

Telefon: 233-24803
Telefax: 233-21136
Telefon: 233-25827
Telefax: 233-989 25827

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

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.11

**Erstes ÖPNV-Bauprogramm 2021
Finanzierung 2022 ff.
Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes
2021-2025**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsaus-
schusses am 08.12.2021 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Änderungsantrag zum Eckdatenbeschluss Haushalt 2022 der Fraktion SPD/Volt und Die Grünen/Rosa Liste.
Inhalt	Dem Stadtrat wird ein ÖPNV-Bauprogramm zur Umsetzung und Finanzierung vorgeschlagen, das u.a. folgende Projekte enthält: <ul style="list-style-type: none">• Tram-Neubaustrecken mit Kosten:<ul style="list-style-type: none">○ Tram-Westtangente○ Tram-Nordtangente○ Verlängerung der Tram 16/17 zur S-Bahn Johanneskirchen○ Tram Münchner Norden zur Erschließung des Wohnungsbauquartiers Bayernkaserne○ Tram Y Nord○ Tram Wasserburger Landstraße○ Tram Ramersdorf-Perlach• Investitionskosten für einen neuen Tram-Betriebshof an der Ständlerstraße• Investitionskosten für einen zweiten U-Bahn-Betriebshof in Neuperlach (Planung)• Anteilige Sanierung der Münchner U-Bahnhöfe
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	530,8 Mio. € für das erste Bauprogramm, sowie dauerhafte Personalkosten und Arbeitsplatzkosten mit 150.425 € ab 2022 ff./ Kompensation von 13,7 Mio. €
Entscheidungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none">• Den in Ziffer 1.3 beschriebenen Verfahrensvorschlägen zur Planung und Realisierung von ÖPNV-Bauprogrammen wird zugestimmt.• Den unter Ziff. 2.1 aufgeführten Maßnahmen und der damit verbundenen Priorisierung für das erste

	<p>ÖPNV-Bauprogramm 2021 wird zugestimmt. Die Verwaltung wird mit der Realisierung beauftragt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Gesamtfinanzvolumen von 530,8 Mio. € stellt einen Finanzrahmen dar. Soweit der Finanzrahmen nicht überschritten wird, bedürfen Kostenänderungen einzelner Maßnahmen des ersten Bauprogramms keiner Genehmigung. • Die Stadtkämmerei wird ermächtigt, die bei Ziffer 2.2 dargestellten investiven Mittelbedarfe für die verschiedenen Unterabschnitte in das fortzuschreibende Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 aufzunehmen. • Das RAW sowie das Baureferat werden beauftragt, für das erste ÖPNV-Bauprogramm 2021 zu den entsprechenden Nachträgen bzw. Haushaltsplan-aufstellungsverfahren für die im jeweiligen Teilfinanzhaushalt enthaltenen Einzelmaßnahmen sowie Pauschalen die erforderlichen Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen – wie im Vortrag beschrieben – termingerecht anzumelden. • Das Baureferat wird beauftragt, bei den Trambahnbegleitenden Bauprojekten zur Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur den Einsatz von staatlichen Zuwendungen zu prüfen und sicherzustellen. • Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Einrichtung von 2 Stellen (2,0 VZÄ) und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat dauerhaft ab 2022 ff. zu veranlassen. • Dem Stadtrat wird jährlich über die Programmentwicklung gemeinsam durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Mobilitätsreferat berichtet. • Bei künftigen ÖPNV-Bauprogrammen übernehmen das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie das Mobilitätsreferat die gemeinsame Federführung.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Stadtwerke München GmbH, Finanzierung U-Bahn, Finanzierung Tram, Betriebshöfe, Verkehrswende, Öffentlicher Nahverkehr
Ortsangabe	-

Telefon: 233-24803
Telefax: 233-21136
Telefon: 233-25827
Telefax: 233-989 25827

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

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.11

**Erstes ÖPNV-Bauprogramm 2021
Finanzierung 2022 ff.
Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes
2021-2025**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsausschusses am 08.12.2021 (VB)
Öffentliche Sitzung**

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referenten	1
1. Konzeption der Bauprogramme ÖPNV	2
1.1 Anlass Erneuerungsbedarf ÖPNV-Bahnnetz und Verkehrswende	2
1.2 Rahmenbedingungen	3
1.2.1 Auswirkung Pandemie und Preis- und Tarifstruktur im MVV	3
1.2.2 Finanzbeziehungen zwischen LHM und SWM	4
1.2.3 Haushaltssituation, -konsolidierung	5
1.2.4 Eckdatenbeschluss 2022	5
1.2.5 Priorisierung der Maßnahmen	6
1.3 Umsetzung der ÖPNV-Bauprogramme	7
1.3.1 Beschleunigtes Verfahren	7
1.3.2 Jährlicher Bericht	8
1.3.3 Standardisierung/Komprimierung der Information	8
2. Erstes ÖPNV-Bauprogramm 2021	10
2.1 Maßnahmen	10
2.2 Finanzierung	12
3. Personalbedarf Referat für Arbeit und Wirtschaft	17
3.1 Begründung	17
3.2 Personalbedarf	18
3.3 Finanzierung	19
3.4 Unabweisbarkeit	19
3.5 Zusätzlicher Büroraumbedarf	19
4. Ausblick	20
II. Antrag der Referenten	21
III. Beschluss	24

Telefon: 233-24803
Telefax: 233-21136
Telefon: 233-25827
Telefax: 233-989 25827

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

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.11

**Erstes ÖPNV-Bauprogramm 2021
Finanzierung 2022 ff.
Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes
2021-2025**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932

15 Anlagen

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsaus-
schusses am 08.12.2021 (VB)
Öffentliche Sitzung**

I. Vortrag der Referenten

Im Rahmen der Behandlung des Eckdatenbeschlusses im Stadtrat am 28.07.2021 wurde das Referat für Arbeit und Wirtschaft aufgrund eines Änderungsantrags der Fraktionen SPD/Volt und Die Grünen/Rosa Liste beauftragt, in Zusammenarbeit mit der SWM, der MVG und der Stadtkämmerei ein ÖPNV-Bauprogramm für investive Kosten zu entwickeln und dem Stadtrat mit dem Haushalt 2022 vorzulegen. Wegen der gemeinsamen Betreuung der SWM/MVG durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft in finanziellen Fragen und durch das Mobilitätsreferat in fachlichen Themen, wird diese Vorlage in einem gemeinsamen Ausschuss vorgelegt. Die Vorlage wurde in durch das MOR moderierten gemeinsamen Terminen mit RAW, SKA, BAU und SWM/MVG erarbeitet. Laut diesem Stadtratsauftrag sollen die Investitionskosten für die Tram-Westtangente, die Tram-Nordtangente, die Verlängerung der Tram 16/17 zur S-Bahn Johanneskirchen und die Tram 23 insbesondere zur Erschließung des Wohnungsbauquartiers Bayernkaserne in die mittelfristige Finanzplanung der Landeshauptstadt neu aufgenommen werden.

Zusätzlich sind in diesem Bauprogramm die Investitionskosten für Tram-Neubaustrecken enthalten, deren Planungen sich in den ersten beiden HOAI Phasen befinden oder für die zeitnah die Projektplanung begonnen wird (Tram Y Nord; Wasserburger Landstraße, Ramersdorf-Perlach). Das ÖV-Planungsprogramm (Vorlagennummer Nr. 20-26 / V 05005) wird in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 08.12.21 vorgelegt und enthält die weiteren im Zwischenbericht Nahverkehrsplan (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01848, 03.03.2021) beauftragten Maßnahmen.

Darüber hinaus ist in den geltenden Finanzbeziehungen der Landeshauptstadt mit der Stadtwerke München GmbH (Beschluss der Vollversammlung vom 16.12.2020, Sitzungs-

vorlage Nr. 20-26 / V 02024) vorgesehen, dass Maßnahmen zur Erweiterung der Funktionalität, Ausweitung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen oder einer grundlegenden architektonischen Umgestaltung von U-Bahn und Tram durch die Landeshauptstadt finanziert werden. Hierunter fallen insbesondere Maßnahmen zum Neu- und Ausbau der erforderlichen zusätzlichen Betriebshöfe.

Die Verwaltung nimmt dies zum Anlass, zur Realisierung dieses ÖPNV-Bauprogrammes ein im Vergleich zum bisherigen Vorgehen modifiziertes Verfahren vorzuschlagen, das zum Ziel hat,

- Entscheidungen und deren Umsetzung zu Maßnahmen zu beschleunigen,
- den Stadtrat transparent, übersichtlich und kontinuierlich zu Infrastrukturbedarfen zu informieren und
- das Verfahren/die Beschlussfassungen zu vereinfachen.

Das vorgelegte Bauprogramm umfasst u. a. die finanziellen Teile des Trassierungsbeschlusses zur Tram 23 zur Erschließung des Wohnungsbauquartiers Bayernkaserne (Tram Münchner Norden) und der Fortschreibung des Trassierungsbeschlusses Tram Westtangente. Die beiden Trassierungsbeschlüsse Westtangente und Tram Münchner Norden Abschnitt 1 (Schwabing Nord – Bayernkaserne – Kieferngarten) selbst werden dem Stadtrat in der gleichen Sitzung im Mobilitätsausschuss am 08.12.21 vorgelegt.

1. Konzeption der Bauprogramme ÖPNV

1.1 Anlass Erneuerungsbedarf ÖPNV-Bahnnetz und Verkehrswende

Das Ziel der Verkehrswende und der Ausbau- und Ertüchtigungsbedarf im bestehenden ÖPNV-Netz bestimmen den Blick auf die ÖPNV-Infrastruktur. Im Einzelnen:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat sich in den vergangenen Jahren ambitionierte Zielsetzungen für die Verschiebung des Modal-Splits hin zum Umweltverbund gesetzt. Als erweiterten Umweltverbund bezeichnet man die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger (Rad- und Fußverkehr), öffentliche Verkehrsmittel sowie weitere Angebote wie Carsharing oder On Demand Verkehr.

Bis zum Jahr 2025 sollen 80 % der Wege in München im Umweltverbund zurückgelegt werden (inkl. E-Pkw) (vgl. Beschluss der Vollversammlung aus dem Jahre 2017 des Stadtrats Nr. 14-20 / V 07383). Bis 2030 wird ferner angestrebt, 30 % der Wege im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückzulegen („ÖV30“) (vgl. Empfehlung aus den Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans mit Stadtratsbeschluss vom 19.02.2020).

Um das vom Stadtrat beschlossene ÖV30-Ziel zu erreichen, müssen die Fahrgastzahlen der MVG deutlich gesteigert werden. Hierzu bedarf es eines Ausbaus des Gesamtangebots durch entsprechende Taktverdichtungen auf Bestandsstrecken sowie die Errichtung von Neubaustrecken. Dies erfordert konsequenter Weise auch die Ausweitung des Fuhr-

parks sowie das vorausschauende Sichern weiterer Flächen für und Realisieren von Abstellanlagen und Werkstätten für U-Bahn, Bus und Tram.

Ergänzend zu berücksichtigen ist hierbei auch der für München prognostizierte Bevölkerungszuwachs, der bereits für sich genommen für steigende Fahrgastzahlen sorgt.

Zudem wurde in München im Dezember 2019 vom Stadtrat der Klimanotstand ausgerufen sowie das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 definiert (Grundsatzbeschluss 14-20/ V 16525). Auf den Verkehrssektor entfällt mit rund 18 % ein wesentlicher Anteil der Treibhausgasemissionen der Landeshauptstadt München (Quelle: Fachgutachten Klimaneutralität 2035: Gutachterliche Stellungnahme). Daher wurde das Ziel der Klimaneutralität auch in der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 verankert. Die Ziele Klimaneutralität und Verkehrswende sind komplementär zueinander.

In einem integrierten Angebot ragt der Öffentliche Verkehr in seiner Bedeutung heraus und stellt das weiter zu stärkende Rückgrat des Verkehrs aus heutiger und auch aus zukünftiger Sicht dar, da dieser eine hohe Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig hoher Flächeneffizienz sicherstellt.

Nur eine gut erhaltene Infrastruktur und ein an die Bedürfnisse der Fahrgäste angepasstes Angebot kann einen reibungslosen und störungsfreien Betrieb gewährleisten und die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs dauerhaft sichern. Der ÖPNV in München soll gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) konkurrenzfähig sein.

Zur Sicherstellung der genannten Neu- und Ausbaumaßnahmen soll dem Stadtrat in dieser Vorlage ein erstes ÖPNV-Bauprogramm vorgestellt werden, welches die Finanzierung der notwendigen Baumaßnahmen vorstellt und regelt.

Nicht enthalten sind Baumaßnahmen, die u.a. der Vorhaltung der Bestandsinfrastrukturen dienen. Dieser Aufwand wird aktuell von der SWM getragen und beläuft sich, einschließlich der notwendigen Fahrzeugbeschaffungen, bis 2025 auf einen Gesamtbetrag von rund 1,5 Milliarden €.

Das ÖPNV-Bauprogramm orientiert sich strukturell und verfahrenstechnisch so weit als möglich am bewährten Vorgehen bei den Schul-, Kita- sowie Sportbauprogrammen.

1.2 Rahmenbedingungen

1.2.1 Auswirkung Pandemie und Preis- und Tarifstruktur im MVV

In der Vergangenheit wurde der Betrieb des ÖPNV im Stadtverkehr maßgeblich aus Fahrgelderlösen finanziert. Mit der aktuellen Preis- und Tarifstruktur im MVV ist dies nicht mehr möglich. Der Aufwand der SWM/MVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen,

den Bau und Ausbau von Betriebshöfen sowie für Teile der Aufwendungen für den Fahrbetrieb ist aus den Tariferlösen nicht mehr gedeckt. Hierdurch hat sich das strukturelle Defizit des Verkehrsbereiches der SWM erhöht.

Erschwerend kommen die Auswirkungen der Pandemie hinzu. Seit Beginn der Pandemie verzeichnet die MVG einen deutlichen Rückgang der Fahrgeldeinnahmen. Dieser Rückgang wurde im Jahr 2020 zu 90 % und im Jahr 2021 zu 100 % durch Bundes- und Landesmittel (ÖPNV-Rettungsschirm) kompensiert. In den Jahren 2022 und 2023 ist noch keine vollständige Erholung der Fahrgastzahlen absehbar. Ob die daraus resultierende Ertragslücke auch in 2022 und 2023 durch Bundes- oder Landesmitteln ausgeglichen wird, ist derzeit offen.

Diese Entwicklungen führen dazu, dass der Anteil der Einnahmen aus Fahrgelderlösen am gesamten Finanzbedarf von 83 % im Jahr 2017 voraussichtlich auf 55 % im Jahr 2022 fallen wird. Dieser Wert wird sich zwar in den Folgejahren wieder erholen, er bleibt aber nach den derzeitigen Planungen durchgängig auf einem Wert von unter 60%. Die von den Gesellschaftern der MVV GmbH (LHM, Freistaat und Landkreise) zur Verfügung gestellten Mittel aus Allgemeinen Vorschriften gleichen diesen deutlichen Rückgang nicht vollständig aus.

1.2.2 Finanzbeziehungen zwischen LHM und SWM

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 16.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 02024) wurden die Finanzbeziehungen zwischen Landeshauptstadt München und Stadtwerke München GmbH neu geregelt. Ziel dieser Regelung ist es, einerseits der Landeshauptstadt München eine angemessene Rendite auf das in die Stadtwerke München GmbH investierte Kapital zukommen zu lassen und andererseits die Stadtwerke München GmbH in die Lage zu versetzen, in ihre Weiterentwicklung zu investieren, insbesondere in die Umstellung der Strom- und Wärmeversorgung auf erneuerbare Energien (Energie- und Wärmewende) und in den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV in München (Verkehrswende).

Auf Basis dieser Vorgaben finanziert die Landeshauptstadt München neue bzw. noch nicht fertig gestellte Infrastrukturen der Schienenbahnen. Dies umfasst den Aufwand für den Neubau von Strecken, Stationen, Abstellanlagen, Werkstätten und Betriebshöfen sowie Maßnahmen zur Erweiterung der Funktionalität, Ausweitung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen oder einer grundlegenden architektonischen Umgestaltung im Bereich der U-Bahn und Trambahn. Umfasst sind auch Änderungen, soweit neue behördliche Vorschriften, gesetzliche Regelungen oder Dritte die Maßnahme erfordern.

Die mit diesem 1. Bauprogramm vorgelegten Bedarfe fallen unter diese Kategorie und werden daher dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Die Kosten für bauliche Maßnahmen der Landeshauptstadt (z.B. Neuaufteilung des Straßenraums) im Zusammenhang mit Maßnahmen der SWM sowie die Beschleunigungsmaßnahmen werden von der Landeshauptstadt München getragen und im Teilhaushalt des Baureferats veranschlagt.

1.2.3 Haushaltssituation, -konsolidierung

Die Regierung von Oberbayern hat mit Schreiben vom 06.05.2021 die Haushaltssatzung und den Haushaltsplan 2021 nur mit Auflagen genehmigt. Im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren hat die Regierung eine inhaltliche Bewertung der aktuellen finanziellen Situation der Landeshauptstadt München vorgenommen.

Die Genehmigungsfähigkeit der zukünftigen Haushalte hängt im Wesentlichen davon ab, dass die dauernde Leistungsfähigkeit gemäß den gesetzlichen Vorgaben als gesichert gelten kann. Vorrangiges Ziel muss daher sein, so bald als möglich mindestens einen Überschuss in Höhe der ordentlichen Tilgungsleistung zu erzielen. Eine Erhöhung der Nettoneuverschuldung gefährdet in diesem Sinne die dauernde Leistungsfähigkeit. Aus diesem Grund müssen die investiven Auszahlungen mit dem Ziel überprüft werden, die Kreditaufnahmen zu reduzieren. Für neue freiwillige, budgetausweitende Aufgaben oder die Ausweitung bestehender Aufgaben besteht nach Auskunft der Stadtkämmerei in den nächsten Jahren keinerlei Spielraum.

1.2.4 Eckdatenbeschluss 2022

Im Antrag Nr. 2 des Eckdatenbeschlusses (EDB) in der VV vom 28.07.2021 hat der Stadtrat aufgrund dieser Vorgaben der Regierung daher beschlossen, das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025 in seinem jetzigen reduzierten Umfang fortzuschreiben.

Darüber hinaus gehende neue Maßnahmen können nur aufgenommen werden, wenn die Landeshauptstadt München zur Umsetzung gesetzlich oder vertraglich verpflichtet ist. Das gilt auch für Maßnahmen, die Gegenstand der zwischen den Stadtwerken München und der Landeshauptstadt München beschlossenen Finanzvereinbarung sind.

Mit Antrag Nr. 4 hat der Stadtrat daher die Verwaltung beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken München und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ein erstes investives ÖPNV-Bauprogramm aufzulegen und dem Stadtrat mit dem Haushalt 2022 im Dezember vorzulegen.

1.2.5 Priorisierung der Maßnahmen

Wie unter Ziff. 1.1 ausgeführt, erfordert die Verkehrswende im Bereich ÖPNV neben Trambahnmaßnahmen verschiedene Maßnahmen zur Angebotsausweitung und Maßnahmen zur Erweiterung der Funktionalität und der Ausweitung der Leistungsfähigkeit.

Mit der folgenden Aufstellung wird versucht, die finanzielle Dimension des Infrastrukturbedarfs ÖPNV aufzuzeigen:

Kostenprognose Ausbau ÖPNV (in Mio. €)		
	2021-2025	2026-2030
ÖPNV-Programme	2.627	4.093
• davon Finanzierung LHM	342	976
• davon Finanzierung Bund/Land	823	1.453
• Verbleibende Kosten SWM	1.462	1.664
U-Bahnbau der LHM	473	931
• davon Finanzierung Bund/Land*)		
• davon Finanzierung LHM	473	931
Gesamtkosten SWM/LHM	3.100	5.024

*) Derzeit steht noch nicht fest, in welcher Höhe Bund oder Land die U-Bahnprojekte fördern.

Der Gesamtinvestitionsbedarf ist erheblich. Die Reihung und die Umsetzung der Projekte stehen daher unter einem Finanzierungsvorbehalt.

Bis voraussichtlich 2030 erfordern diese Investitionen nach derzeitigen Schätzungen Finanzmittel in Höhe von über 8 Mrd.€. Auch nach 2030 bedarf es für die Verkehrswende im ÖPNV-Bereich Investition von mehreren Milliarden Euro, z.B. für die U-9 Gesamtstrecke.

Der städtische Finanzierungsanteil würde gemäß der Regelung der Finanzbeziehungen zwischen SWM und LHM nach Abzug der voraussichtlichen staatlichen Zuwendungen knapp 531 Mio. € bis ca. 2030, bzw. 342 Mio. € bis 2025 betragen. Die oben genannten Zahlen geben den aktuellen Planungsstand wieder. Es zeichnet sich aber bereits jetzt ab, dass im Weiteren Maßnahmen zur Verkehrswende erforderlich sind. Eine erste vorsichtige Einschätzung ergibt nach Abzug der staatlichen Zuwendungen für die Stadt München einen möglichen Finanzierungsanteil in Höhe von 850 bis 950 Mio. €.

Dieses Volumen ist – wie vorstehend ausgeführt – in seiner Gesamtheit für die Stadt und die SWM derzeit nicht finanzierbar. Es können nur die dringendsten investiven Maßnahmen im Bereich Schienenbahnen sowie die damit verbundenen begleitenden städtischen Maßnahmen in ein erstes Bauprogramm aufgenommen werden.

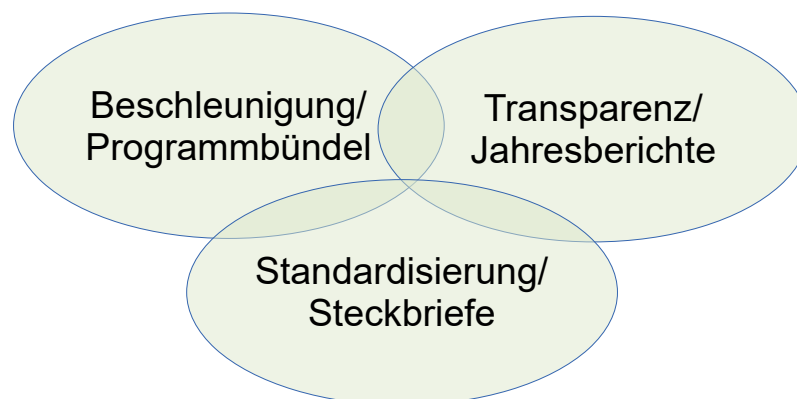
Die zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen sind vorrangig, weil sie dem Erhalt und Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Bestandsverkehr dienen (z.B. vorwiegend Brandschutzmaßnahmen). Der Bau von Betriebshöfen ist eine Bedingung für einen Ausbau der Kapazität im Schienenverkehr (U-Bahn und Tram).

Die Bewertung von Schienenneubaustrecken erfolgt auf Grundlage des Nahverkehrsplans im Rahmen der Standardisierten Bewertung. In diesem gesetzlich bestimmten Verfahren wird der gesamtwirtschaftliche Nutzen im Hinblick auf Kosten und Nutzen analysiert. Auch umweltbezogene Auswirkungen werden berücksichtigt.

Auf Grundlage dieser Priorisierung wird dem Stadtrat das erste Bauprogramm zur Umsetzung vorgeschlagen.

1.3 Umsetzung der ÖPNV-Bauprogramme

Die Zielsetzung Beschleunigung, Transparenz und Vereinfachung der Darstellung, erfordert eine konkrete Umsetzung im Ablauf:



1.3.1 Beschleunigtes Verfahren

In Analogie zu den Schul- und Kitabauprogrammen sollen aufgrund der hohen Anzahl an Maßnahmen die Ergebnisse der verschiedenen Planungsschritte Vorplanung/Projektauftrag, Entwurfsplanung/Projektgenehmigung sowie Ausführungsplanung/Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern genehmigt werden. Dies verschlankt den Prozessablauf.

Ausgenommen werden Trassierungsbeschlüsse für Tramneubaustrecken, die im Zusammenhang mit den erforderlichen Planfeststellungsverfahren sowie einer ggf. in diesem

Zuge vorgeschlagenen Neuaufteilung des Straßenraums weiterhin dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

1.3.2 Jährlicher Bericht

Dem Stadtrat wird für alle beschlossenen Bauprogramme einmal jährlich ein Bericht durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Mobilitätsreferat in kompakter Form vorgelegt, aus dem der Stand der Umsetzung der Maßnahmen ersichtlich ist.

Bei Bedarf erfolgt ergänzend eine Vorschau auf das nächste ÖPNV-Bauprogramm. Sofern im Berichtsjahr ein weiteres Bauprogramm beschlossen werden soll, wird dieses möglichst zum gleichen Termin bzw. in einer gemeinsamen Beschlussvorlage eingebracht.

Auf wesentliche Änderungen wird hingewiesen. Bei Bedarf werden Handlungsvarianten vorgeschlagen.

1.3.3 Standardisierung/Komprimierung der Information

Der Stadtrat wird in der Beschlussvorlage sowie ergänzend in Steckbriefen kompakt über die wesentlichen Inhalte der verschiedenen Projekte informiert. Im Folgenden werden die wesentlichen Begriffe und Abkürzungen sowie die Struktur der Steckbriefe erläutert.

Wesentliche Begriffe und Abkürzungen:

Art der ÖPNV-Infrastruktur:

Für Schienenbahnen:

- Trambahn (inkl. Haltestellen)
- U-Bahn (inkl. Haltestellen)
- Werkstätten/Abstellanlagen (bei räumlicher Zusammenfassung: Betriebshof)

Mit einer Tramneubaustrecke verbundene, begleitende Maßnahmen der LHM, vor allem

- Verbesserungen der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur (z.B. Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid, Instandsetzungsmaßnahmen an über- oder unterfahrenen Ingenieurbauwerken),
- Sonstiges, wie z.B. Grundstückerwerb der LHM.

Art der Baumaßnahme:

- NST: Neubau (liegt vor, wenn an gleicher Stelle bisher noch keine ÖPNV-Infrastruktur vorhanden war), z.B. Tram Westtangente
- N: Neubau als Ersatzbau
- E (N): Erweiterung/ Verlängerung als Neubau ohne Einbeziehen des Bestandes
- E (B): Erweiterung als Neubau mit untergeordnetem Einbeziehen des Bestandes
- GI: Generalinstandsetzung

- GI+E: Generalinstandsetzung mit untergeordnetem Neubau

Bauherr/Eigentümer:

- SWM
- LHM

Kosten und Finanzierung

Ergänzend wird bei den investiven Maßnahmen, die im Eigentum der SWM stehen, der Anteil der LHM an der Finanzierung (10 – 100%) angegeben.

Termine

Verfahrens-/Projektstände:

- Verfahrensstand vor Leistungen im Rahmen der HOAI, z.B. Machbarkeitsstudien
- Projektstände (HOAI) unabhängig davon ob Neubau oder Maßnahmen im Bestand:
 - Vorplanungsauftrag: VPA
 - abgeschlossene Vorplanung/Projektauftrag: PA
 - abgeschlossene Entwurfsplanung/Projektgenehmigung: PG
 - abgeschlossene Ausführungsplanung/Ausführungsgenehmigung: AG
 - in Baudurchführung: Bau
 - Inbetriebnahme: IN
 - Bauabschnitt: BAS x.

Städtische Baumaßnahmen für die Verbesserungen der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur (z.B. Neuaufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen) sind Bestandteil des Bauprogramms sowie des Programmbudgets. Damit erhält der Stadtrat ein vollständiges Bild aller maßnahmenbezogenen Kosten.

Die Gesamtprojektkosten für die Tram-Neubaustrecken beinhalten damit auch Kostenanteile, die durch Maßnahmen zur Verbesserung der gesamten Verkehrssituation und des öffentlichen Raums, aber nicht ursächlich durch die Tram ausgelöst werden.

Diese Kostenanteile sind finanziell eigenständige Maßnahmen und daher in den einschlägigen Teilhaushalten mit eigenen Finanzpositionen abzubilden sowie in den Steckbriefen als „Untermaßnahme“ beschrieben.

Die Steckbriefe beinhalten neben den oben genannten Begriffen in der Regel folgende weiteren Informationen:

- Ist-Situation
- Ziele / Soll-Situation

- Termine
- Weitere Projektplanungen/Herausforderungen/Handlungsschritte
- Kosten
- ggf. Visualisierung, z.B. Lagepläne.

Angaben zu Kosten können im Laufe des Prozesses konkretisiert werden. Die jeweiligen Kosten der Maßnahmen (= Projektkosten) enthalten einen Zuschlag für Risiken (Risikoreserve), näheres siehe bei 2.2.

Bei Bedarf können gleichartige und/oder gering beträgige Einzelmaßnahmen zu einer Pauschale zusammengefasst werden. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn die Maßnahmen üblicherweise nur ein Gewerk umfassen, wie dies z.B. bei Brandschutzmaßnahmen der Fall ist. Im Steckbrief wird dann darauf hingewiesen.

2. Erstes ÖPNV-Bauprogramm 2021

2.1 Maßnahmen

Das erste Bauprogramm beinhaltet vornehmlich Maßnahmen, die gesetzlich und betrieblich höchste Priorität für den Bestandsverkehr oder für die Ausweitung im Bereich Schienenbahnen, insbesondere an Trambahnstrecken, darstellen.

In das Bauprogramm können zudem nur Maßnahmen aufgenommen werden, für die:

- zwar noch keine Projektplanung begonnen wurde, diese aber im folgenden Jahr begonnen wird
- bereits mit der Projektplanung begonnen wurde, aber noch keine abgeschlossene Entwurfsplanung vorliegt oder
- eine abgeschlossene Entwurfsplanung mit Kostenberechnung vorliegt.

Die beiden erstgenannten Maßnahmenarten werden zunächst mit Planungskosten in das Programm aufgenommen. Jeweils gleichartige Infrastrukturarten sowie Maßnahmen der SWM bzw. der LHM werden in einer Planungskostenpauschale zusammengefasst und finanziert. Hierbei werden die voraussichtlich erforderlichen Planungskosten sowie der von der Stadt zu tragenden Kostenanteil geschätzt. Sobald für die Projekte die erforderlichen Kostenberechnungen/ -schätzungen vorliegen, werden in einem weiteren Bauprogramm die Gesamtkosten zur Finanzierung angemeldet. Der Steckbrief wird erneut vorgelegt, jetzt mit vollständiger Kostenangabe.

Ist bei einem Projekt die Entwurfsplanung abgeschlossen, wird es mit dem von der Stadt zu tragenden Gesamtkosten im Bauprogramm eingestellt. Dies ist beispielsweise bei der Tram Westtangente der Fall.

Bei bereits laufenden Projekten der SWM werden die im Jahr 2021 anfallende Kosten von den SWM vorfinanziert. Die von der Stadt zu tragenden Kostenanteile werden in der Rate 2022 aufgenommen und investiv nachfinanziert.

Zur aufwandsoptimierten Abwicklung der jährlichen Abrechnungen erfolgt jeweils zum 30.06. eine Auszahlung der Planzuschüsse gemäß Mehrjahresinvestitionsprogramm. Innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss des Verwendungsnachweise für die Förderungen von Bund und Land erfolgt eine die projektbezogenen Spitzabrechnung, gemäß den vereinbarten Kostenanteilen, durch die SWM.

Für das erste ÖPNV-Bauprogramm werden entsprechend der vorstehenden Ausführungen folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Maßnahmenbezeichnung	Stadtbezirk	Art der Infrastruktur	Art der Baumaßnahme	Kostenanteil LHM	Projektstand	Anmerkungen
Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße	16	Tram	Abstellanlage: NST Werkstatt: E(N)	80 %	PA	
Neubau Tramhaltestelle Regerstraße	5	Tram	E(N)	100 %	PG	
Erweiterung und Ausbau Haltestelle Olympiapark West	9	Tram	E(B)	100 %	PG	
Fahrstromverbesserung Tramstrecken Gesamtnetz	alle	Tram	E(B)	100 %	VPA	Fahrstromverbesserung bedingt durch Angebotsausweitungen im Bestand und Neubaustrecken
Erweiterung der Brandschutzmaßnahmen im U-Bahn Gesamtnetz	alle	U-Bahn	E(B)+GI	10%-100 %	BAU	Anpassung von Brandschutzmaßnahmen aufgrund von Fahrgaststeigerungen
Planungspauschale U-Bahn	alle	U-Bahn	E(B)	25%-100 %	VPA	
Neubaustrecke Tram Westtangente	7, 9, 19, 20, 25	Tram	NST	100 %	PG	Siehe auch Trassierungsbeschluss
Neubaustrecke Tram Münchner Norden	12	Tram	NST	100 %	PG	Siehe auch Trassierungsbeschluss
Neubaustrecke Tram	1, 4, 12	Tram	NST	100 %	PG	

Nordtangente						
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen	12	Tram	NST	100 %	PA	
Neubau Tram Scheidplatz Süd	4	Tram	E(N)	100 %	PG	
Neubaustrecke Tram Ramersdorf	5, 14, 16	Tram	NST	100 %	VPA	
Neubaustrecke Tram Y-Nord	3, 4, 9, 11	Tram	NST	100 %	VPA	
Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße	14, 15	Tram	NST	100 %	VPA	

Die **Steckbriefe** für die einzelnen Maßnahmen sind als **Anlagen 1 bis 14** beigefügt.

2.2 Finanzierung

Die unter 2.1 aufgeführten Maßnahmen werden je nach Planungs- und Projektstand mit Gesamtkosten oder summarisch über eine Planungskostenpauschale dargestellt.

Bei den genannten Baumaßnahmen liegt das Eigentum i.d.R. bei den SWM. Der städtische Finanzierungsanteil wird daher als Baukostenzuschuss in Form einer Investitionsförderungsmaßnahme sowohl in der Planungskostenpauschale als auch bei den Einzelmaßnahmen geleistet. Der Finanzierungsanteil der Stadt bemisst sich nach den neuen Regularien der Finanzbeziehungen und kann zwischen 10 und 100 % betragen. Die Kostentragung LHM/SWM ist in der Tabelle unter 2.1 und im jeweiligen Steckbrief angegeben. Von den von der LHM zu tragenden Kosten sind die erwarteten staatlichen Zuwendungen bereits abgezogen.

Die Baukostenzuschüsse an die SWM für die Planungspauschalen Schienenbahnen und die Einzelmaßnahmen werden derzeit im Teilfinanzhaushalt/MIP des RAW als Betreuungsreferat im Unterabschnitt 8300 abgebildet.

Wie oben ausgeführt, werden die Trambahnneubaustrecken in den Steckbriefen aus Gründen der Übersichtlichkeit einschließlich der städtischen Baumaßnahmen zur Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur sowie ggf. erforderlichen Grundstückserwerbungen dargestellt. Dies betrifft auch die dafür anfallenden Projektkosten, welche mit den ggf. erhaltenen Zuwendungen im Teilhaushalt des Baureferates dargestellt werden. Gleiches gilt für ggf. erforderliche Planungskostenpauschalen. Insofern werden die jeweiligen Kosten der Einzelmaßnahmen bzw. die Planungskostenpauschalen in der folgenden MIP-Tabelle jeweils in einer eigenen Zeile dargestellt.

Das erste ÖPNV-Bauprogramm umfasst für die LHM im Zeitraum bis 2025 ein rechnerisches Finanzierungsvolumen von 342 Mio. € und insgesamt rund 531 Mio. €. Für Kostenrisiken wird derzeit eine pauschale Risikoreserve von 15 Mio. € angesetzt.

Aus dem 1. Busbeschleunigungsprogramm (4,9 Mio. €) sowie dem Programm MVG-Rad (2,78 Mio. €) sind insgesamt 7,68 Mio. € nicht mehr benötigte Mittel bereits bei den SWM bzw. im städtischen Haushalt vorhanden. Diese sollen zur Kompensation eingesetzt werden. Die Restmittel aus dem 1. Busbeschleunigungsprogramm i.H.v 4,9 Mio. € bei den SWM sowie die Mittel für MVG-Rad i.H.v. 2,78 Mio. € beim Mobilitätsreferat sind daher umzuschichten und einzuziehen bzw. umzuwidmen.

Der Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2021 - 2025 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP alt: Investitionszuschuss an SWM/MVG MVG Rad Ausbaustufe 2 Maßnahmen-Nr. 8310.7640, Rangfolgen-Nr. 1

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025						nachrichtlich	
			(Euro in 1.000)						2026	Finanz. 2027 ff.
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025		
985	2.780	0	2.780	500	1.000	1.000	280	0	0	0
Summe	2.780	0	2.780	500	1.000	1.000	280	0	0	0
Z (36x)										
St. A.	2.780	0	2.780	500	1.000	1.000	280	0	0	0

MIP neu: Investitionszuschuss an SWM/MVG MVG Rad Ausbaustufe 2 Maßnahmen-Nr. 8310.7640, Rangfolgen-Nr. 1

Gruppierung	Gesamt-kosten	Fi-nanz-bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1.000)							nachrichtlich	
			Summe								
			2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Finanz. 2027 ff.	
985	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Z (36x)											
St. A.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Zudem wird vorgeschlagen, ungebundene Mittel der Stellplatzablöse i.H.v. 6,0 Mio. € einzusetzen, für deren Verwendung die konkreten investiven Projekte noch im Verwaltungsweg abgestimmt werden. Mittel aus der Klimaschutzpauschale sind hingegen nicht enthalten.

Damit reduziert sich der tatsächliche Finanzierungsbedarf des ersten ÖPNV-Bauprogramms auf 328,5 Mio. € inkl. eines Anteils für Risiken von 15 Mio. € bis 2025. Insgesamt ergibt sich damit ein Finanzierungsbedarf für das erste ÖPNV-Bauprogramm von i.H.v. 342 Mio. € bis 2025 bzw. insgesamt 531 Mio. €.

Analog den Schul- und Kitabauprogrammen wird vorgeschlagen diesen Betrag als Finanzrahmen anzusetzen. Solange der Finanzrahmen nicht überschritten wird, sind keine neuen Finanzierungsbeschlüsse erforderlich. Finanzielle Ausgleiche zwischen den genehmigten Maßnahmen sind damit ohne Stadtratsbefassung möglich.

Finanzierungsbedarf für das 1. ÖPNV-Bauprogramm Schienenbahnen

Teilhaushalt RAW: UA 8300 Stadtwerke München GmbH										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamtkosten	Finanziert bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (in Mio. Euro)						nachrichtlich	
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Rest 2027 ff.
Neubau Trambetriebshof Ständlerstraße	193,9	0	68,0*	0	10,5	13,7	18,9	25,0	47,8	78,0
Neubau Tramhaltestelle Regerstraße	3,0	0	3,0	0	0,8	2,0	0,2	0	0	0
Erweiterung und Ausbau Haltestelle Olympiapark West	0,7	0	0,7	0	0,7	0	0	0	0	0
Fahrstromverbesserung Tram Gesamtnetz	5,3	0	2,1	0	1,3	0,1	0,8	0	0,7	2,5
Brandschutzmaßnahmen U-Bahn Gesamtnetz	45,8	0	42,9	0	12,3	9,5	8,3	12,9	2,9	0
Planungspauschale U-Bahn	46,0	0	46,0	0	14,6	12,9	9,5	8,9	0	0
Neubaustrecke Tram Westtangente	70,0	0	64,5	0	2,7	15,8	22,9	23,0	4,6	0,9
Neubaustrecke Tram Münchner Norden 8300.985.7700.X	24,0	0	21,4	0	2,1	1,4	7,1	10,8	2,2	0,4
Neubaustrecke Tram Nordtangente 8300.985.7710.X	33,6	0	28,6	0	1,4	4,1	3,1	20,1	5,0	0
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen 8300.985.7720.X	13,4	0	11,9	0	0,6	0,7	2,2	8,4	1,5	0
Neubau Tram Scheidplatz Süd	4,9	0	3,4	0	0,6	2,7	0	0	0	1,5
Neubaustrecke Tram Ramersdorf 8300.985.7730.X	2,3	0	2,3	0	0	0,5	0,9	0,9	0	0
Neubaustrecke Tram Y-Nord I+II 8300.985.7740.X	3,4	0	3,4	0	0,7	1,4	1,4	0	0	0
Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße 8300.985.7750.X	5,0	0	5,0	0	0,4	1,8	2,8	0	0	0
SUMME UA 8300	451,3	0	303,3*	0,0	48,7	66,4	78,1	110,0	64,8	83,4

* Einschließlich 4,9 Mio. € Restmittel Busbeschleunigung, die hier zu kürzen sind.

Teilhaushalt Baureferat: UA 6300										
Maßnahmenbezeichnung und Finanzposition	Gesamtkosten	Finanziert bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (in Mio. Euro)						nachrichtlich	
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Rest 2027 ff.
Neubaustrecke Tram Westtangente 6300.950.1160.X	40,1	0	18,8	0	2,5	4,1	4,5	7,7	8,2	13,1
6300.932.1160.X	0,6	0	0,6	0	0	0,6	0	0	0	0
Neubaustrecke Tram Münchner Norden 6300.950.2100.X	25,4	0	7,7	0	0,4	0,3	3,0	4,0	6,4	11,3
6300.932.2100.X	10,4	0	8,6	0	0	4,1	2,7	1,8	1,8	0
Neubaustrecke Tram Nordtangente 6300.950.2105.X	1,0	0	1,0	0	0,2	0,5	0,4	0,0	0	0
6300.932.2105.X	0,5	0	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0
Neubaustrecke Tram Johanneskirchen 6300.950.2110.X	0,5	0	0,5	0	0,1	0,1	0,3	0,0	0	0
Neubaustrecke Tram Ramersdorf 6300.950.2115.X	0,3	0	0,3	0	0	0,1	0,1	0,1	0	0
Neubaustrecke Tram Y-Nord I+II 6300.950.2120.X	0,4	0	0,4	0	0,1	0,2	0,2	0	0	0
Neubaustrecke Tram Wasserburger Landstraße 6300.950.2125.X	0,6	0	0,6	0	0,1	0,2	0,3	0	0	0
SUMME UA 6300	79,5	0	38,7	0	3,2	10,0	11,9	13,6	16,4	24,4

Finanzrahmen des 1. ÖPNV-Bauprogramms 2021										
Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkosten	Finanziert bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (in Mio. Euro)						nachrichtlich	
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Rest 2027 ff.
UA 8300 beim RAW	451,3	0	303,3	0	48,7	66,4	78,1	110,0	64,8	83,4
UA 6300 beim Baureferat	79,5	0	38,7	0	3,2	10,0	11,9	13,6	16,4	24,4
SUMME gesamt	530,8	0	342,0	0	52,0*	76,4	90,0	123,6	81,0	107,8

Informationen zum Stadtbezirk und zum Planungsstand finden Sie unter Ziff. 2.1 Maßnahmen.

Bei den städtischen Referaten werden im Zuge der Umsetzung der Tram Neubaustrecken Personalressourcen erforderlich, die im Rahmen der künftigen Sachstandsberichte zeitgerecht (befristet für Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahme) dargestellt und in den jeweiligen Haushaltsverfahren beantragt werden. Ggf. sind aufgrund der noch nicht abschließend bekannten Zeitpläne auch kurzfristig Zuschaltungen notwendig. Die notwendigen Bedarfe für die dauerhafte Betreuung und Koordination von ÖPNV-Bauprogrammen und -Berichten sowie ÖPNV-Planungsprogrammen seitens Mobilitätsreferat werden in der Beschlussfassung zum ÖV-Planungsprogramm (Vorlagennummer Nr. 20-26 / V 05005) dargestellt.

3. Personalbedarf Referat für Arbeit und Wirtschaft

3.1 Begründung

Mit dem vorgelegten Bauprogramm ändert sich die Finanzierungsgrundlage der ÖPNV-Infrastruktur. Anstelle einer überwiegenden Unternehmensfinanzierung wird die Infrastruktur nunmehr zunehmend durch die LHM selbst finanziert. Die gleiche Entwicklung zeigt sich in der Finanzierung des Betriebs. Die Änderung der Finanzierungsgrundlage führt zu einem Mehraufwand im Betreuungsreferat für diese neue Abwicklung.

Die Maßnahmen erfordern projektbezogen einen sehr hohen Personaleinsatz. Mit dem Bauprogramm wird dauerhaft eine Koordinationsleistung im Projektmanagement notwendig. Der Prozess umfasst die Abstimmung der Planung mit SWM/MVG und Mobilitätsreferat als Initiatoren, Baureferat und Stadtkämmerei, die Regelberichterstattung an den Stadtrat, das Finanzcontrolling und die Entwicklung und Begleitung neuer Programme.

Die Projektfinanzierung bildet in diesem Sinne den Gegenentwurf zur klassischen Unternehmensfinanzierung, wie sie im Beteiligungsmanagement aktuell geleistet wird: Hier steht das operative Geschäft im Fokus. In der Regel ist eine projektscharfe Betrachtung notwendig, um Drittmittel zu beantragen.

Die Aufgaben für die Sachbearbeitung im Beteiligungsmanagement:

- Erfassen der ÖPNV-Infrastrukturbedarfe im Austausch mit den Initiatoren SWM/MVG und MOR
- Unterstützung einer Entscheidung über die Priorisierung der Maßnahmen
- Unterstützung bei der Zuordnung der Kostentragung im Lichte der Finanzvereinbarung
- Erstellung von Beschlussvorlagen für den Stadtrat

Die Aufgaben für die Sachbearbeitung im Finanzbereich:

- Einrichten und Pflegen einer Finanzstruktur im Teilhaushalt des RAW für dieses Programm auf verschiedenen Bereichen

- Finanz- und Projektcontrolling des Programms
- Bearbeiten von Anfragen mit Finanzbezug
- Abwickeln der internen Steuerung der Zahlströme zwischen den Referaten und der SWM
- Abwickeln des Zahlflusses (Einnahmen und Ausgaben)

Begründung der dauerhaften Aufgabe

Die Herbeiführung einer städtischen Verkehrswende wird als dauerhaft gesehen. Es ändern sich zwar die jährlichen Bauprogrammsteine, jedoch ist hier ein kontinuierliches Umsetzen dieser Strategie erforderlich.

Die Aufgabenmehrung bedarf der kontinuierlichen fachlichen Begleitung an der Schnittstelle zwischen Mobilitätsreferat, Baureferat und Referat für Arbeit und Wirtschaft. Soweit unternehmerische Interessen der SWM/MVG oder der MVV-GmbH betroffen sind, ist das RAW zuständig, soweit es sich um verkehrliche Themen handelt, das Mobilitätsreferat.

3.2 Personalbedarf

Für die fachliche Abwicklung des ÖPNV-Bauprogramms werden im Bereich des Beteiligungsmanagements zusätzliche Kapazitäten im Umfang von 1,0 VZÄ (A13/E13, SB Beteiligungsmanagement) und für die Finanzabrechnung in der Geschäftsleitung ebenfalls 1,0 VZÄ (3.QE, A10 / E9C SB Haushalt) benötigt.

Tabelle „Zusammenfassung Bedarf (in Stellen VZÄ)“

<i>Bereich</i>	<i>Funktion</i>	<i>VZÄ</i>	<i>Einwertung</i>	<i>Maßnahme</i>
FB 5	SB Beteiligungsverwaltung	1,0	A13 / E13	neue Aufgabe Zusätzlicher Bedarf ab 01.01.2022 unbefristet ab Stellenbesetzung
GL2	SB Haushalt	1,0	A10/ E9C	neue Aufgabe Zusätzlicher Bedarf ab 01.01.2022 unbefristet ab Stellenbesetzung
Summe		Σ 2,0		

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der lfd. Verwaltungstätigkeit im Produkt 44111000 Overhead und im Produkt 44111320 Beteiligungsmanagement

	Dauerhaft ab 2022 ff.	Einmalig in 2022	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	146.425 €	4.000 € in 2022	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	144.825 €		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) - Arbeitsplatzkosten	1.600 €	4.000 €	
Transferauszahlungen (Zeile 12)	-		
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	-		
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	-		
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	2,0		

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel werden nach positiver Beschlussfassung in den Haushaltsplan des Referates für Arbeit und Wirtschaft ab 2022 ff. aufgenommen.

3.3 Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Aufgrund der aktuellen Konsolidierung des Personalkostenbudgets im Teilhaushalt ist eine Kompensation aus vorhandenen Personalkapazitäten im Bereich Beteiligungsmanagement und in der Geschäftsleitung im Bereich Finanzwesen nicht möglich.

3.4 Unabweisbarkeit

Mit dem Änderungsantrag zum Eckdatenbeschluss Haushalt 2022 der Fraktion SPD/Volt und Die Grünen/Rosa Liste wurde das Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragt, das dargestellte ÖPNV-Bauprogramm aufzulegen. Eine fristgerechte Anmeldung der hierfür benötigten Personalkapazitäten zum Eckdatenbeschluss Haushalt 2022 war deshalb nicht möglich und auch nicht planbar.

Mit der Umsetzung des Bauprogramms müssen die mit der Vorlage beantragten Haushaltsmittel planungssicher für die jeweiligen Programmbausteine zur Verfügung stehen.

3.5 Zusätzlicher Büroraumbedarf

Der Arbeitsplatz für die neuen dauerhaften Stellen kann in den vorhandenen Räumen des Verwaltungsgebäudes Herzog-Wilhelm-Straße 15 untergebracht werden. Beim Kommunalreferat wird kein zusätzlicher Flächenbedarf angemeldet.

4. Ausblick

Zukünftige Maßnahmen, die im Rahmen des Finanzbeziehungsvertrags zwischen der LHM und den SWM durch die LHM zu finanzieren sind, werden in weiteren Bauprogrammen abgebildet.

Sind Voruntersuchungen und Machbarkeitsstudien aus der für Dezember 2021 vorgesehenen Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München - ÖV-Planungsprogramm“ (Vorlagennummer Nr. 20-26/V 05005) soweit voran geschritten, dass HOAI-Phasen erreicht werden, werden diese Maßnahmen mit Beginn der Planungsleistungen in das ÖPNV-Bauprogramm (aufgrund der investiven Mittel) überführt und bilden daher die Grundlage für weitere ÖPNV-Bauprogramme. Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt durch das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat sowie den SWM.

Darüber hinaus sind Maßnahmen mit einer abgeschlossenen Entwurfsplanung, sofern nicht bereits Kostenschätzungen auf Basis der Vorplanung möglich sind, aus der Planungskostenpauschale zu entnehmen und die Ausführungskosten als Einzelmaßnahme im einschlägigen Teilfinanzhaushalt/MIP gemäß der oben beschriebenen Grundsätze in einem zukünftigen Bauprogramm einzustellen. Der Steckbrief wird erneut vorgelegt, jetzt mit vollständiger Kostenangabe. Dies betrifft z.B. die Tramneubaustrecke Nordtangente sowie den 2. U-Bahnbetriebshof Neuperlach Süd.

Analog zum bewährten Vorgehen bei den Schul-, Kita- sowie Sportbauprogrammen ist folgender Aufbau auch für weitere ÖPNV-Bauprogramme möglich:

- Jährlicher Berichtsbeschluss zur Darlegung des aktuellen Standes der Maßnahmen sowie Schärfen der Kostendarstellungen
- Anlassbezogen weitere Bauprogramme mit groben Kostenschätzungen und dazugehörigen Steckbriefen
- Fakultativer Bericht als Vorschau auf weitere Bauprogramme

Maßnahmen für künftige Bauprogramme enthalten

- Ertüchtigungsmaßnahmen der bestehenden Infrastruktur
- Maßnahmen aus den Planungsprogrammen zum öffentlichen Nahverkehr
- Aktualisierungen zum Nahverkehrsplan sowie den
- weitere Planungsschritten der bereits im Nahverkehrsplan beschlossenen U-Bahn-Maßnahmen.

Zur Erläuterung: Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat mit Beschluss der Vollversammlung vom 03.03.2021 zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan (vgl. RIS-Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01848) beschlossen, dass ein Finanzierungsbeschluss erstellt werden soll. Die Finanzmittel für die Planungsleistungen werden in der für Dezember 2021 vorgesehenen Beschlussvorlage „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München - ÖV-Planungsprogramm“ (Vorlagennummer Nr. 20-26 / V 05005) angemeldet.

Die beteiligten städtischen Referate benötigen für die Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen Personalressourcen, die im Rahmen der Bauprogrammbeschlüsse dargestellt und in den jeweiligen Haushaltsverfahren beantragt werden.

Das Kommunalreferat und das Baureferat haben der Beschlussvorlage zugestimmt. Die **Stadtkämmerei** hat dem Bauprogramm zugestimmt, aber die beantragte Stellenzuschaltung abgelehnt. Die Stellungnahme ist als **Anlage 15** beigefügt. Aus Sicht des Referats für Arbeit und Wirtschaft ist eine Beantragung im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2023 zu spät, da eine Stellenbesetzung dann frühestens im Juni 2023 erfolgen könnten. Der Antrag wird daher aufrecht erhalten.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses bestehen nicht, die betroffenen Bezirksausschüsse werden im Rahmen der konkreten Einzelmaßnahmen angehört.

Die Beschlussvorlage konnte auf Grund der komplexen verwaltungsinternen Abstimmungen nicht fristgerecht verteilt werden. Die Beschlussfassung in der heutigen Sitzung ist zwingend erforderlich, da aus beihilferechtlichen Gründen noch in 2021 entsprechende Umsetzungsakte gegenüber der SWM erlassen werden müssen; diese Umsetzungsakte stehen unter Haushaltsvorbehalt. Zudem ist eine Aufnahme des Bauprogramms in den Haushalt 2022 notwendig und eine nahtlose Weiterarbeit an den dringlichen Projekten zu sichern.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft und Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Strategie, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, der Korreferent des Mobilitätsreferats, Herr Stadtrat Andreas Schuster und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Sebastian Weisenburger, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referenten

1. Den in Ziffer 1.3 beschriebenen Verfahrensvorschlägen zur Planung und Realisierung von ÖPNV-Bauprogrammen wird zugestimmt.
2. Den unter Ziff. 2.1 aufgeführten Maßnahmen und der damit verbundenen Priorisierung für das erste ÖPNV-Bauprogramm 2021 einschließlich der dadurch ausgelösten städtischen Baumaßnahmen wird zugestimmt. Die Verwaltung wird mit der Realisierung des ersten ÖPNV-Bauprogramms 2021 entsprechend den in der Anlage beigefügten standardisierten Kurzbeschreibungen (Steckbriefe) mit einem vorläufigen Gesamtfinanzvolumen von 530,8 Mio. € einschließlich Ersteinrichtungskosten und Risikoreserve beauftragt.
3. Das Gesamtfinanzvolumen von 530,8 Mio. € stellt einen Finanzrahmen dar. Soweit der Finanzrahmen nicht überschritten wird, bedürfen Kostenänderungen einzelner Maßnahmen des ersten Bauprogramms keiner Genehmigung. Die Darstellung im Rahmen

der jährlichen Berichte bleibt davon unberührt. Treten Kostenveränderungen zwischen einzelnen Maßnahmen auf, wird die Stadtkämmerei ermächtigt, auf Grundlage der verwaltungsintern getroffenen Projekteinzelscheidungen und unter Einhaltung der Kostenobergrenzen die jeweils planmäßigen Haushaltsansätze bzw. Verpflichtungsermächtigungen umzuschichten und das Mehrjahresinvestitionsprogramm für die davon betroffenen Einzelmaßnahmen entsprechend zu ändern.

Die bereits zu den SWM übertragenen Mittel i.H.v. 4,9 Mio. € aus dem 1. Busbeschleunigungsprogramm werden zur anteiligen Finanzierung umgewidmet.

Der Verwendung von 6 Mio. € aus der Stellplatzablöse wird zugestimmt.

4. Die Stadtkämmerei wird ermächtigt, die bei Ziffer 2.2 (Seiten 13 ff) dargestellten investiven Mittelbedarfe für die Unterabschnitte 8300 (RAW) und 6300 (Baureferat) in das fortzuschreibende Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 aufzunehmen.
- 5 Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025 ist wie folgt zu ändern:
MIP alt: Investitionszuschuss an SWM/MVG MVG Rad Ausbaustufe 2 Maßnahmen-Nr. 8310.7640, Rangfolgen-Nr. 1

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025						nachrichtlich	
			(Euro in 1.000)						2026	Finanz. 2027 ff.
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025		
985	2.780	0	2.780	500	1.000	1.000	280	0	0	0
Summe	2.780	0	2.780	500	1.000	1.000	280	0	0	0
Z (36x)										
St. A.	2.780	0	2.780	500	1.000	1.000	280	0	0	0

MIP neu: Investitionszuschuss an SWM/MVG MVG Rad Ausbaustufe 2 Maßnahmen-Nr. 8310.7640, Rangfolgen-Nr. 1

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025						nachrichtlich		
			(Euro in 1.000)								
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Finanz. 2027 ff.	
985	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Z (36x)											
St. A.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

6. Das RAW sowie das Baureferat werden beauftragt, für das erste ÖPNV-Bauprogramm 2021 zu den entsprechenden Nachträgen bzw. Haushaltsplanaufstellungsverfahren für die im jeweiligen Teilfinanzhaushalt enthaltenen Einzelmaßnahmen sowie Pauschalen die erforderlichen Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen – wie im Vortrag beschrieben – termingerecht anzumelden.
7. Das Baureferat wird beauftragt, bei den Trambahn-begleitenden Bauprojekten zur Verbesserung der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur den Einsatz von staatlichen Zuwendungen zu prüfen und sicherzustellen.
8. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Einrichtung von 2 Stellen (2,0 VZÄ) und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat dauerhaft ab 2022 ff. zu veranlassen.
9. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel von 4.000 € in 2022 und die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. 146.425 € jährlich ab 2022 ff. für die Produkte 44111000 Overhead und 44111320 Beteiligungsmanagement im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 ff. anzumelden. Eine Finanzierung aus dem vorhandenen Referatsbudget oder Kompensation kann nicht erfolgen.
10. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die beantragten Stellen keinen zusätzlichen Büroraumbedarf auslösen.

- 11 Dem Stadtrat wird jährlich über die Programmentwicklung gemeinsam durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Mobilitätsreferat berichtet. In diesem Zusammenhang sind wesentliche Abweichungen eines Einzelprojektes oder einer Pauschale ab verwaltungsinterner Projektgenehmigung vom genehmigten ÖPNV-Bauprogramm als Sonderbericht dem Stadtrat zur Kenntnis/Entscheidung vorzulegen.
- 12 Bei künftigen ÖPNV-Bauprogrammen übernehmen das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie das Mobilitätsreferat die gemeinsame Federführung.
- 13 Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag. Über den Beratungsgegenstand entscheidet abschließend die Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referenten

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

Clemens Baumgärtner
berufsm. Stadtrat

Georg Dunkel
berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

z.K.

V. Wv. RAW - FB 5 C:\Users\v.kudlasevich\Downloads\2021-12-06 Bauprogramm.odt

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An das Baureferat
An das Mobilitätsreferat
An das RAW GL2
An die Stadtwerke München GmbH – GM (3-fach)

mit der Bitte um Kenntnisnahme

Am