

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 UBahn

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

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

e) Verkehrswende für München: Tram-Ausbauoffensive

Antrag Nr. 20-26 / A 00757 von SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848

§ 4 Nr. 9b GeschO

Anlage:

9. Änderungsantrag der SPD/Volt und Grünen / RL

10. Änderungsantrag der CSU

11. Änderungsantrag der FDP Bayernpartei Stadtratsfraktion

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 03.03.2021

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Wie in der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 09.12.2020 und vom 10.02.2021, einschließlich Hinweis/ Ergänzung vom 03.12.2020 und 2. Hinweis/Ergänzung vom 27.01.2021.

Die Vorlage wurde in der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 10.02.2021 in die Vollversammlung am 03.03.2021 zur Entscheidung vertagt.

Die nachfolgenden Änderungsanträge wurden am 10.02.2021 eingebracht.

Zu den Änderungsanträgen der Fraktionen SPD/Volt und Die Grünen / RL (Anlage 9), der CSU-Fraktion (Anlage 10) und der FDP Bayernpartei Stadtratsfraktion (Anlage 11) wird ergänzend Folgendes mitgeteilt:

Zu Punkt 2 geändert:

Änderungsantrag der Fraktionen SPD/Volt und Die Grünen / RL (Anlage 9):

Der erweiterte Umfang des Nahverkehrsplans kann grundsätzlich mit bearbeitet werden, sofern die finanziellen Mittel dafür ausreichen.

Auf eine integrierte Planung des Umweltverbundes wird bei ÖPNV-Planungen in der Regel geachtet. Allerdings werden bei ÖPNV-Projekten genauso wie z.B. bei Radverkehrsprojekten von allen Seiten Kompromisse gefordert, die aber zu möglichst geringen Einschränkungen für den Umweltverbund führen sollten. Zu den genannten Strecken wird auf die Ausführungen unter „Punkt 7 geändert“ verwiesen.

Zu Punkt 3 geändert:

Änderungsantrag der Fraktionen SPD/Volt und Die Grünen / RL (Anlage 9):

a. ergänzt: Tram Berg am Laim – Daglfing (Hultschiner Str. - Eggenfeldener Str. und ggf. Rappelhofstr. - Riemer Str. - Rennbahnstr. zur Südanbindung SEM Nordosten).

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Einer Aufnahme in die Kategorie „Planung / im Bau“ kann grundsätzlich zugestimmt werden, auch wenn aktuell noch keine Vorzugsvariante (sowohl östlich als auch westlich der S8) identifiziert wurde. Es sollen allerdings u. a. im Rahmen der weiteren Untersuchungen zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten vorbereitende Untersuchungen gemeinsam mit SWM/MVG und Referat für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführt werden. Die Trassensicherung in den Bestandsgebieten wird weiter betrieben.

b. ergänzt: Tram Amalienburgstr. – Freiham (Verdistr. - S-Bahn Obermenzing - Blumenburg - Bergsonstr. - S-Bahn Langwied - S-Bahn Aubing - Aubinger Allee - S-Bahn Freiham)

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Die Tram Amalienburgstraße – Blumenburgstraße – Freiham (vgl. auch 2. Hinweis/Ergänzung vom 27.01.2021) weist derzeit noch zu geringe Nachfragepotenziale auf. Perspektivisch, wie die Überlegungen eines größeren Verkehrs-/ Umsteigepunktes zwischen ÖV und MIV am Autobahnende der A8, können jedoch Potenziale und Synergieeffekte generiert werden. Hierzu sind jedoch auch systemvergleichende Untersuchungen erforderlich, etwa beim U-Bahnnordring. Aufgrund zeitlicher Gesichtspunkte, sehen wir eine Einstufung in der Kategorie B bzw. C als richtig an.

Die weiteren Entwicklungen und Planungen werden wir berücksichtigen. Die Sicherung der Trasse und der notwendigen Flächen für die Endschleife bleibt damit gewährleistet.

Änderungsantrag CSU-Fraktion (Anlage 10):

b. geändert: Tram Am Hart – Bayernkaserne endet mit Wendeschleife an der Bayernkaserne, keine Fortführung über die Heidemannstraße zum Kieferngarten unter Beibehaltung des dortigen P&R-Parkhauses

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Im Rahmen der geplanten Vorlage soll lediglich der Abschnitt Bayernkaserne – Am Hart wieder in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen und bis zur Genehmigungsreife geplant werden. Der Abschnitt Schwabing Nord – Kieferngarten ist bereits seit 2015 in der Kategorie „Planung / im Bau“ und die Planung bereits weit fortgeschritten. Die Anbindung des U-Bahnhofes Kieferngarten durch die Tram erzielt eine hohe verkehrliche Wirkung in Verbindung mit wichtigen Umsteigepunkten zu anderen Verkehrsmitteln und vor allem zum Schnellbahnnetz (U-Bahn). Die Tramanbindung an diese Knotenpunkte ist für eine leistungsfähige Erschließung des Neubaugebiets unverzichtbar. Dies gilt sowohl für die Anbindung an den U-Bahnhof Am Hart als auch für den U-Bahnhof Kieferngarten. Eine Interimswendeanlage an der Heidemannstraße für die Tram ist baulich nicht umsetzbar, da hierfür keine Flächen vorhanden sind.

d. geändert: Streichung Tram Cosimastraße – Johanneskirchen (mit Anbindung SEM Nordosten):

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Der genannte Lückenschluss bietet die Möglichkeit für Direktverbindungen aus Richtung Schwabing / Bogenhausen an die S-Bahnlinie S8 und hat sich daher als verkehrlich sinnvoll erwiesen. Eine Verlängerung ins Gebiet der SEM Nordost ist aufwärtskompatibel möglich und notwendig für eine spätere leistungsfähige Erschließung des Neubaugebiets östlich der Bahnachse zum Flughafen.

g. geändert: Der Antrag der CSU-Fraktion fordert die Realisierung der Tram Südtangente langfristig als U-Bahnstrecke vorzusehen. Übergangsweise sind zwischen den U-Bahnstationen Candidplatz und Thalkirchen kurzfristig Kleinbusse, mittelfristig Expressbusse über die Thalkirchner Tierparkbrücke einzuplanen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Die Tram-Südtangente hat ein hohes verkehrliches Potential, welches eine Tram als geeignetes Verkehrsmittel gut bewältigen kann. Aktuell verkehrt zwischen dem U-Bahnhof Candidplatz und Brudermühlbrücke bereits die Expressbuslinie X30. Zur Benutzung der Thalkirchner Tierparkbrücke wird auf die Ausführungen zu Punkt 3.5 verwiesen.

h. gestrichen: Tram Wasserburger Landstraße (Kreillerstraße - Haar mit Abzweig ins Entwicklungsgebiet „Wohnen am Riemer Park“)

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Es wird auf die Ausführungen unter Kapitel 1.2.1.1 im Vortrag des Referenten verwiesen.

j. Verlängerung der U-Bahn nach Taufkirchen

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Wie im Punkt 3.2 des Antrags des Referenten ausgeführt, soll die U-Bahnverlängerung Richtung Taufkirchen 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.

k. Verlängerung der U5 West über Freiham nach Germering

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Die Verlängerung Richtung Germering ist in Kategorie C des Zielnetzes enthalten und kann auf Initiative des Landkreises Fürstenfeldbruck bei einer möglichen weiteren städtebaulichen Entwicklung der Großen Kreisstadt weiterverfolgt werden. Eine Aufnahme in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München ist somit nur nachrichtlich möglich, wenn der Landkreis Fürstenfeldbruck entsprechende Beschlüsse fasst.

l. Prüfung eines U-Bahn Stadtrings (z.B. Verlängerung U3 nach Pasing – U4 neue Verbindung bis Laimer Platz – neue Verbindung zur U6 – U6 bis Harras – neue Verbindung zum Kolumbusplatz oder Candidplatz – U5/U4 bis Messe Riem – Korridor Nord-Ost bis Moosach)

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Alle Teilabschnitte des U-Bahn-Stadtrings sind bereits im Zielnetz als Tram oder U-Bahnstrecke enthalten. Im Rahmen des Themenfeldes Infrastruktur des Nahverkehrsplans kann das Potential für einen U-Bahn-Stadtring geprüft werden. Eine Aufnahme in die Kategorie „Planung / im Bau“ ist aufgrund noch notwendiger verkehrlicher und baulicher Untersuchungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zielführend.

m. Verlängerung U3 nach Pasing

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Die Verlängerung der U3 nach Pasing ist in Kategorie B. Innerstädtischer Nordring des Zielnetzes enthalten. Eine Aufnahme in die Kategorie „Planung / im Bau“ ist aufgrund noch notwendiger verkehrlicher und baulicher Untersuchungen sowie zum am besten geeigneten Verkehrssystem zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zielführend.

3.3 neu: An neu entstehenden Endhaltestellen sind von Beginn an auch Park & Ride – Anlagen mit einzuplanen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: P&R-Anlagen werden bei U-Bahn Neubaustrecken mit geprüft und wo sinnvoll bei der Planung berücksichtigt.

3.4. Entwicklung eines Call-Bus-Konzeptes (Ausbau Isar-Tiger, Prüfung einer Übernahme des Hamburger ioki Systems) für das gesamte Stadtgebiet an geeigneten Stellen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Neue Mobilitätsformen und insbesondere On-Demand-Verkehre können den klassischen ÖPNV sinnvoll ergänzen. Insbesondere bei einer integrierten Entwicklung und einer umfassenden Betrachtung über alle Mobilitätsbedürfnisse hinweg ergeben sich Möglichkeiten einer Modernisierung, Flexibilisierung und Attraktivitätssteigerung des klassischen ÖPNV. Das Mobilitätsreferat hat dazu eine Untersuchung in Auftrag gegeben und erarbeitet aktuell unter Beteiligung des Unterauftragnehmers ioki, des MVV, der MVG und relevanter Landkreise des Münchner Umlands eine Potenzialanalyse für On Demand Verkehre.

Die Ergebnisse werden voraussichtlich Ende des ersten Quartals erwartet und sollen als Grundlage für die Erstellung von geeigneten Betreiberkonzepten und deren optimaler Nutzung dienen. Die konzeptionelle Ausgestaltung soll im Shared Mobility Beschluss dem Stadtrat bis zum 4. Quartal 2021 vorgestellt werden.

3.5. Das Baureferat wird gebeten, die Thalkirchner Tierparkbrücke auf eine Bustauglichkeit hin zu ertüchtigen, um eine Tangentiale durch Busverkehre im Münchner Süden herzustellen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Aufgrund des Zieles den Isar-querenden Durchgangsverkehr nicht über die Thalkirchner Brücke zu führen und somit den Ortskern von Thalkirchen zu entlasten kann einer Öffnung der Thalkirchner Brücke für alle Gewichtsklassen nicht zugestimmt werden.

Inwieweit eine Öffnung nur für den Busverkehr sinnvoll und durchführbar ist, müsste nach Beschlussfassung gesondert geprüft werden.

Änderungsantrag der FDP Bayernpartei Stadtratsfraktion (Anlage 11)

3.3 Zu folgenden Projekten werden als Alternativen E-Bus-Projekte, die Umstellung auf E-Busse und ggf. deren Taktverdichtung bzw. die Anbindung an vorhandene S-Bahn-Stationen als Alternativen geprüft:

- a) Tram-Y_Nord,
- b) Tram Südtangente und
- c) Tram Wasserburger Landstraße.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat und die SWM/MVG, in gemeinsamer Absprache, wie folgt Stellung: Im Rahmen der Erarbeitung des Zielnetzes hat sich herausgestellt, dass für die o. g. Strecken eine Tram das geeignetste Verkehrsmittel darstellt, u.a. da eine Verdichtung des Busverkehrs mittelfristig höhere Kosten verursacht und weniger Nutzen generiert. Nur mit der großen Fahrzeugkapazität einer Tram können künftig zu erwartende Fahrgastzuwächse in vertretbarem finanziellem und betrieblichem Aufwand bewältigt werden. Um eine entsprechende verkehrliche Wirkung für den Öffentlichen Personennahverkehr zu erzielen müsste in jedem Fall auch für den E-Busverkehr eine entsprechende Infrastruktur (Busspuren) geschaffen werden. Die Knotenbelastung wäre durch die wesentlich höheren Busfrequenzen entsprechend höher. Die Flächenversiegelung durch die Trassenbeschaffenheit wäre ebenfalls deutlich höher. Stadtgestalterische Möglichkeiten reduzieren sich entsprechend.

3.4 Die aktuellen Bahnausbauvorhaben "Bahnknoten München" und deren Auswirkungen werden im Rahmen des Nahverkehrsplanes integriert betrachtet und berücksichtigt.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Eine Abstimmung mit der MVV GmbH und dem Freistaat Bayern zu Beginn der weiteren Untersuchungen des Themenfeldes Infrastruktur des Nahverkehrsplans ist vorgesehen.

3.5 Die Auswirkungen des Süd- und Nordrings auf den Nahverkehrsplan werden dargestellt, insbesondere Auswirkung auf vorgesehene Tram Ostfriedhof-Ostbahnhof.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Siehe Antwort zu 3.4. Sollten die Überlegungen zu einem S-Bahnbetrieb auf dem DB-Südring von Seiten des Freistaates

Bayern bereits weit gediehen sein, dass sie in den Bezugsfall einfließen können, werden die verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt.

3.6 Die Konzepte Bahnausbau und Tramausbau werden integriert.

Dem Stadtrat wird dargestellt, wie beide Bahn-Projekte (Süd- und Nording) von Stadtseite heraus beschleunigt werden könnten.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV obliegt dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) des Freistaates Bayern. Die Landeshauptstadt München führt regelmäßig Gespräche mit dem StMB, in der auf eine zeitnahe Realisierung der beiden genannten Vorhaben gedrungen wird.

3.7 Der Stand der Anschlussplanungen an beide Bahn-Projekte (Tramumstiege, Bushaltestellen, U-Bahn-Anschliesser) werden dargestellt.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Sollten die Planungen des StMB eine ausreichende Tiefe erreicht haben, werden die Planungen zusammen mit den von Ihnen genannten Fragestellungen dem Stadtrat vorgestellt.

3.8 Änderungswünsche und Anmeldebedarfe für den Nahverkehr der Stadt für den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden dem Stadtrat zur Abstimmung vorgelegt.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Sollten die Landeshauptstadt München zum nächsten BVWP um Stellungnahme gebeten werden, wird der Stadtrat in gewohnter Form eingebunden.

3.9 U3-Verlängerung über Moosach nach Untermenzing bis zum Autobahnparkplatz A8 Obermenzing bleibt erhalten.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Die genannte Strecke ist in Kategorie B, innerstädtischer Nording des Zielnetzes und wird im Rahmen des Themenfeldes Infrastruktur des Nahverkehrsplans näher untersucht.

3.10 Planung Park & Ride Anlage an der A8 (Umstieg zur U3 neu) wird voruntersucht.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Sollte sich ein Ringschluss der U3 zwischen Moosach und Pasing als verkehrlich sinnvoll erachten, kann auch eine P&R-Anlage am Autobahnende der A8 untersucht werden.

Zu Punkt 5 geändert:

Änderungsantrag der Fraktionen SPD/Volt und Die Grünen / RL (Anlage 9):

Zu c) die Tram Berg am Laim –Daglfing und d) die Tram Amalienburgstr. – Freiham wird auf die Ausführungen unter 3. geändert verwiesen.

Die Priorisierung für die weiteren Strecken aus der Kategorie A wird dem Stadtrat vorgelegt.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Die weitere Priorisierung soll dem Stadtrat im Rahmen der kommenden Beschlussvorlagen zum Nahverkehrsplan und zu den Ergebnissen der ersten Machbarkeitsstudien laufend vorgelegt werden.

Änderungsantrag CSU-Fraktion (Anlage 10):

Zu a) die Tram Y-Nord, nur bis zur Bayernkaserne und d) die Tram Wasserburger Landstraße-Haar wird auf die Ausführungen unter 3. geändert verwiesen.

Darüber hinausgehend sind die Planungen für Seilbahnstrecken und geeignete Strecken für Ottobahnen mit den Planungsbeteiligten und den Stadtwerken zu identifizieren und dem Stadtrat aufzuzeigen. Insbesondere Radialverbindungen ins Umland für den Anschluss von lokalen Hubs (wie Bergkirchen) an das ÖPNV-Netz um Pendlerströme zu bedienen, sind zu prüfen. Diese Streckenplanungen müssen zeitgleich zu dem Pilotprojekt am Frankfurter Ring einhergehen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat am 19. Dezember 2018 einen Beschluss zur Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zum Thema Seilbahnen gefasst (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13617 „Urbane Seilbahn Frankfurter Ring - Beauftragung einer Machbarkeitsstudie“). Demnach soll mittels eines zweistufigen Verfahrens die Machbarkeit von Seilbahnen als urbane Verkehrsmittel untersucht werden.

Im ersten Teil der Machbarkeitsstudie erfolgten u. a. Prüfungen im Hinblick auf die grundsätzliche Sinnhaftigkeit von Seilbahnen, die notwendigen Beförderungskapazitäten der jeweiligen Strecken und die dauerhafte Verfügbarkeit. Dieser Teil der Machbarkeitsstudie ist bereits abgeschlossen.

Seit Anfang 2020 findet der zweite Teil der umfangreichen Machbarkeitsstudie zum Thema „Urbane Seilbahn“ anhand des Modellprojektes am Frankfurter Ring in München statt. Der Freistaat Bayern, die Stadtwerke München, die Landeshauptstadt München und das Auftragnehmerkonsortium erarbeiten Lösungen zu grundlegenden Fragestellungen, um die Seilbahn als urbanes Verkehrsmittel zu etablieren.

Derzeit findet der Systemvergleich mit den bereits etablierten Systemen (Bus und Tram) statt, um vergleichbare Kennzahlen und einen Anwendungsleitfaden zu erarbeiten und um diese bei späteren Anwendungsprojekten einfacher anwenden zu können. Dies würde zukünftig aufwendige Einzelprojektuntersuchungen ersparen und die Technischen Aufsichtsbehörden und die Projektverantwortlichen in die Lage versetzen, anhand der erarbeiteten Regularien schneller zu Entscheidungen zu kommen. Damit wäre der Genehmigungs- und Umsetzungsprozess systematisiert und sehr viel einfacher.

Sobald die abschließenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen, werden der Stadtrat, die betroffenen Bezirksausschüsse und die Öffentlichkeit informiert und über eine Realisierung bzw. alternative Trassenvorschläge entschieden.

Gegenüber weiteren Transportsystemen, z.B. Ottobahn, steht das Mobilitätsreferat grundsätzlich offen gegenüber. Ein spezieller Anwendungsfall ist derzeit noch nicht identifiziert.

Die Deutsche Bahn wird gebeten, mit dem Mobilitätsreferat die Realisierbarkeit eines S-Bahn-Rings zu vertiefen und für alle Teilstreckenbereiche eine Umsetzbarkeit dem Stadtrat darzustellen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Das Mobilitätsreferat ist im Rahmen der vom zuständigen Freistaat Bayern beauftragten umfangreichen Machbarkeitsstudie zum Bahnausbau Region München an den über die 2. Stammstrecke hinausgehenden Maßnahmen zum Ausbau des Bahnknotens München beteiligt. Darin wird auch die Realisierung eines S-Bahnringes geprüft.

Das Mobilitätsreferat plant den Stadtrat im Laufe des Jahres über Zwischenergebnisse zu informieren, wenn diese durch den Freistaat Bayern zur Verfügung gestellt werden.

Zu Punkt 6 geändert:

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 **Feldmochinger See (SEM Nord)** näher zu betrachten und, wo sinnvoll, Systemvergleiche und vorbereitende Machbarkeitsstudien durchzuführen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Es wird auf die Ausführungen in Kapitel 1.2.1.2 im Vortrag des Referenten verwiesen.

i) geändert: U26 Am Hart - Kieferngarten:

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Die U26 ist im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München in der Kategorie „in Untersuchung“ enthalten und wird daher im Rahmen des anstehenden Themenfeldes Infrastruktur der Nahverkehrsplans mit geprüft.

Zu Punkt 7 geändert:

Tram St.-Veit-Str. –Neuperlach (über Heinrich-Wieland-Str. - Albert-Schweitzer-Str. - Thomas-Dehler-Str.), f) Tram Neuperlach –Klinikum Harlaching (über Ständler Str. - Tram Schwansee-Str. - Stadelheimer Str. - U-Bahn Mangfallplatz – Naupliastr.), g) Tram Moosach – Mühlangerstr. (über Allacher Str. - Von-Kahr-Str.) und h) Tram Am Hart – Goldschmidplatz

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Die genannten Strecken können im Rahmen des Themenfeldes Infrastruktur geprüft werden. Zur Tram Am Hart – Goldschmidplatz wird auf die 2. Hinweis/Ergänzung vom 27.01.2021 verwiesen.

Zu Punkt 8 geändert:

Zum Entfall der Strecken d) St.-Veit-Straße –Michaelabad und f) Am Hart –Goldschmidplatz aus der Liste der nicht weiterzuverfolgenden Strecken wird auf die Ausführungen unter Punkt 7 geändert verwiesen.

Zu Punkt 10 geändert:

Östlich des Knotens wird in der Detailplanung darauf geachtet, dass die Radwege mindestens 2,30 m gemäß Radentscheid breit sind.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Siehe Punkt 2 geändert.

Zu Punkt 18 geändert:

Der Grundsatzbeschluss ist dem Stadtrat bis Q3/2021 vorzulegen und soll insbesondere Standorte im Westen, Norden oder Süden berücksichtigen, um eine Betriebsstabilität zu gewährleisten.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Ein Grundsatzbeschluss dazu kann bis Q3 nur erfolgen, wenn bis dahin geeignete Standorte gefunden werden.

Zu Punkt 19 geändert:

Bei künftigen Neu-, Umbau- und Sanierungsplanungen sollen wo möglich längere Bahnsteige zur Anwendung kommen. Mit dem Thema 2,65 m Wagenprofil der Trambahn wird der Mobilitätsausschuss baldmöglichst vertieft befasst.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat und die SWM/MVG, in gemeinsamer Absprache, wie folgt Stellung: Eine zeitnahe Einbringung der Thematik in den Mobilitätsausschuss wird befürwortet. Streichung des Zusatzes "wo möglich". Es ist ein durchgehender Ausbau auf mindestens 56 Meter vorzunehmen, da nur so ganze Linienäste bzw. Linien mit großen Fahrzeugen mittelfristig befahren werden können.

Zu Punkt 20 geändert:

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 für längere Bahnsteige (bis 75 m) und zusätzliche Wendemöglichkeiten zu vertiefen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat und die SWM/MVG, in gemeinsamer Absprache, wie folgt Stellung: 75 m Bahnsteige sind voraussichtlich nicht überall realisierbar. Daher wird als Standard vorerst 56 m vorgeschlagen. Ggf. kann in Abhängigkeit der weiteren Prüfung für breitere Fahrzeuge eine Verlängerung auf 65 m oder 75 m geprüft werden.

Zu Punkt 21 geändert:

Ein Beschluss über ein mögliches Pilotprojekt zu breiteren Trambahnen wird zurückgestellt. Mit dem Thema 2,65 m Wagenprofil der Trambahn wird der Mobilitätsausschuss baldmöglichst vertieft befasst.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Eine zeitnahe Einbringung der Thematik in den Mobilitätsausschuss wird befürwortet.

Zu Punkt 23 geändert:

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der MVG und mit Hilfe eines juristischen Gutachtens Sozialstandards für den Nahverkehrsplan aufzustellen. Die Sozialstandards sollen folgende Punkte beinhalten:

Mindestarbeitsbedingungen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, sich aus den Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Um Sozialstandards in den NVP aufnehmen zu können, muss das MOR, in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG, in einem juristischen Gutachten zunächst prüfen, ob und in welchem Umfang und welcher Verbindlichkeit die Landeshauptstadt München das kann bzw. darf.

Aufgrund der vorstehenden Ausführung ändert sich der Antrag des Referenten, wie aus nachstehender Ziffer II. ersichtlich (**fett hervorgehoben**) wie folgt:

II. Antrag des Referenten:

1. Der Vortrag des Referenten 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, **die unten beschriebenen Änderungen einzuarbeiten** und den **dadurch erweiterten** Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München im dargestellten Umfang gemäß Vortrag des Referenten gemeinsam zu bearbeiten. **Hierbei ist das städtische Ziel des gemeinsamen Ausbaus des Umweltverbundes zu berücksichtigen.** Die in Kapitel 1.2.4 des Vortrags des Referenten als nicht zielführend beschriebenen Strecken werden nicht weiterverfolgt, **ausgenommen die Tram St.-Veit-Str. – Michaelibad und Am Hart – Goldschmidplatz.**

3. Der Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans wird entsprechend den Ausführungen in den Kapiteln 1.2.1 und 1.2.4 des Vortrags des Referenten wie folgt aktualisiert (vgl. auch Anlage 2):

3.1. Folgende Strecken werden in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen:

- a. **Tram Berg am Laim – Daglfing - Entwicklungsgebiet Nordosten**
- b. U4Ost von Arbellapark bis zur ersten Station ins Entwicklungsgebiet NordOsten
- c. Tram Am Hart – Bayernkaserne
- d. Tram Abschnitt Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit
- e. Tram Cosimastraße – Johanneskirchen (mit Anbindung SEM Nordosten)
- f. Tram Y-Nord (Hochschule München – Nordbad, Petuelring – Lerchenauer Feld/ Am Hart)
- g. Tram Ramersdorf – Neuperlach (Am Gasteig – Neuperlach Zentrum)
- h. Tram Südtangente (Waldfriedhof – Tegernseer Landstraße, Ostfriedhof – Ostbahnhof)
- i. Tram Wasserburger Landstraße (Kreillerstraße – Haar mit Abzweig ins Entwicklungsgebiet „Wohnen am Riemer Park“)
- j. 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.

3.3. An neu entstehenden Endhaltestellen sind von Beginn an auch Park & Ride – Anlagen mit einzuplanen.

3.4. Die aktuellen Bahnausbauvorhaben "Bahnknoten München" und deren Auswirkungen werden im Rahmen des Nahverkehrsplanes integriert betrachtet und berücksichtigt.

3.5. Die SWM/MVG werden gebeten, gemeinsam mit Baureferat und Mobilitätsreferat Möglichkeiten für eine Bustangente über die Thalkirchner Tierparkbrücke zu eruieren. Das Ziel, den Isar-querenden Durchgangsverkehr nicht über die Thalkirchner Brücke zu führen soll dabei mit berücksichtigt werden.

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, dem Baureferat sowie ab 01.01.2021 dem Mobilitätsreferat die Planungen zu den Tramstrecken der Kategorie A aufzunehmen. Dies umfasst
 - a) die Tram Y-Nord,
 - b) die Tram Ramersdorf-Neuperlach,
 - c) die Tram Berg am Laim – Daglfing - Entwicklungsgebiet Nordosten,**
 - d) die Tram Südtangente,
 - e) die Tram Wasserburger Landstraße-Haar und
 - f) 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 Priorisierung für die weiteren Strecken aus der Kategorie A wird dem Stadtrat vorgelegt.** 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, das Baureferat und die Stadtwerke München werden gebeten, im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Korridore der Kategorie B sowie der U1 Verlängerung Richtung Lerchenauer-See **Feldmochinger See (SEM Nord)** 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 Baureferat wird gebeten, bei Neu- und Umbaumaßnahmen des Straßennetzes (inklusive Brückenbauwerke) 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.

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 St.-Veit-Str. – Neuperlach (über Heinrich-Wieland-Str. - Albert-Schweitzer-Str. - Thomas-Dehler-Str.)**
 - f) **Tram Neuperlach – Klinikum Harlaching (über Ständler Str. - Tram Schwanseestr. - Stadelheimer Str. - U-Bahn Mangfallplatz - Naupliastr.)**
 - g) **Tram Moosach – Mühlangerstr. (über Allacher Str. - Von-Kahr-Str.)**
 - h) **Tram Am Hart – Goldschmidplatz**
 - i) Tram Blütenburg – Freiam
 - j) Tram im Zuge der Lindwurmstraße
 - k) Verlängerung U5 West nach Germering
 - l) Östliche Verlängerung Tram Südtangente Richtung Giesing/Ramersdorf/Neuperlach
 - m) Tram Hauptbahnhof – Odeonsplatz – Uni – Münchner Freiheit
 - n) Tram Aidenbachstraße – Haltepunkt Siemenswerke
 - o) 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 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 Baureferat wird gebeten, bei Neu- und Umbaumaßnahmen des Straßennetzes (inklusive Brückenbauwerke) auf das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die Stadt-

werke München GmbH zuzugehen, um ggf. eine Tram-Tauglichkeit 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 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~~ Aidenbachstraße – Brudermühlbrücke (via. Wolfratshauer Str.)
 - e) ~~Am Hart – Goldschmidplatz~~ Klinikum Harlaching – Solln
 - f) 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 SWM haben für die Maßnahmen der Tramstrecken für die Jahre 2021-2024 Kosten in Höhe von ca. 11 Mio. Euro vorabgeschätzt (inkl. Pilotlinie 17 und Tram-Innenstadtnetz siehe dazu Ziffern 20, 21, 22). Diese Kosten sind auf der Basis des zunehmenden Kenntnisstands und der weiteren politischen Beschlüsse in den kommenden Jahren jährlich zu prüfen und zu aktualisieren. Die Stadtwerke München werden bis Mitte 2021 gebeten 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 Baureferat wird gebeten, im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten, der Münchner Stadtentwässerung und den Stadtwerken München die Vor- und Entwurfsplanung 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 Radschnellwegs entlang der Ingolstädter Straße durchzuführen und dem Stadtrat zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung vorzulegen. **Östlich des Knotens wird in der Detailplanung darauf geachtet, dass die Radwege mindestens 2,30 m gemäß Radentscheid breit sind.**

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 bis Mitte 2021 gebeten, 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 bis Mitte 2021 gebeten, 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. **Der Grundsatzbeschluss ist dem Stadtrat möglichst bis Q3/2021 vorzulegen und soll insbesondere Standorte im Westen, Norden oder Süden berücksichtigen, um eine Betriebsstabilität zu gewährleisten.** 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 Regelmaßen bei der Tram gemäß Kapitel 1.6 des Vortrags des Referenten werden zur Kenntnis genommen. Bei künftigen Neu-, Umbau- und Sanierungsplanungen sollen **längere Bahnsteige** zur Anwendung kommen. **Mit dem Thema 2,65 m Wagenprofil der Trambahn wird der Mobilitätsausschuss baldmöglichst vertieft befasst.** Zu Beginn der Planungen sind zwischen dem Mobilitätsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und den Stadtwerken München 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 des Referenten 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 **für längere Bahnsteige und zusätzliche Wendemöglichkeiten** 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 dem Baureferat, die Planungen weiter zu vertiefen. Eine mittelfristige Umsetzung ist anzustreben. Ein Beschluss über ein mögliches Pilotprojekt zu breiteren Trambahnen wird zurückgestellt. Mit dem Thema 2,65 m Wagenprofil der Trambahn wird der Mobilitätsausschuss baldmöglichst vertieft befasst.~~
22. Die Stadtwerke München werden bis Mitte 2021 gebeten, eine Kostenabschätzung für die nächsten Planungsschritte ~~zu den Antragspunkten 20 und 21~~ **zum Antragspunkt 20** 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. **Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der MVG und mit Hilfe eines juristischen Gutachtens zu prüfen, ob und in welcher Verbindlichkeit Sozialstandards für den Nahverkehrsplan aufgestellt werden können. Die Sozialstandards sollen folgende Punkte beinhalten:**

Mindestarbeitsbedingungen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, sich aus den Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz.

24. 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*in
- gemäß den Ausführungen in Kapitel 2.3 des Vortrags des Referenten 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.

25. 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 Zeilinhofer vom 27.06.2019 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
26. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06339 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 05.12.2019 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
27. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06735 von der DIE LINKE vom 11.02.2020 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
28. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06736 von der DIE LINKE vom 11.02.2020 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
29. Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00757 von SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020 **bleibt aufgegriffen.**
30. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit II.

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

**V. WV Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen
zur weiteren Veranlassung.**

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes 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.
- 10.
- 11.
- 12.
13. An die StadtkämmereiAn das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
14. An das Mobilitätsreferat - GL-BeschlusswesenAn das Mobilitätsreferat – GB 1
15. An das Mobilitätsreferat – GB 2
16. mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1-1.2
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat – GL Beschlusswesen



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Beschluss des Mobilitätsausschusses 10.02.2021 (VB)
Öffentliche Sitzung, TOP 3

Zwischenbericht Nahverkehrsplan

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848

Änderungs-/Ergänzungsantrag

| | |
|------------------------------------|---|
| <p>Punkt 2 geändert</p> | <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit dem Baureferat und SWM/MVG sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat bleiben beauftragt, die unten beschriebenen Änderungen einzuarbeiten und den dadurch erweiterten Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München im dargestellten Umfang gemäß Vortrag der Referentin gemeinsam zu bearbeiten. Hierbei ist das städtische Ziel des gemeinsamen Ausbaus des Umweltverbundes zu berücksichtigen. Die in Kapitel 1.2.4 des Vortrags der Referentin als nicht zielführend beschriebenen Strecken werden nicht weiterverfolgt, ausgenommen die Tram St.-Veit-Str. – Michaelibad und Am Hart – Goldschmidplatz.</p> |
| <p>Punkt 3 geändert</p> | <p>3.1. Folgende Strecken werden in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen:</p> <p>a) Tram Berg am Laim – Daglfing (Hultschiner Str. - Eggenfeldener Str. und ggf. Rappelhofstr. - Riemer Str. - Rennbahnstr. zur Südanbindung SEM Nordosten) b) Tram Amalienburgstr. – Freiham (Verdistr. - S-Bahn Obermenzing - Blütenburg - Bergsonstr. - S-Bahn Langwied - S-Bahn Aubing - Aubinger Allee - S-Bahn Freiham) c) – k) Wie a) – i) im Antrag der Referentin</p> |
| <p>Punkt 5 geändert</p> | <p>[...] Dies umfasst</p> <p>a) die Tram Y-Nord b) die Tram Ramersdorf-Neuperlach c) die Tram Berg am Laim – Daglfing d) die Tram Amalienburgstr. – Freiham e) wie c) im Antrag der Referentin f) wie d) im Antrag der Referentin g) wie e) im Antrag der Referentin</p> <p>Dazu sind zeitnah vertiefende Untersuchungen bis hin zur Vorplanung (Leistungsphase 2) mit ersten Ergebnissen für 2-3 Strecken (Trassenvorschlag und Verkehrswertabschätzung) zu erarbeiten. Die Priorisierung für die weiteren Strecken aus der Kategorie A wird dem Stadtrat vorgelegt. Die weiteren Strecken folgen danach sukzessive in Abhängigkeit der vorhandenen Planungskapazitäten und der Dringlichkeit der Gebietsentwicklung. [...]</p> |

| | |
|-------------------------------------|---|
| <p>Punkt 6 geändert</p> | <p>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 Leichenauer See Feldmochinger See (SEM Nord) näher zu betrachten und, wo sinnvoll, Systemvergleiche und vorbereitende Machbarkeitsstudien durchzuführen.</p> <p>Dies umfasst die folgenden Strecken / Korridore: a) – h) Wie im Antrag der Referentin. i) Tram Blutenburg U26 Am Hart – Kieferngarten j) – k) Wie im Antrag der Referentin [...]</p> |
| <p>Punkt 7 geändert</p> | <p>[...] a) – d) Wie im Antrag der Referentin. e) Tram Blutenburg – Freiham Tram St.-Veit-Str. – Neuperlach (über Heinrich-Wieland-Str. - Albert-Schweitzer-Str. - Thomas-Dehler-Str.) f) Tram Neuperlach – Klinikum Harlaching (über Ständler Str. - Tram Schwansee-Str. - Stadelheimer Str. - U-Bahn Mangfallplatz - Naupliastr.) g) Tram Moosach – Mühlangerstr. (über Allacher Str. - Von-Kahr-Str.) h) Tram Am Hart – Goldschmidplatz i) wie f) im Antrag der Referentin j) wie g) im Antrag der Referentin k) wie h) im Antrag der Referentin l) wie i) im Antrag der Referentin m) wie j) im Antrag der Referentin n) wie k) im Antrag der Referentin</p> <p>[...]</p> |
| <p>Punkt 8 geändert</p> | <p>Die ebenfalls in Kapitel 1.2.4 erläuterten Strecken: a) U-Bahn: Moosach – Allach – Freiham</p> <p>Tram: b) Moosach – Olympia-Einkaufszentrum c) Berg am Laim – Moosfeld d) St.-Veit-Straße – Michaelibad d) Aidenbachstraße – Brudermühlbrücke (via Wolfratshauer Str.) e) Klinikum Harlaching – Solln f) Am Hart – Goldschmidplatz f) Münchner Freiheit – Feldmoching</p> <p>werden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht weiterverfolgt.</p> |
| <p>Punkt 10 geändert</p> | <p>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. Östlich des Knotens wird in der</p> |

| | |
|----------------------|--|
| | Detailplanung darauf geachtet, dass die Radwege mindestens 2,30 m gemäß Radentscheid breit sind. |
| Punkt 18 geändert | 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. Der Grundsatzbeschluss ist dem Stadtrat bis Q3/2021 vorzulegen und soll insbesondere Standorte im Westen, Norden oder Süden berücksichtigen, um eine Betriebsstabilität zu gewährleisten. Dargestellt werden die zukünftigen Bedarfe, die bisherigen Ergebnisse der Standortsuche, vertieft zu prüfende Standorte sowie der weitere Handlungsbedarf bei der Grundstücksicherung. |
| Punkt 19 geändert | Die Ausführungen zu den neuen Regelmaßen bei der Tram gemäß Kapitel 1.6 des Vortrags der Referentin werden zur Kenntnis genommen. Bei künftigen Neu-, Umbau- und Sanierungsplanungen sollen diese wo möglich längere Bahnsteige zur Anwendung kommen. Mit dem Thema 2,65 m Wagenprofil der Trambahn wird der Mobilitätsausschuss baldmöglichst vertieft befasst. 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. |
| Punkt 20 geändert | 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 für längere Bahnsteige (bis 75m) und zusätzliche Wendemöglichkeiten zu vertiefen. Eine mittelfristige Umsetzung ist anzustreben. |
| Punkt 21 geändert | 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. Ein Beschluss über ein mögliches Pilotprojekt zu breiteren Trambahnen wird zurückgestellt. Mit dem Thema 2,65 m Wagenprofil der Trambahn wird der Mobilitätsausschuss baldmöglichst vertieft befasst. |
| Punkt 22 geändert | Die Stadtwerke München werden gebeten, bis Mitte 2021 eine Kostenabschätzung für die nächsten Planungsschritte zu den Antragspunkten 20 und 21 zum Antragspunkt 20 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. |
| Punkt 23 neu | Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der MVG und mit Hilfe eines juristischen Gutachtens Sozialstandards für den Nahverkehrsplan aufzustellen. Die Sozialstandards sollen folgende Punkte beinhalten: |

| | |
|--------------|---|
| | Mindestarbeitsbedingungen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, sich aus den Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz. |
| Punkt 24 | Wie Punkt 23 im Antrag der Referentin. |
| Punkt 25 | Wie Punkt 24 im Antrag der Referentin. |
| Punkt 26 | Wie Punkt 25 im Antrag der Referentin. |
| Punkt 27 | Wie Punkt 26 im Antrag der Referentin. |
| Punkt 28 | Wie Punkt 27 im Antrag der Referentin. |
| Punkt 29 neu | Der Antrag Nr. 20-26 / A 00757 von SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020 bleibt aufgegriffen. |
| Punkt 30 neu | Wie Punkt 28 im Antrag der Referentin. |

SPD/Volt-Fraktion

Andreas Schuster
Nikolaus Gradl
Christian Müller
Simone Burger
Roland Hefter
Felix Sproll

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Gudrun Lux
Paul Bickelbacher
Christian Smolka
Mona Fuchs
Sofie Langmeier
Florian Schönemann
Sibylle Stöhr

Änderungsantrag

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Marienplatz 8
80331 München



10. Februar 2021

Änderungsantrag für den Ausschuss für Mobilität vom 10.02.2021

TOP ö 3

Zwischenbericht Nahverkehrsplan

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

Vorlage Nr. 20-26 / V 01848

Der Antrag des Referenten bzw. der Referentin wird in den folgenden Ziffern geändert:

| | |
|--|--|
| <p>Ziffer 3 geändert und ergänzt</p> | <p>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):</p> <p>3.1. Folgende Strecken werden in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. U4 Ost von Arabellapark bis zur ersten Station ins Entwicklungsgebiet Nordosten b. Tram Am Hart – Bayernkaserne endet mit Wendeschleife an der Bayernkaserne, keine Fortführung über die Heidemannstraße zum Kieferngarten unter Beibehaltung des dortigen P&R-Parkhauses 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) Die Südtangente (Waldfriedhof – Tegernseer Landstraße, Ostfriedhof – Ostbahnhof) wird langfristig als U Bahnstrecke geplant. Übergangsweise sind zwischen den U Bahnstationen Candidplatz und |
|--|--|

| | |
|---|---|
| | <p>Thalkirchen kurzfristig Kleinbusse, mittelfristig Expressbusse über die Thalkirchner Tierparkbrücke einzuplanen.</p> <p>h. Tram Wasserburger Landstraße (Kreillerstraße – Haar mit Abzweig ins Entwicklungsgebiet „Wohnen am Riemer Park“)</p> <p>i. Tram Parkstadt Solln (Aidenbachstraße – Parkstadt Solln)</p> <p>j. Verlängerung der U5 über Klinikum Harlaching nach Taufkirchen</p> <p>k. Verlängerung der U5 West über Freiham nach Germering</p> <p>l. Prüfung eines U-Bahn Stadtrings (z.B. Verlängerung U3 nach Pasing – U4 neue bis Laimer Platz – neue Verbindung zur U6 – U6 bis Harras – neue Verbindung zum Kolombusplatz oder Candidplatz – U5/U4 bis Messe Riem – Korridor Nord-Ost bis Moosach)</p> <p>m. Verlängerung U3 nach Pasing</p> <p>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.</p> <p>3.3. An neu entstehenden Endhaltestellen sind von Beginn an auch Park & Ride – Anlagen mit einzuplanen.</p> <p>3.4. Entwicklung eines Call-Bus-Konzeptes (Ausbau Isar-Tiger, Prüfung einer Übernahme des Hamburger ioki Systems) für das Gesamte Stadtgebiet an geeigneten Stellen.</p> <p>3.5. Das Baureferat wird gebeten, die Thalkirchner Tierparkbrücke auf eine Bustauglichkeit hin zu ertüchtigen, um eine Tangentiale durch Busverkehre im Münchner Süden herzustellen.</p> |
| <p>Ziffer 5 geändert und ergänzt</p> | <p>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.</p> <p>Dies umfasst</p> <p>a) die Tram Y-Nord, nur bis zur Bayernkaserne</p> <p>b) die Tram Ramersdorf-Neuperlach,</p> <p>c) die Tram Südtangente,</p> <p>d) die Tram Wasserburger Landstraße-Haar und</p> <p>e) die Tram Parkstadt Solln.</p> <p>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 Leopold-straße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit sowie Tram Cosima-straße – 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.</p> <p>Darüberhinausgehend sind die Planungen für Seilbahnstrecken und geeignete Strecken für Ottobahnen mit den Planungsbeteiligten und den Stadtwerken zu identifizieren und dem Stadtrat aufzuzeigen. Insbesondere Radialverbindungen ins Umland für den Anschluss von lokalen Hubs (wie Bergkirchen) an das ÖPNV Netz um Pendlerströme zu bedienen sind zu prüfen.</p> <p>Diese Streckenplanungen müssen zeitgleich zu dem Pilotprojekt am Frankfurter Ring einhergehen.</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>Die Deutsche Bahn wird gebeten, mit dem Mobilitätsreferat die Realisierbarkeit eines S-Bahn-Rings zu verteilen und für alle Teilstreckenbereiche eine Umsetzbarkeit dem Stadtrat darzustellen.</p> |
| <p>Ziffer 19 geändert und ergänzt</p> | <p>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 nicht hinsichtlich breiteren Trambahnzügen zur Anwendung kommen. Es sollen die Planungen für längere Züge, bei bestehender breite geplant werden. Weiterhin sind Planungen über mehr Stehplatzbereiche in den bestehenden Trambahnmodellen vorzubereiten, um flexibler im Fahrgastplatzangebot reagieren können. 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 Hauptbahn-hof) die gestalterischen, verkehrlichen und städtebaulichen Ziele abzustimmen und qualitativ hochwertige Lösungen zu erarbeiten.</p> |

Manuel Pretzl
Stadtrat

Sabine Bär
Stadträtin

Andreas Babor
Stadtrat

Ulrike Grimm
Stadträtin

Sebastian Schall
Stadtrat

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat

Ausschuss für Mobilität vom 10.02.2021

**TOP -ö- 3: Zwischenbericht Nahverkehrsplan
Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848**

Ergänzungsantrag

Der Antrag der Referentin wird wie folgt ergänzt:

Punkt 1: Wie Antrag der Referentin

Punkt 2: Wie Antrag der Referentin

Punkt 3: wird wie folgt ergänzt:

3.3 Zu folgenden Projekten werden als Alternativen E-Bus-Projekte, die Umstellung auf E-Busse und ggf. deren Taktverdichtung bzw. die Anbindung an vorhandene S-Bahn-Stationen als Alternativen geprüft:

- a) Tram-Y_Nord,
- b) Tram Südtangente und
- c) Tram Wasserburger Landstraße.

3.4 Die aktuellen Bahnausbauvorhaben "Bahnknoten München" und deren Auswirkungen werden im Rahmen des Nahverkehrsplanes integriert betrachtet und berücksichtigt.

3.5 Die Auswirkungen des Süd- und Nordrings auf den Nahverkehrsplan werden dargestellt, insbesondere Auswirkung auf vorgesehene Tram Ostfriedhof-Ostbahnhof.

3.6 Die Konzepte Bahnausbau und Tramausbau werden integriert. Dem Stadtrat wird dargestellt, wie beide Bahn-Projekte (Süd- und Nording) von Stadtseite heraus beschleunigt werden könnten.

3.7 Der Stand der Anschlussplanungen an beide Bahn-Projekte (Tramumstiege, Bushaltestellen, U-Bahn-Anschliesser) werden dargestellt.

3.8 Änderungswünsche und Anmeldebedarfe für den Nahverkehr der Stadt für den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden dem Stadtrat zur Abstimmung vorgelegt.

3.9 U3-Verlängerung über Moosach nach Untermenzing bis zum Autobahnparkplatz A8 Obermenzing bleibt erhalten.

3.10 Planung Park & Ride Anlage an der A8 (Umstieg zur U3 neu) wird voruntersucht
Punkte 4 bis 28: wie Antrag der Referentin

Prof. Dr. Jörg Hoffmann (Fraktionsvorsitzender)
Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)
Fritz Roth
Richard Progl

