

Telefon: 233 - 24763  
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
Verkehrsplanung

## **Zwischenbericht Nahverkehrsplan**

- 1. Weitere Infrastrukturbedarfe für den ÖPNV**
- 2. Weiteres Vorgehen Themenfeld Infrastruktur**
- 3. Vergabe von Gutachterleistungen**

### **a) Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach mit Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen**

Antrag Nr. 14-20 / A 05540 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilhofer vom 27.06.2019

### **b) Attraktivität der U-Bahn erhöhen (3)**

#### **U-Bahn-Ringschluss Nord-West - Verlängerung der U-Bahn von Moosach nach Freiham über Allach und Langwied (Verbindung U 3 mit U5)**

Antrag Nr. 14-20 / A 06339 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 05.12.2019

### **c) Tram-Offensive 2030: Die Lindwurm-Tram - Baustein zum Ausbau des Trambahnnetzes**

Antrag Nr. 14-20 / A 06735 von der DIE LINKE vom 11.02.2020

### **d) Tram-Offensive 2030: Die Tram-Südtangente – Baustein 2 zum Ausbau des Trambahnnetzes**

Antrag Nr. 14-20 / A 06736 von der DIE LINKE vom 11.02.2020

## **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848**

Anlagen:

1. Zielnetz
2. Nahverkehrsplan
3. Skizze Umbau Knotenpunkt Ingolstädter Straße/Heidemannstraße
4. Entwicklung/Prognose Fahrzeuganzahlen
  - a) U-Bahn
  - b) Tram
  - c) Bus
5. Anträge

## **Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 09.12.2020 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

#### **1. Zwischenbericht Nahverkehrsplan (NVP)**

Die Vollversammlung des Stadtrats hat am 19.02.2020 im Rahmen der Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 15439) das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dazu beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat und den Stadtwerken München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) „den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans mit dem „Mobilitätsplan für München“ abzugleichen und [...] zu aktualisieren.“ Zudem wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung „beauftragt, bis Ende 2020 dem Stadtrat einen Zwischenbericht des Infrastrukturteils des Nahverkehrsplans mit einer Priorisierung von drei weiteren schienengebundenen Strecken vorzulegen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die SWM/MVG haben daraufhin eine Priorisierung von Schienenstrecken erarbeitet – das sogenannte Zielnetz. Das Ergebnis war, dass aus verkehrlichen Gesichtspunkten für fünf Tram-Strecken zeitnah eine Planung eingeleitet werden sollte.

Die eigentlich für das Frühjahr 2020 geplante Ausschreibung der Gutachterleistung für das Themenfeld Infrastruktur hat sich aufgrund der noch fehlenden formalen Vergabeberechtigung durch den Stadtrat verzögert. Im Rahmen der dazu notwendigen Abstimmungen wurde deutlich, dass aufgrund der Corona-Pandemie eine finanzielle Beteiligung der SWM/MVG nicht mehr leistbar ist. Die personelle Unterstützung durch die SWM/MVG bleibt aber gewährleistet. Die daraus resultierende Anpassung des Untersuchungsinhaltes lässt sich durch mehr Eigenleistung der SWM/MVG kompensieren. Die SWM/MVG haben bereits erste Untersuchungen im Rahmen des Themenfeldes Infrastruktur vorgenommen und mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt. Diese sollen der anstehenden Untersuchung durch ein externes Gutachterbüro als Grundlage dienen und werden im Rahmen dieser Beschlussvorlage kurz vorgestellt. Die Vorarbeiten ermöglichen es, die extern zu vergebene Gutachterleistung im Umfang zu minimieren.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat sich in den vergangenen Jahren verschiedene Zielsetzungen für die Verschiebung des Modal-Splits hin zum Umweltverbund gesetzt. Zum einen wurde im Jahr 2017 beschlossen, bis zum Jahr 2025 80% der Wege im Umweltverbund inkl. E-Pkw zurückzulegen (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 25.01.2017 „Luftreinhalteplan München, Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München; Sachstand und weiteres Vorgehen“ - RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 07383), ferner 30% der Wege im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (ÖV30) als Empfehlung aus den Qualitätsstandards des NVP mit Stadtratsbeschluss vom 19.02.2020. Dieser 30%-Anteil des ÖPNV (ÖV30) an der Gesamtzahl der Wege wurde als

ambitioniertes Etappenziel bis 2030 gesetzt. Allein aus der Zielvorgabe ÖV30 resultiert, dass bis 2030 ca. 50% mehr Fahrgäste im ÖPNV befördert werden müssen. Dies ist mit den aktuell in Bau bzw. in Planung befindlichen Neubaustrecken bei U-Bahn, Tram und S-Bahn (z. B. 2. Stammstrecke, U5 Pasing, Tram Westtangente) allein nicht möglich. Eine temporäre Zielerreichung könnte aktuell über den zusätzlichen Einsatz eines erweiterten Busangebotes erfolgen. Er ist somit der Hauptträger der ersten Stufe des „Kurswechsels Mobilität“ bis 2030.

Die Fahrgastrückgänge im ÖPNV im Jahr 2020 sind ausschließlich durch die Corona-Pandemie bedingt und temporär bzw. werden zukünftig durch das Stadtwachstum und die Verlagerung vom MIV zum ÖPNV überkompensiert. Die Ziele gemäß Beschlusslage des Stadtrats sind hiervon nicht tangiert. Bei den weiteren Planungen wird aber die Fahrgastentwicklung durch die veränderte Arbeitswelt (z. B. mehr Homeoffice-Tätigkeit) berücksichtigt.

Aufgrund der langen Vorlaufzeiten für die Realisierung weiterer Infrastruktur sind die entscheidenden Weichenstellungen für die 2030er- und 2040er-Jahre jetzt zu treffen. Neben den prognostizierten Steigerungen der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen für die Landeshauptstadt München und das Umland muss für den Zeitraum **nach** 2030 eine weitere Umverteilung hin zum ÖPNV erfolgen und deren Anteil an den Wegen weiter gesteigert werden (ÖV30plus).

Dazu soll im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans das Szenario ÖV30 in Abstimmung mit den Überlegungen zum Mobilitätsplan für München (MobiMuc) weiterentwickelt werden.

Die Hauptträger des „Kurswechsels Mobilität“ nach 2030 (ÖV30plus) werden die schienegebundenen Verkehrsträger sein. Zentrale Ausbauprojekte sind hierbei die mit Stadtratsbeschluss vom 23.01.2019 beschlossenen U-Bahn Maßnahmen (U9, U5 Freiham und U4 Ost). Darüber hinaus bedarf es weiterer Neubaumaßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen. Hierzu gehört insbesondere auch der weitere intensive Ausbau des Tramnetzes, der im Folgenden schwerpunktmäßig aufgegriffen wird. Dazu haben die SWM/MVG in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Priorisierung von einer Vielzahl möglicher Vorhaben hinsichtlich verkehrlicher Wirkung und technischer/städtebaulicher Realisierbarkeit erarbeitet.

Das vom Stadtrat beschlossene ÖV30-Ziel kann neben den dafür notwendigen Taktverdichtungen und dem weiteren Netzausbau nur erreicht werden, wenn für die dazu notwendige Ausweitung des Fuhrparks Flächen für Abstellung und Werkstätten für U-Bahn, Bus und Tram vorausschauend gesichert und neue Anlagen realisiert werden. Die Notwendigkeiten und der aktuelle Sachstand werden in Kapitel 1.5 vorgestellt.

### **1.1. Themenfeld Infrastruktur**

Das Themenfeld Infrastruktur befasst sich inhaltlich mit der Netzentwicklung U-Bahn, Tram und Bus (Busspuren/Bustrassen/Busbahnhöfen) inklusive Wende- und Abstellanlagen.

Die Netzentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur soll neu in die Fortschreibung aufgenommen werden, um die erforderlichen Voraussetzungen für einen attraktiven, beschleunigten und möglichst störungsarmen Bus- und Tramverkehr zu schaffen. Bei der Tram betrifft das v. a. Neubaustrecken sowie den Erhalt und Ausbau von vorhandenen separaten Tramtrassen.

Ein leistungsfähiger, attraktiver Busverkehr ist ein wichtiges Angebotselement im ÖPNV der Landeshauptstadt München. Der Bus ergänzt und komplettiert nicht nur das Angebot von Tram, U-Bahn und S-Bahn, sondern ist wesentlicher Baustein auf dem Weg zur Erreichung des ÖV30-Zieles. Daher sind im Nahverkehrsplan beim Ausbau der Infrastruktur zwei Zeithorizonte zu unterscheiden:

- Kurz- bis mittelfristig realisierbare Infrastrukturmaßnahmen (Planungs- und Umsetzungszeitraum von etwa 5-10 Jahren wie z. B. der Ausbau von Busbahnhöfen, Busspuren und Bustrassen, Ertüchtigung Tram-Infrastruktur, Ausbau Abstell- und Werkstattkapazitäten).
- Langfristig realisierbare Infrastrukturmaßnahmen (Umsetzungszeitraum ab 2030 wie die Netzentwicklung von U-Bahn und Tram und Weiterentwicklung des Szenarios ÖV30).

Für die verschiedenen Zeithorizonte sind die zu diesem Zeitpunkt jeweils zu erwartenden Randbedingungen zu berücksichtigen (z. B. Entwicklung Verkehrsangebot, Verkehrsinfrastruktur, Bevölkerung/Arbeitsplätze, Mobilitätsverhalten). Auch die Bearbeitungsmethodik und die Bearbeitungsdauer zu diesen beiden Infrastrukturteilen unterscheiden sich erheblich. Die Ergebnisse zu den langfristig realisierbaren Infrastrukturmaßnahmen können dem Stadtrat voraussichtlich im Jahr 2022 vorgestellt werden.

## **1.2. Priorisierung von Schienenstrecken – Zielnetz**

Wie im o. g. Beschluss zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München vom 19.02.2020 dargestellt, haben die SWM/MVG weitere Schritte zur Eruiierung notwendiger infrastruktureller Maßnahmen erarbeitet. Hierbei hat man sich in einem ersten Schritt primär auf Trambahnstrecken fokussiert und ein Zielnetz für weitere schienengebundene Neubaustrecken im Gesamtverkehrsmodell des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, der SWM/MVG und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH gerechnet. Mit Sammlung und Vorsortierung von Vorschlägen aus Politik, Verwaltung, Fachverbänden und von den SWM/MVG wurde ein Maximalnetz Tram als Planfall gerechnet und in einem weiteren Planfall mit potenziellen U-Bahnverlängerungen ergänzt bzw. ersetzt (mit Prognosehorizont 2035). Hierbei wurden städtebauliche Entwicklungen – soweit bekannt – in Einzelfällen mit zusätzlichen Strukturdaten bereits berücksichtigt (so zum Beispiel Entwicklungen im Münchner Nordwesten sowie Nordosten).

Daraufhin erfolgte eine verkehrliche Bewertung der beiden Planfälle und es konnten unterschiedliche, mögliche Neubaustrecken hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung in Relation zueinander gesetzt werden und daraus eine gewisse Rangfolge ermittelt werden. Zur Plausibilisierung wurden sowohl beide Planfälle betrachtet als auch weitere Erkenntnisse aus Berechnungen, Gutachten, Prognosen sowie aus Nachfrageentwicklungen hinzugezogen. Weitere Faktoren waren die Netzwirkung (z.B. Neubaustrecke für mehrere Strecken/Linien nutzbar) sowie mögliche Entlastungswirkungen für das Bestandsnetz (als

auch Entlastung für den Bau z. B. der U9).

Konkrete Aussagen zu Absolutwerten für Fahrgastaufkommen und maximale Querschnittsbelastungen der einzelnen Neubaustrecken können erst in nachfolgenden, vertiefenden Untersuchungen ermittelt werden. Hierfür soll das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat mit diesem Beschluss beauftragt werden und die Mitwirkung von SWM/MVG sichergestellt werden.

In einem weiteren Schritt haben die SWM/MVG bereits bauliche Erstbewertungen vorgenommen. Hierbei wurden erste Einschätzungen für die Kriterien Länge, Querschnittsbreite, mögliche Bahnkörperform (besonderer/straßenbündiger Bahnkörper oder Mischquerschnitt), Wendemöglichkeit und tangierte Bauwerke (Überführungen/Unterführungen etc. als Zwangspunkte) getroffen. Diese Kriterien sind zusammen mit weiteren Aspekten, wie z.B. verkehrstechnische Abwicklung und städtebauliche Gestaltung in vertieften Untersuchungen noch weiter herauszuarbeiten. Hierzu sollen die nachfolgend aufgeführten, von der Verwaltung sowie von SWM/MVG wahrzunehmenden Aufgabenpakete dienen. Ergebnis der bisherigen Untersuchungen ist das in Anlage 1 beigefügte Zielnetz.

Allgemein wird darauf hingewiesen, dass sich die netzergänzenden Trambahntrassen weitgehend in einem hoch ausgelasteten und damit sensiblen Verkehrsraum befinden und die Umsetzung in einigen Fällen mit großen Herausforderungen verbunden sein wird. Die sinnvollen und notwendigen Angebotserweiterungen im ÖV-Netz werden teilweise nicht ohne Einbußen in der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs realisierbar sein. Hier werden im Verlauf der konkreten Planungen intelligente Lösungen gefunden werden müssen, um dennoch eine zufriedenstellende Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr zu gewährleisten. Die empfohlenen Angebotserweiterungen und Netzergänzungen sind ein wichtiger und notwendiger Baustein auf dem Weg zu einer erfolgreichen Verkehrswende in München.

### **1.2.1. Kategorie A**

Die Kategorie A umfasst potenzielle Maßnahmen, die in einer ersten Analyse als verkehrlich sehr sinnvoll erachtet wurden und zudem einen wichtigen Baustein für ein zukünftiges ÖPNV-Netz darstellen. In einer ersten Grobbetrachtung wurden sie zudem als baulich machbar und städtebaulich/verkehrlich integrierbar eingestuft. Dabei berücksichtigt die nachfolgende Auswahl eine Mischung aus Strecken mit zu erwartender leichterem – und damit schnellerem – Realisierbarkeit bei guter verkehrlicher Wirkung wie auch Strecken mit sehr hohem verkehrlichem Nutzen bei anspruchsvoller Trassierung, Bauausführung und Integration in den Stadtraum.

Eine zeitnahe Realisierung bzw. Erarbeitung weiterer Grundlagen wird für die Strecken der Kategorie A empfohlen.

#### **1.2.1.1 Tram Kategorie A**

- Tram Y-Nord (ca. 7 km): Es entsteht eine neue direkte Tramverbindung vom

Hauptbahnhof in den Münchner Norden via Hochschule, Nordbad, Petuelring entlang der nördlichen Schleißheimer Straße. Im Münchner Norden verzweigt sich die Trasse in Form eines „Y“ sowohl nach Nordwesten mit Verlängerung in ein mögliches Stadtentwicklungsgebiet Nord (Raum Feldmoching) sowie nach Osten nach Am Hart. Zusammen mit der Tram Münchner Norden erfolgt eine Weiterführung in Richtung Bayernkaserne mit Anschluss an die verlängerte Tramlinie 23.

Die Trasse besteht aus einer kurzen Neubaustrecke zwischen Hochschule München (Stiglmaierplatz / Sandstraße) und dem Nordbad, einer Verlängerung ab Petuelring nach Norden entlang der Schleißheimer Straße nach Am Hart sowie einem Abzweig von der Schleißheimer Straße nach Nordwesten in Richtung Stadtentwicklungsgebiet Nord.

Sie hat neben einer Entlastung der nachfragestarken Linie U2 eine hochwertige Erschließung der nördlichen Schleißheimer Straße mit Verlängerungsoption in ein mögliches Stadtentwicklungsgebiet Nord als Ziel. Diese Variante gilt als rasch umsetzungsfähig bei zugleich hohem Fahrgastpotential. Zudem bietet die Tram Y-Nord die Möglichkeit einer hochwertigen Erschließung für das B-Plan-Gebiet Lerchenauer Straße. Eine mögliche Wendeschleife wurde bei den Planungen zum B-Plan Lerchenauer Straße bereits mitgedacht. In unmittelbarer Umgebung werden hierfür bereits Flächen geprüft.

- Tram Ramersdorf-Neuperlach (ca. 7,5 km): Ausgehend von einer Verknüpfung am Deutschen Museum und ggf. am Ostbahnhof mit dem Bestandsnetz orientiert sich diese Trasse entlang der heutigen, sehr nachfragestarken Metrobuslinie 55. In einer ersten Stufe ist eine Führung zur Haltestelle Neuperlach Zentrum zu empfehlen. Perspektivisch ist eine Führung über Waldperlach bis in die Nachbargemeinde Putzbrunn denkbar (siehe Kategorie C).
- Tram Südtangente (ca. 7,5 km): Der bereits heute stark nachgefragte Korridor über die Brudermühlbrücke im Linienvorlauf der ExpressBuslinie X30 sowie der MetroBuslinie 54 erfährt mit einem schienenengebundenen Verkehrsmittel eine erhebliche Aufwertung. Erste Prüfungen haben für eine Verbindung zwischen Waldfriedhof (Fürstenrieder Straße) – Harras – Candidplatz – Tegernseer Landstraße (Neubaustrecke) mit Weiterführung in Richtung Ostbahnhof (mit Neubaustrecke entlang der Welfenstraße) ein sehr hohes Nachfragepotential aufgezeigt. Eine Südtangente als Pendant zu den Tangenten der anderen Himmelsrichtungen dient zudem einer Entlastung der nachfragestarken U-Bahnlinien U3 und U6 bzw. U1 und U2 durch eine Lenkung von Fahrgastströmen aus der Innenstadt auf alternative Strecken. Eine Verlängerung über das Stadtgebiet in das Würmtal (Gemeinden Planegg oder Gräfelfing) ist denkbar (siehe Kategorie C). Ebenfalls soll im Rahmen des Nahverkehrsplans eine Verlängerungsoption Richtung Osten (Giesing/Neuperlach) geprüft werden.
- Tram Wasserburger Landstraße (-WARP) / (-Haar) (ca. 6-9 km): Ausgehend von der bestehenden U-Bahn / Tramhaltestelle Kreillerstraße folgt die Trasse der Wasserburger Landstraße stadtauswärts in Richtung Haar. Die bereits heute nachfragestarke ÖPNV-Achse wird durch ein schienengebundenes Verkehrsmittel erheblich aufgewertet. In diesem Zusammenhang ist eine leistungsfähige Erschließung

von städtebaulichen Entwicklungsgebieten nördlich der Bahnachse München – Rosenheim mittels eines Abzweiges möglich. Empfohlen wird zudem eine Erschließung der benachbarten Gemeinde Haar aufgrund des verkehrlichen Potentials und der möglichen verkehrlichen Entlastungswirkungen im städteübergreifenden Verkehr.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat werden beauftragt, zusammen mit SWM/MVG Abstimmungen mit dem Landkreis München und der Gemeinde Haar zu führen und bei Interesse entsprechende Planungen gemeinsam durchzuführen. Insbesondere im Bereich Haar sind mehrere Linienführungen und Endpunkte denkbar. Eine Trassenführung durch das Ortszentrum Trudering wurde in den bisherigen Untersuchungen zu Gunsten einer schnelleren Fahrzeit in Richtung Innenstadt und zum Umsteigepunkt Kreillerstraße (U2), aufgrund der bestehenden sehr guten Buserschließung zum Ortszentrum sowie der dortigen baulichen Beengtheit zurückgestellt/verworfen.

- Tram Parkstadt-Solln (ca. 2,5-4 km): Das Siedlungsgebiet südlich der U3 nach Fürstenried West wird derzeit nur durch mehrere Linienbusverkehre erschlossen. Diese sind sehr gut ausgelastet. Durch eine Tram Erschließung Richtung Parkstadt Solln wird eine erhebliche Aufwertung des ÖPNV-Angebots und eine Kapazitätserweiterung geschaffen. Entwicklungsgebiete entlang der Drygalski-Allee (sowie südlich angrenzend) könnten ebenfalls von der Aufwertung der ÖPNV-Erschließung profitieren. Durch Verknüpfung mit der Tram Westtangente sowie einer perspektivischen Weiterführung nach Norden Richtung Harras/Innenstadt als Tram Solln – Sendling – Neuhausen kann ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes vom Individualverkehr sowie Verlagerung von Fahrgastströmen auf diese tangentialen Verbindungen – mit Entlastung der U-Bahnlinie U3 – geleistet werden.

#### 1.2.1.2 U-Bahn Kategorie A

- U-Bahnverlängerung ins Entwicklungsgebiet Nordosten U4 Ost: Diese Strecke bis Englschalking ist bereits Bestandteil des derzeit gültigen NVP. Die weitere Verlängerung mit einem Halt in das geplante Entwicklungsgebiet im Münchner Nordosten im Rahmen der bisherigen Untersuchungen zum Entwicklungsgebiet Nordosten wird als verkehrlich sinnvoll erachtet und diene als Grundlage für den abgeschlossenen Ideenwettbewerb. Die U4 Ost zwischen Arabellapark und dem ersten Halt im Entwicklungsgebiet Nordosten soll daher in den NVP in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen werden. Das weitere Vorgehen wird dem Stadtrat im Rahmen der nächsten Beschlussvorlage zum Münchner Nordosten vorgestellt. Perspektivisch kann der Neubauabschnitt östlich des Arabellaparks in einen innerstädtischen Nordring (siehe Kat. B) integriert werden, womit eine noch höhere verkehrliche Wirkung erzielt werden kann.
- U-Bahnverlängerung nach Lerchenauer See U1 Nord: Mit einer Verlängerung der Linie U1 erfolgt eine hochwertige Erschließung der Siedlung am Lerchenauer See

und dem neuen Entwicklungsgebiet Eggarten mit einer perspektivischen Weiterführung in ein potenzielles Stadtentwicklungsgebiet Nordwest.

- U-Bahnverlängerung nach Taufkirchen U5 Süd:

Im Rahmen des Beschlusses „Neubau eines zweiten U-Bahn-Betriebshofes in Neuperlach-Süd“ vom 19.02.2020, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16365 wurde dargestellt, dass der Landkreis München im Jahr 2019 eine Studie zur baulichen Machbarkeit einer Weiterführung der U5 bis Ottobrunn / Taufkirchen beauftragt hat und sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit dem Landkreis München, der SWM/MVG in Abstimmung befindet um eine mögliche Trasse der U5 im Bereich Neuperlach Süd bis nach Ottobrunn / Taufkirchen und insbesondere im Bereich des geplanten zweiten U-Bahn-Betriebshofes freizuhalten. Als vorläufiges Ergebnis zu dieser Planung wurde festgehalten, dass die Freihaltung wirtschaftlich sinnvoll, jedoch für den U-Bahn-Betriebshof nur mit entsprechenden Vorhaltemaßnahmen möglich ist und auf jeden Fall spätere Eingriffe auch aus betrieblichen Gründen vermieden werden müssten. Dargestellt wurde auch, dass die Finanzierung in Abstimmung durch den Vorhabenträger der U5-Verlängerung sichergestellt werden muss. In dem Zusammenhang wurde weiter erläutert, dass eine Übernahme der Verlängerung der U5 in Richtung Südosten in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „in Planung“ zu prüfen ist.

Dem entsprechend wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Übernahme der Verlängerung der U5 in Richtung Südosten im Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ zu prüfen, damit eine Entscheidung zur baulichen Berücksichtigung bei der Realisierung des U-Bahn-Betriebshofes ermöglicht wird.

Die verkehrliche Prüfung hat ergeben, dass eine Verlängerung der U5 in den Landkreis München hohe verkehrliche Wirkungen im Stadt-Umland-Verkehr erzielt, wobei entsprechende Planungen den Gebietskörperschaften außerhalb der Landeshauptstadt München obliegen, die demzufolge grundsätzlich die anfallenden Kosten zu tragen haben. Neben der Schnittstelle am Bahnhof Neuperlach Süd, Belangen der Planungen zum 2. U-Bahnbetriebshof sowie eines möglichen 2-gleisigen Ausbaus der S7 Ost sind zu beachten, dass mit einer Streckenverlängerung nach Süden zwingend infrastrukturelle Ertüchtigungen im Bestandsnetz erfolgen müssen, da die Kapazitäten vor allem an den innerstädtischen Knotenbahnhöfen erschöpft sind.

Derzeit werden seitens der MVG/SWM Verhandlungen mit dem Landkreis München hinsichtlich der Kostenübernahme der notwendigen Vorplanungen geführt, in denen geprüft wird, ob und wie ein Vorhaltebaukörper beim Bau des U – Bahnbetriebshofs vorgesehen werden kann. Zur Übernahme der Planungskosten hat der Landkreis München seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt. Einen entsprechenden Beschluss hat der Kreistag am 10.09.2020 gefasst.

Nach Vorliegen der Planungsvereinbarung zur Vorplanung soll nun auf Grund der zeitlichen Zwänge beim Bau des U-Bahnbetriebshofs von der Verwaltung, gemeinsam mit der SWM/MVG, mit dem Landkreis München eine Bau- und Finanzie-

rungsvereinbarung abgeschlossen werden, wobei es auch diesbezüglich angemessen erscheint, dass eine Kostenübernahme durch den Landkreis bzw. die beteiligten Umlandgemeinden erfolgt, da in erster Linie der verkehrliche Nutzen für die Verkehre außerhalb des Stadtgebiets zu sehen ist.

Des Weiteren sollen durch die SWM/MVG und Mitarbeit durch das Baureferat, sowie der Unterstützung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. Mobilitätsreferat im Zuge einer Machbarkeitsstudie die notwendigen Ertüchtigungs- und Erweiterungsmaßnahmen am U-Bahnhof Neuperlach-Süd in Folge der geplanten U-Bahnverlängerung untersucht werden.

Die U5 Ost wird daher nachrichtlich in die Kategorie „in Untersuchung“ des Nahverkehrsplans aufgenommen. Eine nachrichtliche Aufnahme in die Kategorie „Planung / im Bau“ erscheint aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung erst dann sinnvoll, wenn sich der Landkreis München auf eine endgültige Variante festgelegt hat und weitere Planungsschritte beschließt bzw. die Bau- und Finanzierungsvereinbarung abschließend verhandelt ist. Die Landeshauptstadt München wird diesen Prozess weiterhin aktiv begleiten.

### **1.2.1.3 Weiteres Vorgehen Kategorie A**

Die in Kategorie A benannten Tram-Strecken sollen im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München ebenso wie die Verlängerung der U4 von Engelschalking bis ins Entwicklungsgebiet Nordosten mit ihren aktuellen Vorzugsvarianten in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen werden (vgl. Anlage 2). Die genaue Streckenführung kann sich im Rahmen des weiteren Planungsprozesses noch ändern.

Die Verlängerung der U5 Süd, steht in Abhängigkeit der Entscheidungen des Landkreises München und wird in die Kategorie „in Untersuchung“ aufgenommen.

### **1.2.2. Kategorie B**

Die Kategorie B umfasst Maßnahmen, die in einer ersten Analyse als verkehrlich sinnvoll erachtet werden. Eine Realisierung ist anzustreben. Sie bedürfen jedoch vertiefter Untersuchungen hinsichtlich Trassenverlauf im Rahmen des Nahverkehrsplans, möglichen begleitenden städtebaulichen Entwicklungen und – in mehreren Fällen – des am besten geeigneten Verkehrsmittels (Systemvergleich). Dabei sind Ergebnisse anderer Studien mit einzubeziehen, z.B. die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Urbane Seilbahn Frankfurter Ring. Zudem sind in mehreren Fällen auch gemeinsame Planungen mit den umliegenden Landkreisen, Städten und Gemeinden anzustreben.

In jedem Fall ist eine Trassensicherung für die nachfolgend genannten Relationen und Korridore vorzunehmen. Insbesondere für die großen städtebaulichen Entwicklungsgebiete sind Stadtstruktur und hochwertige ÖPNV-Infrastruktur (Tram, U-Bahn oder anderes System) gemeinsam und synchronisiert zu entwickeln. Besonderes Augenmerk gilt zudem den Unter-/Überführungsbauwerken in der Landeshauptstadt München. Laufende sowie kommende Planungen sollen dahingehend überprüft werden.

### 1.2.2.1. Tram Kategorie B

Die Tram Kategorie B beinhaltet im Wesentlichen hochwertige Tangentialverbindungen oder die Erschließung von Entwicklungsgebieten mit hohem zu erwartendem Potential.

Bei den 3 Korridoren Nordwest, innerstädtischer Nordring und Nordost ist ein hohes verkehrliches Potential aus ersten Untersuchungen ersichtlich, welches auch bereits durch verkehrliche Studien attestiert wurde.

Ausgehend von einer Verlängerung der heutigen Linie 20 weiter über Ludwigsfeld bis in den Landkreis Dachau (Karlsfeld/Dachau) im Nordwesten bis hin zu einer Erschließung des Siedlungsgebietes im Münchner Nordosten, bietet der Münchner Norden viel Potential für eine hochwertige tangentiale Schienenerschließung. Bislang fehlt eine leistungsfähige ÖV-Achse im Bereich des städtebaulich dynamisch entwickelnden Münchner Nordens. Auch für den Fall, dass der DB-Nordring langfristig einen regelmäßigen S-Bahnverkehr erhält, ist weiterhin die Notwendigkeit für ein hochwertiges städtisches Verkehrsmittel vorhanden: Der DB-Nordring kann aufgrund seiner Lage keine optimale Verknüpfung an das städtische U-Bahnnetz herstellen und dient somit im Wesentlichen überörtlichen Verkehren mit Quelle/Ziel an den geplanten Stationen.

Ein iterativer Abgleich der städtebaulichen Entwicklung mit der Verkehrsinfrastrukturplanung ist für die drei Räume Nordwest, Nordring und Nordost ebenso zu empfehlen wie eine vertiefte Analyse bzw. ein Systemvergleich der sich derzeit in Untersuchung befindlichen Verkehrssysteme. Die drei Korridore sollen in jeweiliger Ergänzung zueinander gesehen werden. Eine neue ÖV-Achse entlang des Frankfurter Ringes kann sich dabei sowohl aus einem Trambahnnetz Richtung Amalienburgstraße oder der Tram Westtangente im Westen oder nach Unterföhring bzw. Johanneskirchen im Osten entwickeln als auch als U-Bahnachse mit einem weiteren Einzugsradius bis Pasing bzw. Arbellapark, Messestadt oder in das östliche Münchner Umland entwickelt werden. Für eine vertiefte Linien- und Verkehrsinfrastrukturweiterentwicklung ist eine gemeinsame synoptische Betrachtung der städtebaulichen Aspekte im Kontext unabdingbar. Außerdem muss auch langfristig eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Straßennetzes gewährleistet sein.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat werden daher beauftragt gemeinsam mit SWM/MVG im Rahmen der Bearbeitung des NVP Workshops für die genannten Korridore durchzuführen, in denen die Stadtentwicklung sowie die verkehrliche Erschließung iterativ geplant werden. Ziel ist eine hochwertige, an die Siedlungsentwicklung angepasste Erschließung des Münchner Nordens. Die benachbarten Gebietskörperschaften, die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sowie der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den SPNV (S-Bahn und Regionalverkehr) sind in einem weiteren Schritt zu beteiligen. Die Ergebnisse bereits laufender Untersuchungen (z.B. Machbarkeitsstudie zum Programm Bahnausbau Region München) sind zu berücksichtigen.

Die Tram Neuhausen – Sendling – Solln, die Tram Neuhausen – Kleinhadern sowie ein Tram Cityring dienen als starke, innenstadtnahe, tangentiale Achsen und bieten attraktive und leistungsfähige Verbindungen sowie eine Vielzahl von Verknüpfungen mit dem U-

Bahn-, S-Bahn- und Tramnetz. Somit entlasten die Strecken nachhaltig den U-Bahnverkehr im Zentrum bzw. dessen Umsteigebahnhöfe (auch bei Betriebsstörungen oder geplanten Umleitungsverkehren). Ferner ist mit einer entsprechenden Infrastruktur eine zusätzliche flexible Weiterentwicklungsmöglichkeit des Liniennetzes möglich.

Die Tram Blumenau und die Tram Blutenburg würden nachfragestarke Netzergänzungen darstellen. Die Tram zur Blutenburg ist allerdings nur zusammen mit einem innerstädtischen Nordring inkl. Verknüpfungspunkt Blutenburg (mit ÖPNV u. P&R am Ende der Autobahn A8) in Kategorie B einzuordnen, da damit ein nennenswertes Fahrgastpotential generiert werden könnte. Andernfalls wäre der Abschnitt, wie auch die Verlängerung Richtung Freiam in Kategorie C zuzuordnen. Für eine Verbindung in die Blumenau wäre ebenfalls im Rahmen des Nahverkehrsplans ein Systemvergleich Tram/U-Bahn anzustellen.

#### **1.2.2.2. U-Bahn Kategorie B**

Für den Korridor Nordwest, innerstädtischer Nordring und Nordost sowie Blumenau sind im jeweiligen Abgleich mit anderen Verkehrssystemen (z.B. Tram) und unmittelbar mit der geplanten Siedlungsentwicklung Untersuchungen vorzunehmen und die möglichen Varianten abschließend verkehrlich zu bewerten.

Die U-Bahnverlängerung U1 Süd: Mit einer Verlängerung der U-Bahn Richtung Klinikum Harlaching erfolgt eine weitere Verknüpfung mit der Tramachse Giesing – Harlaching – Grünwald.

Die U-Bahnverlängerung Neuried U3 Süd: Eine Verlängerung der U3 in die Gemeinde Neuried (Landkreis München) schafft eine hochwertige Erschließung dieses Ortes und eine Entlastung der nahezu ausgeschöpften Infrastruktur des Busbahnhofes in Fürstenried West.

#### **1.2.2.3. Weiteres Vorgehen Kategorie B**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat werden gebeten, gemeinsam mit SWM/MVG im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Korridore der Kategorie B näher zu untersuchen und dort wo sinnvoll Systemvergleiche durchzuführen. Für die 3 Korridore im Münchner Norden soll ein Konzept für die Entwicklung der Stadtstruktur inklusive einer hochwertigen ÖPNV-Strecke entwickelt werden. Die benachbarten Gebietskörperschaften, die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV - S-Bahn und Regionalverkehr) sind zu beteiligen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, im Rahmen der Bauleitplanung Flächen für die genannten Korridore zu berücksichtigen. Wo sinnvoll und möglich, sind diese im Vorfeld dem Busverkehr zur Verfügung zu stellen. Das Mobilitätsreferat wird im Vorgriff gebeten, bei Neuaufteilungen von Verkehrsflächen eine Tram-Tauglichkeit zu berücksichtigen. Die DB Netz AG, die Autobahndirektion Südbayern sowie andere Bauträger werden ebenfalls gebeten, bei der Planung von Über-/Unterführungen eine Tram-

Tauglichkeit zu berücksichtigen.

### **1.2.3. Kategorie C**

Die Kategorie C umfasst potenzielle Maßnahmen, die in einer ersten Analyse ein für U-Bahn/Tram geringes Nachfragepotential aufweisen. Eine weitere Klassifizierung der Maßnahmen soll im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen. Eine Trassensicherung ist für diese Maßnahmen ratsam, jedoch für jeden Einzelfall zu prüfen. Bei Maßnahmen, die in umliegende Landkreise, Städte und Gemeinden führen, ist eine offene Haltung gegenüber Initiativen dieser Gebietskörperschaften vorzusehen und Projekte sind im Bedarfsfall gemeinsam zu entwickeln.

#### **1.2.3.1. Tram Kategorie C**

Mögliche Verlängerungen ins Umland könnten durch die Tram Putzbrunn sowie die Tram Würmtal realisiert werden. Im Würmtal wäre auch eine Verlängerung der U6 über Martinsried hinaus denkbar. Dies soll im Rahmen des Nahverkehrsplans in Abstimmung mit dem Landkreis München geprüft werden.

Für eine Tram Unterföhring hat der Gemeinderat Unterföhring am 28.05.2020 die Verwaltung von Unterföhring beauftragt, gemeinsam mit SWM/MVG und der Landeshauptstadt München Planungen für eine Verlängerung der Tramlinien 16 und 17 von St. Emmeram nach Unterföhring aufzunehmen. Als Vorschlag wird eine Verlängerung entlang der Münchner Straße und Mitterfeldallee bis Dieselstraße oder Beta-Straße angeregt. Die Tram Unterföhring würde Synergien mit einem möglichen innerstädtischen Nordring als Tram inklusive einem Streckenabschnitt zwischen St. Emmeram und Studentenstadt erzeugen.

Die Tram Pasing-Fürstenried West und die Tram Blütenburg-Freiham können sinnvolle Netzergänzungen darstellen. Beide Tramachsen sind abhängig von der weiteren Siedlungsentwicklung und den Ergebnissen aus Machbarkeitsstudien von Planungsideen im näheren Einzugsbereich. Ggf. könnte hier auch die Entwicklung einer höherwertigen Bustrasse in Betracht gezogen werden. Dies wäre im Rahmen des Nahverkehrsplans genauer zu prüfen.

Weiterhin ist eine Tramführung in der Lindwurmstraße vorzusehen, um die Berücksichtigung der Tram bei der von der DB aktuell zu sanierenden Eisenbahnüberführung sicherzustellen.

#### **1.2.3.2. U-Bahn Kategorie C**

Die U-Bahnverlängerung Würmtal (U6/U9 Süd) über Martinsried hinaus in Richtung Planegg (Landkreis München) kann alternativ zu möglichen Tramverlängerungen als hochwertige Erschließung dieses Korridors gesehen werden. Mit einer zusätzlichen Aufwertung des Bahnhofes Planegg als Regionalzughalt entstehen leistungsfähige ÖV-Achsen aus dem Münchner Südwesten Richtung Starnberg und in das Werdenfelser Land.

Die U-Bahnverlängerung Germering (U5 West) (Landkreis Fürstentfeldbruck) ermöglicht

eine zusätzliche hochwertige Schienenanbindung bei einer möglichen weiteren städtebaulichen Entwicklung der Großen Kreisstadt.

### **1.2.3.3. Weiteres Vorgehen Kategorie C**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat werden gebeten, gemeinsam mit SWM/MVG und in Abstimmung mit dem Baureferat im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Korridore der Kategorie C näher zu prüfen und dort, wo sinnvoll, Systemvergleiche durchzuführen. Die betroffenen Gebietskörperschaften, die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den SPNV (S-Bahn und Regionalverkehr) sind zu beteiligen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, im Rahmen der Bauleitplanung Flächen für die genannten Korridore zu berücksichtigen. Wo sinnvoll und möglich, sind diese im Vorgriff dem Busverkehr zur Verfügung zu stellen. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, bei Neuaufteilungen von Verkehrsflächen (inklusive Brückenbauwerke und Unterführungen) auf das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die SWM/MVG zuzugehen, um ggf. eine Tram-Tauglichkeit im Benehmen mit dem Baureferat zu berücksichtigen. Die DB Netz AG, die Autobahndirektion Südbayern sowie weitere betroffene Bauträger werden ebenfalls gebeten, bei der Planung von Über-/Unterführungen auf das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat und SWM/MVG zuzugehen, um ggf. eine Tram-Tauglichkeit zu berücksichtigen.

### **1.2.4. Weitere Strecken**

- Tram Münchner Norden (Am Hart – Bayernkaserne, ca. 2,5 km) / U26:  
Die Vollversammlung des Stadtrates hat im Rahmen der Behandlung der Vorlage „Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2155 Schnellbustrasse zwischen den U-Bahnhöfen Am Hart und Kieferngarten Abschnitt Gymnasium-Nord - Bayernkaserne“ am 19.02.2020 (RIS-Sitzungsvorlage-Nr.: 14-20 / V 16083) den Beschluss gefasst, „Im Hinblick auf den zeitlichen Horizont der U26-Planungen und um sich für die Zukunft die verschiedenen verkehrlichen Optionen offenzuhalten“. Weiter wurde beschlossen, dass „die Planungen der Tram auf der Bustrasse wieder aufgenommen“ werden.  
Somit wird die ursprüngliche Planung einer West-Ost-Erschließung des Gebietes an der ehemaligen Bayernkaserne aufgegriffen. Es entsteht eine nachfragegerechte Netzweiterentwicklung im Münchner Norden zusammen mit der Tram Y-Nord. Die Tram zwischen Am Hart und Kieferngarten wird daher in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen.

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.01.2019, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12213, wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, „in Zusammenarbeit mit den zuständigen Dienststellen eine vertiefende Verkehrsuntersuchung zur Höhenfreimachung des Knotens Ingolstädter Straße / Heidemannstraße durchzuführen und dem Stadtrat

zur Beauftragung des Baureferats für die nächsten Planungsschritte vorzulegen.“

Ergebnis dieser vertieften Verkehrsuntersuchung ist, dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Ingolstädter Straße/Heidemannstraße mit den erwarteten Verkehrszunahmen, der Querung des Knotenpunktes durch die Tramtrasse in Ost-West-Richtung sowie der Querung des Knotenpunktes durch den geplanten Rad-schnellweg entlang der Ingolstädter Straße ohne einen Ausbau des Knotenpunktes nicht gewährleistet ist.

Es ergeben sich erhebliche Staulängen und Wartezeiten für den ÖPNV, den Kfz-Verkehr und den Radverkehr. Die Machbarkeitsuntersuchung wurde noch unter der Annahme des Baus einer Schnellbustrasse zwischen Bayernkaserne und dem Gymnasium Nord erstellt. Aufgrund der höheren Kapazität und entsprechend niedrigeren Taktfrequenzen einer Trambahn wird sich eine etwas bessere Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ergeben. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen des Knotenpunktes werden in der im Rahmen der weiteren Planung der Tram 24 durchzuführenden Verkehrsuntersuchung aktualisiert.

Um die Verkehre abwickeln zu können, wird daher der Bau einer zweispurigen Unterführung der Ingolstädter Straße im Knotenpunktsbereich weiterhin empfohlen. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die weiteren Planungsschritte zur Realisierung der Unterführung in Zusammenarbeit mit den SWM/MVG, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und im Benehmen mit dem Baureferat einzuleiten und dem Stadtrat die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung vorzulegen.

- Tram Johanneskirchen (ca. 1 km) und Lückenschluss Abschnitt Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit (ca. 0,6 km): Im Zuge der Wiederaufnahme der Tramplanungen zur Tram-Nordtangente (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 24.01.2018 – RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 10293) wurde durch Stadtratsantrag-Nr. A 03772 SPD/ÖDP vom 30.01.2018 ebenfalls gefordert, eine Machbarkeitsstudie für einen Abzweig der Trasse der Trambahn von Cosimastraße mit Linienführung durch die Johanneskirchner Straße und Wendeschleife westlich des S-Bahnhofs Johanneskirchen zu untersuchen. Die SWM/MVG erarbeiteten daraufhin erste Ergebnisse. Diese Planungen berücksichtigen auch die Möglichkeit einer späteren Weiterführung zur Erschließung des Entwicklungsgebietes im Münchner Nordosten. Die SWM/MVG werden diese Planungen mit entsprechendem Beschluss dem Stadtrat gesondert vorlegen. Mit o. g. Beschluss wurde ebenfalls beschlossen, die Weiterführung der Tram Nordtangente zur Münchner Freiheit zu betrachten, um eine größtmögliche Stärkung der Vernetzungswirkung durch die Tram Nordtangente zu erreichen. Die SWM / MVG erarbeiteten daraufhin erste Ergebnisse und haben diesen Abschnitt der Leopoldstraße in den Planungsumgriff der Tram Nordtangente aufgenommen.

Die Abschnitte Cosimastraße – Johanneskirchen sowie Franz-Joseph-Straße – Münchner Freiheit sollen daher in die Kategorie „in Planung / im Bau“ aufgenommen werden.

Neben den bereits im Zielnetz aufgeführten Stecken gibt es eine Vielzahl von Strecken,

die in Stadtrats- oder BA-Anträgen sowie von Bürgerversammlungen vorgeschlagen wurden. Diese wurden von SWM/MVG und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits grob auf Ihre Sinnhaftigkeit geprüft und sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans untersucht werden.

Tram:

- Östliche Verlängerung Tram Südtangente Richtung Giesing/Ramersdorf/Neuperlach
- Hauptbahnhof – Odeonsplatz – Uni – Münchner Freiheit
- Aidenbachstraße – Haltepunkt Siemenswerke
- Westfriedhof – Untermenzing

**Die folgenden Strecken werden aus der Liste der Maßnahmenvorschläge gestrichen:**

U-Bahn Moosach – Allach – Freiam:

Im Rahmen der Untersuchungen zum Zielnetz hat sich herausgestellt, dass ein Anschluss einer möglichen Verlängerung der U3 von Moosach nach Pasing zielführender ist als eine Verbindung nach Freiam, da in Pasing neben den vielen Umsteigern auf die S-Bahn auch etliche Umsteiger in den Regionalverkehr bedient werden können.

Tram:

Die Linien OEZ – Moosach, Berg am Laim – Moosfeld und St. Veit-Straße – Michaelibad sind durch das bestehende ÖPNV-Angebot (Bus, U-Bahn) ausreichend bedient. Eine zusätzliche Tramverbindung ist daher nicht notwendig und sinnvoll.

Die Strecken Aidenbachstraße – Brudermühlbrücke (via. Wolfratshauser Str.), Am Hart – Goldschmiedplatz, Klinikum Harlaching – Solln und Münchner Freiheit – Feldmoching sind mit anderen Streckenführungen oder teils anderen Start- und Zielpunkten im Zielnetz enthalten.

Zudem gibt es Streckenvorschläge, die weitestgehend außerhalb der Landeshauptstadt München verortet sind. Dazu können auf Initiative der jeweiligen Gebietskörperschaften Gespräche aufgenommen werden.

U/Tram Unterschleißheim/Neufahrn – München

U/Tram Germering/Puchheim/Gröbenzell/Maisach – München

Tram: Unterföhring – Feringasee

Weiterhin laufen aktuell Untersuchungen des Freistaats Bayern zur weiteren Entwicklung des Bahnknoten München sowie von einigen Landkreisen (z. B. Landkreis München), die die weitere Infrastrukturentwicklung in einzelnen Korridoren untersuchen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird sich gemeinsam mit den Projektpartnern im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit den Freistaat Bayern und den Nachbarlandkreisen abstimmen mit dem Ziel, für die gebietsübergreifenden Korridore abgestimmte Lösungen zu entwickeln.

### **1.3. Weiteres Vorgehen**

#### **1.3.1. Themenfeld Infrastruktur**

Nach Beschlussfassung ist es geplant, das Gutachten zeitnah auszuschreiben und die durch SWM/MVG und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begonnenen Untersuchungen zeitnah fortzusetzen.

Die Untersuchungen sind auf zwei Jahre veranschlagt, so dass voraussichtlich Ende 2022 / Anfang 2023 die Ergebnisse dem Stadtrat durch das Mobilitätsreferat vorgestellt werden können.

Parallel müssen für die drei Korridore (Nordwest, innerstädtischer Nordring und Nordost) gemeinsame Entwicklungskonzepte für Stadtentwicklung und Entwicklung von hochwertigen ÖPNV-Achsen erstellt sein.

Zeitgleich dazu kann aufgrund der begrenzten Planungskapazitäten nach Einschätzung von SWM/MVG und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung mit der Planung (Vorplanung mit Trassenvorschlag und Verkehrswertabschätzung) von 2-3 Tram-Strecken aus der Kategorie A begonnen werden, vsl. sind das die Tram Y-Nord und die Tram Ramersdorf - Neuperlach. Weitere können stufenweise folgen.

Die Stadtwerke München werden gebeten, bis Mitte 2021 eine Kostenabschätzung für die nächsten Planungsschritte hierfür vorzunehmen. Im Anschluss daran wird die Stadtverwaltung dem Stadtrat die Umsetzung dieser Maßnahme in Rahmen eines Finanzierungsbeschlusses darstellen. Die Zuständigkeit, welches Referat diesen Finanzierungsbeschluss im Jahr 2021 in den Stadtrat einbringen wird, ist zum Zeitpunkt der Druckfassung dieser Sitzungsvorlage noch nicht abschließend geklärt.

#### **1.3.2. Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Themenfeldes Infrastruktur ist zudem geplant, eine Bürgerbeteiligung durchzuführen, um den Nahverkehrsplan mit der Münchner Stadtgesellschaft zu diskutieren. Die dafür benötigten Sachmittel sind, wie unter Kapitel 2 beschrieben, im Rahmen des Themenfeldes Infrastruktur vom Stadtrat genehmigt.

Weiter werden für die mit diesem Beschluss konkret zu planenden, vorgeschlagenen Tram-Strecken der Kategorie A, entsprechende Informationsveranstaltungen von SWM/MVG im Rahmen der Planerstellung unter Beteiligung der Fachreferate durchgeführt. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Planungsleistungen für die einzelnen Tram-Strecken.

### **1.4. Zwischenbericht Baustein Barrierefreiheit**

Die barrierefreie Zugänglichkeit des Systems Tram ist heute durch den großen Höhenunterschied, der an Haltestellen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu überwinden ist, unzureichend. Lediglich Rollstuhlfahrer\*innen kann heute über die fahrzeugseitige Einstiegshilfe an der 1. Türe (Hublift) ein barrierefreier Zustieg ermöglicht werden. Die Hublifte sind allerdings störanfällig und dürfen zudem aus sicherheits- und haftungsrechtlichen

Gründen nur Personen mit Rollstuhl bereitgestellt werden.

Ziel von SWM/MVG ist es, einen neuen barrierefreien Haltestellenausbaustandard zu etablieren, der ein Haltestellenbord von 25 cm und damit für alle Fahrgäste einen barrierefreien Zustieg ohne fahrzeugseitige Einstiegshilfen ermöglicht. SWM/MVG sind zudem zur Einhaltung der rechtlichen und technischen Vorgaben verpflichtet. Die Abstimmung des angestrebten Ausbaustandards erfolgt derzeit mit der technischen Aufsichtsbehörde (TAB).

Vollständige Barrierefreiheit, wie sie gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gefordert ist, bedeutet, dass diese – soweit technisch herstellbar – an allen Haltestellen mit hoher Priorität umzusetzen ist und nicht zugunsten anderer Belange (z.B. städtebauliche Gestaltung, Radentscheid) vernachlässigt werden darf.

Bei zukünftigen Neubaustrecken muss der neue barrierefreie Ausbaustandard, aufgrund der gesetzlichen Vorgaben bereits zur Anwendung kommen (Tram Westtangente, Tram Nordtangente, Tram Münchner Norden). Das gleiche gilt für alle Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen, bei denen der Maßnahmenumfang nach Vorliegen der Zustimmung der technischen Aufsichtsbehörde auch eine Anpassung der Haltestelle erfordert. Damit wird sukzessive im Zeitraum eines Erneuerungszyklus der gesamten Netzinfrastruktur von etwa 20-30 Jahren der neue Ausbaustandard hergestellt.

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und SWM/MVG ist durchaus bewusst, dass es in manchen Stadträumen kreative Lösungsansätze erfordert, um ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Erste Erfahrungen anderer Städte zeigen aber, dass sich auch der barrierefreie Ausbau in nahezu allen Stadtstrukturen verträglich umsetzen lässt.

Diese sollen im geplanten Baustein zur Barrierefreiheit weiter konkretisiert und dem Stadtrat zusammen mit einem Umsetzungsfahrplan vorgestellt werden.

### **1.5. Weitere Anlagen für Abstellung und Betriebshöfe als Voraussetzung für weiteren Netzausbau**

Das vom Stadtrat beschlossene ÖV30-Ziel (30% aller Wege im ÖPNV bis 2030) kann neben den dafür notwendigen Taktverdichtungen und dem weiteren Netzausbau nur erreicht werden, wenn für die dazu notwendige Ausweitung des Fuhrparks Flächen für Abstellung und Werkstätten für U-Bahn, Tram und Bus vorausschauend gesichert und neue Anlagen realisiert werden. Besonders dringend ist dies beim Bus: Sollten nicht unmittelbar 2022 temporäre Abstellflächen zur Verfügung stehen, kann das Angebot beim Bus nicht weiter ausgebaut werden und die Erreichung des ÖV30-Ziels gerät in Gefahr.

Daher sind die SWM/MVG seit dem Jahr 2018 in enger Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Kommunalreferat auf der Suche nach neuen, geeigneten Standorten für Abstellflächen bzw. für zusätzliche Betriebshöfe für Bus, Tram und U-Bahn. Die SWM verfügen nach intensiver

Prüfung weitgehend über keine eigenen Grundstücke, die die unten dargestellten Anforderungen und den zukünftigen Bedarf erfüllen. Eine Bereitstellung von städtischen Flächen für Abstellanlagen und Betriebshöfe ist deshalb erforderlich. Neben der Bereitstellung von städtischen Flächen kommt der künftigen Grundstücksicherung (inklusive des Erwerbs) für solche Anlagen zentrale Bedeutung zu, wenn das ÖV30 Ziel erreicht werden soll.

#### Fahrzeugflotte Tram (siehe Anlage 4b Entwicklung Fahrzeuganzahl und Abstellpositionen bei der Tram)

Der Gesamt-Fahrzeugbestand bei der Tram wächst durch den Angebotsausbau der 2020er Jahre (Tram Westtangente, Tram Nordtangente, Tram Münchner Norden sowie Taktverdichtungen) bis Ende 2029 auf ca. rund 210 Fahrzeuge und würde damit die aktuell vorhandenen Abstellkapazitäten um ca. rund 80 Fahrzeuge überschreiten (als Vergleichsgröße werden jeweils 4-teilige Tramfahrzeuge betrachtet). Der geplante zweite Betriebshof an der Ständlerstraße kann diesen Bedarf gerade noch abdecken, die Fertigstellung des Betriebshofs ist für Ende 2026 geplant. Bis dahin sind für diese Fahrzeuge Provisorien (Netzabstellung) erforderlich.

Vorbehaltlich der anstehenden Beschlüsse zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans kann die weitere Fuhrparkentwicklung der Tram bis 2040 wie folgt abgeschätzt werden: Bei der Annahme von Taktverdichtungen im Bestandsnetz sowie dem Bau von bis zu drei weiteren Tram-Neubaustrecken aus der Ziel-Kategorie A mit einer Länge von jeweils rund 7 km würde der Fahrzeugbestand bis 2040 auf insgesamt ca. 280 Fahrzeuge steigen. Dies würde eine Zunahme von rund 70 Fahrzeugen gegenüber der Prognose bis 2030 bedeuten. Um diesen über die Jahre ansteigenden Bedarf abzudecken, wird unmittelbar ab 2030 ein weiterer Betriebshof ca. in der Endausbaugröße des Betriebshofs an der Ständlerstraße gebraucht (mind. ca. 7 ha, die Flächengröße kann bei gleicher Abstellkapazität je nach Zuschnitt und Erschließung variieren, je nach Fuhrparkentwicklung ggf. stufenweiser Ausbau).

Die bisherige intensive Standortsuche mit den oben genannten Beteiligten hat gezeigt, dass aus nachfolgend erläuterten Gründen v.a. für die Tram geeignete Flächen sehr schwer zu finden sind.

Die bestehenden und die sich im Realisierungsvorlauf befindlichen Standorte für Tram-Betriebshöfe liegen derzeit ausschließlich im Münchner Osten (Betriebshof Einsteinstraße) und Südosten (Betriebshof Ständlerstraße). Für eine wirtschaftliche und fahrplan-gerechte Bedienung des Gesamtnetzes sind daher vorrangig neue Standorte für Betriebshöfe im Münchner Westen notwendig.

Die Standorte müssen außerdem über einen Anschluss an das Tramnetz verfügen. Betrieblich geeignete Standorte stehen häufig auch in Konkurrenz zu Flächen für Gewerbe, Wohnen, soziale Infrastruktur und zu Grünflächen oder berühren die Belange des Denkmalschutzes. Im Rahmen von referatsübergreifenden Workshops zur Standortsuche wurde ein Grundstück der LHM an der Maria-Goeppert-Mayer Straße südlich der Allianzarena für einen Trambetriebshof als grundsätzlich geeignet bewertet (derzeit vermietet für eine Familienunterhaltungsshow mit Pferden). Eine Betriebshofnutzung steht allerdings in Konkurrenz zu einer potenziellen künftigen Gewerbenutzung des Grundstücks durch eine Kongresshalle. Eine Entscheidung zur Nutzung des Grundstücks steht noch aus.

Daher konnte zwischen den Beteiligten bisher kein Standort für die Tram gefunden werden. Um die Auswirkungen eines Tram-Betriebshofs besser bewerten zu können, erstellen SWM/MVG für die weitere Standortsuche für bis zu max. drei Standorte erste Machbarkeitsstudien. Die zu untersuchenden Standorte werden gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung festgelegt. Die Machbarkeitsstudien erfolgen mit Unterstützung durch die vorgenannten Referate. Dabei sollen neben der betrieblichen Eignung v.a. folgende Punkte dem Grunde nach untersucht werden: Städtebauliche Verträglichkeit/Einbindung, Umweltauswirkungen (inklusive Klimaanpassung), Auswirkungen auf Freiraum/Erholungsflächen, konkurrierende Nutzungen, bauliche Untersuchung der Ein- und Ausrückstrecken, Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz, einfache Grundrisse und Ansichtsskizzen, Lärmabschätzung.

Die in diesem Beschluss vorgestellten potenziellen Neubaustrecken der Tram werden bei der weiteren Prüfung ebenfalls in Bezug auf mögliche Standorte für Abstellanlagen / Betriebshöfe untersucht; bei positivem Ergebnis würden entsprechende Strecken in Kategorie A eingestuft werden.

#### Fahrzeugflotte U-Bahn (siehe Anlage 4a Entwicklung Fahrzeuganzahl und Abstellpositionen bei der U-Bahn)

Der aktuelle Sachstand bei der Abstellung von U-Bahn-Fahrzeugen stellt sich wie folgt dar (Stand 08/2020):

Für den weiteren Angebotsausbau bei der U-Bahn wird mittelfristig aus nachfolgend erläuterten Gründen eine weitere größere Abstellanlage benötigt. Zur Realisierung von Taktverdichtungen sowie den Verlängerungen der U6 nach Martinsried und der U5 bis Pasing werden bis zum Jahr 2030 insgesamt bis zu rund 135 U-Bahn-Züge benötigt (als Vergleichsgröße werden jeweils 6-teilige U-Bahnzüge betrachtet). Dies entspricht gegenüber heute einer Zunahme von rund 40 Zügen. Dieser Bedarf kann vom geplanten zweiten U-Bahn-Betriebshof in Neuperlach-Süd gerade noch abgedeckt werden. Die Fertigstellung des Betriebshofs ist für 2026 geplant.

Mit Beschluss des Stadtrats „Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“ vom 23.01.2019 wurde der Ausbau des U-Bahnnetzes mit den neuen Linien U9, U5 Freiam, U4 Engelschalking / Messe und U26 beschlossen. Ebenso die Realisierung einer unterirdischen Abstellanlage im Stadtentwicklungsgebiet Freiam. Vorbehaltlich der Beschlüsse im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans müssten für den bisher beschlossenen Netzausbau bis ca. 2040 nochmals ca. rund 25 U-Bahnzüge beschafft werden, die Gesamtzahl der U-Bahnzüge würde dann ca. rund 160 Züge betragen. Zur Abstellung dieser Züge (zuzügl. Reserve, Spezialfahrzeuge für die Unterhaltung des U-Bahnnetzes) wird eine weitere Abstellanlage benötigt. In der Standortsuche gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Kreisverwaltungsreferat konnte ein möglicher Standort unter dem Parkplatz der Messe München für die Realisierung einer unterirdischen Abstellanlage gefunden werden (jetziger Endpunkt der U-Bahnlinie U2 Messestadt Ost). Dieser Standort ist in seiner räumlichen Lage ideal, da damit für jedes Linienbündel der U-Bahn (U1/U2, U3/U6 sowie U4/5) ausreichend Abstellanlagen für betriebliche Belange und zur Erhaltung eines stabilen Verkehrs bei steigender Beanspruchung des Systems verfügbar wären. Eine positive

Erstabstimmung mit der Messe München GmbH und dem Baureferat ist dazu erfolgt. Wesentliche Rahmenbedingungen für die Realisierung der Abstellanlage sind die störungsfreie Durchführung der Großmesse BAUMA und die Freihaltung einer Verlängerung der U-Bahnlinie 4 in Richtung Messe. Für die vertiefte Prüfung (bauliche Machbarkeit Abstellung und Netzanbindung) soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Grundsätzlich sind beim weiteren Ausbau des U-Bahnnetzes z.B. auch ins Umland Abstellanlagen notwendig und bereits bei der Konzeption der Streckenverlängerungen mitzudenken.

#### Fahrzeugflotte Bus (siehe Anlage 4c Entwicklung Fahrzeuganzahl und Abstellpositionen beim Bus)

Die Entwicklung der Fahrzeugzahlen beim Bus ist stark abhängig vom weiteren Ausbau des Schienennetzes. Für die Erreichung des ÖV30-Ziels beim Bus wird die Erhöhung der Fahrzeugzahl auf ca. rund 1030 Busse als notwendig abgeschätzt (Stand 08/2020, als Vergleichsgröße werden jeweils Gelenkbuseinheiten betrachtet, jeweils einschließlich Busse der privaten Kooperationspartner). Dies bedeutet eine Zunahme von aktuell rund 660 Fahrzeugen um rund 370 Busse. Dafür wird nach Inbetriebnahme des neuen Busbetriebshofs in Moosach 2021 und Aufgabe des Betriebshofs an der Westendstraße für v.a. Wohnnutzungen unmittelbar ein dritter Busbetriebshof in einer Größe von ca. 5 - 6 ha benötigt (die Flächengröße kann bei gleicher Abstellkapazität je nach Zuschnitt und Erschließung variieren). Mit dem Betriebshof an der Westendstraße müssen außerdem die dort in den letzten Jahren provisorisch errichteten Abstellflächen auf den ehemaligen Tram-Betriebsanlagen aufgegeben werden.

Die 2021 bestehenden Betriebshöfe liegen im Osten an der Einsteinstraße bzw. im Norden am Georg-Brauchle-Ring. Für eine wirtschaftliche und fahrplangerechte Bedienung des Gesamtnetzes sind daher vorrangig neue Standorte für Betriebshöfe im Münchner Westen / Süd-Westen notwendig. Ein dritter Busbetriebshof ist voraussichtlich unter Berücksichtigung der Zeiten für Standortfindung, Planung, Genehmigung und Bau nicht vor ca. 2030 betriebsbereit.

Bis dahin werden zur Überbrückung Standorte für die temporäre Abstellung von rund 330 Bussen gebraucht. Gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Kommunalreferat wurden fünf Standorte identifiziert, die dem Grunde nach für eine temporäre Busabstellung geeignet sind (zum Teil mit Ergänzung von einfachen Anlagen zur Fahrzeugwartung). Ein Standort befindet sich auf dem U-Bahn-Betriebshof der SWM in Fröttmaning. Diese Standorte werden aktuell vertieft geprüft (tatsächliche Grundstücksverfügbarkeit, bauliche Machbarkeit, Auswirkungen auf die Umgebung).

Für einen Bus-Betriebshof konnten drei dem Grunde nach geeignete Standorte identifiziert werden, für die aktuell die Rahmenbedingungen für die Grundstückverfügbarkeit geklärt werden. Falls als Ergebnis der Prüfungen Standorte ausgeschlossen werden müssen, werden dafür Ersatzstandorte benötigt.

Da im Rahmen der Standortsuche für Abstellanlagen / Betriebshöfe bisher keine Standorte abschließend bestätigt werden konnten, sollen das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Kommunalreferat sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat beauftragt werden, die SWM weiterhin bei der Standort-

suche zu unterstützen, selbst geeignete Standorte vorzuschlagen sowie die vertiefte Prüfung von Standorten zu begleiten. Die Stadtwerke München werden gebeten, bis Mitte 2021 eine Kostenabschätzung für die nächsten Planungsschritte hierfür vorzunehmen. Im Anschluss daran wird die Stadtverwaltung dem Stadtrat die Umsetzung dieser Maßnahme in Rahmen eines Finanzierungsbeschlusses darstellen. Die Zuständigkeit, welches Referat diesen Finanzierungsbeschluss im Jahr 2021 in den Stadtrat einbringen wird, ist zum Zeitpunkt der Druckfassung dieser Sitzungsvorlage noch nicht abschließend geklärt.

Die bisherigen Standortprüfungen haben gezeigt, wie schwierig sich die Flächensuche für Betriebshöfe/Abstellanlagen in bestehenden Siedlungsgebieten gestaltet. Vor diesem Hintergrund kommt der vorausschauenden Standortplanung in Stadtentwicklungsgebieten künftig große Bedeutung zu. Technische Infrastruktureinrichtungen lassen sich bei Neuplanungen einfacher integrieren als in bereits bebauten Bereichen. Die SWM werden deshalb die perspektivischen Bedarfe für technische Infrastruktur weiter vertiefen (Lagen, Größe, Anzahl, etc.) und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung als Planungsgrundlage zur Verfügung stellen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in der weiteren Stadtentwicklungsplanung Standorte für die Abstellung / Betriebshöfe berücksichtigen. Bei der Auslobung von städtebaulichen Wettbewerben oder bei sonstigen Planungsverfahren zur Vorbereitung neuer Stadtentwicklungsgebiete werden SWM/MVG zur Berücksichtigung dieser Belange beteiligt (Auslobungstext, Preisgericht, etc.).

Dem Stadtrat wird unter Beteiligung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, des Referats für Arbeit und Wirtschaft, des Kommunalreferats und SWM/MVG sowie ab 01.01.2021 des Mobilitätsreferats ein Grundsatzbeschluss zum Thema neue Anlagen für Abstellung und Betriebshöfe vorgelegt, in dem der Stand der weiter fortgeschrittenen Standortsuche, der Eignungsprüfung, der Grundstückssicherung, der Möglichkeiten gemischter Nutzungen in diesem Kontext und der perspektivischen Bedarfe ausführlicher dargestellt werden kann.

## **1.6. Größere Tram-Fahrzeuge**

SWM/MVG bereiten derzeit einen Entwicklungspfad für mehr Kapazitäten im Tramnetz vor. Darin sollen neben dem Ausbau des Streckennetzes (siehe Kapitel 1.1) auch deutliche Kapazitätserweiterungen auf dem bestehenden Netz realisiert werden. Die Einbindung von weiteren Neubaustrecken, die angestrebte Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr sowie wachsende Einwohnerzahlen in München und Umland lassen die Fahrgastzahlen auch im Bestandsnetz weiter ansteigen. Erforderliche Angebotserweiterungen könnten durch weitere Taktverdichtungen oder durch den Einsatz von größeren Fahrzeugen bereitgestellt werden.

Weiteren Taktverdichtungen sind im System Tram dabei sehr enge Grenzen gesetzt. Auf (fast) allen Tramhauptachsen verkehren bereits heute durch Linienüberlagerungen mindestens alle 5 Minuten ein Fahrzeug pro Richtung, die an zentralen Knoten aufeinandertreffen und damit diese an die Grenze der Leistungsfähigkeit bringen. Daher sehen die SWM/MVG den Einsatz von zukünftig größeren Tramfahrzeugen als notwendig an, um dem stark wachsenden Fahrgastaufkommen in München nachkommen zu können. Dabei

beinhaltet das Ziel von größeren Fahrzeugen zunächst längere Fahrzeuge (mittelfristig) und langfristig auch breitere Fahrzeuge.

SWM/MVG verfügen derzeit über 4-teilige, 37m lange und 2,30m breite Tramfahrzeuge als größte Einheiten. Sie bieten Platz für 215 Fahrgäste. In der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, kurz BOStrab) sind die maximalen Fahrzeugabmessungen für straßenabhängige Bahnen, die am Straßenverkehr teilnehmen, mit 75m Länge (§55) und 2,65m Breite (§34) festgelegt.

### **Längere Tram-Fahrzeuge**

SWM/MVG planen in einem ersten Schritt bereits ab erstem Halbjahr 2021 den Einsatz von 48m langen Zügen als Traktion aus 2- und 3-teiligen Einheiten auf der Linie 20 in der Dachauer Straße (abhängig von der Zulassung durch die TAB). In einem zweiten (Zwischen-) Schritt können weitere Streckenabschnitte mit 48 m folgen – abhängig von der Erüchtigung der Infrastruktur. Einige Abschnitte, wie z.B. der 2016 eröffnete Streckenabschnitt nach Berg am Laim, sind bereits für diese Fahrzeuggröße ausgebaut. In einem dritten Schritt sollen dann ab etwa Ende der 2020er Jahre sukzessive auch 6-teilige Fahrzeuge zum Einsatz kommen welche eine Haltestellennutzlänge von 56 m benötigen. Diese bieten Platz für bis zu 325 Fahrgäste. Dies wird zunächst vsl. die drei in Planung befindlichen Neubaustrecken (Tram Westtangente, Tram Nordtangente und Tram Münchner Norden) sowie die Pilotlinie 17 (siehe Kap. 1.6) umfassen. Weitere Streckenabschnitte und Linien sollen dann sukzessive in den 2030er Jahren folgen.

### **Breitere Tram-Fahrzeuge**

Zweiter Entwicklungsparameter ist die Fahrzeugbreite. Sie beträgt bei der Münchner Trambahn bislang lediglich 2,30m. Der Fahrgastinnenraum ist durch verhältnismäßig enge Gänge und meist einer 2+1-Bestuhlung gekennzeichnet; der Fahrgastfluss im Fahrzeug und die Verteilung sind dadurch eingeschränkt. Im Vergleich dazu bieten Busse eine Breite von 2,55m und die Münchner U-Bahn sogar von 2,90m. Ziel ist ein zukunftsfähiges Maß von langfristig 2,65m Breite für die Münchner Trambahn. Der Umstellungsprozess ist dabei eine langfristige Aufgabe. Er erfolgt i.d.R. jeweils bei anstehenden Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen des Netzes und bedarf damit mindestens eines kompletten Erneuerungszyklus der Netzinfrastruktur von etwa 20-30 Jahren. Der Platzmehrbedarf beträgt dabei i.d.R. nur bis zu 50 cm im Querschnitt und ist damit in der Gesamtmasse gering, entfaltet aber eine große Wirkung für das System Tram.

Einen ähnlichen Weg sind bereits viele deutsche Städte mit Tram-/Straßenbahn- bzw. Stadtbahnbetrieben gegangen. Aktuell werden beispielsweise die Tramnetze von Bremen, Dresden, Chemnitz, Rostock usw. auf 2,65m breite Fahrzeuge sukzessive umgebaut.

Der Einsatz größerer und vor allem breiterer Fahrzeuge erzielt neben der Schaffung einer größeren Flexibilität in der Raumgestaltung einen direkten Effekt in der Fahrplangestaltung: Mit breiteren Fahrzeugen lassen sich Fahrgastwechselzeiten verkürzen, da der Fahrgastfluss innerhalb eines Zuges beschleunigt werden kann. Auch Fahrgäste mit Gepäck, Kinderwagen, aber auch Rollstühlen, Gehhilfen etc. haben so die Möglichkeit, sich bequemer innerhalb des Zuges zu bewegen. Eine effizientere Fahrgastlenkung führt zu kürzeren Aufenthaltszeiten an Haltestellen und damit zu einer höheren Reisegeschwindigkeit und Betriebsqualität.

Der angesprochene, verhältnismäßig geringe Platzmehrbedarf durch längere bzw. breitere Tram-Fahrzeuge, wurden bisher seitens SWM/MVG grob vorgeprüft. Die nachfolgend notwendigen intensiven Untersuchungen bereiten die SWM/MVG unter Einbeziehung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie des zukünftigen Mobilitätsreferats vor. Hierbei werden teils neue Straßenraumaufteilungen mit Priorisierung des Umweltverbundes die in der Abwägung mit gestalterischen, verkehrlichen und städtebaulichen Zielen notwendig sein; der beschlossene Ausbau der Radwegeinfrastruktur wird berücksichtigt, auch wenn es hier an Engstellen zu Abweichungen von den Regelmaßen kommen kann. Städtebauliche Aspekte, die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs, Nahmobilität, Parkmöglichkeiten und Lieferzonen werden ebenfalls zu berücksichtigen sein. Ein Umbau kann aber nur sukzessive erfolgen. Dabei sind in engen Straßenräume Kompromisse erforderlich und werden gemeinsam mit den betroffenen Referaten sowie SWM/MVG erarbeitet werden. Exemplarisch soll dies anhand einer Tram-Pilotlinie 17 (siehe Kapitel 1.6) erfolgen. Zudem kann bei Neubaustrecken die Umfahrung städtebaulich sensibler Bereiche notwendig werden. Dies ist bei der Variantenauswahl zu Beginn der Planungen zu berücksichtigen.

### **Entwicklungspfad**

Ziel ist es, den Einsatz längerer und breiterer Fahrzeuge bereits bei allen Neubaustrecken vorzusehen und die dafür erforderlichen Umbaumaßnahmen im Bestandsnetz (Haltestellenlänge von 56m) durchzuführen. Die grundsätzliche Machbarkeit dieses Vorhabens wurde seitens SWM/MVG in einem ersten Schritt geprüft. Die Umsetzung kann nur in Teilabschnitten erfolgen und der Prozess hierzu wird mindestens 20 Jahre in Anspruch nehmen – mindestens einen kompletten Erneuerungszyklus. Die Beschaffung erster längerer Trambahnen ist für die 2. Hälfte der 2020er Jahre angedacht. Breitere Trambahnfahrzeuge sollen sukzessive berücksichtigt und eine Umsetzung in Etappen mit 2,65 m, entsprechend BOStrab als langfristiges Ziel ab Mitte der 2030er Jahre anvisiert werden.

SWM/MVG möchten daher auf Basis dieses Beschlusses die Planungsparameter, d. h. längere Haltestellen von 56m sowie den Einsatz von bis 2,65m breiten Fahrzeugen bei allen Streckenabschnitten zukünftig anwenden. Hierbei ist eine enge Zusammenarbeit zwischen SWM/MVG und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem zukünftigen Mobilitätsreferat sowie dem Baureferat notwendig und vorgesehen.

### **1.7. Ausbau Tram-Innenstadtnetz als Voraussetzung für weiteren Netzausbau**

Aufgrund des in München auf die Innenstadt zentral ausgerichteten Tramnetzes stellen der Bereich um den Hauptbahnhof, den Karlsplatz (Stachus), den Lenbachplatz und den Sendlinger-Tor-Platz sowie um den Max-Weber-Platz, den Ostbahnhof (Orleansplatz) und die Haltestelle Ostfriedhof, inklusive der diese Punkte verbindenden Strecken das Kernnetz der Tram in München Bereiche mit besonders hohen Anforderungen an Gleisverbindungen, Wende- und Verknüpfungsmöglichkeiten dar. Um die Pläne zur Erweiterung und Steigerung der Leistungsfähigkeit des heutigen Tramnetzes, sowie die Erhöhung der

Fahrgastkapazität auf einzelnen Linien umsetzen zu können, ist es daher zwingend notwendig, gerade das Kernnetz, aber auch angrenzende Wendeanlagen (z.B. Hackerbrücke, Wettersteinplatz) für den Einsatz längerer und breiterer Tramfahrzeuge und eine flexiblere Betriebsgestaltung zu ertüchtigen. Dies erfordert an den genannten Plätzen und entlang der Trassen eine grundsätzliche Überplanung der bestehenden Verkehrsanlagen sowie teilweise eine Neuordnung und Aufteilung der bestehenden Platz- und Verkehrsflächen.

Bereits laufende und zukünftige (städtebauliche) Projekte, insbesondere im Umfeld des Neubaus des Hauptbahnhofes und am Sendlinger Tor, inklusive dem geplanten „Boulevard Sonnenstraße“, müssen auch die erheblich gestiegenen Anforderungen an eine leistungsfähige Gleisinfrastruktur berücksichtigen. Die gestiegenen Anforderungen an die Gleisinfrastruktur im Innenstadtbereich sollen SWM/MVG im Rahmen der Projekte (Hauptbahnhof, Boulevard Sonnenstraße, ggf. weitere Einzelprojekte) einbringen und bündeln. SWM/MVG werden daher vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung und vom Baureferat sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat intensiv beteiligt und unterstützt. Mit nachfolgendem Kapitel (1.8 Tram-Pilotlinie 17) werden hierbei die entsprechenden Einzelaspekte betrachtet, geplant und zur Umsetzung vorbereitet.

### **1.8. Tram-Pilotlinie 17**

Wie in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt, sind durch Kapazitätsausweitungen durch Neubaustrecken, barrierefreiem Ausbau der Haltestelleninfrastruktur sowie weiterer leistungssteigernder Infrastrukturmaßnahmen, zahlreiche neue Anforderungen, mittel- und langfristig notwendig. Auf Vorschlag der SWM/MVG soll anhand einer Tram-Pilotlinie 17, eine Bündelung und Untersuchung dieser Entwicklungsmaßnahmen erfolgen.

Die heutige Trambahn-Linie 17 ist bei allen mittel- und langfristigen Planungsszenarien ein fixer Bestandteil bei den Linienführungen. Der heutige Linienweg von der Haltestelle Amalienburgstraße über den Hauptbahnhof, den Sendlinger-Tor-Platz, den Max-Weber-Platz und den Effnerplatz nach St. Emmeram erschließt Einzugsbereiche, die eine weitere dynamische Fahrgastnachfrage erwarten lassen. Entlang der Linie 17 befinden sich städtebauliche Areale mit großem Entwicklungspotential (Paketpost-Areal, Prinz-Eugen-Park, Integration des Linienastes Johanneskirchen). Zudem quert die Linie zahlreiche in Planung befindliche oder projektierte Tramneubaustrecken, die wechselseitig zusätzliche Fahrgastnachfragen auslösen werden. Schließlich bieten beide Linienenden das Potential zu einer Streckenverlängerung (Tram Richtung Blutenburg, nach Unterföhring oder in das Entwicklungsgebiet Münchner Nordosten), was perspektivisch eine Kapazitätserhöhung im Bestandsabschnitt der Linie erfordert.

In einer langfristigen Zielbetrachtung ist die Abwicklung (wie Taktverdichtungen) auf Basis des heutigen Fuhrparks nicht mehr ausreichend. Um auch nach 2040 eine nachhaltig ausreichend hohe Kapazität zur Verfügung zu haben, ist neben 56 m langen Zügen bzw. Haltestellen auch eine breitere Fahrzeugvariante mit einer nochmals erhöhten Kapazität zu empfehlen. Da die Linie 17 mehrere neuralgische Knoten mit einer bereits heute hohen Fahrzeugfrequenz durchfährt (Romanplatz, Hauptbahnhof, Karlsplatz (Stachus), Sendlinger Tor, Max-Weber-Platz), ist der Einsatz größerer Fahrzeuge auch betrieblich einer wei-

teren Taktverdichtung vorzuziehen, um auch künftig eine stabile Betriebsqualität zu gewährleisten.

Mit diesem Pilotprojekt sollen die neuen Anforderungen an längere und breitere Trams vertieft untersucht und einer Umsetzung bis etwa 2030 zugeführt werden. Dabei soll in einem ersten Schritt die Haltestelleninfrastruktur neben einem barrierefreien Ausbau auch längere Trambahnfahrzeuge ermöglichen. In einem weiteren, längerfristigen Schritt sollen auch breitere Trambahnfahrzeuge eingesetzt werden können. Ein nachfolgend gebündelter Förderantrag bietet die Chance, alle entwickelten Maßnahmen – inklusive unter Umständen kostenintensiver Maßnahmen im Stadtzentrum sowie einer Verlängerung nach Unterföhring (siehe Kat. C) – gemeinsam zu beantragen und damit u.U. höhere Förderquoten zu erwirken.

Für das Tram-Pilotprojekt Linie 17 sollen vertiefende Untersuchungen durch SWM/MVG erfolgen. Die Unterstützung des Baureferates und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 des Mobilitätsreferats sind hierfür erforderlich. Die Stadtwerke München werden gebeten, bis Mitte 2021 eine Kostenabschätzung für die nächsten Planungsschritte hierfür vorzunehmen. Im Anschluss daran wird die Stadtverwaltung dem Stadtrat die Umsetzung dieser Maßnahme in Rahmen eines Finanzierungsbeschlusses darstellen. Die Zuständigkeit, welches Referat diesen Finanzierungsbeschluss im Jahr 2021 in den Stadtrat einbringen wird ist zum Zeitpunkt der Druckfassung dieser Sitzungsvorlage noch nicht abschließend geklärt. Zudem ist auf die zeitliche und räumliche Abhängigkeit zum Projekt Boulevard Sonnenstraße hinzuweisen. Beide Projekte sollen ab 2030 in Betrieb gehen.

Für die im Rahmen des Tram-Pilotprojekt Linie 17 entwickelten Maßnahmen sollen im Folgenden ein gebündelter Förderantrag für das Gesamtprojekt gestellt werden. Nach positivem Entscheid der Gemeinde Unterföhring könnte eine Streckenverlängerung nach Unterföhring in einen solchen Förderantrag ebenfalls integriert werden.

## **2. Vergabe**

Die Vollversammlung des Stadtrats hat am 19.02.2020 im Rahmen der Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 15439) das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit dem Baureferat und SWM/MVG dazu beauftragt „den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans mit dem „Mobilitätsplan für München“ abzugleichen und [...] zu aktualisieren.“

Bei nachfolgend dargestelltem Sachverhalt handelt es sich um die Vergabe von Gutachterleistungen. Da der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (GeschO) übersteigt, ist eine Vergabebemächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 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.

## **2.1. Notwendigkeit der Beschaffung**

Wie bereits in der Beschlussvorlage zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München vom 19.02.2020 ausgeführt, wird die Landeshauptstadt München (LHM) bis ins Jahr 2040 voraussichtlich um weitere rund 19 % auf dann 1,85 Mio. Einwohnerinnen bzw. Einwohner wachsen. Zur Sicherstellung der Mobilität der neuen Einwohnerinnen bzw. Einwohner, die ökologisch und stadtverträglich bewältigt werden soll, dient vor allem der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als zentrales Element. Zielsetzung ist die verträgliche Abwicklung des durch das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum generierten Verkehrs mit dem Schwerpunkt auf die neu entstehenden Siedlungsschwerpunkte. Außerdem hat der Stadtrat insbesondere zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung das ÖV30-Ziel beschlossen, für welches weitere Anreize für die Bestandsbevölkerung zur vermehrten Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen werden müssen.

Um die Infrastruktur des ÖPNV in München weiter zu entwickeln, soll das Themenfeld Infrastruktur des Nahverkehrsplans (NVP) der Landeshauptstadt München durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit SWM/MVG und dem Baureferat sowie Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.02.2020 fortgeschrieben werden. Die Infrastruktur des ÖPNV kommt stellenweise bereits heute an ihre Grenzen.

Um den ÖPNV auch in Zukunft attraktiv gestalten zu können, sind Infrastrukturausbauten in allen drei Betriebszweigen (U-Bahn, Tram und Bus) notwendig. Nur dadurch können neben der Einhaltung des definierten Qualitätsstandards zur Auslastung auch Angebotsverdichtungen zur Attraktivitätssteigerung umgesetzt werden.

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme „Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München“ sollen zudem ein Masterplan zur Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ im Sinne des PBefG erarbeitet sowie die Ausnahmen definiert werden.

## 2.2. Inhalte der Ausschreibung

Die Ausschreibung soll in zwei Vergaben erfolgen. Vergabe 1 soll dabei in drei Arbeitspakete (AP) gegliedert werden. Die Vergabe 2 des Bausteins Barrierefreiheit ist in dieser Beschlussvorlage nur nachrichtlich erwähnt, da dafür die Vergabe aufgrund der zeitlichen Zwänge sowie der inhaltlichen Unabhängigkeit bereits läuft.

AP 1: kurzfristige Infrastrukturentwicklung – Engpassbeseitigung

- Überprüfung und Aktualisierung der Schwachstellenanalyse aus dem bereits bearbeiteten Themenfeld Qualitätsstandards für den Tram- und Busverkehr
- Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Tram- und Busverkehr und zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit

AP 2: langfristige Infrastrukturentwicklung

- Aufbau eines Bezugsfalls
- Schwachstellenanalyse
- Identifikation von Maßnahmenvorschlägen
- Potentialermittlung und bauliche Vorauswahl
- Abstimmung der Rahmenbedingungen für die Szenarien zur Operationalisierung des ÖV30-Ziels
- Entwicklung der Bewertungsmethode zur Bewertung der Maßnahmen bzw. Szenarien
- Bildung und Berechnung der Szenarien
- Entwicklung des Vorzugsszenarios
- Sensitivitätsbetrachtungen
- Priorisierung der Maßnahmen und Entwicklung eines Ausbauplans
- Berechnung der Umweltauswirkungen
- Vorstellung und Kommunikation der Ergebnisse

AP 3: Öffentlichkeitsarbeit

- Organisation und Durchführung mindestens einer Öffentlichkeitsveranstaltung
- Organisation und Durchführung von Veranstaltungen für eine beschränkte Öffentlichkeit (Fachverbände, Bezirksausschüsse, ...)
- Organisation und Durchführung von nicht öffentlichen Workshops, mit ggf. unterschiedlichen internen und externen Teilnehmerkreisen (z.B. Nachbarlandkreise und -gemeinden, Freistaat Bayern, Grünplanung, ...)

Die Vergabe 2 umfasst den Baustein Barrierefreiheit

- Inhaltliche Aktualisierung der Bestandsaufnahme zur „Barrierefreiheit im ÖPNV der Landeshauptstadt München“
- Definition eines Zielzustandes zur „vollständigen Barrierefreiheit“ für die Landeshauptstadt München.

- Aufzeigen der Defizite zwischen dem Zielzustand und der aktualisierten Bestandsaufnahme
- Grobkostenschätzung für die zu realisierenden Maßnahmen
- Ausbauplan und Priorisierung der Maßnahmen

### **2.3. Finanzierung und Kosten**

Die Finanzierung ab dem Jahr 2021 erfolgt aus den Mitteln des Mobilitätsreferates.

Der Stadtrat hat dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen des Beschlusses „Weitere U-Bahn- und Nahverkehrsplanung in der Landeshauptstadt München“ vom 24.10.2018 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 12557) 300.000,00 € an Sachmitteln für die weiteren Untersuchungen zum ÖPNV-Infrastrukturausbau (inkl. Barrierefreiheit) bewilligt. Leider konnten die beantragten Mittel nicht wie ursprünglich beantragt (50.000 € in 2019, 200.000 € in 2020 und 50.000 € in 2021) verwendet werden. Dies liegt insbesondere an der notwendigen Erarbeitung neuer Qualitätsstandards, welche zu Verzögerungen führte. Den fachlichen Auftrag für die Vergaben konnte der Stadtrat somit erst mit Beschluss der Vollversammlung zum „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ vom 19.02.2020 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15439) auf Basis der Ergebnisse des Teils Qualitätsstandards erteilen. Aus diesem Grund erfolgte in den Jahren 2019 sowie 2020 kein Mittelabfluss. Die bereits im Jahr 2018 bewilligten Mittel i.H.v. insgesamt 300.000 € werden im Jahr 2021 (100.000€) und 2022 (200.000 €) zahlungswirksam.

Davon dienen 270.000,00 € der Finanzierung der erstgenannten Untersuchungen zum weiteren ÖPNV-Ausbau innerhalb der Landeshauptstadt München mit den Arbeitsschwerpunkten:

- a) kurzfristige Infrastrukturentwicklung – Engpassbeseitigung
- b) langfristige Infrastrukturentwicklung des schienengebundenen ÖPNV
- c) Öffentlichkeitsarbeit.

Diese Vergabe ist relevant im Sinne der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München. Es soll daher eine Vergabeermächtigung eingeholt werden.

Der geschätzte Auftragswert für die Untersuchungen zur Barrierefreiheit wird sich auf 30.000,00 € belaufen. Hierfür bedarf es keiner gesonderten Zustimmung des Stadtrats.

Den fachlichen Auftrag für die beiden Vergaben, den Auftrag die Untersuchungen gemeinsam mit SWM/MVG durchzuführen, hat der Stadtrat dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat mit Beschluss der Vollversammlung zum „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ vom 19.02.2020 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15439) erteilt. Ab dem 01.01.2021 wird das Mobilitätsreferat die Untersuchung federführend durchführen.

### **2.4. Vergabeverfahren**

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 und der Vergabestelle 1.

Der geschätzte Auftragswert liegt über dem Schwellenwert von 214.000,00 € (ohne Mehrwertsteuer), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet.

Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der EU.

Jedes interessierte Unternehmen kann elektronisch ein Angebot abgeben. Die Bieterinnen und Bieter erhalten eine Frist von mindestens 30 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Die Bieterinnen und Bieter müssen ihre Eignung anhand einer Eigenerklärung zu Ausschlussgründen und zur Leistungsfähigkeit (inkl. Referenzen) sowie einer Darstellung der Qualifikation des zur Auftragsbearbeitung vorgesehenen Personals nachweisen.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter\*innen mit dem Angebot ein Detailkonzept zur Umsetzung einreichen.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem.

Dabei werden folgende Wertungskriterien zugrunde gelegt:

1. Qualität des Angebots: 70%, aufgeteilt hinsichtlich
  - 1.1. Nachvollziehbarkeit der inhaltlichen und methodischen Vorgehensweise 20 %
  - 1.2. Aufgabenverständnis und zielführende Vorschläge zur Auftragsbearbeitung 40 %
  - 1.3. Darstellungsqualität der fachlichen Inhalte 10 %
2. Preis: 30%

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Dabei liegt der Fokus entsprechend der o.g. Wertungskriterien auf den konzeptionellen Qualitäten der Angebote.

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist für Ende 2020 / Anfang 2021 geplant.

## **2.5. Nutzen für die Landeshauptstadt München**

Die bestehende Infrastruktur ist bereits heute nah an ihrer Leistungsgrenze und weitere nötige Angebotsausweitungen in den nächsten Jahren sind nur noch begrenzt möglich. Um das gute Niveau des ÖPNV auch in Zukunft insbesondere unter Berücksichtigung des

weiterhin zu erwartenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachses und der in diesem Zusammenhang dringend gebotenen Verlagerungen des motorisierten Verkehrs hin zum ÖPNV halten zu können, ist es zwingend notwendig, entsprechende Planungen zum Ausbau der Infrastruktur sowie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der zeitnah einzuleiten.

Zudem ist der weitere barrierefreie Ausbau des ÖPNV in München unabdingbar. Daher soll ein Fahrplan erarbeitet werden, welcher einen Zielzustand definiert und die daraus resultierenden Defizite aufzeigt. Die bestehenden Defizite sollen darauf aufbauend im Rahmen des Gutachtens priorisiert und dem Stadtrat dargelegt werden, wie diese Defizite abgebaut werden können.

### **3. Finanzierung**

Für die Mehrjahresinvestitionsplanung 2021-2024 werden vorrausschauend nachfolgend aufgeführte Kosten in der Gesamthöhe von ca. 11 Mio. Euro (netto) angemeldet:

Zusammenfassend sind in diesen Kosten enthalten: ca. 3-5 Machbarkeitsstudien für Tram-Neubaustrecken, Systemvergleiche und Machbarkeitsstudien für Offenhaltung und Streckenführung von Tram-Neubaustrecken sowie Vorplanungen für 2-3 Neubaustrecken Tram (diese gehen zum Teil über den Zeithorizont 2024 hinaus).

Auf dieser Basis können anschließend Entscheidungsgrundlagen für nachfolgende Beschlüsse durch den Stadtrat erstellt werden, wie z.B. Festlegung von Trassen und Trassierungsbeschlüsse für Neubaustrecken der Straßenbahn.

Die Kosten können nur in einer groben Abschätzung angegeben werden, da die Strecken hinsichtlich ihrer Charakteristik und Länge sehr unterschiedlich sind. Sie sollen unterschiedlich je Einzelfall Erkenntnisse zu nachfolgenden Gesichtspunkten liefern:

- über die Wahl des Verkehrssystems
- die dem Grunde nach genehmigungsfähige Streckenführung mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis,
- die Einbindung in die Umgebung
- sowie die bauliche Machbarkeit.

Der nachfolgend aufgeführte Finanzmittelbedarf ist auf der Basis des zunehmenden Kenntnisstands und der weiteren politischen Beschlüsse in den kommenden Jahren jährlich zu prüfen und zu aktualisieren. Der Mittelbedarf ist über die Jahre ansteigend, da zuerst Vorbereitungen zum Aufbau der Projekte notwendig sind sowie Ausschreibungen und Vergaben für externe Leistungen durchgeführt werden müssen.

Angabe der Kosten in T€ inkl. Personalkosten (netto)

1	2	3	4	5	6
		<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
A	MBS Neubaustrecken Tram Systemvergleich und Offenhaltung Tram	500	800	300	300
B	Vorplanung 2-3 Neubaustrecken Tram inkl. Pilotlinie 17	500	2.000	2.500	4.100
C	<b>Summe (netto)</b>	<b>Ca. 1.000</b>	<b>Ca. 2.800</b>	<b>Ca. 2.800</b>	<b>Ca. 4.400</b>

Darüber hinaus sind im Jahr 2021 gesonderte Abstimmungen zwischen der Stadtverwaltung und der Stadtwerke München GmbH, insbesondere zur Finanzierung von Abstellanlagen und Betriebshöfen erforderlich.

#### 4. Anträge

##### 4.1. Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach mit Verlängerungsoption in Richtung Ottobrunn-Taufkirchen

Antrag Nr. 14-20 / A 05540 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilnhofer vom 27.06.2019

Der Antrag fordert, die Planungen für die Trambahnverbindung Ostbahnhof-Ramersdorf-Neuperlach aufzunehmen und eine Verlängerungsoption in Richtung Taufkirchen / Ottobrunn zu prüfen. Der Stadtrat hat im Rahmen des Beschlusses der Vollversammlung zum „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ am 19.02.2020 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 15439) den Antrag aufgegriffen und die Bearbeitungsfrist bis Ende 2022 verlängert.

Die Tramstrecke vom Ostbahnhof über Ramersdorf bis nach Neuperlach ist im Zielnetz in der Kategorie A enthalten (vgl. Kapitel 1.1) und die weiteren Planungen sollen eingeleitet werden. Allerdings wird aus verkehrlicher Sicht die Streckenführung durch die Ottobrunner- und Putzbrunner Straße als sinnvoller erachtet. Dort könnte die heute schon stark ausgelastete MetroBus-Linie 55 ersetzt werden. Die im Antrag vorgeschlagene Streckenführung entlang der Hechtsee- und Heinrich-Wieland-Straße wäre weitestgehend ein Pa-

parallelbetrieb mit der U-Bahnlinie U5 und hätte somit einen geringeren verkehrlichen Nutzen. Zudem müsste die MetroBus-Linie 55 mit demselben Taktangebot weiter verkehren, was der von den Antragstellern genannten Entlastung des Busbahnhofs Ostbahnhof entgegensteht. Zusätzlich soll auch eine Anbindung Richtung Gasteig und entlang der Welfenstraße zum Ostfriedhof in das Projekt integriert werden.

Eine Tram-Verlängerung in Richtung Ottobrunn wird derzeit nicht weiterverfolgt, da der Landkreis München aktuell verschiedene U-Bahn- und Seilbahnvarianten prüft und diese einer Tram vorzieht.

Stattdessen haben die Untersuchungen zum Zielnetz ergeben, dass ein nennenswertes Potential für eine Verlängerung in Richtung Putzbrunn vorhanden wäre und diese Verlängerungsoption im Rahmen der weiteren Untersuchungen zum Nahverkehrsplan gemeinsam mit dem Landkreis München weiter geprüft werden soll.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05540 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilnhöfer vom 27.06.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **4.2. Attraktivität der U-Bahn erhöhen (3)**

##### **U-Bahn-Ringschluss Nord-West - Verlängerung der U-Bahn von Moosach nach Freiam über Allach und Langwied (Verbindung U 3 mit U5)**

Antrag Nr. 14-20 / A 06339 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 05.12.2019

Der Antrag fordert eine Verlängerung der U3 von Moosach über Allach und Langwied nach Freiam. Der Stadtrat hat im Rahmen des Beschlusses der Vollversammlung zum „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ am 19.02.2020 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 15439) den Antrag aufgegriffen und die Bearbeitungsfrist bis Ende 2022 verlängert.

Der genannte Korridor wurde im Rahmen der Erstellung des Zielnetzes untersucht. Das Ergebnis ist, dass die Verbindung über Untermenzing nach Pasing aufgrund der zu erwartenden Umsteiger in den Regionalverkehr den höheren Nutzen bei gleichzeitig geringeren zu erwartenden Kosten erzeugt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06339 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 05.12.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **4.3. Tram-Offensive 2030: Die Lindwurm-Tram - Baustein zum Ausbau des Trambahnnetzes**

Antrag Nr. 14-20 / A 06735 von der DIE LINKE vom 11.02.2020

Der Antrag fordert eine Tram-Verbindung vom Sendlinger Tor über die Lindwurmstraße bis zum Harras in den Prüfkatalog des Nahverkehrsplans aufzunehmen und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen.

Die vorgeschlagene Tramstrecke vom Sendlinger Tor bis zum Harras ist im Zielnetz in der Kategorie C enthalten (vgl. Kapitel 1.1.1). Das bedeutet, dass die Strecke offengehalten werden soll und weitere Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgesehen sind. Wesentlicher Schlüsselfaktor ist dabei die Machbarkeit einer Führung der Tram im Bereich der Lindwurmunterführung. Diese wird derzeit von den Referaten und den SWM/MVG geprüft und wird ausschlaggebend sein für die weitere Kategorisierung der Linie im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Eine vertiefte Machbarkeitsstudie der übrigen Strecke ist zu diesem Zeitpunkt daher nicht sinnvoll.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06735 von der DIE LINKE vom 11.02.2020 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **4.4. Tram-Offensive 2030: Die Tram-Südtangente – Baustein 2 zum Ausbau des Trambahnnetzes**

Antrag Nr. 14-20 / A 06736 von der DIE LINKE vom 11.02.2020

Der Antrag fordert eine Tram-Verbindung vom Waldfriedhof über den Harras zur Tegernseer Landstraße in den Prüfkatalog des Nahverkehrsplans aufzunehmen und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen.

Die Tramstrecke vom Waldfriedhof über den Harras zur Tegernseer Landstraße ist im Zielnetz in der Kategorie A enthalten (vgl. Kapitel 1.1.1) und die weiteren Planungen sollen eingeleitet werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06736 von der DIE LINKE vom 11.02.2020 kann entsprochen werden.

Die Stadtkämmerei, das Baureferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Stadtkämmerei, das Kommunalreferat und die Stadtwerke München GmbH haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Die Sitzungsvorlage ist hinsichtlich der vergaberechtlichen Aussagen mit dem Direktorium – Hauptabteilung II, Vergabestelle 1 abgestimmt.

Die Münchner Verkehrsverbund GmbH hat die folgende Stellungnahme abgegeben: „Wir begrüßen ausdrücklich alle Maßnahmen der Kategorie A aus dem Zielnetz, sowie den Ansatz, diese möglichst zeitnah umsetzen und somit unmittelbar in den Planungsprozess einsteigen zu wollen. Das bedeutet jedoch im Umkehrschluss nicht, dass ausgewählte Maßnahmen aus der Kategorie B oder C automatisch weniger bedeutsam bzw. ggf. verkehrlich weniger sinnvoll sind. Hier sollte nach unserem Ermessen für ausgewählte Maßnahmen ebenfalls zeitnah eine weitere Detailplanung mit allen erforderlichen Akteuren erfolgen.

Gerade bei den Strecken die ins Umland führen, sind ggf. erhebliche Verkehrspotenziale bei der Entwicklung Zielnetz unterschätzt worden. Zum einen, da maßgebliche Strukturentwicklungen (Einwohner- und Arbeitsplätze) bei den Eingangsdaten für das Umland veraltet bzw. neue Siedlungsentwicklungen nicht oder bedingt berücksichtigt wurden. Zum anderen können durch, z.B. bei entsprechenden Busnetzanpassungen bzw. Aufgabenverlagerungen im ÖV auf neue Verkehrsmittel, weitere Nutzen generiert werden.

Wie Sie wissen, gibt es zudem in den MVV-Landkreisen zahlreiche (alleine 23 im Landkreis München), vergleichbare Infrastrukturuntersuchungen, teilweise mit Startpunkt Landkreis – Zielpunkt LHM (und umgekehrt).

Der Freistaat Bayern untersucht in einer Ende 2018 vergebenen Machbarkeitsstudien inzwischen 42 Maßnahmen auf ihre verkehrliche Wirkung sowie bautechnische und eisenbahnbetriebliche Machbarkeit.

Wir empfehlen im Zuge der Nahverkehrsplanung bzw. Weiterentwicklung Zielnetz diese derzeit laufenden Untersuchungen/Ergebnisse abzuwarten und auf diesen aufzubauen. Damit können Synergien genutzt und Doppel-/Paralleluntersuchungen vermieden werden. Es gilt im MVV ein sich ergänzendes, aufeinander abgestimmtes Angebot zu entwickeln, das wechselseitig Verkehrsaufgaben wahrnimmt.

Weiter empfehlen wir, am Grundsatz, gebietskörperschaftsüberschreitende ÖV-Infrastrukturmaßnahmen auch von Beginn an interkommunal zu planen, weiter festzuhalten.

Gerne unterstützen wir hierbei und stellen die MVV-Datenbasis zur Verfügung; hier ist in 2020 eine Aktualisierung (mit Prognose 2035) geplant.

Weiter können wir bei den Planungen für weitere P+R-Anlagen (und ggfs. B+R) mit den erforderlichen Bedarfsermittlungen unterstützen.

Gleiches gilt für entsprechende Busanpassungskonzepte beim MVV-Regionalbus.“

### **Beteiligung des Bezirksausschusses**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 – 25 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.1) Bezirksausschusssatzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

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, weil Abhängigkeiten zu anderen Planungen bestehen.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Fachbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag der Referentin zum Zwischenstand des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit dem Baureferat und SWM/MVG sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat bleiben beauftragt, den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München im dargestellten Umfang gemäß Vortrag der Referentin gemeinsam zu bearbeiten. Die in Kapitel 1.2.4 des Vortrags der Referentin als nicht zielführend beschriebenen Strecken werden nicht weiterverfolgt.
3. Der Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans wird entsprechend den Ausführungen in den Kapiteln 1.2.1 und 1.2.4 des Vortrags der Referentin wie folgt aktualisiert (vgl. auch Anlage 2):
  - 3.1. Folgende Strecken werden in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen:
    - a. U4Ost von Arabellapark bis zur ersten Station ins Entwicklungsgebiet Nordosten
    - b. Tram Am Hart – Bayernkaserne
    - c. Tram Abschnitt Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit
    - d. Tram Cosimastraße – Johanneskirchen (mit Anbindung SEM Nordosten)
    - e. Tram Y-Nord (Hochschule München – Nordbad, Petuelring – Lerchenauer Feld/Am Hart)
    - f. Tram Ramersdorf – Neuperlach (Am Gasteig – Neuperlach Zentrum)
    - g. Tram Südtangente (Waldfriedhof – Tegernseer Landstraße, Ostfriedhof – Ostbahnhof)
    - h. Tram Wasserburger Landstraße (Kreillerstraße – Haar mit Abzweig ins Entwicklungsgebiet „Wohnen am Riemer Park“)
    - i. Tram Parkstadt Solln (Aidenbachstraße – Parkstadt Solln)
  - 3.2. Die U5 Ost wird nachrichtlich in die Kategorie „in Untersuchung“ aufgenommen. Eine nachrichtliche Aufnahme in die Kategorie „Planung / im Bau“ erfolgt, wenn sich der Landkreis München auf eine endgültige Variante festgelegt und weitere Planungsschritte durch den Landkreis München beschlossen wurden bzw. eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung für den des Baus eines Vorhaltebaukörpers beim 2. U-Bahnbetriebshof abschließend verhandelt ist.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die SWM/MVG werden gebeten, mit dem Landkreis München hinsichtlich des Baus eines Vorhaltebaukörpers beim 2. U-Bahnbetriebshof Neuperlach eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung abzuschließen mit dem Ziel, dass eine Kostenübernahme durch den Landkreis bzw. die beteiligten Umlandgemeinden erfolgt.

5. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 dem Mobilitätsreferat und in Abstimmung mit dem Baureferat die Planungen zu den Tramstrecken der Kategorie A aufzunehmen.

Dies umfasst

- a) die Tram Y-Nord,
- b) die Tram Ramersdorf-Neuperlach,
- c) die Tram Südtangente,
- d) die Tram Wasserburger Landstraße-Haar und
- e) die Tram Parkstadt Solln.

Dazu sind zeitnah vertiefende Untersuchungen bis hin zur Vorplanung (Leistungsphase 2) mit ersten Ergebnissen für 2-3 Strecken (Trassenvorschlag und Verkehrswertabschätzung) zu erarbeiten. Die weiteren Strecken folgen danach sukzessive in Abhängigkeit der vorhandenen Planungskapazitäten und der Dringlichkeit der Gebietsentwicklung.

Die Planungen der Tram für den Abschnitt Bayernkaserne – Am Hart der Tram Münchner Norden sowie die Ergänzungen der Tram Nordtangente (Tram Abschnitt Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit sowie Tram Cosimastraße – Johanneskirchen) sind darüber hinaus bis zur Genehmigungsreife durchzuführen. Dem Stadtrat ist auf Grundlage der jeweiligen Entwurfsplanungen der Trassierungsbeschluss als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorzulegen.

6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat werden beauftragt, und die Stadtwerke München werden gebeten, in Abstimmung mit dem Baureferat im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Korridore der Kategorie B sowie der U1 Verlängerung Richtung Lerchenauer See näher zu betrachten und, wo sinnvoll, Systemvergleiche und vorbereitende Machbarkeitsstudien durchzuführen.

Dies umfasst die folgenden Strecken / Korridore:

- a) Korridor Nordwest inkl. Tram Moosach – Dachau
- b) Korridor innerstädtischer Nordring
- c) Korridor Nordost
- d) Tram Neuhausen – Sendling – Solln
- e) Tram Neuhausen – Kleinhadern
- f) Abzweig Siemensallee
- g) Tram Cityring
- h) Tram Blumenau
- i) Tram Blütenburg
- j) Verlängerung U1 Süd zum Klinikum Harlaching
- k) Verlängerung U3 Süd nach Neuried

Für die 3 Korridore im Münchner Norden ist ein Konzept für Entwicklung der Stadtstruktur inklusive einer hochwertigen ÖPNV-Strecke zu entwickeln. Die benachbarten Gebietskörperschaften, die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den SPNV (S-Bahn und Regionalverkehr) sind zu beteiligen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Rahmen der Bauleitplanung Flächen für die genannten Korridore zu berücksichtigen. Wo sinnvoll und möglich, sind diese im Vorfeld dem Busverkehr zur Verfügung zu stellen. Das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München werden gebeten, bei Neuaufteilungen von Verkehrsflächen (inklusive Brückenbauwerke und Unterführungen) eine Tram-Tauglichkeit im Benehmen mit dem Baureferat zu berücksichtigen. Die DB Netz AG, die Autobahndirektion Südbayern sowie andere Bauträger werden ebenfalls gebeten, bei der Planung von Über-/Unterführungen eine Tram-Tauglichkeit zu berücksichtigen.

7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat werden beauftragt, das Baureferat und die Stadtwerke München werden gebeten, im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Korridore der Kategorie C sowie die unter 1.2.4 genannten Strecken näher zu betrachten und wo sinnvoll Systemvergleiche durchzuführen. Dies umfasst die folgenden Strecken / Korridore:
- a) Tram Putzbrunn
  - b) Tram/U-Bahn Würmtal
  - c) Tram Unterföhring
  - d) Tram Pasing – Fürstenried West
  - e) Tram Blutenburg – Freiam
  - f) Tram im Zuge der Lindwurmstraße
  - g) Verlängerung U5 West nach Germering
  - h) Östliche Verlängerung Tram Südtangente Richtung Giesing/Ramersdorf/Neuperlach
  - i) Tram Hauptbahnhof – Odeonsplatz – Uni – Münchner Freiheit
  - j) Tram Aidenbachstraße – Haltepunkt Siemenswerke
  - k) Tram Westfriedhof – Untermenzing

Die benachbarten Gebietskörperschaften, die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den SPNV (S-Bahn und Regionalverkehr) sind zu beteiligen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Rahmen der Bauleitplanung Flächen für die genannten Korridore zu berücksichtigen. Wo sinnvoll und möglich sind diese im Vorfeld dem Busverkehr zur Verfügung zu stellen. Das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München werden gebeten, bei Neuaufteilungen von Verkehrsflächen (inklusive Brückenbauwerke und Unterführungen) eine Tram-Tauglichkeit im Benehmen mit dem Baureferat zu berücksichtigen. Die DB Netz AG, die Autobahndirektion Südbayern sowie andere Bauträger werden ebenfalls gebeten, bei der Planung von Über-/Unterführungen auf das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München zuzugehen, um ggf. eine Tram-Tauglichkeit zu berücksichtigen.

8. Die ebenfalls in Kapitel 1.2.4 erläuterten Strecken:
- a) U-Bahn: Moosach – Allach – Freiam  
Tram:
  - b) Moosach – Olympia-Einkaufszentrum

- c) Berg am Laim – Moosfeld
- d) St.-Veit-Straße – Michaelibad
- e) Aidenbachstraße – Brudermühlbrücke (via. Wolfratshauer Str.)
- f) Am Hart – Goldschmidplatz
- g) Klinikum Harlaching – Solln
- h) Münchner Freiheit – Feldmoching

werden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht weiterverfolgt.

9. Die Stadtverwaltung wird beauftragt die Finanzierung der Planungskosten – insbesondere für Machbarkeitsstudien – mit der Stadtwerke München GmbH zu klären und die gegebenenfalls erforderlichen Umsetzungsschritte einzuleiten. Die Stadtwerke München werden gebeten, bis Mitte 2021 eine Abschätzung der Kosten für die ihr im Rahmen Ihrer Tätigkeiten zur Erfüllung der Ziff. 2, 4, 5 und 6 (insbesondere Grundlagenerarbeitung und Machbarkeitsstudien im Zusammenhang mit den Prüfaufträgen der Kategorie A und Kategorie B einschließlich der Prüfung von Kreuzungsbauwerke zur Offenhaltung von Trassen) vorzunehmen. Im Anschluss daran wird die Stadtverwaltung dem Stadtrat unter Einbindung der Stadtwerke München GmbH die Umsetzung dieser Maßnahmen in Rahmen eines Finanzierungsbeschlusses darstellen. Die Zuständigkeit, welches Referat diesen Finanzierungsbeschluss im Jahr 2021 in den Stadtrat einbringen wird ist zum Zeitpunkt der Druckfassung dieser Sitzungsvorlage noch nicht abschließend geklärt.
10. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten, der Münchner Stadtentwässerung und den Stadtwerken München eine Machbarkeitsuntersuchung für den Bau der Unterführung der Ingolstädter Straße am Knotenpunkt Ingolstädter Straße/Heidemannstraße aufbauend auf der vertiefenden Verkehrsuntersuchung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung unter Berücksichtigung der Tramplanung sowie der Planung des möglichen Radschnellwegs entlang der Ingolstädter Straße durchzuführen und dem Stadtrat zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung vorzulegen.
11. Die Ausführungen zur vorgesehenen Umsetzung eines neuen barrierefreien Ausbaustandards bei Tramhaltestellen mit einer Bordsteinhöhe von 25 cm, der, soweit technisch umsetzbar, über die gesamte Haltestellenlänge entsprechend PBefG im Bestandsnetz sowie bei Neubaustrecken anzuwenden ist, werden zur Kenntnis genommen und sollen nach Vorliegen der Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde bei zukünftigen Haltestellenanpassungen umgesetzt werden.
12. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat werden beauftragt, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Kommunalreferat werden gebeten, die Stadtwerke München GmbH weiterhin bei der Standortsuche für neue Abstellanlagen / Betriebshöfe für die Tram zu unterstützen und geeignete Standorte vorzuschlagen.
13. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, für neue Abstellanlagen / Betriebshöfe der Tram maximal drei geeignete Standorte in enger Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung festzulegen und in Form von Machbarkeitsstudien zu prüfen. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Kommunalreferat sowie ab

01.01.2021 das Mobilitätsreferat werden beauftragt bzw. gebeten die Machbarkeitsstudien zu unterstützen. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten gemeinsam mit den genannten Referaten dem Stadtrat zu berichten.

14. Die Stadtwerke München werden gebeten, bis Mitte 2021 eine Kostenabschätzung zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie für bis zu drei Standorte für neue Abstellanlagen und Betriebshöfe für die Tram vorzunehmen. Im Anschluss daran wird die Stadtverwaltung unter Einbindung der Stadtwerke München GmbH dem Stadtrat die Umsetzung dieser Maßnahme in Rahmen eines Finanzierungsbeschlusses darstellen. Die Zuständigkeit, welches Referat diesen Finanzierungsbeschluss im Jahr 2021 in den Stadtrat einbringen wird ist zum Zeitpunkt der Druckfassung dieser Sitzungsvorlage noch nicht abschließend geklärt.
15. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, eine Machbarkeitsstudie für eine unterirdische Abstellanlage der U-Bahn auf dem Gelände der Messe München unter Mitwirkung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und des Baureferats zu erstellen und dem Stadtrat zu berichten.
16. Die Stadtwerke München werden gebeten, bis Mitte 2021 eine Kostenabschätzung zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine unterirdische Abstellanlage der U-Bahn auf dem Gelände der Messe München vorzunehmen. Im Anschluss daran wird die Stadtverwaltung dem Stadtrat unter Einbindung der Stadtwerke München GmbH die Umsetzung dieser Maßnahme im Rahmen eines Finanzierungsbeschlusses darstellen. Die Zuständigkeit, welches Referat diesen Finanzierungsbeschluss im Jahr 2021 in den Stadtrat einbringen wird ist zum Zeitpunkt der Druckfassung dieser Sitzungsvorlage noch nicht abschließend geklärt.
17. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in der weiteren Stadtentwicklungsplanung neben den notwendigen Trassen und Haltestellen des ÖPNV auch geeignete Standorte für die Abstellung / Betriebshöfe in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH zu berücksichtigen und diese dementsprechend bei städtebaulichen Wettbewerben oder sonstigen Planungsverfahren zur Vorbereitung neuer Stadtentwicklungsgebiete zu beteiligen (Auslobung / Preisgericht).
18. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Kommunalreferat und den Stadtwerken München GmbH, einen Grundsatzbeschluss zum Thema Abstellanlagen und Betriebshöfe für U-Bahn, Bus und Tram zu erstellen. Dargestellt werden die zukünftigen Bedarfe, die bisherigen Ergebnisse der Standortsuche, vertieft zu prüfende Standorte sowie der weitere Handlungsbedarf bei der Grundstücksicherung.
19. Die Ausführungen zu den neuen Regemaßen bei der Tram gemäß Kapitel 1.6 des Vortrags der Referentin werden zur Kenntnis genommen. Bei künftigen Neu-, Umbau- und Sanierungsplanungen sollen diese zur Anwendung kommen. Zu Beginn der Planungen sind zwischen dem Mobilitätsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und den Stadtwerken München in Abstimmung mit dem Baureferat an städtebaulich

sensiblen Punkten (zum Beispiel Boulevard Sonnenstraße und Vorplätze Hauptbahnhof) die gestalterischen, verkehrlichen und städtebaulichen Ziele abzustimmen und qualitativ hochwertige Lösungen zu erarbeiten.

20. Die Ausführungen des Vortrags der Referentin zum Tram-Innenstadtnetz und netzergänzenden Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten mit Unterstützung der Verwaltung, insbesondere dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 dem Mobilitätsreferat und dem Baureferat die Planungen weiter zu vertiefen. Eine mittelfristige Umsetzung ist anzustreben.
21. Die Ausführungen zur Tram-Pilotlinie 17 werden zur Kenntnis genommen. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten mit Unterstützung der Verwaltung, insbesondere dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 dem Mobilitätsreferat und in Abstimmung mit dem Baureferat, die Planungen weiter zu vertiefen. Eine mittelfristige Umsetzung ist anzustreben.
22. Die Stadtwerke München werden gebeten, bis Mitte 2021 eine Kostenabschätzung für die nächsten Planungsschritte zu den Antragspunkten 20 und 21 vorzunehmen. Im Anschluss daran wird die Stadtverwaltung unter Einbindung der Stadtwerke München GmbH dem Stadtrat die Umsetzung dieser Maßnahmen im Rahmen eines Finanzierungsbeschlusses darstellen. Die Zuständigkeit, welches Referat diesen Finanzierungsbeschluss im Jahr 2021 in den Stadtrat einbringen wird ist zum Zeitpunkt der Druckfassung dieser Sitzungsvorlage noch nicht abschließend geklärt.
23. Der Mobilitätsausschuss stimmt zu, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat eine Vergabe von Gutachterleistungen zum weiteren ÖPNV-Ausbau innerhalb der Landeshauptstadt München mit den Arbeitsschwerpunkten
  - a) kurzfristige Infrastrukturentwicklung – Engpassbeseitigung
  - b) langfristige Infrastrukturentwicklung des schienengebundenen ÖPNV
  - c) Öffentlichkeitsarbeit an eine externe Auftragnehmer\*ingemäß den Ausführungen in Kapitel 2.3 des Vortrags der Referentin 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.

24. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05540 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Thomas Ranft, Herrn StR Wolfgang Zeilhofer vom 27.06.2019 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
25. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06339 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 05.12.2019 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
26. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06735 von der DIE LINKE vom 11.02.2020 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

27. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06736 von der DIE LINKE vom 11.02.2020 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

28. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss**

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz) 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 das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschüsse 1-25
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An die Stadtwerke München GmbH
7. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
8. An das Kommunalreferat
9. An die Stadtkämmerei
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/01, I/1, I/2, I/3, I/4
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
15. An das Mobilitätsreferat - GL
16. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3