

Telefon: 233 - 21112
Telefax: 233 - 21559

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HA I/11-1

Urbane Seilbahn Frankfurter Ring Beauftragung einer Machbarkeitsstudie

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13617

Anlagen:

1. „Leitfaden für die Entwicklung von Seilbahnen an urbanen Standorten“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (2018)
2. Legende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung
3. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.12.2018

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Im Sommer 2018 hat Herr Oberbürgermeister Dieter Reiter die Idee einer Seilbahn als Nahverkehrsmittel für die Landeshauptstadt München vorgestellt und eine Befassung des Stadtrates mit der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für Ende 2018 angekündigt.

Bei nachfolgend dargestelltem Sachverhalt handelt es sich um die Vergabe von Gutachter- und Beratungsleistungen. Da der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08 – 14 / V 10025) und der Vollversammlung vom 23.01.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08 – 14 / V 10025) über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

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. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9 b) der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Die Beschlussvorlage lag, aufgrund noch ausstehender Abstimmungen, für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 12.12.2018 nicht vor. Es handelt sich um ein Projekt in

Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern, welcher an einer raschen Fortführung des Projekts interessiert ist. Aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit wird die Beschlussvorlage direkt in der Vollversammlung behandelt.

1. Anlass

Als Pilotprojekt ist eine Tangentialverbindung zwischen dem U-Bahnhof Studentenstadt (U6), der Tramhaltestelle Schwabing Nord (Tram 23), dem U-Bahnhof Frankfurter Ring (U2) und dem U-Bahnhof Oberwiesenfeld (U3) vorgesehen.

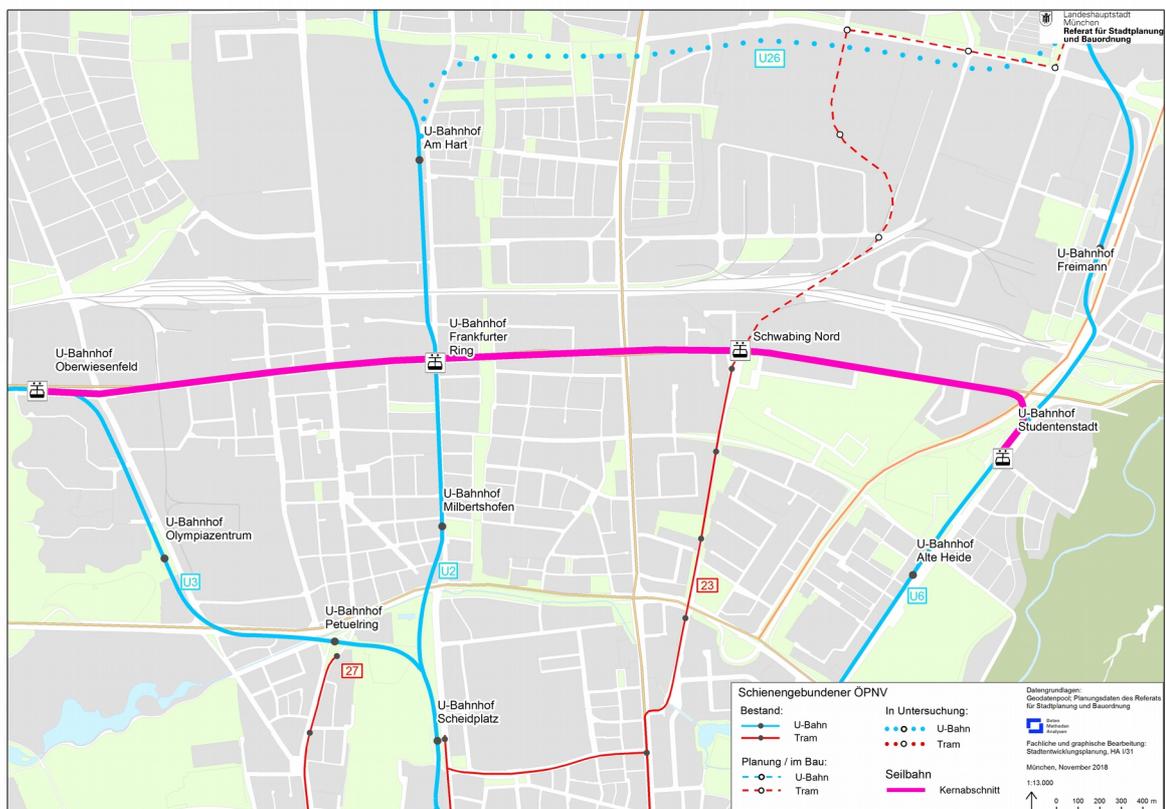


Abbildung 1: Grundstrecke einer urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring

Es handelt sich hierbei um eine für München und den urbanen Raum neue Mobilitätsform, welche einen weiteren Baustein für eine Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrssystems darstellen könnte. In Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern und der Stadtwerke München GmbH (SWM) soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geklärt werden, ob eine Realisierbarkeit der vorgestellten Pilotseilbahntrasse am Frankfurter Ring möglich ist.

Eine Seilbahn ist deshalb für den urbanen Raum grundsätzlich interessant, weil eines der größten Probleme bei der Flächenzuweisung für neue Verkehrssysteme die Flächenkonkurrenz mit anderen Nutzungen im öffentlichen Straßenraum ist.

Der Münchner Norden ist einer der über alle Verkehrsträger hinweg am stärksten belas-

teten Räume im Stadtgebiet. Seit Jahren werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes Münchner Norden Verkehrssystemalternativen diskutiert. Aufgrund der Flächenkonkurrenzen der verschiedenen Verkehrsmittel sind Infrastrukturerweiterungen nur schwer umzusetzen. Vor diesem Hintergrund ist ein Verkehrssystem, welches eine für München neue Ebene nutzt, eine vielversprechende Alternative. Hinzu kommt, dass die zu erwartenden Kosten und die zu erwartende Umsetzungsgeschwindigkeit im Vergleich zu einem U-Bahnausbau deutlich geringer wären – allerdings bei auch deutlich geringerer Transportkapazität im Vergleich zu einer U-Bahn.

Daher hat der Oberbürgermeister Dieter Reiter das Referat für Stadtplanung und Bauordnung damit beauftragt, dem Stadtrat eine Beschlussvorlage vorzulegen, mit der die Verwaltung der Landeshauptstadt in Abstimmung mit der SWM und dem Freistaat Bayern mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Seilbahntrasse am Frankfurter Ring beauftragt werden soll.

2. Ziel der Machbarkeitsstudie

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, die wesentlichen notwendigen Voraussetzungen für ein sich anschließendes Planungsverfahren zu erarbeiten. Darüber hinaus sollen mögliche Hemmnisse und Schwierigkeiten bei der Umsetzung identifiziert und Lösungsvorschläge entwickelt werden.

Neben der vorgeschlagenen Haupttrasse zwischen Oberwiesenfeld und Studentenstadt sind zusätzlich etwa 3 bis 5 Verlängerungsmöglichkeiten zu untersuchen, die die verkehrliche Wirkung des Seilbahnsystems erhöhen sollen. Eine dieser Varianten ist eine Weiterführung ab Studentenstadt in Richtung Unterföhring, wo entsprechende Planungsüberlegungen ebenfalls bestehen. Darüber hinaus soll auch ein Systemvergleich anhand von Kennwerten zu einem Schnellbussystem und einer Tram auf dem Frankfurter Ring durchgeführt werden. Dabei geht es um den grundsätzlichen Vergleich eines Seilbahnsystems mit den bisher gebräuchlichen ÖPNV-Systemen. U-Bahnen weisen erheblich höhere Kosten und Transportkapazitäten gegenüber einem Seilbahnsystem auf, sodass ein Vergleich mit einem U-Bahnsystem ausgeschlossen werden kann.

Bei der Planung der Stationen sind barrierefreie, optimale Zuwegungen und kürzest mögliche Umsteigewege zu den bestehenden Verkehrsmitteln zu berücksichtigen.

Durch die Entwicklung von Trassenvarianten, Durchführung von Kosten-Nutzen-Analysen für die einzelnen Varianten sowie Bewertung der Varianten anhand weiterer Bewertungskriterien (Auswirkungen hinsichtlich Städtebau, Sichtschutz, erforderliche Eingriffe in Grün, Privatgrund, Verkehrsflächen etc.) sollen zwei Vorzugsvarianten festgelegt werden. Dabei ist auch die Vorteilhaftigkeit gegenüber Verkehrssystemen mit vergleichbaren Fahrgastkapazitäten (Tram/Bus) aufzuzeigen.

3. Vorgehen zur Durchführung der Machbarkeitsstudie

Vorgesehen ist ein zweistufiges Verfahren mit folgenden Phasen:

Phase 1: Externe Erstellung eines Leistungsverzeichnisses für die Machbarkeitsstudie durch Fachexperten (Bearbeitungsdauer ca. 3 Monate)

Phase 2: Machbarkeitsstudie inkl. Bürgerinformation (Bearbeitungsdauer ca. 1 Jahr)

Aufgrund der Komplexität der Rahmenbedingungen und Untersuchungsinhalte der Machbarkeitsstudie wird ein iteratives Verfahren notwendig, um sich den sinnvollsten Trassenvarianten, dem geeigneten Seilbahnsystem und städtebaulich integrierter Standorte der Stationen und Stützen anzunähern.

Nach Vorliegen der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen dem Stadtrat die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Entscheidung über das weitere Vorgehen vorgelegt werden. Nachfolgende Schritte können die Auslobung von einem Architektur- und städtebaulichen Wettbewerb zur Sicherung der architektonischen Qualität der Stationen und Stützen und ein darauf aufbauender Auftrag an die Stadtwerke München GmbH zur Erstellung der Genehmigungsplanung darstellen.

Die Stadtwerke München GmbH soll Antragstellerin der späteren Genehmigungsplanung, Bauherrin und Betreiberin der Seilbahn sein, weil es vorgesehen ist, die Seilbahn in das ÖPNV-Verkehrsnetz der Landeshauptstadt München zu integrieren.

4. Rechtliche Grundlagen

4.1. Genehmigungsverfahren

Am 09.03.2016 wurde auf europäischer Ebene die Verordnung (EU) 2016/424 über Seilbahnen erlassen. Sie ersetzt die vormalige Richtlinie 2009/9/EG über Seilbahnen für den Personenverkehr und gilt unmittelbar wie Bundesrecht. Die EU-Verordnung gibt vor, dass jeder Mitgliedsstaat das Genehmigungsverfahren für Bau und Inbetriebnahme festlegt. Anders als in fast allen anderen Bundesländern hat der Landesgesetzgeber für Bayern nicht die Notwendigkeit der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gesehen. Der Freistaat Bayern hat an Stelle dessen das Genehmigungsverfahren im Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetz (BayESG), das mit Wirkung vom 01.08.2018 umfassend novelliert wurde, abschließend geregelt.

Insbesondere ist gemäß Art. 13 bis 17 BayESG ein mehrgliedriges, gestuftes Genehmigungsverfahren durchzuführen, das die Gewährleistung der Betriebssicherheit der Seilbahnanlage sicherstellen soll. Dazu ist bei der örtlich zuständigen Kreisverwaltungsbehörde ein Antrag auf Erteilung einer Bau- und Betriebsgenehmigung zu stellen. Weiter sind bei der Technischen Aufsichtsbehörde die Genehmigung der technischen Planung und im Anschluss daran zusätzlich die Zustimmung zur Betriebseröffnung zu beantragen.

Die erste Stufe des Genehmigungsverfahrens (Bau- und Betriebsgenehmigung) liegt für das Stadtgebiet München in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München, Referat

für Stadtplanung und Bauordnung - Lokalbaukommission als Kreisverwaltungsbehörde, in der Funktion der Unteren Eisen- und Seilbahnbehörde. Geprüft wird die Sicherheit im Zusammenhang mit erforderlichen Baumaßnahmen und dem späteren Betrieb der Anlage sowie die Zuverlässigkeit der Betreiberin bzw. des Betreibers. Zu klären ist dabei, ob das Vorhaben öffentlichen Interessen widerspricht. Hierzu hört die Genehmigungsbehörde andere betroffene Behörden und Stellen an, die Träger öffentlicher Belange sind.

Zudem strebt die Landeshauptstadt München eine frühe und umfassende Information der Öffentlichkeit gemeinsam mit der Antragstellerin an. Das gesetzlich vorgesehene Verfahren und die Beteiligung der Öffentlichkeit im Weiteren, insbesondere Fragen zur öffentlichen Bekanntmachung und Geltendmachung von Einwendungen hängen von der Größe, der Einhaltung von Sicherheitsabständen zu einem Betriebsbereich und der Ausführungsvariante des Vorhabens ab. Bei der zu erwartenden Beförderungskapazität bzw. Luftlinienlänge zwischen den Endstationen der Seilbahn ist voraussichtlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Mittels dieser Prüfung werden mögliche Umweltauswirkungen der Seilbahn auf die Umgebung in Erfahrung gebracht. Andernfalls kann eine Auslegung und Anhörung des Vorhabens nach Art. 73 und 74 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) erfolgen, wenn mit Einwendungen der oben genannten Träger zu rechnen ist. Erfüllt das geplante Vorhaben die gesetzlichen Vorgaben, wird die Bau- und Betriebsgenehmigung seitens der Landeshauptstadt München erteilt. Die Genehmigung ist nach Art. 41 Abs. 4 BayVwVfG öffentlich bekannt zu geben und bei vorgebrachten Einwendungen zu begründen. Die Genehmigung steht bis zur Vorlage der technischen Genehmigung und Zustimmung zur Betriebseröffnung seitens der Technischen Aufsichtsbehörde noch unter Vorbehalt.

Auf der zweiten und dritten Stufe ist die Regierung von Oberbayern als Technische Aufsichtsbehörde zuständig. Diese prüft die zunächst technische Planung der Seilbahn. Der Fokus liegt auf der zu gewährleistenden Betriebssicherheit. Erst wenn auch diese Genehmigung erteilt worden ist, darf mit dem Bau der Seilbahn begonnen werden.

Die Seilbahn darf den Fahrgästen zugänglich gemacht werden, wenn die Regierung von Oberbayern auf der dritten Stufe der Eröffnung auf gesonderten Antrag hin zugestimmt hat. Im Wesentlichen erfolgt an dieser Stelle noch eine abschließende Kontrolle, ob die errichtete Seilbahn mit den Vorgaben der Bau- und Betriebsgenehmigung und der genehmigten technischen Planung übereinstimmt. Ist dies der Fall, wird die Seilbahn für den Personenverkehr freigegeben.

4.2. Aktuelle baurechtliche Struktur möglicher Stationsgebäude Station „Studentenstadt“

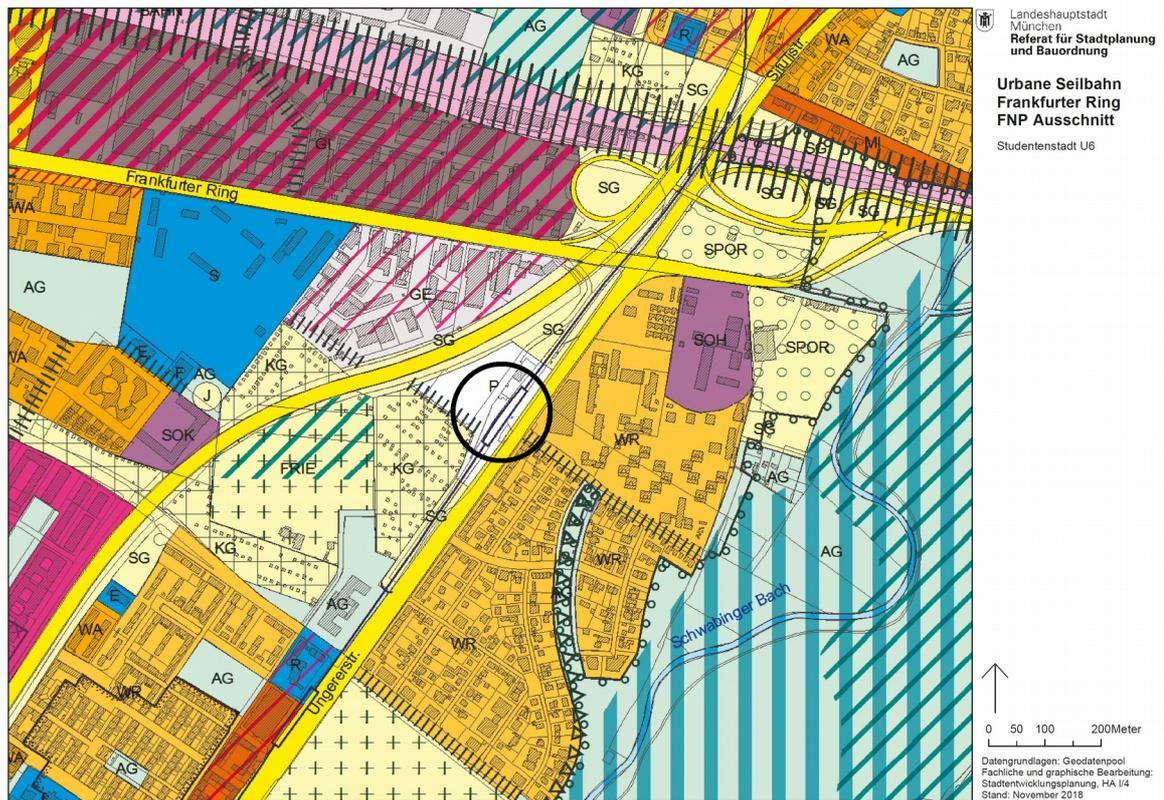


Abbildung 2: Ausschnitt Flächennutzungsplan Station „Studentenstadt“

Im Bereich der geplanten Station „Studentenstadt“ (U6) befinden sich derzeit zwischen der bestehenden U-Bahntrasse und der Bundesautobahn 9 eine Park&Ride Anlage sowie eine Kleingartenanlage. Beide Flächen sind auch als solche im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) dargestellt.

Station „Schwabing Nord“



Abbildung 3: Ausschnitt Flächennutzungsplan Station „Schwabing Nord“

Der Bereich der Tramstation „Schwabing Nord“ (Tram 23) ist als Allgemeine Grünfläche (AG) im FNP dargestellt. Östlich grenzt das Kerngebiet (MK) des Domagkpark-Geländes sowie die Grundschule Am Bauhausplatz (FNP-Darstellung als Gemeinbedarfsfläche Erziehung) an. Die Bereiche westlich davon sind gewerblich geprägt (FNP-Darstellung als Industriegebiet GI). Die Höhenentwicklung ist in dem gesamten Bereich sehr heterogen und beträgt ein bis ca. zehn Geschosse.

Station „Frankfurter Ring“



Abbildung 4: Ausschnitt Flächennutzungsplan Station „Frankfurter Ring“

Das Gebiet um die Station „Frankfurter Ring“ (U2), an der Kreuzung Knorrstraße / Frankfurter Ring ist im Süden von Allgemeinen Wohngebieten (WA) mit ca. fünf bis sieben geschossiger Wohnbebauung geprägt. Nördlich des Frankfurter Rings befinden sich zwei bis drei geschossige Gewerbebauten. Der FNP stellt dort Gewerbegebiet (GE) dar.

Station „Oberwiesenfeld“

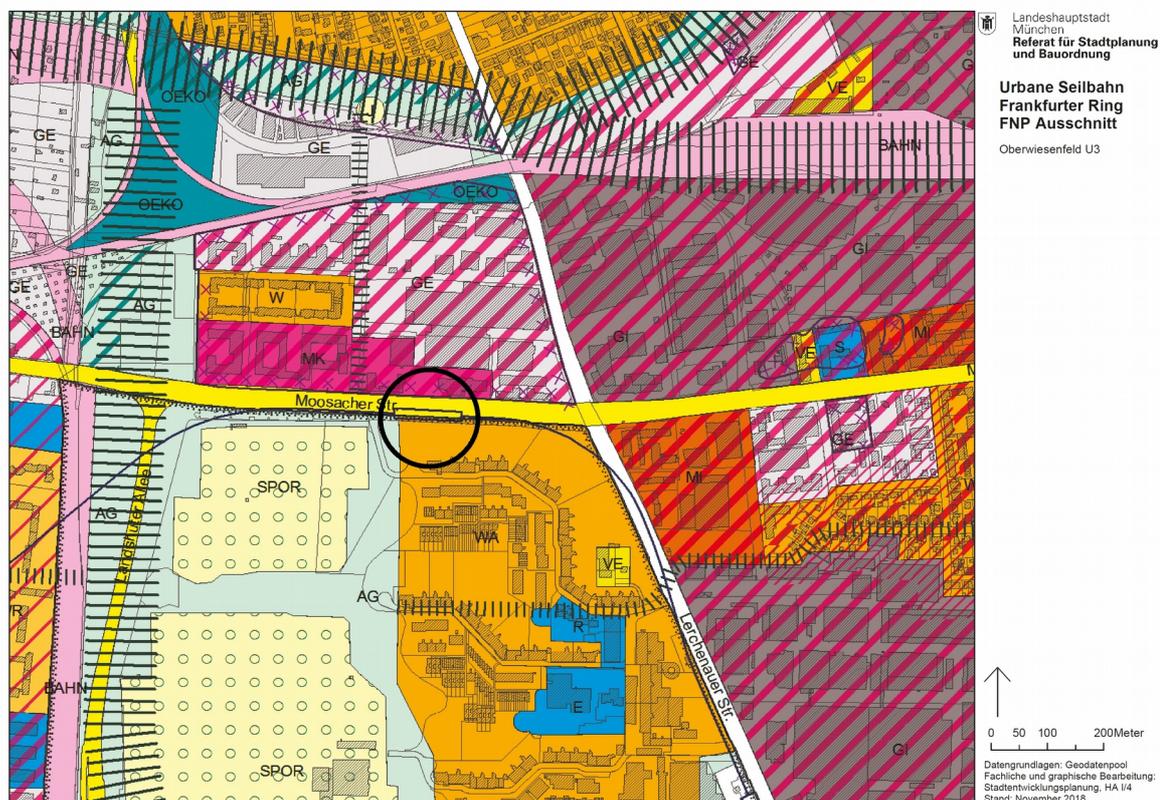


Abbildung 5: Ausschnitt Flächennutzungsplan Station „Oberwiesenfeld“

Der Bereich um die Station „Oberwiesenfeld“ (U3) ist geprägt durch das südlich der Moosacher Straße liegende Ensemble des Olympiaparks, hier die Wohnanlagen des ehemaligen Olympischen Dorfs mit bis zu zwölf Geschossen und die Anlagen des Zentralen Hochschulsport Münchens (ZHS). Im Flächennutzungsplan sind diese Bereiche als Allgemeine Grünfläche AG, Sportanlage SPOR und Allgemeines Wohngebiet WA dargestellt. Nördlich der Moosacher Straße liegen im FNP als Kerngebiet (MK) bzw. Gewerbegebiet (GE) dargestellte Flächen, die sich derzeit als Büro- und Hotelstandort, mit ca. fünf bis sieben Geschossen sowie zwei größeren Hochhausprojekten, entwickeln. Überdies befindet sich hier der Sitz des Unternehmens Knorr-Bremse nordöstlich der bestehenden U-Bahnhaltestelle.

5. Machbarkeitsstudie

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat unter Einbindung eines fachübergreifenden Arbeitskreises einen „Leitfaden für die Entwicklung von Seilbahnen an urbanen Standorten“ (siehe Anlage 1) entwickelt und im Oktober 2018 herausgegeben, der den Erkenntnisstand der beteiligten Fachleute wiedergibt. Die Inhalte der Machbarkeitsstudie sollen sich an diesem Leitfaden orientieren.

5.1. Inhalte

Im Detail sollen in der Machbarkeitsstudie, vorbehaltlich der Erkenntnisse aus der Erstellung des Leistungsverzeichnisses, insbesondere folgende Punkte untersucht werden:

- Grobplanung Trassenvarianten: Ermittlung Verkehrsprognose je Variante und ggf. Nachjustierung (auf Basis konkretisierter Umsteigewege und Umsteigezeiten und ggf. unter Anpassung des umgebenden Verkehrsnetzes, insbesondere des Busnetzes)
- System- und Stationsdimensionierung
- Systemvergleich: Vergleich mit klassischen Lösungsansätzen, vor allem mit den Verkehrsmitteln Schnellbus, Bus und Tram
- Variantenauswahl: Bewertung der Trassenvarianten und Eingrenzung auf zwei Varianten je System
- Bauliche Grobplanung der Stationen (bautechnisch möglich und städtebaulich integrierbar) unter Einbeziehung der Bestandsbauwerke (u.a. U-Bahnhöfe)
- Darstellung der Straßensituation (Fahrspuren, Fußwege, Radwege) nach Platzierung der Stationen und Stützen
- Erstellung von Fachgutachten zur:
 - Städtebaulichen Integration (Verschattung, Einsehbarkeit, Lärm, Denkmalschutz, Abstände, Zusätzliche Nutzungen etc.)
 - Stadtbildverträglichkeit (Sichtachsen, Nah- und Fernwirkung)
 - Naturräumlichen Verträglichkeit (eventuell Umweltverträglichkeitsprüfung)
- Industriedialog (Klärung der technischen Umsetzbarkeit)
- Auflistung von zu vertiefenden Untersuchungsbereichen
- Aufzeigen der baulichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen als Grundlage zur Auslobung eines Architekturwettbewerbes für Seilbahnstationen und Stützen
- Kostenschätzung des Baus und Betriebs der Seilbahn
- Zusammenfassung für den Stadtrat mit Trassenempfehlung und Umsetzungskonzept

Folgende planerische Rahmenbedingungen werden dabei vorausgesetzt:

- Trassenvarianten mit möglichst keiner/geringer Inanspruchnahme/Einwirkung auf Flächen im Privateigentum. In Ausnahmefällen kann davon jedoch aufgrund von fehlenden Flächen im öffentlichen Straßenraum oder zur Optimierung von Umsteigewegen abgewichen werden. Dies darf kein Ausschlusskriterium für eine ansonsten sinnvolle Trassenvariante sein.
- Kundenfreundlichkeit und Barrierefreiheit
- Optimale Zuwegungen und kürzest mögliche Umsteigewege zu den bestehenden Verkehrsmitteln

Besonders zu beachtende Punkte werden in den nachfolgenden Ziffern näher erläutert.

5.2. Systemvergleich und Stationsdimensionierung

5.2.1. Auswahl des Seilbahnsystems und betriebliche Anforderungen

- Marktanalyse bestehender Systemanbieter. Zusammenstellung der Vor- und Nachteile einzelner Systeme bezogen auf den vorliegenden Rahmenbedingungen und Verfügbarkeit. Aufzeigen von Ausschlussbedingungen
- Systemauswahl aus den am Markt vorgefundenen Systemen (z.B. 1-Seil-Seilbahn, 3-Seil-Seilbahn)
- Berechnung der Leistungsfähigkeit des Systems und Zusammenstellung möglicher betrieblicher Varianten (Takte, Kabinengrößen etc.) inkl. Dimensionierung von Stationen (Zuwegung, Aufstell- und Stauflächen, Zuflussdosierung, Abstell- und Werkstattflächen etc.)
- Qualifikation und Größenordnung des Betriebspersonals, in Abhängigkeit der baulichen Ausgestaltung der Stationen

5.2.2. Bautechnische Machbarkeit von Stationen und Stützen

Folgende Punkte sind hierbei zu untersuchen:

- Ausprägung der Stationsbauten:
 - Aufstellen eines Raumprogramms anhand oben genannter Flächenbedarfe für Betrieb sowie Instandhaltung, Abstellung, zusätzliche Nutzungen etc.
 - Optimale Zuwegung und Umsteigewege, über zum Beispiel Lifte und Fahrtreppen, jeweils unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit unter anderem zur Anbindung an bestehende Verkehrsbauwerke
 - Brandschutz/Entfluchtung soweit notwendig
- Einbindung von Stationen und Stützen in bestehende Verkehrsbauwerke (insbesondere U-Bahnhöfe) und den Straßenraum:

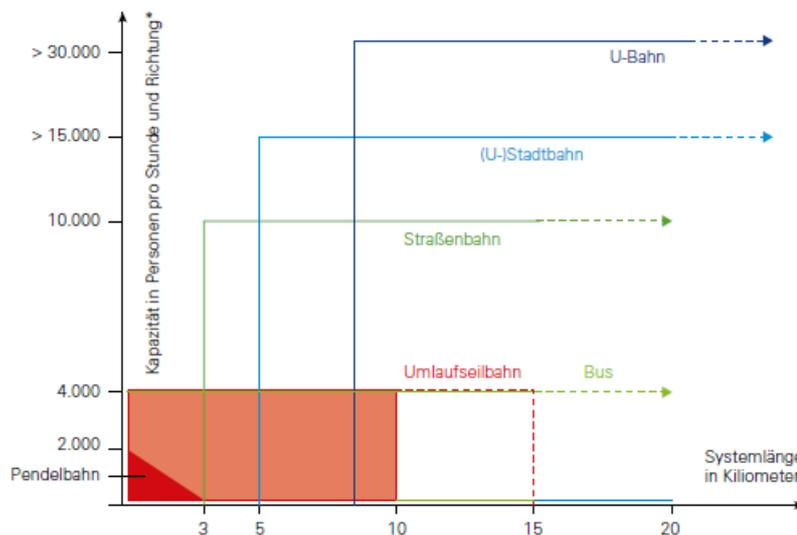
- Bautechnische Beurteilung bei einer möglichen Überbauung durch Seilbahnstationen, Aufzeigen kritischer Standorte und Ermittlung des weitergehenden Untersuchungsbedarfs bei der nachfolgenden Planung
- Berücksichtigung der Spartenlage

Im Übrigen wird auf den „Leitfaden für die Entwicklung von Seilbahnen an urbanen Standorten“ verwiesen.

5.3. Integration ins Verkehrsnetz

5.3.1. Anwendungsbereich des Systems Seilbahn im urbanen Raum

Der zu untersuchende Kernabschnitt Oberwiesenfeld – Studentenstadt im Münchner Norden erscheint inklusive möglicher Streckenverlängerungen (siehe Abbildung 7) für ein urbanes Seilbahnsystem grundsätzlich geeignet. Eine Seilbahn kann nach Einschätzung der SWM im innerstädtischen Raum auf einer Streckenlänge von bis zu 10 km sinnvoll betrieben werden, wobei der Haltestellenabstand etwa 800 - 1.000 m betragen sollte.



* Real erzielbare Leistungsfähigkeiten i.d.R. geringer, unter Beachtung der Empfehlungen zur max. Fahrzeugauslastung gemäß VDV 4 sowie infrastruktureller und betrieblicher Restriktionen.

Quelle: angelehnt an Monheim 2010 und Kremer 2015

Abbildung 6: Theoretische Einsatzbereiche der Verkehrssysteme – Grobe Übersicht zu Vergleichszwecken (Quelle: „Leitfaden für die Entwicklung von Seilbahnen an urbanen Standorten“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (2018), siehe Anlage 1)

Die Leistungsfähigkeit einer Seilbahn, bei der bis zu 4.000 Fahrgäste pro Stunde und Richtung befördert werden können, ist vergleichbar mit der eines leistungsstarken Bus- oder mittleren Trambahnsystems. U-Bahnen weisen bei erheblich höheren Kosten deutlich höhere Kapazitäten auf.

Beim Frankfurter Ring handelt es sich um eine hoch belastete innerstädtische Hauptverbindungsstraße, sodass durch ein Seilbahnsystem ein neues leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel geschaffen und gleichzeitig sonst häufig auftretende Interessenskonflikte im Straßenraum minimiert werden könnten.

5.3.2. Untersuchungsraum Frankfurter Ring und Münchner Norden

Der Münchner Norden erfährt derzeit eine dynamische Siedlungs- und Gewerbeentwicklung. Schwerpunkte dabei sind die Erweiterung des Forschungs- und Entwicklungszentrums (FIZ) von BMW und die Konversion der ehemaligen Bayernkaserne zu einem Wohnquartier. Hauptschlagader des Verkehrs bildet hier vor allem der stark belastete Frankfurter Ring mit Weiterführungen Richtung Moosach in westlicher Richtung und via Föhringer Ring in östlicher Richtung. Während das Schienenverkehrsnetz in diesem Gebiet hauptsächlich in Nord-Süd-Ausrichtung ausgebildet ist (S1, U1, U3, U2, Tram 23, U6, S8), fungieren mehrere Buslinien auf Teilabschnitten des Frankfurter Rings und den angrenzenden Straßenabschnitten als Tangentialverbindungen in West-Ost-Richtung (u.a. Linien 50, 177 und ab Dezember 2018 die neue Linie X50). Aufgrund fehlender Busspuren und des hohen Verkehrsaufkommens im Individualverkehr sind die Buslinien insbesondere in den Hauptverkehrszeiten häufig von Staus und damit einhergehenden Fahrzeitverlängerungen, Verspätungen und unregelmäßigen Fahrtenfolgen betroffen. Daher ist eine Aufwertung dieser Tangentialverbindung mit einem vom Individualverkehr unabhängigen Verkehrsmittel erforderlich.

Kernabschnitt des zu untersuchenden Seilbahnsystems im Münchner Norden bildet daher der Abschnitt U-Bahnhof Oberwiesenfeld – U-Bahnhof Frankfurter Ring – Tram Schwabing Nord – U-Bahnhof Studentenstadt.

Hinsichtlich der verkehrlichen Zusammenhänge im Münchner Norden und zur Maximierung der verkehrlichen Wirkung sollen auch Varianten über den vorgenannten Kernabschnitt hinaus untersucht werden.

5.3.3. Untersuchung von Trassenvarianten

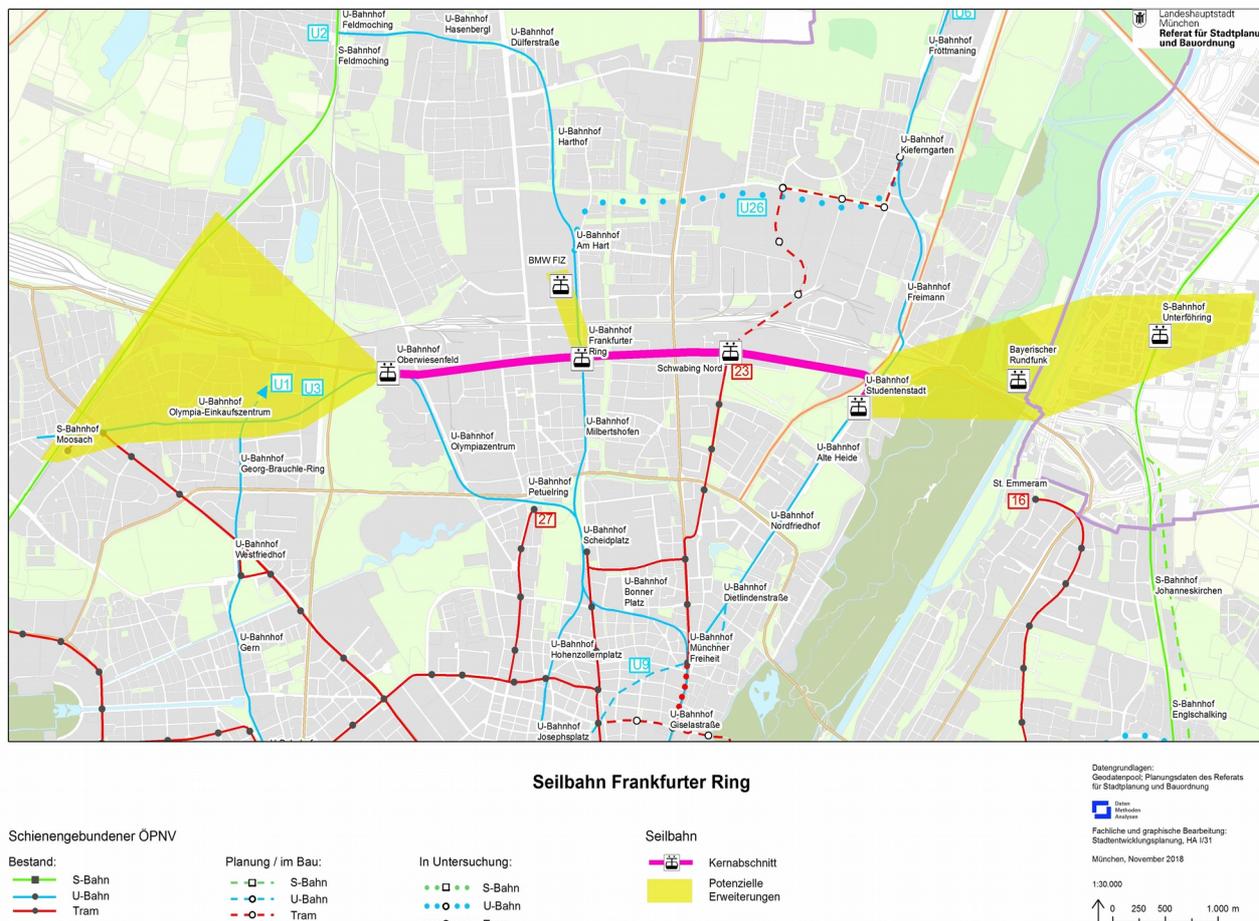


Abbildung 7: Mögliche Trassenverlängerungen der Seilbahn am Frankfurter Ring zur Maximierung der verkehrlichen Wirkung

In Abbildung 7 ist die Trasse der Seilbahn am Frankfurter Ring inklusive möglicher Verlängerungsoptionen dargestellt, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht werden sollen. Darüber hinaus können sich im Rahmen der Untersuchungen unter Umständen weitere verkehrlich sinnvolle Weiterführungen ergeben.

Ausgehend vom Kernabschnitt ist eine sinnvolle Weiterführung der Trasse zur Maximierung der verkehrlichen Wirkung anzustreben. Dabei sind insbesondere Verknüpfungspunkte mit innerstädtischen und regionalen Verkehrsströmen zu berücksichtigen, da die hohe Verkehrsbelastung im Münchner Norden unter anderem aus regionalen Verkehrsbeziehungen mit dem Umland resultiert. Die möglichen Verlängerungsoptionen berücksichtigen daher die Anbindung an die räumlich nächstgelegenen Schienenverkehrsachsen zur S1 in Moosach, zur U1 und U3 am Olympia Einkaufszentrum sowie zur S8 in Unterföhring. Eine Weiterführung nach Unterföhring könnte mit der Überföhrung der Isar zudem einen großen Vorteil des Systems Seilbahn ausspielen – die vergleichsweise einfache Überwindung naturräumlicher und geografischer Gegebenheiten.

Gleichermaßen soll die Anbindung großer Gewerbestandorte wie das geplante Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) von BMW oder der Bayerische Rundfunk in die Trassenuntersuchung einbezogen werden.

Weitere Kommunen und Landkreise in der Region München haben im Laufe des Jahres 2018 Interesse an der Untersuchung eines interkommunalen Seilbahnnetzes bekundet, falls dieses die bestehenden Verkehrssysteme sinnvoll entlasten könnte. Zur Einschätzung des grundsätzlichen Nutzens eines Seilbahnsystems werden die Ergebnisse der mit diesem Stadtratsbeschluss beauftragten Machbarkeitsstudie erste Aussagen treffen. Eine fundierte Einschätzung oder Voruntersuchung zu interkommunalen Erweiterungen eines möglichen Seilbahnnetzes sollte jedoch erst in einem zweiten, separaten Schritt erfolgen. In einem solchen weiteren Schritt könnten dann gegebenenfalls die regionalen Partnerinnen und Partner mit ihren Interessen, aber auch ihren Ressourcen, bedarfsgerecht eingebunden werden.

5.3.4. Planungsprämissen

Zur optimalen verkehrlichen Wirkung und zur Akzeptanz der Seilbahn ist auf die Einbindung in das öffentliche und individuelle Verkehrsnetz zu achten. Essenziell ist dabei, attraktive und kürzest mögliche Umsteigewege zwischen der Seilbahn und den bereits vorhandenen öffentlichen Verkehrsmitteln (U- und S-Bahn, Tram- und Bushaltestellen) vorzusehen. In Abhängigkeit von der unmittelbaren räumlichen Nähe der Seilbahn-Station zu den bestehenden Stationen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Untersuchungsraum sollen die Stationen beispielsweise mit Schnellaufzügen und einer optimal ausgeprägten Zuwegung geplant werden.

Bei der Situierung der Stützen, baulichen Einrichtungen und Stationen sind die Auswirkungen auf die öffentlichen Verkehrsflächen (ggf. Grunderwerb), die vorhandenen Sparten, die Verkehrsführung der verschiedenen Verkehrsarten einschließlich ÖPNV und deren Leistungsfähigkeit auf der Straße sowie in den Kreuzungsbereichen darzustellen.

Die konzeptionellen Ergebnisse für den motorisierten Individualverkehr, den ÖPNV und den ruhenden Verkehr sind unter Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs Bestandteil der Machbarkeitsstudie.

Weiterhin soll die Attraktivität der Seilbahn durch die Verknüpfung mit multimodalen Angeboten gesteigert werden. Einen wesentlichen Anteil dazu können Mobilitätsstationen im Seilbahnstationsbereich leisten, welche eine lokale Bündelung verschiedener Verkehrsmodalitäten wie (Elektro-)Car- und Bikesharing, Fahrradparken oder Park&Ride darstellen. Die entsprechende Zuwegung mit z.B. Radwegen ist ebenfalls Bestandteil der Planungen, sodass die Seilbahn Nutzungen des Umweltverbunds bestmöglich kombiniert.

5.4. Städtebauliche Integration

Bei den Auswirkungen einer Seilbahn auf die städtebauliche Situation ist grundsätzlich der Bereich der Stationsgebäude, der Stützbauwerke und -standorte und den Seilbereichen dazwischen zu unterscheiden. Bei der Planung dieser drei Elemente ist es aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeiten der unterschiedlichen Bearbeitungsfelder notwendig

iterativ vorzugehen.

Aus Sicht der Stadtplanung sind insbesondere die Belange des Orts- und Landschaftsbildes zu berücksichtigen. Das Vorhaben muss sich städtebaulich, verkehrlich und funktional in die Umgebung integrieren.

5.4.1. Untersuchung der Höhenlage

Die städtebauliche Integration der Haltestellen wird von der geplanten Höhe der Seilführung sehr stark beeinflusst werden, da mit zunehmender Höhe sich die Auswirkungen auf einzelne Betrachtungskriterien (z.B. Sichtachsen, Einsehbarkeit von Privatgrund usw.) deutlich verändern.

Insgesamt besitzen solche Anlagen, die das Höhenprofil der Umgebung überragen für das Stadtbild eine besondere Bedeutung, da sie sich auch in der Stadtsilhouette abzeichnen. Im Straßenraum, bei entsprechend freiem Sichtvorfeld, aus Sichtachsen oder von erhöhten Standpunkten sind diese Bauwerke bereits aus großer Entfernung sichtbar. In der Stadtsilhouette prägen sie das Bild und damit auch das Image einer Stadt. Die Auswirkungen auf das Stadtbild und die Stadtsilhouette sind anschaulich darzustellen und zu bewerten.

5.4.2. Grobuntersuchung

Um die Umsteigewege und -zeiten zu minimieren, sollen in einer ersten Grobuntersuchung Stationsstandorte untersucht werden. Hierbei sollen die möglichen Flächenbedarfe der verschiedenen Stationen aufgrund der berechneten Fahrgastzahlen, Stauplächen etc. und ggf. zusätzlicher Nutzungen ermittelt, sowie die Stationen im Hinblick auf eine möglichst enge Anbindung an die Bestandsbauwerke bzw. der Zuwegung zu bestehenden Ein- und Ausgängen geprüft werden. Des Weiteren soll auf einen barrierefreien Zustieg zu den Stationen geachtet werden.

5.4.3. Detaillierte Untersuchung

Nach dieser Grobuntersuchung soll eine detailliertere städtebauliche Untersuchung erfolgen. Zur städtebaulichen Integration der Seilbahn-Elemente (Stationen, Stützbauwerke und Seilbereiche) sind des Weiteren folgende Punkte zu untersuchen:

- Mögliche Beeinträchtigung von Sichtachsen auf wichtige Gebäude; die Wirkung der Seilbahn im Stadtraum und in der Stadtsilhouette in Bezug auf die Nah- sowie die Fernwirkung.
- Die Verschattung durch Kabinen, Einsehbarkeit in Gebäude und von privaten Außenbereichen.
- Die naturräumliche Verträglichkeit (insbesondere bei den Varianten mit Querung der Isarau) ist in verschiedenen Fachgutachten grundsätzlich zu beleuchten und Bereiche zu definieren, bei denen weitergehende Untersuchungen notwendig sind.
- Insbesondere bei der Querung von Wohngebäuden sind die vertikalen Abstände der Seilbahn zu untersuchen.

Nach Untersuchung der Trassenvarianten und Auswahl von zwei der vorteilhaftesten Fortführungsvarianten sind die Stationsstandorte detaillierter städtebaulich zu betrachten.

- So sind die räumlichen Auswirkungen der Stationen auf den Straßen- und Verkehrsraum, auf die angrenzenden öffentlichen Flächen, die Abstände zu benachbarten Gebäuden, die Qualität (Größe, Gestaltungsmöglichkeiten) der Zuwegung zu den Stationen und die Verbindungen in die umgebenden Stadtquartiere (z.B. Überquerung von Straßen) prinzipiell zu untersuchen.
- Für jede Station sind insbesondere die grundlegenden Probleme durch Lärm, Verschattung und Einsehbarkeit aufzuzeigen und ggf. ein weiterer Untersuchungsbedarf anzuzeigen.
- Bei den verschiedenen Stationen soll das Potential von Maßnahmen zur städtebaulichen Aufwertung der angrenzenden Quartiere und Verbesserung der Versorgungssituation (z.B. Einzelhandel, Gastronomie, Kultur, soziale Einrichtungen, etc.) geprüft werden. Die Darstellung der möglichen Entwicklungen soll zusammen mit den Gutachtern, der Stadtwerke München GmbH und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung erfolgen.
- Bei allen Stationen ist die unter Ziffer 5.3.4. beschriebene Verknüpfung mit multimodalen wie Mobilitätsstationen im direkten Umfeld zu prüfen.

6. Öffentlichkeitsarbeit

6.1. Öffentlichkeitsarbeit während der Machbarkeitsstudie

Ein Bestandteil der Machbarkeitsstudie ist die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und die Diskussion mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürger.

Während der Durchführung einer Machbarkeitsstudie über den Einsatz einer Seilbahn im Stadtgebiet München sind aufgrund der Besonderheit eines Seilbahnsystems verschiedene Gremien und Interessensgruppen in der Kommunikationsarbeit zu berücksichtigen. Vor allem sind die Bürgerinnen und Bürger Münchens und des nördlichen Umlands sowie die betroffenen Bezirksausschüsse einzubinden. Durch qualitätvolle Informationen wird das Projekt transparent und nachvollziehbar. Daher sollten zu Beginn der Studie Informationen online und gedruckt zur Verfügung gestellt werden, welche die Idee und die Aufgabe der Machbarkeitsstudie bürgernah erklären und aufzeigen, welche Schritte während und nach der Machbarkeitsstudie erfolgen.

Nach Vorliegen der ersten Erkenntnisse soll eine Veranstaltung stattfinden, mit der die Öffentlichkeit über den aktuellen Sachstand der Studie informiert wird. Den Bürgerinnen und Bürger soll die Möglichkeit gegeben werden, Fragen, Ideen, Anregungen und Meinungen zur Machbarkeitsstudie und zum Projekt zu geben.

6.2. Öffentlichkeitsarbeit nach Abschluss der Machbarkeitsstudie

Im Anschluss an eine Machbarkeitsuntersuchung sollen die Ergebnisse der Bevölkerung auf den oben beschriebenen Wegen (Veranstaltung, Online, Print) und die weiteren Schritte vorgestellt werden.

Bei einem positiven Ergebnis der Machbarkeitsstudie sollte die "Öffentlichkeitsarbeit mit

Gondel", die die Planung für die urbane Seilbahn erlebbar macht, gemeinsam mit allen beteiligten Stellen konzipiert werden. In diesem Zusammenhang wäre auch zu planen, wie ein Dialog der Bürgerbeteiligung an den weiteren Planungsschritten erfolgen sollte. Ein innovatives Projekt wie eine urbane Seilbahn sollte auch mit neuen Wegen der Kommunikation geplant und umgesetzt werden.

7. Vergabeverfahren

Es sollen zwei getrennte Aufträge erteilt werden:

Phase 1: Erstellung eines Leistungsverzeichnisses für die Machbarkeitsstudie durch externe Fachexperten.

Die Kosten für die Erstellung des Leistungsbildes summieren sich einschließlich Mehrwertsteuer voraussichtlich auf 30.000 €. Die Vergabe ist somit nicht relevant im Sinne der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (GeschO).

Phase 2: Machbarkeitsstudie

Die Kosten für die Machbarkeitsstudie summieren sich einschließlich Mehrwertsteuer voraussichtlich auf 540.000 €.

Folgende Annahmen liegen dieser Prognose zu Grunde:

Verkehrsprognose inkl. Systemvergleiche	50.000 €
Situierung und Dimensionierung der Stationen	30.000 €
Seilbahnsysteme und betriebl. Anforderungen, Abstellanlagen etc.	40.000 €
Bauliche Dimensionierung der Stationen (Anbindung an bestehende Bauwerke/Umsteigewege, Straßenplanung etc.) pro Station 40.000,00 € x 6 Stationen	240.000 €
Städtebauliche Integration von Stationen und Stützen (Trasse), Sichtachsen, Höhenlage der Seilbahn, Stationen / Verortung	40.000 €
Verschiedene Fachgutachten zu Einsehbarkeit, Verschattung, Abstände zu Gebäude	20.000 €
Naturräumliche Verträglichkeit	10.000 €
Visualisierungen und Bürgerinformation	40.000 €
Zwischensumme	470.000 €
Puffer für zusätzliche Varianten und Unvorhergesehenes	70.000 €
Gesamtsumme	540.000 €

Für diese Vergabe bedarf es einer Autorisierung durch den Stadtrat.

Die zu vergebenden Leistungen sind von der Verfügung des Herrn Oberbürgermeisters vom 22.08.2008 erfasst. Die Vergabe kann nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen. Das Direktorium-Hauptabteilung II, Vergabestelle 1 wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger

Zusammenarbeit zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, der Vergabestelle 1 und der Stadtwerke München GmbH.

Der geschätzten Auftragswerte liegt über dem Schwellenwert von 221.000 € (ohne Mehrwertsteuer), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet. Die Leistung wird daher in einem offenen Verfahren gem. §§ 14, 15 Vergabeverordnung - VgV vergeben.

Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der EU und auf der eVergabe-Plattform <https://vergabe.muenchen.de>. Die kompletten Vergabeunterlagen werden zudem auf der eVergabe-Plattform eingestellt. Jedes interessierte Unternehmen kann die Vergabeunterlagen herunterladen und elektronisch ein Angebot abgeben. Die Bieterinnen und Bieter erhalten eine Frist von mindestens 30 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Die Bieterinnen bzw. Bieter müssen ihre Eignung anhand einer Eigenerklärung zu Ausschlussgründen und zur Leistungsfähigkeit nachweisen.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieterinnen bzw. Bieter mit dem Angebot ein Grobkonzept über die Vorgehensweise der Bearbeitung und einen Zeitplan einreichen.

Die Zuschlagserteilung erfolgt nach Maßgabe der nachfolgenden Kriterien auf das wirtschaftlichste Angebot

30 %	Gesamtpreis aller Leistungen
40 %	Qualität des Grobkonzeptes zur Vorgehensweise der Bearbeitung
30 %	Praktikabilität des Zeitplans

Der Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot soll im ersten Halbjahr 2019 erfolgen.

8. Förderung für den Bau einer Seilbahn

Derzeit können für Investitionen des ÖPNV grundsätzlich staatliche Zuwendungen nach dem Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) in Höhe von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten beansprucht werden. Dieser Fördersatz kann um weitere 10 % mit staatlichen Zuwendungen nach Art. 13d FAG i.V.m. Art. 27 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) aufgestockt werden. In Abhängigkeit des Gesamtkostenvolumens sind aktuell bei Projekten mit förderfähigen Kosten von mehr als 50 Mio. € auch Zuwendungen des Bundes nach dem GVFG dem Grunde nach möglich.

Von Seiten der Landeshauptstadt München können, wie auch sonst bei investiven Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs, für die verbleibende Finanzierungslücke komplementär Mittel aus dem Sonderposten vereinnahmter Stellplatzablösemittel vorgesehen und eingesetzt werden.

Mittel der Europäischen Union sind für entsprechende Infrastrukturvorhaben lediglich aus dem EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) denkbar. Eine Mittelbereitstellung ist allerdings abhängig von der noch zu konkretisierenden Finanzausstattung des Fonds in der Förderperiode 2021-2027 sowie den Umsetzungszielen der EU, des Bundes und auch des Freistaats Bayern. Nachdem bereits der Freistaat Bayern und auch der

Bund entsprechende Förderprogramme vorhalten, ist die Wahrscheinlichkeit einer EU-Förderung ohnehin eher gering.

9. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

9.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	Einmalig €	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		570.000 in 2019 - 2020	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)		200.000 in 2019 370.000 in 2020	
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

* Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.

Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten

Ab 2015 gelten für die Verrechnung der Leistungen mit it@M die vom Direktorium und der Stadtkämmerei genehmigten Preise. Die zur Zahlung an it@M erforderlichen Mittel für die Services „Arbeitsplatzdienste“ und „Telekommunikation“ werden im Rahmen der Aufstellung des Haushalts- bzw. Nachtragshaushaltsplanes in die Budgets der Referate eingestellt. Eine gesonderte Beschlussfassung über die Mittelbereitstellung ist daher nicht mehr erforderlich.

Sonstige IT-Kosten, wie z.B. Zahlungen an externe Dritte, sind hier mit aufzunehmen!

9.2. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Die Initiative zum Bau einer urbanen Seilbahn erfolgte erst nach Erlass des Eckdatenbeschlusses. Somit konnte eine Beantragung der Haushaltsmittel nicht früher erfolgen. Die Investition war daher unplanbar. Die Investition ist auch sachlich und zeitlich unabweisbar, da die Prüfung der Machbarkeit in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern zeitnah erfolgen soll.

Aufgrund der Einbindung weiterer Akteure - insbesondere des Freistaats Bayern - kann eine Behandlung zum Eckdatenbeschluss im Juli 2019 nicht abgewartet werden, weshalb eine Beschlussfassung außerhalb des regulären Verfahrens erforderlich ist.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Nachtragshaushaltsplan 2019 und dem Haushaltsplan 2020 aufgenommen werden.

Die Stadtwerke München GmbH soll durch Betreuung und Mitarbeit an der Machbarkeitsstudie mitwirken. Für die Mitwirkung bei der Durchführung der Machbarkeitsstudie entstehen der Stadtwerke München GmbH Kosten. Diese Kosten sollen durch die Landeshauptstadt München im Rahmen der Betrauung Zusatzaufgabe ÖPNV Infrastruktur ausgeglichen werden.

Nach ersten Informationen ist eine Mitfinanzierung der Machbarkeitsstudie durch das Bundesverkehrsministerium und/oder dem Freistaat Bayern nicht ausgeschlossen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in diesem Beschluss beauftragt, entsprechende Gespräche zur Prüfung einer Mitfinanzierung, zu führen. Würde eine Mitfinanzierung der Machbarkeitsstudie stattfinden, würde sich die Gesamtsumme der Machbarkeitsstudie für die Landeshauptstadt München reduzieren. Auch der Landkreis München und die Gemeinde Unterföhring haben an der Untersuchung der Machbarkeit hohes Interesse gezeigt.

Die Sitzungsvorlage ist hinsichtlich der vergaberechtlichen Aussagen mit dem Direktorium – Hauptabteilung II Vergabestelle 1 abgestimmt.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, der Stadtkämmerei, dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und den Stadtwerken München GmbH abgestimmt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 10 - Moosach, 11 - Milbertshofen-Am Hart, 12- Schwabing-Freimann und 24 - Feldmoching-Hasenberg wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

Nach Beauftragung zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn am Frankfurter Ring zwischen Oberwiesenfeld und Studentenstadt mit den genannten Erweiterungsvarianten ist geplant, die betroffenen Bezirksausschüsse zeitnah über das weitere Vorgehen zur Durchführung der Machbarkeitsstudie zu informieren.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, da es sich um ein neues innovatives Verkehrssystem handelt, für welches ein großes Interesse vom Freistaat Bayern sowie vom Bundesverkehrsministerium besteht und eine finanzielle Beteiligung durch diese möglich ist. Insbesondere durch

die Mitarbeit am „Leitfaden für die Entwicklung von Seilbahnen an urbanen Standorten“ des Bayerischen Staatsministerium Wohnen, Bau und Verkehr bestehen intensive Beziehungen, die weiter gepflegt werden sollen. Aufgrund dessen ist eine rasche Fortführung des Seilbahnprojektes erforderlich.

Der Korreferentin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, unter Mitwirkung des Baureferates, des Referats für Arbeit und Wirtschaft und der Stadtwerke München GmbH, in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern, dem Stadtrat eine Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring, zwischen den U-Bahnhöfen Studentenstadt und Oberwiesenfeld, sowie Verlängerungsmöglichkeiten, vorzulegen.
2. Der Stadtrat stimmt zu, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn am Frankfurter Ring an eine externe Auftragnehmerin bzw. einen externen Auftragnehmer vergibt. Das Direktorium – Hauptabteilung II, Vergabestelle 1 führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, Möglichkeiten der Förderung dieser Machbarkeitsstudie durch Bundes- und Landesministerien zu prüfen.
4. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird ermächtigt, die Betrauung der Stadtwerke München GmbH für die Mitwirkung an der Machbarkeitsstudie als Zusatzaufgabe ÖPNV Infrastruktur vorzunehmen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Öffentlichkeit und die betroffenen Bezirksausschüsse während und nach der Machbarkeitsstudie über die Ziele, den Prozess und die Ergebnisse sowie die weiteren Schritte zu informieren.
6. Finanzierung:
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 200.000,- € im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanung 2019 und 370.000,- im Rahmen der Haushaltsplanung 2020 anzumelden.

Das Produktkostenbudget erhöht sich um 570.000,00 €, davon sind 200.000,- € in dem Haushaltsjahr 2019 und 370.000,- € in dem Haushaltsjahr 2020 zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget; Produktleistung L38512100100 Kommunale Interessensvertretung).
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 10, 11, 12, 24
3. An das Baureferat
4. An das Direktorium – HA II
5. An die Stadtkämmerei
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
12. An die Stadtwerke München GmbH
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/11-1
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3