

Stadtwerke München GmbH · 80287 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Herrn Georg Dunkel
Sendlinger Straße 1
80331 München

Datum:
5. November 2021

Ansprechpartner:

Stadt- und Systemplanung
Mobilitätsplanung

Telefon:

Stellungnahme zur Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München - ÖV-Planungsprogramm“

Sehr geehrter Herr Dunkel,

mit E-Mail vom 03. November 2021 bat uns das Mobilitätsreferat um eine Stellungnahme zur Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München - ÖV-Planungsprogramm“, die hiermit im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM) sowie der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) erfolgt.

Die SWM/MVG unterstützt den vorliegenden Beschluss, der die Finanzierung der Voruntersuchungen bzw. Vorplanungen der im Nahverkehrsplan genannten Tramstrecken, Abstellanlagen und weiteren im Zwischenbericht Nahverkehrsplan genannten Maßnahmen sichert. Dennoch möchten wir hiermit festhalten, dass die SWM/MVG die Mitzeichnung nur unter Berücksichtigung folgender Punkte zustimmen wird:

- Die HOAI-Leistungen der Tram-Neubaustrecken
 - o Tram Ramersdorf – Perlach (Abschnitt 2),
 - o Tram Y-Nord (Abschnitte 1 und 2) sowie
 - o Tram Wasserburger Landstraße (Abschnitt 1)in Höhe von ca. 11,9 Mio. € werden nicht im ÖV Planungsprogramm angemeldet, sondern im ÖV Bauprogramm aufgenommen und finanziert. Die SWM/MVG stimmt dem nur unter der Prämisse einer gesicherten Finanzierung über das ÖV Bauprogramm zu. In jedem Fall haben die in dem Bauprogramm bisher angemeldeten Maßnahmen Vorrang vor den o. g. Machbarkeitsstudien, wenn es zu finanziellen Engpasssituationen kommen sollte und weitere Prioritätensetzungen erforderlich sind.
- Zum Punkt 1.1.1 Tram Berg am Laim – Dagfing (S. 2):
Die SWM/MVG ist der Auffassung, dass der Systemvergleich für den Korridor Nordost grundsätzlich die Systeme U-Bahn und Trambahn zueinander vergleichen soll. Mehrere Linienführungen der Tram, eine Relation Nord-Süd, eine Verlängerung nach Osten bzw. nach Nordosten werden dabei betrachtet. Das System Bus mit eigenen Busspuren für die Relation Nord-Süd ist allerdings nicht auszuschließen. Weitere Systeme (Böglbahn, Seilbahn u.a.) wurden von der SWM/MVG bei der Festlegung des Mittelbedarfs zur Begleitung des Systemvergleichs nicht berücksichtigt und halten wir nicht für erforderlich.

Stadtwerke München GmbH
Ressort Mobilität

Postanschrift
80287 München

Hausanschrift
Emmy-Noether-Straße 2
80992 München

Telefon: +49 89 2191-0
www.mvg.de

Geschäftsführung
Dr. Florian Bieberbach (Vorsitzender)
Werner Albrecht
Ingo Wortmann
Helge-Uve Braun

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister Dieter Reiter

Handelsregister
Amtsgericht München,
HRB 121920

USt-IdNr.
DE812500229

Gläubiger-ID
DE2610000000030250

Bankverbindungen
Deutsche Bank AG
IBAN DE93 7007 0010 0220 1150 00
BIC DEUTDE33XXX
Postbank AG
IBAN DE40 7001 0080 0037 0008 01
BIC PBNKDE33XXX

- Zum Punkt 1.1.4 Tram Y-Nord (S. 4):
Die SWM/MVG ist der Ansicht, dass im Zuge des Systemvergleiches für den Korridor Nordwest für die Relation West-Ost primär die Systeme U-Bahn und Trambahn zueinander verglichen werden sollten. Weitere Systeme (Böglbahn, Seilbahn u.a.) wurden von der SWM/MVG bei der Festlegung des Mittelbedarfs zur Begleitung des Systemvergleichs nicht berücksichtigt.
- Zum Punkt 1.1.7 Tram Südtangente (S. 6):
Da im ÖV Planungsprogramm die Mittel für die Voruntersuchungen der gesamten Tram Südtangente angemeldet werden, kann auf eine Aufteilung der Strecke in zwei Abschnitte (Abschnitt Überquerung Isar und Abschnitt exkl. Überquerung Isar) verzichtet werden. Der zweite Absatz *„Weitere Mittel für die restlichen Abschnitte der Tram Südtangente sind in einem weiteren Finanzierungsbeschluss nachzumelden“* ist zu streichen.
- Belange des Baureferates (S. 7):
Die Mittelanmeldung seitens des Baureferates für zusätzliche Untersuchungen der Bauwerke (z.B. Probeentnahmen, Laboranalysen) sind als zusätzliche Finanzmittel (abseits der SWM/MVG angemeldeten Mittel) zu betrachten. Die Maßnahmen sollten mit den Voruntersuchungen der SWM/MVG abgestimmt werden.
- Zum Punkt 1.2 Machbarkeitsstudien Abstellanlagen und Betriebshöfe (S. 7):
Wir bitten im dritten Absatz mit aufzunehmen, dass die Abstellflächen/Betriebshöfe bis zur vollständigen Elektrifizierung der Flotte auch für Dieselbusse vorgehalten werden müssen.
Ferner bitten wir folgenden Absatz zu ergänzen:
„Insbesondere wird unter Berücksichtigung des Beschlusses zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Fuhrparkentwicklung der Tram bis 2034 ein weiterer Trambetriebshof benötigt. Dies begründet sich aus der Annahme von Taktverdichtungen im Bestandsnetz sowie dem Bau von bis zu fünf weiteren Tram-Neubaustrecken aus der Kategorie A. Dies sind nach jetzigem Stand folgende Tramstrecken: Tram Y-Nord, Tram Ramersdorf-Perlach, Tram Wasserburger Landstraße, Tram Parkstadt Solln und Tram Berg am Laim – Daglfing. Dadurch steigt der Fahrzeugbestand bis 2040 auf insgesamt ca. 270 Fahrzeuge. Dies würde eine Zunahme von rund 100 Fahrzeugen gegenüber der Prognose bis 2030 bedeuten. Um diesen über die Jahre ansteigenden Bedarf abzudecken, wird ab ca. Mitte der 2030er Jahre ein weiterer Betriebshof von ca. 7 ha benötigt. Die Flächengröße kann bei gleicher Abstellkapazität je nach Zuschnitt und Erschließung variieren.“
- Zum Punkt 1.3 Weitere Arbeiten NVP (S.8 und S. 9):
Hier bitten wir um Konkretisierung der Systeme, die in den geplanten Systemvergleichen der Korridore Nordost, Nordwest und Innerstädtischer Nordring betrachtet werden. Für die Korridore Nordost und Nordwest sehen die SWM den Vergleich zwischen den Systemen U-Bahn und Trambahn. Für den Innerstädtischen Nordring sehen wir im Untersuchungsumfang die Systeme U-Bahn, Trambahn, Bus und ggf. Seilbahn.
- Zum Punkt 1.4 Sonstige Tram Planungen (S. 9):
Die Ausführungen im zweiten Absatz zur Behandlung des Themas 2,65 m Wagenbreite können unter der Voraussetzung mitgetragen werden, dass die Wagenkastenbreite 2,65 m in den jeweiligen Planungen der Tramneubaustrecken Anwendung findet.
- Unter *„Barrierefreier Ausbau Tramhaltestellen“* im zweiten Absatz bitten wir zu ergänzen, dass bei allen Neubau-, Umbau- und Sanierungsmaßnahmen, soweit wirtschaftlich und technisch

vertretbar, die aktuell gültigen, gesetzlichen Vorgaben zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit berücksichtigt und nach den zur Zeit der Planung aktuellen und standardisierten Anforderungen an die Barrierefreiheit geplant werden.

- Zum Punkt 2 Stellenbedarf – Mobilitätsreferat (S.10 und S.11):
An dieser Stelle möchten die SWM/MVG höflich auf die Aufgabenbeschreibung der neu zu schaffenden Stellen eingehen, um Missverständnisse zu vermeiden. Im Zuge der Überlegungen zur Neugründung des Mobilitätsreferates wurde vereinbart, dass die Erstellung und Durchführung der Machbarkeitsstudien Tram im Aufgabenbereich der SWM liegen. Wie damals bereits erläutert ergibt sich die Notwendigkeit aus der äußerst engen Abstimmung zu unseren Betriebszweigen und der engen Vernetzung zur Infrastrukturplanung und zum Infrastrukturbau. Wir bitten daher in der Stellenbeschreibung den Begriff „Durchführung“ zu streichen.

Ferner bitten wir um Aufklärung welche Aufgabenzuteilung Sie unter der Stellenbeschreibung „Strategische Überlegungen zu künftigen Abstellanlagen“ sehen. Auch hier sehen wir aufgrund der engen Verknüpfung zum Betrieb, der Fahrzeuginstandhaltung und der entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen diese Angelegenheit ebenfalls bei der SWM.

- Im Allgemeinen weisen wir abschließend auf die falsche Nummerierung der Beschlussziffern hin und gehen davon aus, dass die erste Beschlussziffer die Nummer 1) ist. Hierzu bitten wir den Hinweis auf den Kapitel B.6 zu korrigieren, korrekt ist der Hinweis auf Kapitel B.

Wir danken für die Einbindung und stehen für die folgenden Abstimmungen und Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße


Ingo Wortmann
Geschäftsführer Mobilität


Karin Hatt
Geschäftsbereichsleitung Mobilitätsplanung