personalkosten

Die Entfristung der bereits vorhandenen 2,0 VZÄ Stellen beim Kreisverwaltungsreferat verursachen ab 01.08.2019 bzw. 01.09.2019 zusätzliche jährliche Personalkosten. Bei Einsatz der derzeit geltenden Jahresmittelbeträge ergeben sich dadurch inklusive der Arbeitsplatzkosten Personalkosten in Höhe von 174.360 €, die sich wie folgt aufgliedern:

Einwertung	Anzahl	Personalkosten p.a. inkl. JSZ	Arbeitsplatzkosten p.a. bereits im Budget enthalten	Gesamtkosten p.a.	Arbeitsplatzereinstellungskosten
TVöD12	2	172.760 €	1.600€	174.360 €	0

Da die Stellen nun dauerhaft im Kreisverwaltungsreferat eingerichtet werden sollen, sind die bereits vorhandenen Mittel im Personalbudget beim Kreisverwaltungsreferat zu entfristen.

Sachkosten

Für die Arbeitsplätze fallen ab 01.08.2019 bzw. 01.09.2019 jährlich jeweils zahlungswirksame konsumtive Arbeitsplatzkosten i.H.v. 800 € an.

Die benötigten Sachmittel für die Entfristung von Stellen wurden im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2019 des Kreisverwaltungsreferates nicht angemeldet, da dies bei Entfristung von Stellen nicht erforderlich ist.

9. Darstellung der Kosten und Finanzierung

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit im Haushalt des Baureferats, Produkt Städtische Verkehrsflächen (Produktziffer P32541100)

	Dauerhaft ab 2019 ff.	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	150.000 € ab 2019 71.850 € ab 2023		
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	71.050 € ab 2023		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) - Optimierung bestehende LZA 150.000 € - Arbeitsplatzkosten 800 €	150.000 € ab 2019 800 € ab 2023		
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	1		

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit für diese neue Maßnahme

	dauerhaft	einmalig	Befristet von 2019 - 2024
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)			17.549.000 € 2019-2024
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			1.726.000 € in 2019 3.800.000 € in 2020 3.280.000 € in 2021 2.748.000 € in 2022 2.995.000 €

	dauerhaft	einmalig	Befristet von 2019 - 2024
			in 2023 3.000.000 € in 2024
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24) – an die SWM			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit im Haushalt des Kreisverwaltungsreferates, Produkt Straßenverkehr (Produktziffer P 35122300)

	Dauerhaft ab 2020	Einmalig in 2019	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	174.360 €	66.400 €	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	172.760 €	64.800 €	
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) - Arbeitsplatzkosten 2x800 €	1.600 €	1.600 €	
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	2		

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Die zusätzlich benötigten Zahlungsmittel (einmalig i.H.v. 66.400 € in 2019 und dauerhaft i.H.v. 174.360 € ab 2020) sollen für das Jahr 2019 und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen werden.

Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

Das Produktkostenbudget für das Produkt Straßenverkehr (Produktziffer P3512300) erhöht sich entsprechend.

Mehrjahresinvestitionsprogramm ; Darstellung des zusätzlichen Finanzbedarfs im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018-2022

Die Projektkosten für die „Weiterführung der Beschleunigung der Buslinien ab 2019 (als „Busbeschleunigungsprogramm – Buslinienbündel ab 2019, Pauschale“) sind im Mehrjahresinvestitionsprogramm bisher **nicht** enthalten (s.u.). Das Baureferat wird deshalb gegeben, das Projekt mit der Finanzposition 6300.960.8735.2 „Busbeschleunigungsprogramm – Linienbündel, Pauschale“ (vormals „Busbeschleunigungsprogramm, Pauschale“) in Höhe von 17,5 Mio.€ (einschl. Risikoreserve in Höhe von 1,438 Mio. €) zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022, Investitionsliste wie im Antrag dargestellt anzumelden.

Das Baureferat wird nach Erteilung der Projektgenehmigung für die Finanzposition 6300.960.8735.2 „Busbeschleunigungsprogramm – Linienbündel, Pauschale“ die für die Jahre 2019-2024 erforderlichen Mittel jeweils rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2019 ff. anmelden.

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

Mit der Planung der Maßnahmen muss zeitnah begonnen werden bzw. die laufenden Maßnahmen müssen nahtlos weitergeführt werden können, hierfür ist Finanzierungssicherheit erforderlich. Dies ist erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Busnetzes im Hinblick auf das jährliche Bevölkerungswachstum von über 1 Prozent und einem tendenziell sogar noch stärkerem Fahrgastwachstum kurzfristig im erforderlichen Maße anpassen zu können. Der Bau neuer Schienenstrecken benötigt erheblich längere Vorlaufzeiten, vor dem Jahr 2025 können voraussichtlich keine neuen Tram- oder U-Bahnstrecken fertig gestellt werden. Das Busnetz muss daher in den kommenden Jahren einen erheblich größeren Beitrag zur Entlastung der Schienenstrecken leisten als bisher. Vor diesem Hintergrund spielen Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Busnetzes eine zentrale Rolle bei der Bewältigung des zu erwartenden Verkehrswachstums. Wenn das Verkehrsmittel Bus als attraktive Alternative zur Nutzung des privaten Autos wie auch zur tendenziell überlasteten U-Bahn bei den Münchnerinnen und Münchnern angenommen werden soll, sind neben attraktiven Fahrzeiten insbesondere auch eine hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von herausragender Bedeutung. Das Thema „Busbeschleunigung“ ist zudem ein wichtiger Baustein im Rahmen des Maßnahmenbündels zur Luftreinhaltung, die möglichst zeitnah umgesetzt werden sollen.

Die grundsätzlichen inhaltlichen Abstimmungen sowie die Abstimmung über die Höhe der Gesamtkosten und deren Aufteilung zwischen den beteiligten städtischen Referaten und der SWM konnte erst kurzfristig abgeschlossen werden, zum Zeitpunkt der Anmeldung zum Eckdatenbeschluss lagen die Zahlen noch nicht vor.

10. Projektgenehmigung und Ausführungsgenehmigungen für das Baureferat

Bereits mit dem Beschluss vom 27.07.2005 „Busbeschleunigung, Änderung der Mehrjahresinvestitionsprogramms 2005-2009“ hat die Vollversammlung dem ursprünglich für zehn Jahre aufgelegten Busbeschleunigungsprogramm zugestimmt.

Das Baureferat wurde unter anderem damit beauftragt, im Benehmen mit der Stadtkämmerei und dem Personal- und Organisationsreferat alle organisatorischen und personellen Voraussetzungen zu schaffen, die zur Durchführung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Busbeschleunigung erforderlich sind.

Aufgrund der klaren Rahmenbedingungen des Projektes und um die Projektdurchführung zu vereinfachen, schlägt das Baureferat daher vor, die Ausführungsgenehmigungen verwaltungsmäßig abzuwickeln und zu dokumentieren, sofern die genehmigte Kostenobergrenze nicht überschritten wird.

11. Projektkoordination durch die SWM

Die Maßnahmen zur Busbeschleunigung werden inhaltlich durch die SWM gesteuert, einschließlich der konzeptionellen Gesamtverantwortung. Der Zeitplan wird hierbei eng mit dem Baureferat und dem KVR in Bezug auf die dort vorhandenen Kapazitäten abgestimmt. Im Rahmen der jährlich stattfindenden interfraktionellen Arbeitsgruppe zur Busbeschleunigung (IAG) wird den Vertretern der Stadtratsfraktionen ein Zwischenbericht präsentiert sowie Änderungen im Zeitplan oder bei den zu beschleunigenden Linien abgestimmt.

Die finanzielle und fachliche Verantwortung für ihre Teilleistungen verbleibt bei den entsprechend zuständigen Referaten.

Anhörungsrechte der Bezirksausschüsse sind nicht gegeben, den BAs wurde jedoch ein Abdruck dieses Beschlusses zugeleitet. Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat einen Abdruck erhalten.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kommunalreferat abgestimmt. Das POR und die Stadtkämmerei haben die Vorlage zur Stellungnahme erhalten. Die Stadtkämmerei hat mitgeteilt, dass sie der Beschlussvorlage nicht zustimmt, da im Eckdatenbeschluss für das Jahr 2019 keine investiven Auszahlungen beantragt wurden.

Eine fristgerechte Vorlage war nicht möglich, da die erforderlichen sehr umfangreichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Die Behandlung in der heutigen Sitzung ist zwingend notwendig, um mit den Maßnahmen, die einen wichtigen Bestandteil zur Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV darstellen, bereits im Jahr 2019 beginnen zu können.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Quaas, der Korreferent des Baureferats, Herr Stadtrat Herbert Danner, die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferats, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, die Verwaltungsbeirätin des Baureferats für die Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat des Kreisverwaltungsreferats für die Hauptabteilung III Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin und der Referenten

1. Dem Projekt „Weiterführung der Beschleunigung der Lichtzeichenanlagen für Buslinien ab 2019“ mit zusätzlichen Projektkosten in Höhe von 17,549 Mio. € wird zugestimmt. Die Finanzierung erfolgt zusätzlich zu der im Eckdatenbeschluss 2019 genehmigten investiven Rahmenbudgetvorgabe.
2. Es wird dem Baureferat die Projektgenehmigung erteilt und das Baureferat damit beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigungen verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze nicht überschritten wird.
3. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Baureferat wird daher beauftragt, die Mittel in Höhe von 150.000 Euro jährlich dauerhaft ab 2019 ff. zentral bereitstellen zu lassen, die für Optimierungen an bereits beschleunigten Lichtzeichenanlagen verwendet werden. Die Finanzierung erfolgt zusätzlich zu der im Eckdatenbeschluss 2019 genehmigten konsumtiven Rahmenbudgetvorgabe.
4. Das Baureferat wird beauftragt, das Projekt zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022 in Investitionsliste, wie folgt anzumelden:

MIP alt: Nicht vorhanden

Neu:

Busbeschleunigungsprogramm – Buslinienbündel ab 2019, Pauschale

IL, Maßnahme-Nr. 6300.8735, Rangfolge-Nr.

UA/ Maßn.Nr./RF .Nr.	GR Z	Ausg./ Einn.Art	Gesamt- kosten	Finanz. bis 2017	Summe 2018- 2022	2018	2019	2020	2021	2022	nachrichtlich	
											2023	Finanz. 2024 ff
6300.8735 Buslinien- bündel	960	B alt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B neu	17.549	0	11.554	0	1.726	3.800	3.280	2.748	2.995	3000

5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.960.8735.2 „Busbeschleunigungsprogramm – Linienbündel, Pauschale“ für die Jahre 2019 - 2024 erforderlichen Mittel von insgesamt 17.549 Tsd. € rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2019 ff. anzumelden.
6. Das Baureferat wird beauftragt, die Entfristung der Stelle (1,0 VZÄ) aus dem Beschluss „Busbeschleunigung“ und der für die geplante Fortführung der Maßnahmen zur Busbeschleunigung erfolgten Verlängerung der Befristung ab 2019 ff. -gemäß Ziffer 7 des Vortrages beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
7. Das Baureferat wird beauftragt, die benötigten Mittel in Höhe von 71.050 € jährlich ab 2019 ff. für Personalauszahlungen und 800 € jährlich für Arbeitsplatzkosten im jeweiligen Haushaltsplanverfahren anzumelden.
8. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Entfristung der Stellen (2,0 VZÄ) aus dem Beschluss „Beschleunigung beschleunigen“ gemäß Ziffer 7 des Vortrages ab 01.08.2019 (1 VZÄ) beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
9. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Entfristung erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 64.800 € für das Jahr 2019 und die dauerhaft ab 2020 erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 172.760 € im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden.
Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von ca. 40 % des jeweiligen JMB.
Das Produktkostenbudget des Produkts Straßenverkehr (Produktziffer P35122300) erhöht sich in 2019 um 64.800 € und ab 2020 um bis zu 172.760 €, davon ist der gesamte Betrag zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
10. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen konsumtiven Sachmittel i.H.v. 1.600 € ab dem Jahr 2019 und für die Folgejahre in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.
Das Produktkostenbudget des Produkts Straßenverkehr (Produktziffer P35122300) erhöht sich ab 2019 um 1.600 €, davon ist der gesamte Betrag zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
11. Dieser 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 Referentin

Der Referent

Der Referent

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

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Dr. Thomas Böhle
Berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. RAW - FB V Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/5 Betrieb/4
Arbeitskreise/Busbeschleunigung/Beschluss_Beschleunigung_ab_2019/Beschluss Busbeschleunigung LZA_aktuell091018.odt

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1-25
An die Stadtwerke München GmbH – VB – BGF 1 (3-fach)
An das Baureferat
An das Baureferat Tiefbau
An das Kreisverwaltungsreferat HA III Verkehrssteuerung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft-GL 2
z.K.

Am