

Fragenkatalog

zur finalen Evaluierung der nationalen Konzepte zur Bewerbung
um Olympische und Paralympische Spiele in Deutschland



**SPORT
EHRENMT**

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Deutscher Olympischer Sportbund und Projektgruppe Olympiabewerbung im Bundeskanzleramt
Februar 2026



Präambel

Olympische und Paralympische Spiele bewegen die ganze Welt. Vor allem bewegen sie viel im und für das Gastgeberland: Sie einen das Land, stiften Zuversicht und motivieren zu Höchstleistungen aller Art. Sie schaffen Verbindungen und emotionale Momente weit über die Grenzen hinweg. Sie inspirieren, ermutigen für die Zukunft und lassen positiv nach vorne blicken. Das Olympische Feuer kann Zündfunke für unsere positive Zukunftserzählung sein, für eine Bewegung von Zivilgesellschaft, Sport, Wirtschaft und allen, die sich beteiligen wollen.

Das langfristige emotionale Erbe der Fußball-WM 2006 und vieler anderer Sportgroßveranstaltungen zeigt: Olympische und Paralympische Spiele in Deutschland können das Wir-Gefühl stärken und ein Zeichen des Aufbruchs sein. Die Spiele sind weiterer Antrieb für Erneuerung unter Einbeziehung aller Menschen – der gesamtgesellschaftliche Ruck hin zu einem modernen Deutschland. Ein Ruck, der sich unabhängig des final ausgewählten Konzepts, im gesamten Land entfaltet. Olympische und Paralympische Spiele geben eine gemeinsame Vision mit einem möglichen Zieldatum: 2036, 2040 oder 2044.

Mit der Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele hat Deutschland die Kraft, sich diese olympische Idee zu eigen zu machen: schneller, höher, stärker – und vor allem zusammen.



Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.1 Fragenkatalog	4
1.2 Nationaler Entscheidungsprozess	5
2 Kategorien und Kriterien	7
2.1 Herangehensweise	7
2.2 Übersicht der finalen Bewertungskategorien und -kriterien	7
2.3 Bewertungsmechanik	8
2.4 Aufbau und Aufgabenstellung	10
3 Internationale Wettbewerbsfähigkeit und nationale Akzeptanz	11
3.1 Internationale Dimension	11
3.1.1 Strahlkraft im Kontext Sport	11
3.1.2 Internationale Strahlkraft	12
3.2 Nationale Dimension	12
3.2.1 Unterstützung	12
3.2.2 Stabilität	13
4 Sportfachliche und operative Eignung	14
4.1 Reisezeiten	14
4.2 Athlet*innen-Unterbringung	14
4.3 Eventpotenzial	15
4.4 Hotelkapazitäten	15
4.5 IBC/ MPC	16
5 Vision und Legacy – Leitfragen	16
5.1 Spirit of the Games	18
5.2 Sportliche Nachhaltigkeit	18
5.3 Soziale Nachhaltigkeit	19
5.4 Ökologische Nachhaltigkeit	20
5.5 Perspektive der Jugend	21
6 Kosten und Finanzierung – Leitfragen	21
6.1 IOC-Budgetsystematik als Grundlage der Betrachtung	22
6.1.2 Plausibilisierung durch die Bewerberregionen	22
6.1.3 Vorbereitung auf internationalen Bewerbungsprozess	22
6.2 Prüfungsgegenstand	23
6.3 Abgrenzung	23
6.4 Prüfungskriterien	24
6.5 Leitfragen	24
6.5.2 Machbarkeit	25
6.5.3 Nutzen der Maßnahmen	25
7 Infrastrukturelle Sonderprojekte	26
8 Anhang	26



1 Einleitung

Mit der Auswahl eines finalen Konzepts und damit des deutschen Bewerbers für Olympische und Paralympische Spiele auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung (AOMV) des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) am 26. September 2026 endet der auf der Mitgliederversammlung 2022 begonnene nationale Entscheidungsprozess.

Für die Vorbereitung der finalen Entscheidung auf der AOMV wurde von DOSB und Bund in den zurückliegenden Monaten eine Bewertungssystematik abgestimmt und entwickelt. Übergeordnetes Ziel ist, in einem nachvollziehbaren und transparenten Bewertungsverfahren eine sachgerechte Grundlage für die Entscheidung der außerordentlichen Mitgliederversammlung zu schaffen.

Der hierfür entwickelte Fragenkatalog stellt die für die finale Entscheidung wesentlichen Parameter dar und skizziert den zugrundeliegenden Prozess bis zur außerordentlichen Mitgliederversammlung in Baden-Baden.

1.1 Fragenkatalog

Ziel des vorliegenden Dokuments ist es, die finale Evaluierung, die von DOSB, den olympischen Spitzenverbänden und dem Deutschen Behindertensportverband (DBS) nach Einreichung der finalen Konzepte durchgeführt wird, vorzubereiten und zu strukturieren. Es soll den nationalen Bewerberregionen Orientierung bieten, welche Aspekte in ihrem Konzept für die finale Entscheidung ggf. noch deutlicher herauszuarbeiten sind und welche Fragen bis zur Abgabefrist am 4. Juni 2026 beantwortet werden müssen. Das Ressort Olympiabewerbung steht den Gebietskörperschaften jederzeit zur Unterstützung sowie für Rückfragen zur Verfügung.

Grundlage für den Fragenkatalog bilden der am 18. Dezember 2024 übermittelte [Leitfaden zur Verfeinerung der Konzepte](#) und die [Bewertungskriterien der operativen Mindestanforderungen](#) vom 28. März 2025 sowie die dort bereits berücksichtigten nationalen und internationalen Rahmenbedingungen und die Bewertungsschwerpunkte, die seit Beginn des Prozesses¹ bekannt sind. Der Großteil der im Folgenden beschriebenen Kategorien und Kriterien stellt somit eine Schärfung bzw. Vertiefung der im Prozess bereits abgefragten Punkte und dem DOSB vorliegenden Konzepte dar.

Der Fragenkatalog verfolgt zudem das Ziel, Einblicke und Erläuterung zu bieten, warum und in welcher Form die einzelnen Variablen festgelegt und wie die einzelnen Kennzahlen ermittelt werden. Somit dient das Dokument nicht nur der reinen Abfrage zur Konzeptevaluierung, sondern stellt zugleich transparent dar, wie sich der Prozess zur finalen Entscheidungsfindung zusammensetzt.

¹ Juli 2023, AG „Wo & Wann“



1.2 Nationaler Entscheidungsprozess

Nachfolgend wird zunächst der Entscheidungsprozess seit der 19. DOSB-Mitgliederversammlung 2022 inkl. der einzelnen Phasen kurz skizziert:

Entwicklung der Grobszenarien

Die Mitgliederversammlung des DOSB hat am 3. Dezember 2022 einstimmig beschlossen zu prüfen, ob, für welches Jahr, mit welchem Austragungsort/ welchen Austragungsorten und unter welchen Voraussetzungen sich Deutschland erneut um die Ausrichtung Olympischer und Paralympischer Spiele bewerben soll.

Daraufhin wurde in den Jahren 2023 und 2024 vom DOSB in enger Abstimmung mit den am nationalen Prozess beteiligten Gebietskörperschaften und der Bundesregierung zahlreiche Ausrichtungsvarianten, sog. Grobszenarien, erarbeitet. Diese wurden auf Basis der Forderungen der deutschen Gesellschaft aus der [Frankfurter Erklärung](#) sowie den zu Beginn des Prozesses durch das DOSB-Präsidium definierten Prämissen entwickelt. Im Laufe des Prozesses wurden die Grobszenarien unter Berücksichtigung des nationalen und internationalen Feedbacks stetig weiterentwickelt, angepasst und vertieft.

Leitfaden zur Verfeinerung der Grobszenarien

Im Dezember 2024 wurden die Gebietskörperschaften aufgefordert, die jeweiligen Grobszenarien anhand eines vom DOSB entwickelten Leitfadens bis zum 31. Mai 2025 weiter zu verfeinern und zentrale Fragen zu beantworten, die bei der finalen Entscheidung des DOSB über das deutsche Bewerbungskonzept eine Rolle spielen können. Neben dem Fragebogen des Internationalen Olympischen Komitees (IOC) für potenzielle Ausrichter (Future Host Questionnaire) und den internationalen Maßgaben seit dem Reformprozess (Olympic Agenda 2020, 2020+5, New Norm) orientierte sich dieser Leitfaden auch an den nationalen Rahmenbedingungen (Nationale Strategie Sportgroßveranstaltungen, Frankfurter Erklärung).


Drei-Stufen-Modell

Ausgehend von diesem Leitfaden und der Beschlussfassung auf der DOSB-Mitgliederversammlung 2024 wurde im Frühjahr 2025 ein mit allen Gebietskörperschaften und der Bundesregierung politisch abgestimmtes Drei-Stufen-Modell entwickelt (siehe Anhang, Seite 3). Dieses Modell garantiert die Festlegung des deutschen Kandidaten für Olympische und Paralympische Spiele auf der AOMV des DOSB. Gleichzeitig bietet es dabei den Gebietskörperschaften den benötigten zeitlichen Rahmen, ein Referendum oder eine andere positive formelle politische Beschlussfassung durchzuführen.

Stufe 1: Prüfung der operativen Mindestanforderungen

Ende Mai 2025 wurden alle Unterlagen für den Leitfaden fristgerecht eingereicht. Die übermittelten Konzepte wurden (und werden) laufend in enger Zusammenarbeit mit den Gebietskörperschaften, den olympischen Spitzenverbänden und dem DBS sowie auf Grundlage von internationalem Feedback weiterentwickelt.

Im September 2025 überprüfte der DOSB die verfeinerten Konzepte in sechs objektiv bewertbaren Bereichen mit insgesamt acht Unterkategorien auf die Erfüllung operativer Mindestan-



forderungen. Grundlage für diese Mindestanforderungen waren entweder Vorgaben des IOC, der internationalen Spitzenverbände oder vom DOSB anhand festgelegter Kriterien basierend auf Kennzahlen vergangener und künftiger Spiele.

Nach Abschluss der Prüfung zeigte das Ergebnis, dass alle vier Konzepte die operativen Mindestanforderungen erfüllt haben. Das DOSB-Präsidium ließ dementsprechend alle vier nationalen Bewerber zum weiteren Prozess zu.

Stufe 2: Referendum/ politische Beschlussfassung

Seit Beginn des Prozesses ist die Einbindung der Gesellschaft für den DOSB und die Bundesregierung ein zentrales Anliegen. Aus diesem Grund hat der DOSB – gemeinsam mit dem Bund und den Gebietskörperschaften – bereits im Jahr 2023 einen breiten Dialogprozess angestoßen. Da eine internationale Bewerbung ohne Unterstützung von Politik und Gesellschaft nicht denkbar ist, haben die Gebietskörperschaften zu versichern, dass ihre Bewerbungsabsichten politisch und gesellschaftlich getragen werden und somit größtmögliche Stabilität der Bewerbung zu garantieren. Der Nachweis hierfür ist entweder durch ein Referendum oder durch einen formellen Beschluss der zuständigen politischen Gremien (z. B. Senat, Landtag, Stadtrat), welche von der Bevölkerung gewählt wurden, möglich. Die Entscheidung, wie dies abgesichert wird, obliegt den Gebietskörperschaften. Der DOSB unterstützt tatkräftig und gleichermaßen auf dem demokratischen Weg der Bürgerbeteiligung, unabhängig von der Form der Teilhabe. Ein Bürgerreferendum fordert der DOSB ebenso wie das IOC nicht.

Ausschließlich nationale Bewerber, die bis zur Abgabefrist vom 4. Juni 2026 ein positives Bürgerreferendum oder eine andere positive politische Beschlussfassung für eine Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele herbeigeführt haben, können ihr finales Konzept beim DOSB einreichen. Sie nehmen somit am abschließenden Evaluierungsprozess – der dritten Stufe des Drei-Stufen-Modells – teil.

Stufe 3: Finaler Evaluierungsprozess

Für die finale Stufe dieses Modells, der Entscheidung auf der AOMV, wurde von DOSB und Bund eine Bewertungssystematik entwickelt mit dem Ziel, in einem nachvollziehbaren, transparenten und sachgerechten Entscheidungsprozess das Konzept mit den höchsten internationalen Erfolgsaussichten und einer breiten nationalen Unterstützung auszuwählen.

Dabei wurden alle relevanten Stakeholder frühzeitig in die Ausgestaltung und Anwendung der seit Beginn des Prozesses bekannten Bewertungskriterien eingebunden. So wird gewährleistet, dass Entscheidungen auf einer gemeinsamen Informationsbasis getroffen werden sowie die Auswahl fair, transparent und nachvollziehbar erfolgt. Diese Entscheidung wird von Sport und Politik – unter Wahrung der Autonomie des Sports – gemeinsam getragen.

Entscheidungsweg 2026

Auf der DOSB-Mitgliederversammlung am 6. Dezember 2025 wurde der Entscheidungsweg 2026 sowie die zugehörige Bewertungssystematik verabschiedet. Die einzelnen Schritte dieses Wegs sind auf Seite 4 des Anhangs beschrieben.



2 Kategorien und Kriterien

Wie bereits beschrieben, wurden in den Jahren 2023 und 2024 anhand nationaler und internationaler Rahmenbedingungen Grobkonzepte mit allen Gebietskörperschaften erarbeitet und laufend verfeinert.

Grundlegende Parameter in der Entwicklung der Konzepte waren von Beginn an die nationalen sowie internationalen Maßgaben und Rahmenbedingungen. Wesentliche Kennzahlen und Faktoren wurden somit seit Beginn an berücksichtigt, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit und die operative Eignung sicherzustellen.

Die nun für die Stufe 3 definierten Bewertungskategorien und -kriterien sind aus diesen von Beginn an berücksichtigten Schwerpunkten entstanden. Sie zahlen hierbei größtmöglich auf die nationalen Zielsetzungen ein und orientieren sich vor allem an den internationalen Vorgaben und Kriterien, um die Auswahl des Konzeptes zu ermöglichen, das die nationalen und internationalen Vorgaben gleichermaßen am besten erfüllt.

2.1 Herangehensweise

Die finale Entscheidung für das nationale Konzept sowie alle damit zusammenhängenden operativen Schritte setzen den Fokus auf bereits heute belastbare Kriterien und übergeordnete Themen. Wesentliche Kennzahlen, wie beispielsweise die maximale Nutzung vorhandener/ temporärer Infrastruktur oder die operative Eignung der Wettkampfstätten wurden bereits in Stufe 1 geprüft und sind somit in Stufe 3 nicht nochmals anzuführen, da der DOSB diesbezüglich ohnehin im kontinuierlichen Austausch mit den Gebietskörperschaften steht.


2.2 Übersicht der finalen Bewertungskategorien und -kriterien

Auf der DOSB-Mitgliederversammlung 2025 wurde in Bezug auf den weiteren Bewerbungsprozess neben der Einberufung und Besetzung der Evaluierungskommission auch der Entscheidungsweg 2026 und die zugehörige Bewertungsmatrix (siehe Anhang, Seite 4-6) verabschiedet.

Die Bewertungsmatrix umfasst fünf Kategorien:

- Internationale Wettbewerbsfähigkeit & nationale Akzeptanz
- Sportfachliche & operative Eignung
- Vision & Legacy
- Kosten & Finanzierung
- Infrastrukturelle Sonderprojekte (nicht prüfungsrelevant)

Die jeweiligen Kategorien und Kriterien werden unterschiedlich evaluiert, individuell gewichtet und kommen somit zu unterschiedlichen Ergebnisformen. Eine detaillierte Darstellung dieser Gewichtung ist dem Anhang zu entnehmen. Die Gewichtung der Kriterien in den Kategorien „Internationale Wettbewerbsfähigkeit & nationale Akzeptanz“ und „Sportfachliche & operati-



ve Eignung“ ist vorbehaltlich des derzeit stattfindenden „Fit for the Future“-Prozess des IOC in dem es ggf. auch zu Weiterentwicklungen des Vergabeprozesses für Olympische Spiele und etwaigen neuen Schwerpunktsetzungen kommen kann.

2.3 Bewertungsmechanik

Die neun Bewertungskriterien der Kategorien „Internationale Wettbewerbsfähigkeit & nationale Akzeptanz“ sowie „Sportfachliche & operative Eignung“ bilden die Grundlage für die Gesamtbewertung der Konzepte durch den DOSB, die olympischen Spitzenverbände und den DBS. Die einzelne Bepunktung je Kriterium wird miteinander zu einem Gesamtergebnis zusammengeführt. Eine prozentuale Gewichtung dieser beiden Kategorien findet nicht statt, „Internationale Wettbewerbsfähigkeit & nationale Akzeptanz“ und „Sportfachliche & operative Eignung“ werden identisch bewertet.

Die Kategorien „Vision & Legacy“ und „Kosten & Finanzierung“ werden qualitativ auf Plausibilität bzw. Machbarkeit („erfüllt“/ „nicht erfüllt“) geprüft und fließen in das Gesamtbild der Evaluierung ein. Die gesamte Bewertungsmatrix befindet sich im Anhang, Seite 6.


Internationale Wettbewerbsfähigkeit & nationale Akzeptanz und Sportfachliche & operative Eignung

Die Kategorien „Internationale Wettbewerbsfähigkeit & nationale Akzeptanz“ sowie „Sportfachliche & operative Eignung“ sind auf messbare und vergleichbare Kriterien ausgerichtet. Von insgesamt neun Kriterien werden sieben anhand einer Punkteskala von 0 bis 100 Punkten bewertet. Die Bepunktung basiert auf klar definierten und objektiv messbaren Kennzahlen, die durch die Steuerungsgruppe Olympiabewerbung festgelegt und durch die Evaluierungskommission bestätigt wurden. Die Ausnahme bilden die Kriterien „Hotelkapazitäten“ sowie „IBC/ MPC“, bei denen wie bereits in Stufe 1 ausschließlich die Erfüllung der operativen Mindestanforderungen geprüft und als "erfüllt"/ "nicht erfüllt" bewertet wird.

Für die Bepunktung der einzelnen Bereiche wird der heute geltende Status Quo – und somit aktuell belastbare und bewertbare Kennzahlen – herangezogen. So kann anhand klar festgelegter Werte eine Vergleichbarkeit zwischen den vier zur Auswahl stehenden Konzepten sichergestellt werden, die somit eine transparente Grundlage zur Entscheidungsfindung liefert. Sich möglicherweise verändernde internationale Rahmenbedingungen und Maßgaben gilt es hierbei jederzeit im Blick zu behalten. Diesbezüglich steht der DOSB im Rahmen des Continuous Dialogue in engem Kontakt mit dem IOC. Der DOSB steht hierzu im stetigen Austausch mit den Gebietskörperschaften und wird auch nach finaler Auswahl des Konzepts dieses mit der Bewerberstadt weiterhin optimieren, um auf mögliche Entwicklungen die passenden Antworten zu liefern.

Innerhalb der sieben bepunkteten Kriterien ist die Bewertung in verbandsübergreifende Bereiche und verbandsindividuelle Bereiche aufgeteilt. Der verbandsübergreifende Bereich wird durch den DOSB bewertet, während der verbandsindividuelle Bereich durch die olympischen Spitzenverbände und den DBS individuell bewertet wird.

Die Gewichtung innerhalb und zwischen den einzelnen Kriterien ist dem Anhang, Seite 24 zu entnehmen. Auf dieser Grundlage bereitet das Ressort Olympiabewerbung des DOSB die bewer-



tungsrelevanten Inhalte für die verbandsübergreifenden Bewertungsbereiche neutral und einheitlich auf und erörtert diese in vertraulichen Einzelterminen gemeinsam mit den olympischen Spitzenverbänden und dem DBS. Die Bewertung der objektiven Kennzahlen erfolgt dabei ausschließlich durch den DOSB anhand eines linearen Bewertungssystems. Die individuellen Verbandsgespräche erfolgen auf Grundlage eines festgelegten Gesprächsleitfadens und unter juristischer Begleitung, um Transparenz, Vergleichbarkeit und Verfahrenssicherheit sicherzustellen. Die einzelnen Ergebnisse der verbandsindividuellen Evaluierungen werden nicht veröffentlicht.

Verbandsübergreifender Bereich: Die Bewertung durch den DOSB folgt einem linearen skalierten Bewertungssystem mit einer Skala von 0 bis 100 Punkten. Dabei kommt der sog. **Bestwert-Ansatz** zu tragen. Das bedeutet, dass nach Abgabe am 4. Juni 2026 und anschließender Prüfung der eingereichten Konzepte je Kriterium das Konzept mit dem besten Wert in dieser Kategorie die Obergrenze des linearen Systems bildet und mit 100 Punkten bewertet wird. Die Untergrenze wird unterschiedlich (teilweise über die bereits in Stufe 1 gesetzten Mindestanforderungen) festgelegt. Dieses Ergebnis wird in Abhängigkeit der Gewichtung innerhalb des jeweiligen Kriteriums mit dem verbandsindividuellen Bereich addiert. Eine detaillierte Erläuterung dieser Mechanik ist dem Anhang, Seite 8 zu entnehmen.

Verbandsindividueller Bereich: Die verbandsindividuelle Bewertung folgt ebenfalls dieser festen Skala (0 bis 100), jedoch frei nach Einschätzung der olympischen Spitzenverbände bzw. dem DBS. Das bedeutet, dass grundsätzlich die Möglichkeit besteht, mehrere oder alle Konzepte gleich zu bewerten, da jedes der Konzepte von den Verbänden individuell betrachtet wird. Die vom DOSB entsprechend der Matrix vorgestellten Berechnungen für die jeweiligen Sportarten sind für die Verbände nicht bindend. Die jeweiligen Punkte der einzelnen Evaluierungen werden pro Konzept addiert und durch die Anzahl der Evaluierungen dividiert. Dieses Ergebnis wird in Abhängigkeit der Gewichtung innerhalb des jeweiligen Kriteriums mit dem verbandsübergreifenden Bereich addiert. Der Anhang, Seite 7 veranschaulicht dieses Verfahren.

Vision & Legacy

Die Kategorie „Vision & Legacy“ wird auf qualitativer Ebene von einer mit zahlreichen Expert*innen besetzten Arbeitsgruppe (AG) eingeordnet und als „erfüllt“/ „nicht erfüllt“ ausgewiesen. Die Antworten der Gebietskörperschaften zu den im Fragenkatalog unter Kapitel 5 enthaltenden Leitfragen werden auf ihre Plausibilität und Konformität mit langfristigen gesellschaftlichen und sportlichen Entwicklungszielen evaluiert. Dabei spielt auch die Stimmigkeit des Konzepts in sich, also ob ein „roter Faden“ in der Konzeption und in den Schwerpunkten erkennbar ist, eine wichtige Rolle. Die Ergebnisse der Evaluierung übermittelt die AG abschließend an die Evaluierungskommission.

Da sich die Aspekte in dieser Kategorie lediglich qualitativ bewerten lassen und eine Vergleichbarkeit auf Grund unterschiedlicher Schwerpunkte und Akzentuierung nicht möglich ist, ist hier dementsprechend keine Bepunktung vorgesehen und es entsteht kein Ranking der Konzepte.

Kriterien in dieser Kategorie sind durch ihr komplexes Zusammenspiel miteinander gekennzeichnet und unterliegen bspw. im Bereich der Nachhaltigkeit, unterschiedlichen Zielkonflikten. Eine objektive Bewertung nach festen Zahlen und Messwerten ist daher methodisch nicht belastbar.



Kosten & Finanzierung

Die Inhalte der Kategorie „Kosten & Finanzierung“ werden in einer AG mit Vertreter*innen des DOSB, des Bundeskanzleramts sowie relevanter Bundesministerien und dem Haushaltsausschuss des Bundestages evaluiert. Ziel ist es, die Umsetzbarkeit und Refinanzierbarkeit sowie wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit der Konzepte frühzeitig zu gewährleisten. Dementsprechend prüft die AG die Finanz- und Infrastrukturplanungen auf Machbarkeit sowie Haushaltsverträglichkeit und führt dazu regelmäßige Rücksprachen mit den Gebietskörperschaften. Die Prüfung erfolgt jeweils für sich, nicht vergleichend, das Ergebnis wird als „erfüllt“/ „nicht erfüllt“ ausgewiesen. Sofern ein Konzept finanziell nicht darstellbar ist, wird die AG nicht hinreichend unterlegte Konzeptbausteine gemeinsam mit der Gebietskörperschaft herausfiltern bzw. anpassen.

Infrastrukturelle Sonderprojekte

Die Kategorie der „Infrastrukturellen Sonderprojekte“ wird durch den DOSB gesondert zu den innerhalb der „AG Kosten & Finanzierung“ zu evaluierenden Maßnahmen betrachtet. Ziel ist es, Einblicke in die Planung zu weiteren infrastrukturellen Maßnahmen innerhalb der Konzepte zu erhalten. Dabei handelt es sich im Kern um Projekte, die unabhängig der Spiele zur positiven Entwicklung der jeweiligen Stadt/ Kommune/ Region oder des Landes geplant sind. Abgrenzend zur Evaluierung der Bewertungskategorie „Kosten & Finanzierung“ ist diese Kategorie Gegenstand der Betrachtung ohne abschließende Bewertung.

2.4 Aufbau und Aufgabenstellung

In den Kapiteln 3-6 werden die fünf finalen Bewertungskategorien (siehe Kapitel 2.2.) nochmals dargestellt und es wird erläutert, weshalb diese für die finale Evaluierung herangezogen werden.

Da der Fragenkatalog auf dem Leitfaden sowie den Bewertungskriterien der Stufe 1 aufbaut, liegt dem DOSB eine Vielzahl der Informationen bereits vor, sodass eine Beantwortung in den Kapitel 3 und 4 – mit Ausnahme einer Angabe – nicht erforderlich ist. Die in diesem Bereich noch benötigte Information ist im Fließtext **entsprechend gekennzeichnet**.

Der DOSB steht mit den Gebietskörperschaften im kontinuierlichen Austausch, um die vorliegenden Venue-Konzepte regelmäßig abzugleichen. Ein finaler „Tabellen-Check“ je Konzept wird – analog zur Abgabe in Stufe 1 – erfolgen. Änderungen nach dem 4. Juni 2026 werden bis zur Auswahl des deutschen Bewerbers nicht mehr berücksichtigt.

Die Kategorie „Vision & Legacy“ greift viele Aspekte der gesellschaftlichen Wirkung einer Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele auf. Im Kapitel 5 finden sich daher in jedem der fünf Kriterien ausgewählte Leitfragen, die durch die zugehörige AG erarbeitet wurden, und **die es zu beantworten gilt**. Dabei ist pro Kriterium die maximal zulässige Zeichenzahl von 17.500 Zeichen (inkl. Leerzeichen) zu beachten. Nicht ausgeschöpfte Zeichenkontingente können dabei nicht auf andere Kernbereiche übertragen werden. Akzentuierungen und das Setzen von Schwerpunkten bei den jeweiligen Antworten in den Kernbereich obliegen den Gebietskörperschaften. Der „rote Faden“ des jeweiligen Konzepts sollte erkennbar sein und deren Tragfähigkeit und Plausibilität verdeutlicht werden. Es gilt herauszustellen, was das jeweilige Konzept einzigartig macht und welche Wirkungen dabei für die Gesellschaft – regional sowie national – erzielt werden. Dabei soll deutlich werden, wie die Vision zum Leben erweckt werden kann und



was das Vermächtnis dieser Idee der Olympischen und Paralympischen Spiele sein soll.

Für die Kategorie Kosten & Finanzierung wird die Umsetzbarkeit und, Refinanzierbarkeit sowie wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit der Finanz- und Infrastrukturplanungen geprüft. Die Angaben sind in einer Excel-Tabelle einzupflegen. Regelmäßige Rücksprachen der AG mit den Gebietskörperschaften sind angedacht.

Die für die Beantwortung der Leitfragen benötigten Word-Dateien sowie die Excel-Tabelle stehen den Gebietskörperschaften auf der digitalen Plattform (SharePoint) zum Download zur Verfügung.

3 Internationale Wettbewerbsfähigkeit und nationale Akzeptanz

Ziel des nationalen Prozesses ist es, die deutsche Bewerbung auszuwählen, der die höchsten internationalen Erfolgsaussichten zugesprochen werden.

3.1 Internationale Dimension


Nachdem der nationale Auswahlprozess mit der AOMV im September 2026 abgeschlossen wird, ist vor allem dem „Auswärtsspiel“, also der internationalen Dimension besondere Aufmerksamkeit in der finalen Evaluierung einzuräumen.

In diesem Zusammenhang spielt die Strahlkraft im Kontext Sport eine wichtige Rolle: Erfahrungen in der Ausrichtung internationaler Sportevents stellen hierbei einen verlässlichen Indikator für Professionalität, Organisationsfähigkeit und -erfahrung sowie Qualität dar, um für Athlet*innen die bestmöglichen Rahmenbedingungen sicherzustellen.

Olympische und Paralympische Spiele als größte Sportveranstaltung der Welt sind jedoch auch ein weltweites Medien- und Kulturereignis und stehen für internationale Begegnung, Verständigung und Aufmerksamkeit auf globaler Ebene. Daher muss auch die Strahlkraft über den Sport hinaus bewertet werden. Ein Konzept mit Standorten von hoher Strahlkraft verfügt über internationale Bekanntheit, ein positives Image und eine starke Anziehungskraft für unterschiedliche Zielgruppen und trägt dadurch maßgeblich dazu bei, die Bedeutung und Wirkung der Spiele weltweit zu verstärken.

3.1.1 Strahlkraft im Kontext Sport

Dieses Unterkriterium gliedert sich in einen verbandsübergreifenden und einen verbandsindividuellen Bereich. Die prozentuale Gewichtung der Bereiche ist dem Anhang, Seite 11 zu entnehmen.



Im verbandsübergreifenden Bereich wird im Auftrag des DOSB durch einen externen Dienstleister eine Analyse der Sportgroßveranstaltungen durchgeführt. Darüber hinaus entwickeln DOSB und der externe Dienstleister gemeinsam eine Methodik, die eine Bewertung nach dem Bestwert-Ansatz ermöglicht.

Im verbandsindividuellen Bereich geben die olympischen Spitzenverbände und der DBS ihre Einschätzung zum internationalen Stellenwert der vorgesehenen Städte und Venues in Bezug auf ihre jeweilige Sportart/ Disziplin.

3.1.2 Internationale Strahlkraft

In diesem Unterkriterium erfolgt die Bewertung ausschließlich über den verbandsübergreifenden Bereich, wie dem Anhang, Seite 11 zu entnehmen ist.

Hierbei wird im Auftrag des DOSB durch einen externen Dienstleister eine Meta-Analyse von verschiedenen anerkannten Studien, Indizes, Reports und empirischen Datensätzen durchgeführt. Betrachtet werden hierbei verschiedene durch den Dienstleister ausgewählte Dimensionen, wie beispielsweise Bekanntheitsgrad oder internationale Wahrnehmung. Für dieses Unterkriterium entwickeln der DOSB und der externe Dienstleister gemeinsam eine Methodik, die eine Bewertung nach dem Bestwert-Ansatz ermöglicht. Auch die Bepunktung erfolgt durch den externen Dienstleister.

3.2 Nationale Dimension

Im Sinne einer erfolgreichen Bewerbung ist es unabdingbar, möglichst viele Stakeholdergruppen hinter der Bewerbung zu vereinen und diese dauerhaft in das Bewerbungsverfahren einzubinden. Eine internationale Bewerbung ohne breite nationale Unterstützung und die daraus resultierende Stabilität ist nicht denkbar.

3.2.1 Unterstützung

In diesem Unterkriterium wird die Unterstützung der Bewerbung durch politische und zusätzliche Stakeholder in einem verbandsübergreifenden und verbandsindividuellen Bereich bewertet. Die prozentuale Verteilung ist dem Anhang, Seite 12 zu entnehmen.

Für den verbandsübergreifenden Bereich der politischen Unterstützung ist folgende Angabe durch die Gebietskörperschaften erforderlich:

Die Position zur Bewerbung des jeweiligen politischen Organs (z. B. Abgeordnetenhaus, Bürgerschaft, Landtag oder Stadtrat) muss von den Gebietskörperschaften nachgewiesen werden. Dies erfolgt entweder durch einen öffentlichen bis zum 4. Juni 2026 gefassten Beschluss des jeweiligen politischen Organs oder – sollte dies nicht vorgesehen sein – durch die schriftliche Auskunft aller Fraktionen des jeweiligen politischen Organs zur Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele. **Diese Auskunft ist von den Gebietskörperschaften einzuholen und dem DOSB mit der finalen Abgabe am 4. Juni 2026 zu übermitteln.**



3.2.2 Stabilität

In diesem Unterkriterium wird die Stabilität der Bewerbung durch einen Bürgerentscheid (Referendum) oder eine politische Beschlussfassung bewertet, was ausschließlich über einen verbandsübergreifenden Bereich erfolgt (siehe Anhang, Seite 12).

Hierbei werden die in Stufe 2 des Drei-Stufen-Modells von den Gebietskörperschaften durchgeführten Referenden oder andere formelle politische Beschlussfassungen anhand ihres prozentualen Abstimmungsergebnisses bewertet. Zur Ermittlung des prozentualen Ergebnisses wird, im Sinne des demokratischen Grundsatzes „One Person, One Vote“, folgende Berechnung für das Hauptclusters des jeweiligen Konzepts verwendet:

$$\frac{\text{Kumulierte Ja-Stimmen aller gewonnenen Referenden}}{\text{Summe der gültigen Stimmen aller gewonnenen Referenden}} = \text{Ergebnis Referendum in \%}$$

Anmerkung: Ein für das jeweilige Konzept relevantes Referendum, das nicht erfolgreich ist, wird in die Berechnung nicht einbezogen. In solchen Fällen ist jedoch zu prüfen, wie eine sachgerechte alternative Verortung der betreffenden Sportart/ Disziplin im Konzept möglich ist.

Auch wenn IOC und DOSB kein Referendum fordern und somit keine verbindlichen Vorgaben dazu bestehen, wie die Stabilität der Bewerbung sicherzustellen ist, so ist diesem in der Praxis eine überproportionale Bedeutung zuzuordnen, da ein positives Referendum eine höhere Stabilität liefert als andere Entscheidungswege.

Weisen ein oder mehrere Konzepte mit vergleichbarem Evaluierungsergebnis eine signifikant höhere Stabilität auf, ist dies in der Empfehlung der Evaluierungskommission zu berücksichtigen.



4 Sportfachliche und operative Eignung

Die Athlet*innen bilden das Herzstück der Olympischen Bewegung und folglich auch der Olympischen und Paralympischen Spiele. Um die bestmöglichen Bedingungen für sportliche Leistung zu schaffen, sollten ihre Bedürfnisse daher im Zentrum aller Planungen stehen.

4.1 Reisezeiten

Für eine ideale Wettkampfvorbereitungen sind die bestmöglichen Rahmenbedingungen für Athlet*innen unabdingbar. Ein wesentlicher Faktor hierfür ist eine möglichst kurze An- und Abreise zu den Wettkampfstätten, um körperliche und mentale Belastungen zu reduzieren: weniger Zeit im Transport bedeutet mehr Zeit für Regeneration, Vorbereitung und Fokus auf den Wettkampf.

In diesem Kriterium wird die durchschnittliche Reisezeit im Hauptcluster in Minuten zwischen dem Olympischen/ Paralympischen Dorf und den Wettkampfstätten ermittelt. Die Reisezeit wird jeweils um 3:00 Uhr nachts mithilfe von Google Maps an drei nicht aufeinanderfolgenden Tagen gemessen. Für die Bewertung wird ausschließlich die kürzeste Reisezeit je Wettkampfstätte herangezogen. Dieser Vorgang orientiert sich an Prüfungsverfahren des IOC für Reisewege, welche dem DOSB vorliegen.

Eine Verteilung der Gewichtung (verbandsübergreifender/ verbandsindividueller Bereich) ist dem Anhang, Seite 17 zu entnehmen.

4.2 Athlet*innen-Unterbringung

Ein grundlegender Parameter für die Fokussierung des DOSB auf eine Maximierung der Athlet*innen in einem zentralen Dorf (One Village) waren – nach zahlreichen dezentralen Editionen der Spiele – die internationalen Erfolgsaussichten eines solchen Konzeptes.

In diesem Kriterium wird der prozentuale Anteil der Athlet*innen ermittelt, die im Olympischen/ Paralympischen Dorf untergebracht sind. Als im Dorf untergebracht gelten ausschließlich Athlet*innen, deren Reisezeit zur Wettkampfstätte maximal 60 Minuten oder die Entfernung (Luftlinie) maximal 50 Kilometer beträgt (IOC Operational Requirement).

Die Ermittlung der Reisezeit erfolgt jeweils um 3:00 Uhr nachts mithilfe von Google Maps an drei nicht aufeinanderfolgenden Tagen. Die Ermittlung der Entfernung erfolgt über die Website <https://www.luftlinie.org/>.

Eine Verteilung der Gewichtung (verbandsübergreifender/ verbandsindividueller Bereich) ist dem Anhang, Seite 19 zu entnehmen.



4.3 Eventpotenzial

Olympische und Paralympische Spiele sind mehr als reine Sportwettkämpfe – sie sind ein weltweites Großereignis mit enormer emotionaler und gesellschaftlicher Bedeutung. Es braucht eine mitreißende Atmosphäre um die Spiele für Athlet*innen, Fans vor Ort und in aller Welt erlebbar zu machen. Ein starkes Eventpotenzial zeichnet sich durch volle Stadien, eine entsprechende Inszenierung des Wettkampfs und eine begeisternde Atmosphäre aus.

Das Kriterium „Eventpotenzial“ gliedert sich in zwei verbandsübergreifende Bereiche sowie einen verbandsindividuellen Bereich. Die prozentuale Verteilung ist dem Anhang, Seite 21 zu entnehmen.

Der verbandsübergreifende Bereich umfasst die möglichen Ticketpotenziale und die potenzielle Anzahl an Tageszuschauer*innen. Grundlage für die Ermittlung der Ticketpotenziale (Olympische und Paralympische Spiele) ist die im Games Operational Budget (GOB) realistisch und belastbar kalkulierte Anzahl der verkaufbaren Tickets, die sich aus den Kapazitäten der Wettkampfstätten, der Ticketkontingentierung sowie aus Erfahrungswerten früherer Olympischer und Paralympischer Spiele ableitet. Die Obergrenze wird der grundlegenden Bewertungsmechanik folgend durch den Bestwert-Ansatz und somit durch das höchste Ticketpotenzial unter den eingereichten Konzepten definiert. Die Untergrenze bildet das geringste Ticketpotenzial, das seit der gemeinsamen Planung und Durchführung Olympischer und Paralympischer Spiele im Rahmen des „One Bid – One City – One Organising Committee“-Prinzips seit 1988 erreicht wurde.

Für eine größtmögliche Teilhabe wird die potenzielle Anzahl der Tageszuschauer*innen anhand der Bevölkerungszahl im Umkreis von 300 Kilometern Luftlinie um das Olympische/ Paralympische Dorf im Hauptcluster ermittelt. Dies soll aufzeigen, wie viele Menschen durch einen möglichen Tagestrip potenziell an den Spielen teilhaben könnten.

Im verbandsindividuellen Bereich erfolgt die Bewertung der standortspezifischen Einschätzung der Wettkampfstätten innerhalb eines Rahmens von 0 bis 100 Punkten in Bezug auf die Qualität sowie den Eventfaktor (Athlet*innen- und Fanerlebnis) der Venue.

4.4 Hotelkapazitäten

Da die Unterbringungskapazitäten eine zentrale IOC-Mindestanforderung darstellen, gelten sie seit Beginn der Szenarienentwicklung als wesentlicher Bewertungsschwerpunkt und wurden bereits im Rahmen der Grobszenarien einer Prüfung unterzogen. Aufgrund der Wichtigkeit dieses Bereichs für das IOC werden die bereits vorliegenden Angaben erneut abgeglichen, es wird jedoch ausschließlich die Erfüllung der operativen Mindestanforderungen überprüft und das Ergebnis entsprechend als „erfüllt“/ „nicht erfüllt“ bewertet.



4.5 IBC/ MPC

Als Teil der kritischen Infrastruktur der Spiele müssen das International Broadcast Centre (IBC) und das Main Press Centre (MPC) gemäß den Vorgaben des IOC bestimmte Anforderungen erfüllen. Diese wurden bereits im Zuge der Stufe 1 überprüft, und sollen aufgrund der hohen Relevanz für das Venue-Konzept nochmals abgeglichen werden. Dies erfolgt jedoch ausschließlich auf Basis der Erfüllung der operativen Mindestanforderungen, das Ergebnis lautet demnach „erfüllt“ „nicht erfüllt“.

5 Vision und Legacy – Leitfragen

Olympische und Paralympische Spiele zeichnen sich vor allem durch ihre Vision und Legacy aus. Sie bewegen die Menschen, prägen Generationen und Nationen und können ein Motor für den Zusammenhalt einer Gesellschaft sein.

Sie gehen weit über die Wettkampftage hinaus und umfassen bereits die Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele als Katalysator für Entwicklungen in unserer Gesellschaft sowie gleichermaßen langfristige Errungenschaften, die nach den Spielen bestehen bleiben. Das, was von den Olympischen und Paralympischen Spielen bleibt, was sie in einer Gesellschaft bewegen und wie sie sie geprägt haben – emotional, regional, strukturell und im Ansehen – wird hierin deutlich. Durch Vision und Legacy entsteht ein einzigartiges Event, das im Sinne der olympischen Idee den sportlichen Wettkampf verbindet: sie vereint Menschen durch den Sport und fördert eine friedliche Welt durch Freundschaft, Solidarität und Fair Play.

Die Leitfragen im Bereich Vision & Legacy wurden durch die einberufene AG Vision & Legacy entwickelt und verabschiedet, welche sich auf Basis des Beschlusses der DOSB-Mitgliederversammlung vom 6. Dezember 2025 gebildet hat. Dieser Bereich steht stellvertretend für die gesellschaftliche Wirkung, die Olympische und Paralympische Spiele entfalten können und zeichnet sich besonders durch sein Facettenreichtum und die Komplexität der Wechselwirkungen unterschiedlicher Aspekte aus. In den fünf Kernbereichen „Spirit of the Games“, „Sportliche Nachhaltigkeit“, „Soziale Nachhaltigkeit“, „Ökologische Nachhaltigkeit“ und „Perspektive der Jugend“ sollen gezielt Einblicke gegeben werden, wie die gesellschaftliche Wirkung der Spiele im jeweiligen Konzept berücksichtigt ist und wie sie Einzug erhält. Die AG hat dabei in einem intensiven Erarbeitungsvorgang basisdemokratisch unterschiedliche Schwerpunkte bei den Leitfragen gesetzt. Gleichwohl bedeutet dies nicht, dass weitere Aspekte der gesellschaftlichen Wirkung nicht oder weniger relevant sind, sondern in Anbetracht des Umfangs und der Komplexität lediglich eine Konzentrierung erfolgte.

In diesem Bereich soll beschrieben werden, welche Geschichte mit dem Konzept der Olympischen und Paralympischen Spiele – über die Region, Deutschland und die Olympische Bewegung – erzählt werden soll und wie mit der Vision die lokale und die weltweite Gemeinschaft inspiriert und durch zukunftssträchtige Innovationen bereichern wird.



In den fünf Kernbereichen sollen Einblicke gegeben werden,

- wie sich die geplante Ausgabe der Spiele in vorhandene Strategien und die Ziele des IOC und seiner Reformagenda einfügt,
- welche Mehrwerte bereits die Bewerbung für die Menschen und den Sport in Deutschland schafft,
- welche positiven Effekte sich durch die Planung, die Durchführung und langfristig für die Zeit nach Ausrichtung der Spiele ergeben,
- und wie sich diese Benefits für die breite der Bevölkerung skalieren lassen.

Das Konzept sollte einen roten Faden enthalten, der sich durch das Bewerbungskonzept, die Vorbereitungen auf die Spiele, die Spiele selbst und darüber hinaus bis hin zur Umsetzung von Legacy-Projekten zieht. Nachhaltigkeit in allen drei Dimensionen wird nicht als isoliertes Handlungsfeld verstanden, sondern als querschnittliches Strukturprinzip, das sämtliche Planungs-, Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse durchdringt. Von Beginn des Prozesses an werden Olympische und Paralympische Spiele zusammengedacht, wodurch auch die inklusive Ausrichtung ein zentrales Anliegen ist.

Ziel ist es, dass alle Menschen – unabhängig von Alter, Herkunft, Geschlecht, Orientierung, Einkommen, Bildung, Behinderung oder familiären Lebensformen – von einer Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele kurz-, mittel- und langfristig profitieren und ihnen größtmögliche, proaktiv Teilhabe ermöglicht wird: Vom direkt Beteiligte*n bis hin zu jede*r Bürger*in der Nation.

Bei der Beantwortung der Fragen sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- verschiedene nationale Rahmenwerke und Ziele: [DOSB-Ziele 2035](#), [Nationale Vision](#) der deutschen Bewerbung, [Nationale Strategie Sportgroßveranstaltungen](#)
- verschiedene internationale Rahmenwerke und Ziele: [Die Agenda 2030](#), [UN Guiding Principles](#), [Olympic Agenda 2020](#), [Olympic Agenda 2020+5](#)
- die Perspektiven der verschiedenen Generationen, insbesondere der jungen Menschen
- die Wirkkraft für Gesellschaft und Wirtschaft
- unterschiedlicher zeitlicher Horizont: kurzfristig, mittelfristig und langfristig
- unterschiedliche bestehende sowie neue Gesetzgebungen und Entwicklungsstrategien: kommunal, regional, national und international
- Mehrwerte für unterschiedliche Bereiche des Sports in Deutschland, insbesondere Vereinssport, (Nachwuchs-)Leistungssport. Kinder- und Jugendsport, Freizeitsport, und Wettkampfsport
- den Modernisierungs- und Digitalisierungsanspruch sowie den Anpassungsdruck an sich ändernde Herausforderungen
- die Partizipation relevanter Akteure und ihre jeweiligen Rollen und Verantwortlichkeiten

Für die Beantwortung der Fragen ist pro Kernbereich die maximale Zeichenanzahl von 17.500 (inklusive Leerzeichen) zu beachten. Akzentuierungen und Schwerpunktsetzungen bei der Erläuterung der Antworten obliegen den Gebietskörperschaften. Die für die Beantwortung der Leitfragen benötigten Word-Dateien stehen den Gebietskörperschaften auf der digitalen Plattform (SharePoint) zum Download zur Verfügung.




5.1 Spirit of the Games

1. **Alleinstellungsmerkmal:** Was macht Ihre Spiele besonders? Schildern Sie kurz und prägnant was Ihre Version der Olympischen und Paralympischen Spiele einzigartig macht.
2. **Nationale Vision:** Wie zählt Ihr Konzept kurz-, mittel- und langfristig auf die Nationale Vision der Deutschen Olympiabewerbung ein? Stellen Sie insbesondere dar, welche positiven Impulse von den Spielen für Gesellschaft, Sport und Umwelt ausgehen sollen und wie Sie diese anstoßen wollen.
3. **Wirkmechanismen und Erlebnis:** Wie begeistern, aktivieren und beteiligen Sie die Menschen bereits ab der nationalen Vergabe für Ihr Konzept bis zum Höhepunkt der Spiele selbst? Wie werden die Spiele für alle Zielgruppen besonders erlebbar und zu einem besonderen Fest der Begegnung?
4. **Internationale Perspektive und Kritik:** Wie spiegelt Ihre Vision die internationale Erwartungshaltung des IOC wider und wie gehen Sie mit möglicher Kritik an der Bewerbung um?
5. **Image:** Wie stärkt Ihr Konzept das Bild von Deutschland als freiheitlich-demokratisches Land in einem geeinten Europa, vermittelt die olympischen Ideale und entfaltet dabei dauerhaft gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Wirkungen? Skizzieren Sie dabei auch, welche zentralen gesellschaftlichen, kulturellen und sportpolitischen Botschaften die deutsche Bewerbung auf internationaler Ebene vermitteln soll.
6. **Legacy:** Was bleibt von den Olympischen und Paralympischen Spielen in 20 Jahren? Skizzieren Sie kurz, was ein Mensch 20 Jahre danach erzählt.

Sämtliche Antworten sind in der Datei **5.1 Spirit of the Games** abzugeben. Diese ist auf der digitalen Plattform (SharePoint) abrufbar.

5.2 Sportliche Nachhaltigkeit

1. **Bewegung:** Wie trägt Ihr Konzept dazu bei, eine Sport- und Bewegungskultur in Deutschland langfristig zu etablieren? Wie wird explizit die Sport- und Bewegungskultur verbessert?
2. **Leistungssport:** Wie trägt Ihr Konzept zur Weiterentwicklung des Leistungssportsystems (insb. über die Medaillenbilanz hinaus) bei? Der DOSB hat sich zum Ziel gesetzt, eine der TOP 5 Sportnationen zu werden, der DBS TOP 8 ab 2032 in der Gesamtmedaillenbilanz – wie kann Ihr Konzept beim Erreichen und Aufrechterhalten dieser Ziele unterstützen?
3. **Breitensport:** Wie kann Ihr Konzept den Breitensport stärken und weiterentwickeln? Denken Sie hier besonders an die Perspektive des Ehrenamts.
4. **Zugang:** Wie sorgt Ihr Konzept langfristig und dauerhaft für chancengerechten und leichteren Zugang zum Sport und niedrigschwellige Angebote für alle?

- 
5. **Sportstätten:** Inwiefern setzt Ihr Konzept neue Impulse für die bestehenden Sportstätten und neue Bewegungsräume?
 6. **Rahmenbedingungen:** Wie trägt Ihr Konzept dazu bei, dass langfristig bessere Rahmenbedingungen für Sportler*innen sowie Trainer*innen geschaffen werden und welche Impulse liefert es für die Sportstruktur?

Sämtliche Antworten sind in der Datei **5.2 Sportliche Nachhaltigkeit** abzugeben. Diese ist auf der digitalen Plattform (SharePoint) abrufbar.

5.3 Soziale Nachhaltigkeit

1. **Schwerpunktt Themen:** Nennen und erläutern Sie die Schwerpunkte Ihres Konzepts für soziale Nachhaltigkeit entlang der folgenden Handlungsfelder und gehen Sie dabei auch auf die Ziele des IOC im Bereich der sozialen Nachhaltigkeit ein:
 - Vielfalt, Teilhabe und Identität
 - Bildung
 - Gesundheit
 - Engagement und Ehrenamt
 - Inklusion und Barrierefreiheit

Zusatzfragen: Für jedes Handlungsfeld ist die Beantwortung in der folgenden Struktur darzustellen:

- Strategischer Ansatz/ Strategisches Ziel: Skizzieren Sie die übergeordneten strategischen Ziele in diesem Handlungsfeld.
 - Umsetzungslogik/-idee (ggf. Maßnahmen-Portfolio): Beschreiben Sie die Umsetzungslogik zur Zielerreichung. Sofern vorhanden, können Sie ein Maßnahmen-Portfolio einbeziehen das zentrale Ansätze kompakt darstellt.
2. **Regionale und nationale Einbindung:** Wie ist Ihr Konzept in bestehende kommunale und regionale Entwicklungsstrategien eingebettet? Gehen Sie in Ihrer Antwort z. B. darauf ein, welche Synergien und mögliche Zielkonflikte bestehen, welchen Beitrag die Bewerbung zur Stärkung oder Beschleunigung dieser Entwicklungsprozesse leistet und welche beschlussgebenden oder administrativen Grundlagen die Verbindlichkeit dieser Einordnung sichert.
 3. **Zusammenarbeit:** Wie planen Sie in Ihrem Konzept den Sektor Sport mit anderen Sektoren (z. B. Kultur, Wissenschaft, Wirtschaft, etc.) zu verknüpfen? Stellen Sie dar, welche Rolle diese im Konzept einnehmen und wie diese eingebunden sind.

Sämtliche Antworten sind in der Datei **5.3 Soziale Nachhaltigkeit** abzugeben. Diese ist auf der digitalen Plattform (SharePoint) abrufbar.



5.4 Ökologische Nachhaltigkeit

- 1. Klimaziele:** Welche Ziele verfolgen Sie, um den EU-Green-Deal (mindestens mit Blick auf Infrastruktur, Dekarbonisierung und Mobilität) umzusetzen und welchen Beitrag leisten Olympische und Paralympische Spiele in Ihrer Stadt/ Region dazu? Berücksichtigen Sie dabei regional geltende Rahmenbedingungen sowie Ihre Ideen zum Mobilitäts- und Flächennutzungskonzept.
- 2. Umwelt:** Wie tragen Ihre Ideen zum Mobilitätskonzept und Flächennutzungskonzept dazu bei, sodass die selbstgesteckten und mindestens national geltenden Umwelt- und Klimaziele (über Emissionsvermeidung hinaus) erreicht werden können?
- 3. Natursensibilität und Ressourcenschonung:** Inwiefern stärkt Ihr Konzept die Natursensibilität und legt einen strategischen Ansatz vor, mit Ressourcen und Natur bewusst und schonend umzugehen. Wie gehen Sie dabei mit möglichen Zielkonflikten zwischen Sport und Naturschutz um und wie stärkt Ihr Konzept die Natursensibilität und einen ressourcenbewussten Umgang?
- 4. Stadt- und Quartiersentwicklung:** Wie kann Ihr Konzept dazu beitragen die Lebensqualität für alle Menschen zu verbessern, und klimaadaptive Bewegungsräume zu schaffen, die durch Entsiegelung, Grün- und Wasserflächen nicht nur ökologische Resilienz und Biodiversität fördern, sondern auch soziale Interaktion und Bildung zu nachhaltiger Stadtentwicklung unterstützen?
- 5. Innovationskraft:** Welche Innovationspotenziale im Bereich ökologischer Nachhaltigkeit wollen Sie mit Ihrem Konzept umsetzen oder fördern, und wie können diese als Treiber für gesellschaftlichen Wandel wirken?

Sämtliche Antworten sind in der Datei **5.4 Ökologische Nachhaltigkeit** abzugeben. Diese ist auf der digitalen Plattform (SharePoint) abrufbar.



5.5 Perspektive der Jugend

In diesem Bereich soll der Fokus konkret auf die Perspektive der Jugend zentriert werden und in den Fragen herausgestellt werden, welche Ideen, Ziele und Wirkungen Ihr Konzept mit Blick auf die jungen Generationen verfolgt.


1. **Mehrwerte:** Wie werden speziell die jungen Generationen von heute und morgen von den Spielen profitieren? In welcher Hinsicht trägt Ihr Narrativ zur internationalen Gesellschaftspolitik bei? Wie stärkt Ihr Konzept (den Standort) Deutschland im internationalen Kontext?
2. **Zielgruppen:** Wie schaffen Ihre Ansätze chancengerechte Zugänge für die Teilnahme an den vielfältigen Angeboten des organisierten Sports und ermöglichen unerreichten Personen Zugänge?
3. **Beteiligung:** In welcher Form sind junge Menschen derzeit in die Entwicklung der Vision und Legacy in Ihrem Konzept eingebunden, und wie soll ihre Beteiligung in den kommenden Phasen des Bewerbungs- und Planungsprozesses weiter ausgebaut werden?
4. **Nachwuchsleistungssport:** Wie trägt Ihr Konzept dazu bei, mehr junge Menschen für eine sportliche Karriere zu begeistern und dafür bessere Rahmenbedingungen zu schaffen?
5. **Legacy:** Was nimmt vor allem die junge Generation von diesen Olympischen und Paralympischen Spielen mit? Woran wird sich die (über-) nächste Generation noch erinnern?

Sämtliche Antworten sind in der Datei **5.5 Perspektive der Jugend** abzugeben. Diese ist auf der digitalen Plattform (SharePoint) abrufbar.

6 Kosten und Finanzierung – Leitfragen

Die Plausibilisierung der finanziellen Machbarkeit und Umsetzbarkeit der Konzepte stellt einen wichtigen Baustein für die Gesamtevaluierung der Konzepte dar. Darüber hinaus werden hierdurch wichtige Grundlagen für den weiteren Bewerbungsprozess und die potenzielle spätere Umsetzung der Planungen des finalen Bewerbers geschaffen. Dabei wird insbesondere die in den Konzepten vorgesehene (anteilige) Kostenträgerschaft des Bundes bei investiven Maßnahmen betrachtet (siehe hierzu auch Kapitel 6.2).

Innerhalb eines iterativen Arbeitsprozesses wurden die für die wirtschaftliche Plausibilität relevanten Themenfelder und Fragen zur Bewertung der Konzepte durch die AG Kosten & Finanzierung erarbeitet. Zudem erfolgte eine erste Informationsweitergabe und Abstimmung mit den Gebietskörperschaften Ende Januar 2026. Die Finalisierung des Fragenkatalogs fand in der abschließenden Sitzung Anfang Februar 2026 statt.



Im Rahmen der Evaluierung sollen die Bewerberkonzepte jeweils für sich, nicht vergleichend, auf Machbarkeit – d.h. auf Umsetzbarkeit und Refinanzierbarkeit – sowie auf wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit untersucht werden.

Ziel dieser Prüfung durch die AG ist es insbesondere, nicht hinreichend unterlegte Konzepte bzw. Konzeptbausteine („Show-Stopper“) entweder herauszufiltern bzw. diese – wo möglich – anzupassen.

Den Gebietskörperschaften wird die Möglichkeit gegeben, bei Bedarf einen optionalen inhaltlichen Abstimmungstermin mit der AG Kosten & Finanzierung wahrzunehmen. Abschließend erfolgt eine binäre Bewertung („grüne Ampel“, „rote Ampel“) der Konzepte in dieser Kategorie. Konzepte, die als machbar bewertet werden, können der AOMV vorgelegt werden.

6.1.1 IOC-Budgetsystematik als Grundlage der Betrachtung

Die Grundlage der Kosten- und Finanzierungs Betrachtung stellt die IOC-Budgetsystematik dar, die für die Austragung der Spiele drei verschiedene Budgets unterscheidet:

- Das „Games Organisation Budget“ (früher als OCOG-Budget bezeichnet), das alle Kosten umfasst, die direkt mit der Durchführung der Spiele verbunden sind.
- Das „Public Operation Budget“, das allgemeine öffentliche Leistungen wie Sicherheit außerhalb der Wettkampfstätten, Ein- und Ausreise sowie die allgemeine medizinische Versorgung beinhaltet.
- Das „Urban Development Budget“, (früher als non-OCOG Budget bezeichnet) das die Kosten für olympiabedingte Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Sportstätten oder Verkehrsinfrastruktur) umfasst.


6.1.2 Plausibilisierung durch die Bewerberregionen

Wesentliche Aufgabe der Bewerberregionen ist es, die aktuellen, notwendigen Informationen und Erkenntnisse zu den geplanten investiven Maßnahmen beizubringen, anhand derer sich die **Plausibilität** eines Konzepts in finanzieller Hinsicht aus heutiger Sicht feststellen lässt, sprich, es tragfähig, glaubwürdig und nachvollziehbar erscheinen lässt.

Betrachtet werden von der AG dabei in erster Linie diejenigen investiven Maßnahmen, die zum „Urban Development Budget“ zählen (siehe Prüfungsgegenstand 6.2 und Abgrenzung unter 6.3).

6.1.3 Vorbereitung auf internationalen Bewerbungsprozess

Um im weiteren internationalen Prozess mit dem IOC vorbereitet zu sein, ist es allerdings auch Aufgabe der Bewerberregion (wenngleich außerhalb der Plausibilitätsprüfung), dem Grunde nach aufzuschlüsseln, wie die Finanzierung hinsichtlich des Public Operation Budgets



zwischen Bund, Ländern und Gemeinden anteilig geplant wird (Vorüberlegungen zum Finanzierungsmodell).

Gleiches gilt für Kosten des Games Organisation Budget, soweit sie nicht privat refinanziert werden können, sondern einer Co-Finanzierung durch die öffentlichen Haushalte bedürfen (z. B. bei Paralympischen Spielen). Auch hier sollen die Vorüberlegungen zu einem Finanzierungsmodell skizziert werden.

6.2 Prüfungsgegenstand

Prüfungsgegenstand sind nur **solche investiven Maßnahmen**² eines Bewerberkonzepts,

- die **erforderlich** sind für dessen Umsetzung (sog. „must haves“ im Sinne der DOSB-Mindestanforderungen aus Bewertungsstufe 1),
- die darüberhinausgehend **konzeptrelevant**³ für das Bewerbungskonzept sind,
- die zum sog. „**Urban Development Budget**“ (Infrastruktur-Budget) einer Region zählen.

Dazu zählen vor allem:

- Investive Maßnahmen im Rahmen der Olympischen/ Paralympischen Dörfer (Neubau/ Bestand und Aufwertung)
- Investive Maßnahmen für benötigte Wettkampfstätten (inkl. olympiaunabhängige Neubauten sowie Bestand und Aufwertung)
- Investive Maßnahmen im Rahmen des International Broadcasting Centre/ Main Press Centre (Neubau/ Bestand und Aufwertung)
- Sonstige erforderliche Infrastrukturprojekte (Verkehr, Kommunikationstechnik, Medizin) (Neubau/ Bestand und Aufwertung)

Hinweis: Bei den investiven Maßnahmen sind die geltenden Anforderungen an Barrierefreiheit sowie die geltenden Bestimmungen zur Ausrichtung der Paralympischen Spiele mit zu berücksichtigen.


6.3 Abgrenzung

Davon abzugrenzen – und damit **nicht** Gegenstand der Plausibilitätsprüfung – sind daher:

- sog. infrastrukturelle Sondervorhaben (nicht konzeptrelevant, nur „nice to have“, vgl. Kategorie 5 der Bewertungsmatrix)
- staatliche Leistungen des Public Operation Budgets (Sicherheit, Gesundheit/ Medizin, Visa); Grund: Höhe der Kosten ist aktuell nicht darstellbar; Bewerberregionen dürften sich aus jetziger Sicht nicht fundamental unterscheiden. Bereitschaft zur Übernahme von Kosten durch das Land kann jedoch skizziert werden.
- Investive Maßnahmen für nachrangige, ggf. austauschbare Sportstätten (z. B. Fußballstadien, Trainingsstätten)
- Maßnahmen, die aus dem Games Operational Budget (GOB) finanziert werden (z. B. Errichtung

² Ausgaben, die zu einer langfristigen Wertsteigerung, Substanzerhöhung oder wesentlichen Verbesserung von Infrastruktur führen, in Form von Neubau, Sanierung oder Modernisierung.

³ Als konzeptrelevant werden alle Maßnahmen und Konzeptbausteine verstanden, ohne deren Umsetzung/ Verfügbarkeit die Durchführung der Spiele mit diesem Konzept in den Jahren 2036/40/44 nicht möglich wäre.



temporärer Venue-Cluster), werden einzig auf Machbarkeit untersucht (z. B. hinsichtlich ungeklärter Grundstücksrechte)

Zum besseren Verständnis ist die Abgrenzung im Anhang, Seite 26 nochmals grafisch dargestellt.

6.4 Prüfungskriterien

Die Prüfung erfolgt nach den folgenden Kriterien:

- Kosten/ Ausgaben und Finanzierung (Finanzierungsmodelle mit Bundes- bzw. Landes- oder Kommunalbeteiligung)
- Machbarkeit (technisch, rechtlich, finanziell, infrastrukturell)
- Nutzen (im Verhältnis zur Kostenhöhe mit Bundesbeteiligung)

Daraus folgt, dass sich die Prüfung hinsichtlich der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit nur auf solche investiven Maßnahmen bezieht, in denen die (Co-) Finanzierung des Bundes geplant bzw. zu erwarten ist.

Hingegen bezieht sich die Prüfung auf Machbarkeit auch auf solche Vorhaben, die ohne Bundesbeteiligung finanziert werden sollen.


6.5 Leitfragen

Die Fragen sind in der zugehörigen **Excel-Tabelle 6.5 Leitfragen Kosten und Finanzierung** zu beantworten, welche den Gebietskörperschaften auf der digitalen Plattform (SharePoint) zum Download zur Verfügung steht. Die Spalten zu den jeweiligen Fragen sind mithilfe der Legende innerhalb der Excel-Liste nachvollziehbar.

6.5.1 Kosten/ Ausgaben und Finanzierung

Im Kriterium „Kosten/ Ausgaben und Finanzierung“ werden die prüfungsrelevanten Maßnahmen (siehe unter I. und II.) hinsichtlich der Höhe der Umsetzungskosten (Summe in EUR Stand 2026, sog. „Jetzt-Kosten“) sowie die jeweils bestehenden Finanzierungsmodelle betrachtet, soweit sie eine Bundesbeteiligung vorsehen (durch Co-Finanzierung oder Bereitstellung von Flächen etc.).

1. Welche (Infrastruktur-)Maßnahmen und -projekte (Neubau/ Bestand und Aufwertung/ temporär) sind in den Konzepten geplant?
2. Welche sind davon für die erfolgreiche Durchführung der Spiele notwendig und welche sind (nicht zu prüfende) „infrastrukturelle Sondervorhaben“?
3. Wie hoch sind die geplanten Kosten/ Ausgaben für diese Projekte? Wie wurden die Kosten ermittelt, bzw. wie belastbar sind sie?
4. Wer soll die Kosten für die Maßnahmen tragen (Bund, Land, Kommune, Privat)? Wie sind die Kostenanteile geplant (aufgeschlüsselt nach Planungsphase, siehe Excel Tabelle)?

- 
5. Bestehen bereits verbindliche Finanzierungszusagen (seitens einer oder mehrerer Gebietskörperschaften oder eines privaten Investors) für die geplanten Vorhaben? Sind Maßnahmen bereits in den Haushaltsaufstellungen oder der mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt? Zu welchen Finanzierungsanteilen liegen lediglich (unverbindliche) Absichtserklärungen vor?
 6. Unterscheiden sich die Kosten/ Ausgaben je nach Austragungsjahr? (z. B. zur Beschleunigung von Prozessen)
 7. Ab wann wird der Einsatz von Bundesmitteln voraussichtlich erwartet?
 8. Entstehen Kosten/ Ausgaben für die Nachnutzung der Infrastruktur? Wenn ja, wer trägt diese?

6.5.2 Machbarkeit


Erläutern Sie nachvollziehbar, ob die aufgeführten zentralen Maßnahmen bis zu einer möglichen Ausrichtung der Olympischen und Paralympischen Spiele im Jahr 2036, 2040, 2044 realisiert werden können:

1. Wie ist der jeweilige Planungs- bzw. Genehmigungsstand (inkl. Grundstücksverfügbarkeit) der Maßnahmen?
2. Welche Akteure wurden in die Maßnahmenplanung eingebunden? Wurden zentrale Akteure identifiziert und haben diese der Umsetzung zugesagt (z. B. Autobahn GmbH, Projektentwickler)?
3. Liegen den Maßnahmen bereits Machbarkeitsstudien, Wirtschaftlichkeitsprüfungen o.Ä. vor? Bitte um Übersendung
4. Gibt es Referenzprojekte?
5. Bestehen mit Blick auf die Austragungsjahre 2036/40/44 besondere Anforderungen der Realisierbarkeit? (Beschleunigungen oder erhöhte Sanierungsbedarfe)

6.5.3 Nutzen der Maßnahmen

Stellen Sie den erwartbaren Nutzen der Maßnahmen (mit angestrebter Bundesbeteiligung) für die Stadt, die Region und/ oder im Bundesgebiet dar.

1. Einschätzung zum Zustand der bestehenden Infrastruktur: Wann wird welcher Sanierungs-, Erweiterungs- oder Neubaubedarf gesehen?
2. Welcher Nutzen der Maßnahmen wird für den Durchführungszeitraum erwartet?
3. Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung (z. B. „Impulswirkung“) geplanter Projekte/ Maßnahmen für die Stadtentwicklung auf die Nutzungsqualität, den Nutzerkreis sowie



die funktionalen, gestalterischen und städtebaulichen Qualitäten?

4. Was für eine Art der Nachnutzung ist für die geplanten Projekte der Stadtentwicklung angedacht (z. B. Verkauf an private Investoren zur Vermietung)?
5. Inwieweit werden die geplanten Infrastrukturmaßnahmen in bestehende Stadtentwicklungskonzepte integriert und Inhalte der Neuen Leipzig-Charta berücksichtigt?
6. Welche Maßnahmen planen Sie zur Vermeidung von möglichen negativen Entwicklungen (z. B. Verdrängung, Immobilienpreissteigerungen, unerwarteten Folgeinvestitionskosten für Infrastruktur etc.)?

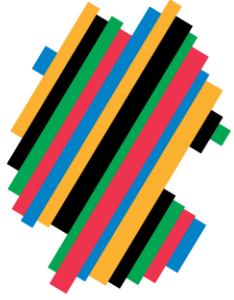
7 Infrastrukturelle Sonderprojekte

Die Bewertungskategorie der „Infrastrukturellen Sonderprojekte“ soll Aufschluss darüber geben, inwiefern weitere infrastrukturelle Projekte für die Entwicklung der Gebietskörperschaften geplant sind. Diese Projekte sind für die Durchführung der Spiele nicht von Relevanz, sollen jedoch positive Effekte für die Zukunft der jeweiligen Bewerberregion erzielen. Beispielhaft sei hierbei die Säuberung der Seine für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 in Paris erwähnt. Durch das Projekt wurde gleichermaßen ein Austragungsort für die Spiele als auch die Basis für eine langfristige ökologisch nachhaltige Verbesserung der Wasserqualität und der damit verbundenen Lebensräume geschaffen. Insofern können infrastrukturelle Sonderprojekte den Rahmen für eine positive Legacy der Bewerberregion bilden. Abgrenzend zur Evaluierung der Bewertungskategorie „Kosten & Finanzierung“ ist diese Kategorie Gegenstand der Betrachtung ohne abschließende Bewertung.

Sofern in den Konzepten eine oder mehrere derartige Maßnahmen geplant sind, sind diese entsprechend in der für **Kapitel 6** benötigten Excel-Tabelle anzugeben. Zudem wird um eine Kurzbeschreibung der Maßnahme gebeten, die in der Datei **7 Infrastrukturelle Sonderprojekte** abzugeben ist. Diese ist auf der digitalen Plattform (SharePoint) abrufbar.

8 Anhang

Der Anhang liegt auf der digitalen Plattform (SharePoint) ab.



**Olympia
in Deutschland**
Dafür sein ist alles.

Anhang

**Fragenkatalog zur Evaluierung der nationalen Konzepte
zur Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele**

Inhalt

Drei-Stufen-Modell	Seite 3
Entscheidungsweg	Seite 4
Evaluierungskommission	Seite 5
Bewertungsmatrix	Seite 6
Internationale Wettbewerbsfähigkeit und nationale Akzeptanz	Seite 9-14
Sportfachliche und operative Eignung	Seite 15-23
Gewichtung in der Matrix	Seite 24
Kosten und Finanzierung	Seite 25-26

Drei-Stufen-Modell



Entscheidungsstufe 1: Prüfung der operativen Mindestanforderungen _____ bis 09/25

- Die Gebietskörperschaften reichen bis zum 31. Mai 2025 ihre Konzepte beim DOSB ein.
- Der DOSB prüft diese Konzepte bis 09/25 auf die Erfüllung der operativen Mindestanforderungen und ihre Plausibilität im Gesamtkonzept. Die Gebietskörperschaften werden über das Ergebnis informiert.
- Konzepte, die diese Prüfung bestehen, werden der DOSB-Mitgliederversammlung 2025 vorgestellt.

Entscheidungsstufe 2: Referenden _____ bis 06/26

- Muss oder will eine Gebietskörperschaft ein Referendum durchführen (aktiv oder reaktiv), um die Bewerbung gesellschaftlich abzusichern, muss dieses bis Juni 2026 durchgeführt werden.
- Über Datum, Fragestellung und Option eines gleichzeitigen Referendums entscheiden allein die politischen Instanzen.

Entscheidungsstufe 3: Finale Bewertung _____ bis 09/26

- DOSB und Bund entwickeln ein System für die finale Bewertung der noch im Prozess befindlichen Konzepte.
- Das am besten bewertete Konzept wird / die am besten bewerteten Konzepte werden einer außerordentlichen DOSB-Mitgliederversammlung im Herbst 2026 zur Verabschiedung vorgelegt.

Entscheidungsweg



Dezember 2025

Verabschiedung der Entscheidungs-matrix durch die DOSB-Mitglieder-versammlung im Rahmen der Satzung



Februar 2026

Versand des Fragenkatalogs mit allen detaillierten Kategorien und Kriterien an die nationalen Bewerber



4. Juni 2026

Frist zur Einreichung der finalen Konzepte / Beantwortung des Fragenkatalogs (Ausschlussfrist)



Juni/Juli 2026

Evaluierung der Bewerbungskonzepte durch den DOSB unter Einbindung der olympischen Spitzenverbände und Arbeitsgruppen



**August/
September
2026**

Überprüfung der Ergebnisse des Evaluierungsprozesses auf die Einhaltung der vereinbarten Kriterien und ihre Nachvollziehbarkeit durch die Evaluierungskommission



**26. September
2026**

Außerordentliche Mitgliederversammlung des DOSB in Baden-Baden

Evaluierungskommission

Stimmberechtigte Mitglieder:

Thomas Weikert (Vorsitzender)

Präsident Deutscher Olympischer Sportbund

Otto Fricke

Vorstandsvorsitzender Deutscher Olympischer Sportbund

Dr. Christiane Schenderlein

Staatsministerin für Sport und Ehrenamt (CDU)

Josephine Ortleb (*tbc*)

Vizepräsidentin des Deutschen Bundestages

Mona Küppers (Stellvertretende Vorsitzende)

Präsidentin Deutscher Segler-Verband

Andreas Michelmann

Präsident Deutscher Handballbund

Beisitzende ohne Stimmrecht:

Kim Bui

Vertreterin IOC-Athlet*innenkommission

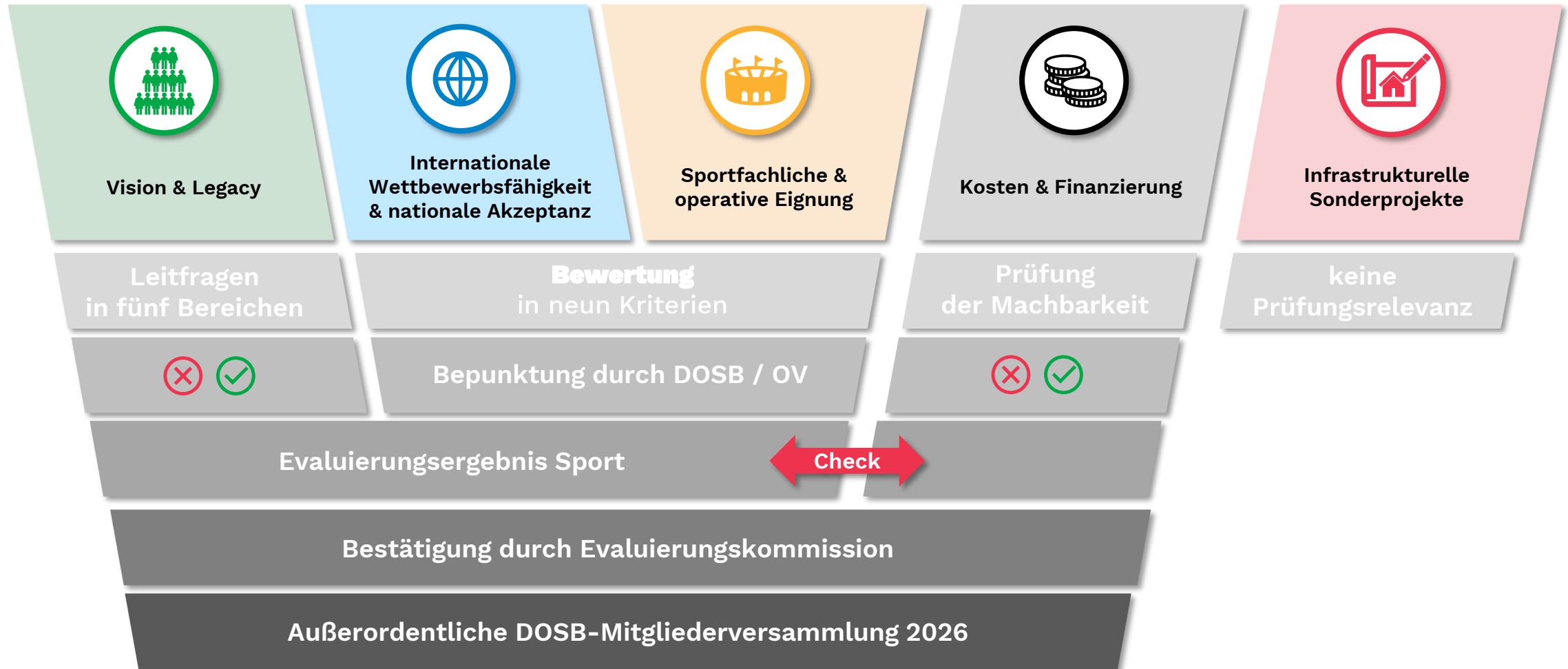
Idriss Gonschinska

Vorstandsvorsitzender Deutscher Behindertensportverband

Jürgen Scholz

Präsident Landessportverband Baden-Württemberg

Bewertungsmatrix



Evaluierungsprozess



DOSB

Aufbereiten der
Konzeptinformationen für
Einzeltermine



OV / DBS

Evaluierung der Konzepte
im Beisein des DOSB unter
juristischer Begleitung



DOSB

Einpflegen der
Evaluierungsergebnisse pro
Verband in die
Gesamtmatrix



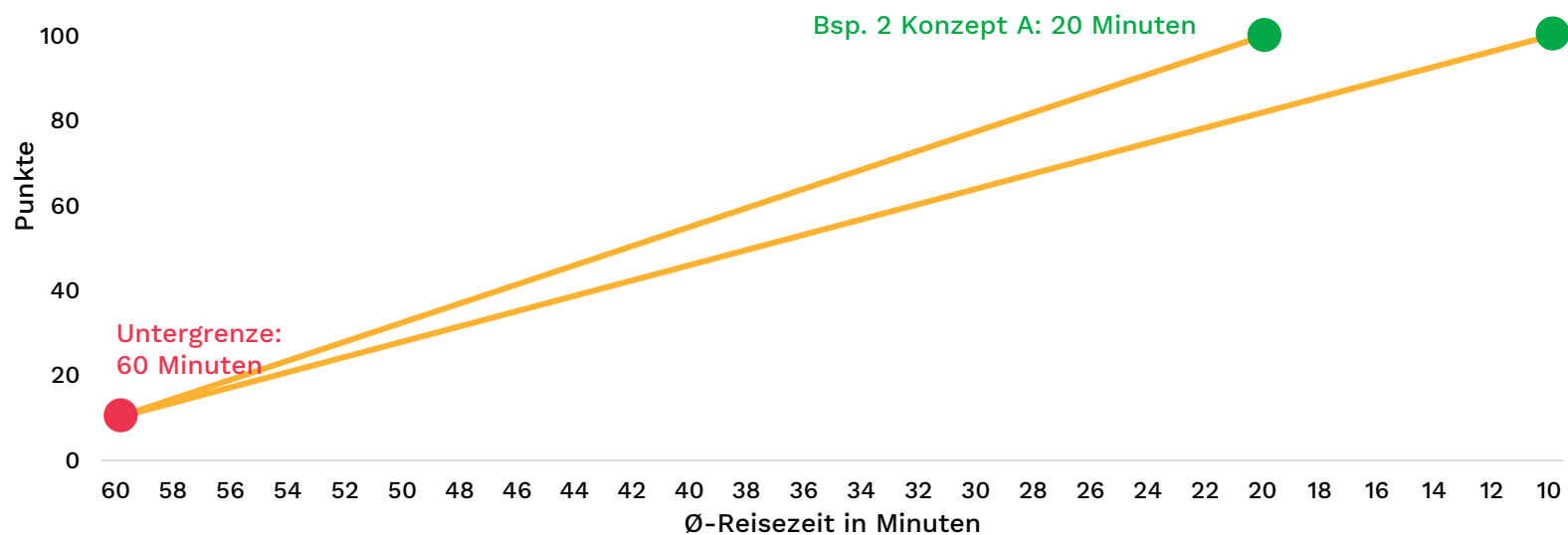
Juni / Juli / August 2026

Bestwert-Ansatz

Obergrenze: Bestwert-Ansatz: Je Kriterium definiert das beste Konzept die Obergrenze (= 100 Pkt.)

Untergrenze: operative Mindestanforderung: Je Kriterium definiert (sofern vorhanden) die in Stufe 1 gesetzte operative Mindestanforderung die Untergrenze (= 10 Pkt.)

Bsp. Reisezeiten:



Beispiel 1 Obergrenze Bestwert:

Konzept A: 10 Minuten
Konzept B: 35 Minuten
Konzept C: 23 Minuten
Konzept D: 27 Minuten

Beispiel 2 Obergrenze Bestwert:

Konzept A: 20 Minuten
Konzept B: 35 Minuten
Konzept C: 23 Minuten
Konzept D: 27 Minuten

Untergrenze Mindestanforderung Stufe 1: 60 Minuten



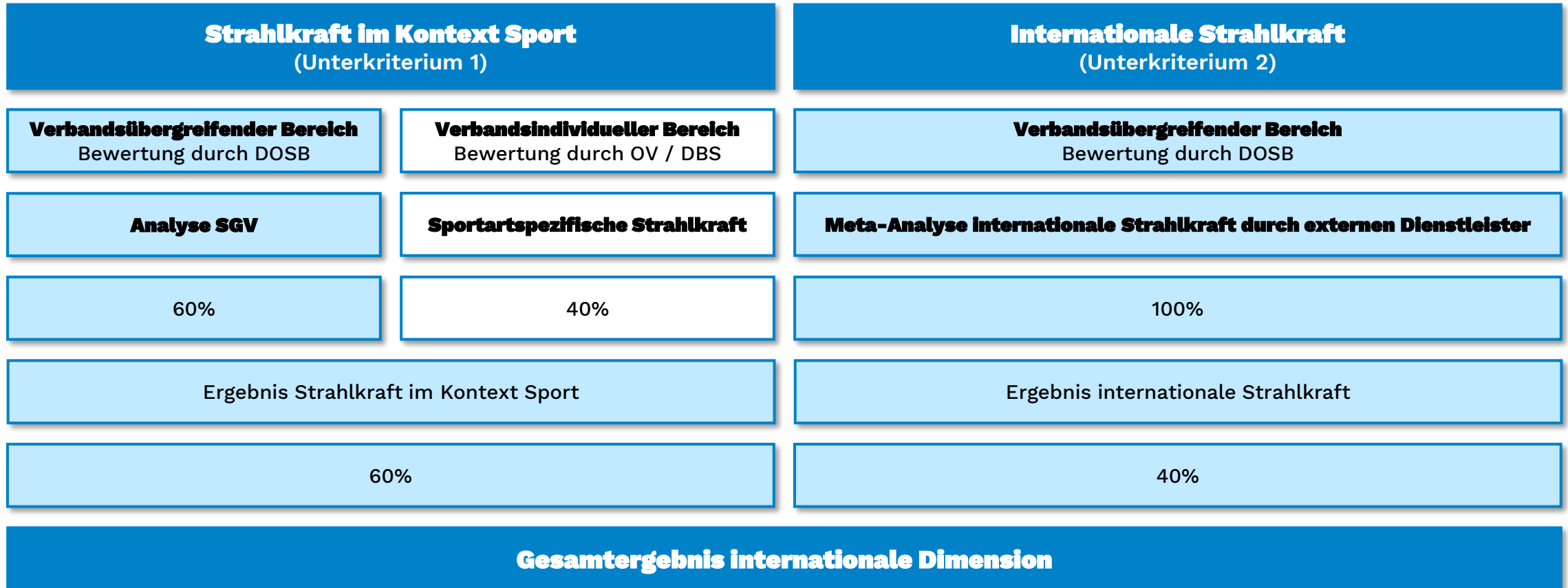
Internationale Wettbewerbsfähigkeit und nationale Akzeptanz

Übersicht



*Der DOSB behält sich vor, aufgrund neuer internationaler Vorgaben die Faktorisierung anzupassen.

Internationale Dimension



Nationale Dimension



Unterstützung (Unterkriterium 1)		Stabilität (Unterkriterium 2)
Verbandsübergreifender Bereich Bewertung durch DOSB	Verbandsindividueller Bereich Bewertung durch OV / DBS	Verbandsübergreifender Bereich Bewertung durch DOSB
Politische Unterstützung des Bewerbers	Zusätzliche Beteiligung aller Stakeholder	Referendum | Abgeordnetenhaus
80 %	20 %	100 %
Ergebnis Unterstützung		Ergebnis Stabilität
30 %		70 %
Gesamtergebnis nationale Dimension		

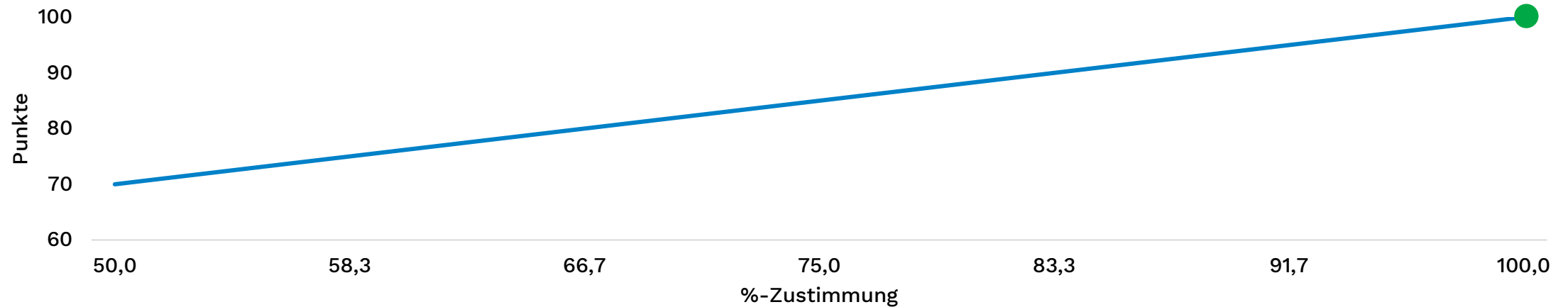
Bestwert-Ansatz Politische Unterstützung



Definition: Position zur Bewerbung des jeweiligen politischen Organs

Min.-Wert: Untergrenze 50,0% = 70 Pkt. / Mindestwert, analog zum Referendum

Max.-Wert: Bestwert = 100 Pkt. / Fiktiver Bestwert = 100,0%; Änderungsvorbehalt finale Abgabe 04.06.26



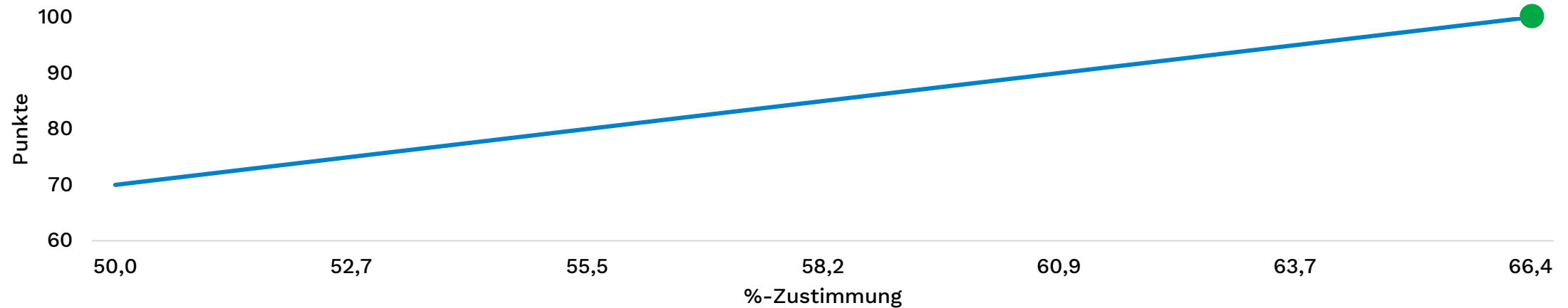
%-Zustimmung	50,0	...	...	...	...	...	100,0
Punkte	70	...	...	...	...	...	100

Bestwert-Ansatz Referendum / AGH



Min.-Wert: Untergrenze 50,0 % = 70 Pkt. / Mindestwert, um ein Referendum zu gewinnen

Max.-Wert: Bestwert = 100 Pkt. / Aktueller Bestwert = 66,4 %; Änderungsvorbehalt finale Abgabe 04.06.26



%-Zustimmung	50,0	...	...	...	...	...	66,4
Punkte	70	...	...	...	...	...	100



Sportfachliche und operative Eignung

Übersicht



Reisezeiten (Kriterium)	Punkte	35%*	Gesamtpunkte in der Kategorie
Athlet*innen Unterbringung (Kriterium)	Punkte	35%*	
Eventpotenzial (Kriterium)	Punkte	30%*	
Hotelkapazitäten (Kriterium)	✗ ✓		
IBC / MPC (Kriterium)	✗ ✓		

*Der DOSB behält sich vor, aufgrund neuer internationaler Vorgaben die Faktorisierung anzupassen.

Reisezeiten



Reisezeiten

Verbandsübergreifender Bereich
Bewertung durch DOSB

Verbandsindividueller Bereich
Bewertung durch OV/ DBS

Durchschnittliche Reisezeit
Anhand linearer Bepunktung

Sportartspezifische Reisezeit
Punktevergabe durch OV/ DBS

70%

30%

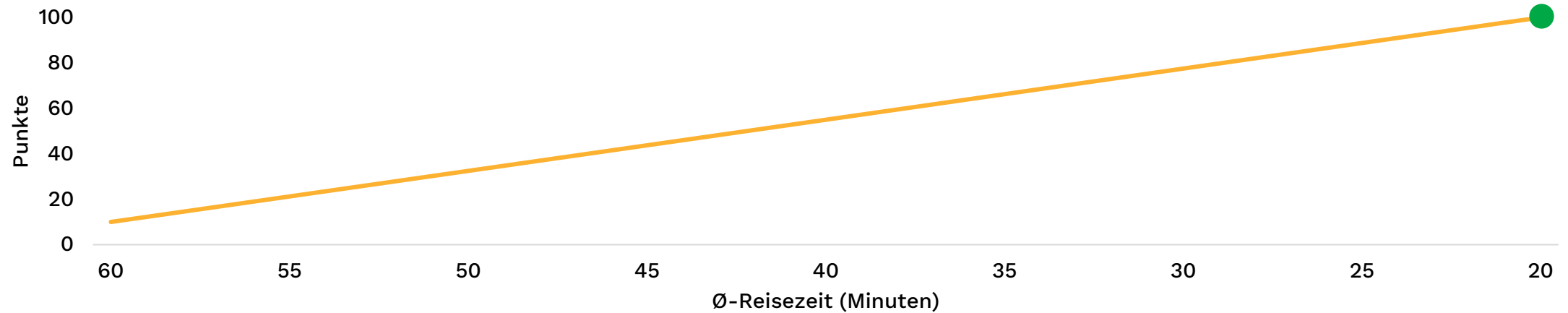
Gesamtergebnis Reisezeiten

Bestwert-Ansatz Reisezeiten



Min.-Wert: Untergrenze 60 Min. = 10 Pkt. / Mindestanforderung 60 Min. (Stufe 1)

Max.-Wert: Bestwert = 100 Pkt. / Fiktiver Bestwert = 20 Min; Änderungsvorbehalt finale Abgabe 04.06.2026



Ø-Reisezeit (Minuten)	60	...	...	...	...	...	20
Punkte	10	...	...	...	...	...	100

Athlet*innen Unterbringung



Athlet*innen Unterbringung

Verbandsübergreifender Bereich
Bewertung durch DOSB

Verbandsindividueller Bereich
Bewertung durch OV/ DBS

Prozentualer Anteil Athlet*innen im OVL
Anhand linearer Bepunktung

Sportartspezifische Athlet*innen Unterbringung
Punktevergabe durch OV/ DBS

70%

30%

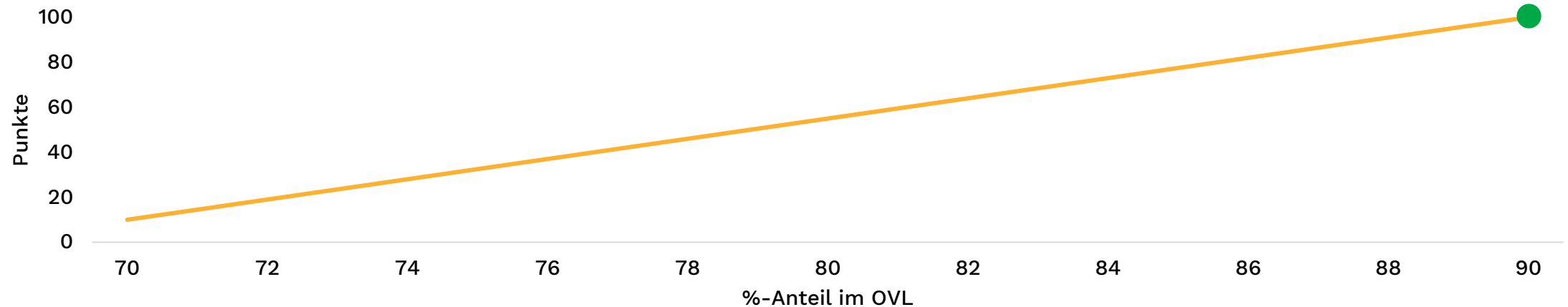
Gesamtergebnis Athlet*innen Unterbringung

Bestwert-Ansatz Athlet*innen Unterbringung



Min.-Wert: Untergrenze 70 % Min. = 10 Pkt. / Mindestanforderung 70 % (Stufe 1)

Max.-Wert: Bestwert = 100 Pkt. / Fiktiver Bestwert = 90 %; Änderungsvorbehalt finale Abgabe 04.06.2026



%-Anteil im OVL	70	...	...	...	...	...	90
Punkte	10	...	...	...	...	...	100

Eventpotenzial



Eventpotenzial

Verbandsübergreifender Bereich

Bewertung durch DOSB

Verbandsübergreifender Bereich

Bewertung durch DOSB

Verbandsindividueller Bereich

Bewertung durch OV/ DBS

Ticketpotenziale auf Grundlage GOB

Anhand linearer Bepunktung

Tageszuschauer*innen

Anhand linearer Bepunktung

Einschätzung der Venue

Punktevergabe durch OV/ DBS

30%

30%

40%

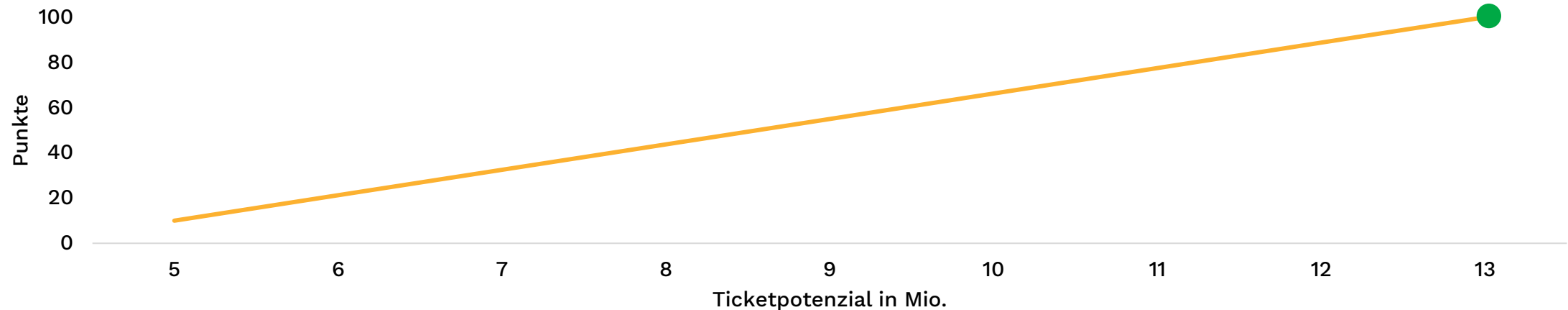
Gesamtergebnis Eventpotenzial

Bestwert-Ansatz Ticketpotenziale



Min.-Wert: Geringstes Ticketpotenzial seit 1988 = 0 Pkt. (Barcelona 1992 ca. 5 Mio. / keine Mindestanforderung des DOSB in Stufe 1)

Max.-Wert: Bestwert = 100 Pkt. / Fiktiver Bestwert = 13 Mio. (Olympische + Paralympische Spiele);
Änderungsvorbehalt finale Abgabe 04.06.2026



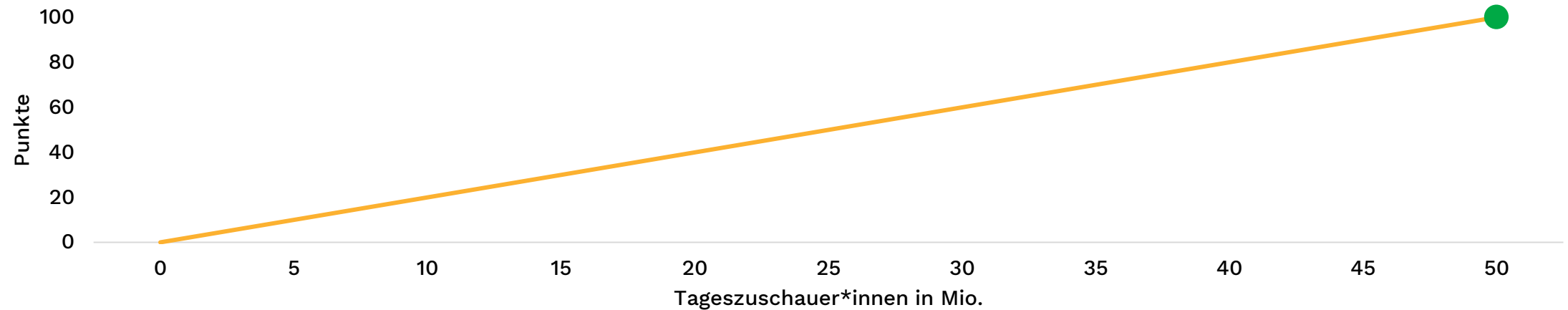
Ticketpotenzial in Mio.	5	...	...	...	...	...	13
Punkte	10	...	...	...	...	...	100

Bestwert-Ansatz Tageszuschauer*innen



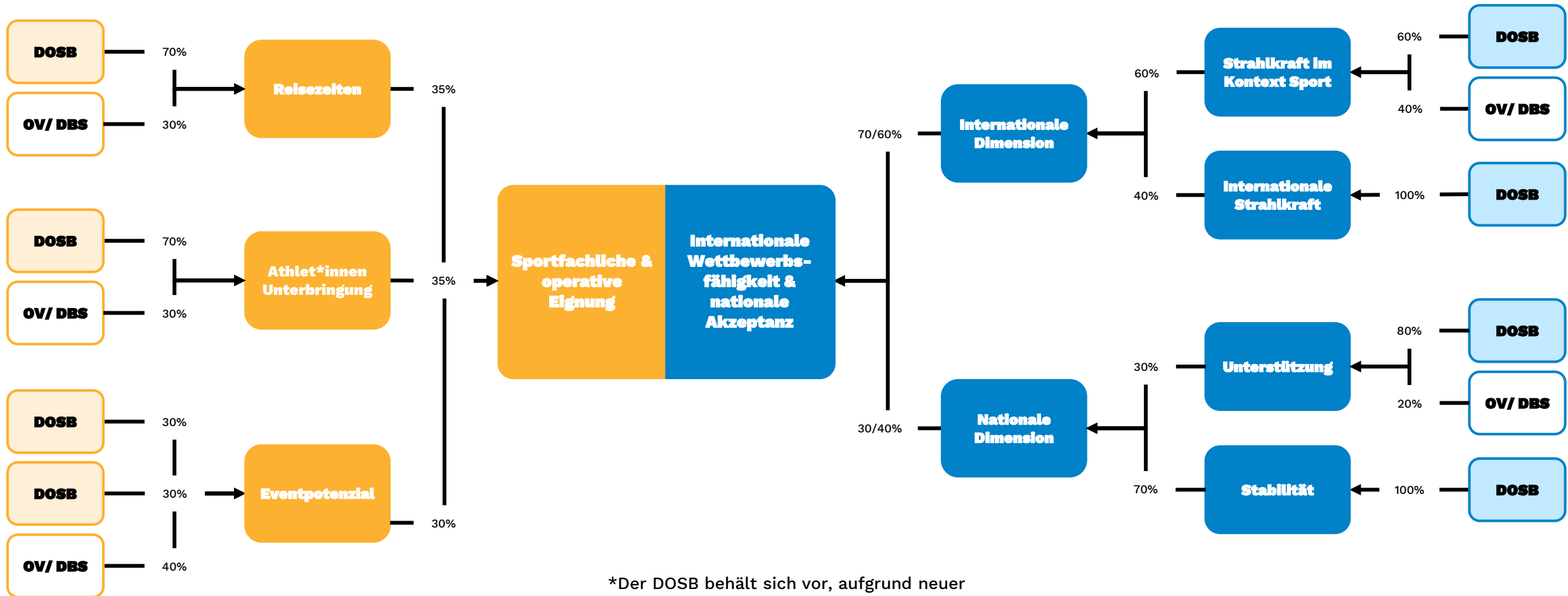
Min.-Wert: 0 Mio. Tageszuschauer*innen = 0 Pkt. / keine Mindestanforderung des DOSB in Stufe 1

Max.-Wert: Bestwert = 100 Pkt. / Fiktiver Bestwert = 50 Mio. Tageszuschauer*innen

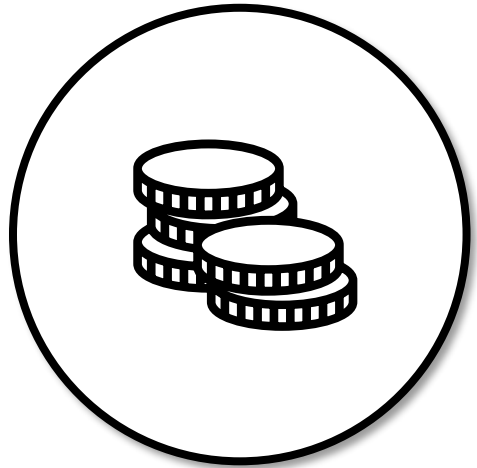


Ticketpotenzial in Mio.	0	...	...	...	...	...	50
Punkte	0	...	...	...	...	...	100

Gewichtung

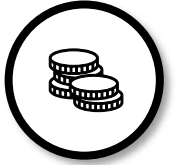


*Der DOSB behält sich vor, aufgrund neuer internationaler Vorgaben die Faktorisierung anzupassen.



Kosten und Finanzierung

Abgrenzung Prüfungsgegenstand



Prüfungsgegenstand

Investive Maßnahmen zur Erfüllung der Mindestanforderungen aus Bewertungsstufe 1

- Wettkampfstätten
- Olympisches/ Paralympisches Dorf
- Transport/ Anbindung ÖPNV
- IBC/ MPC

Weitere darüberhinausgehende konzeptrelevante Maßnahmen

- Alle konzeptrelevanten und für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen, die über die Mindestanforderungen hinausgehen

Keine Betrachtung

Nicht konzeptrelevante infrastrukturelle Sonderprojekte bzw. -vorhaben

- Leuchtturmprojekte bzw. sog. „nice to haves“ (vgl. Kategorie 5 der Bewertungsmatrix)




















Investive Maßnahmen für nachrangige, ggf. austauschbare Sportstätten

- Trainingsstätten
- Ggf. Fußball-Venues
- Alleinstehende temporäre Sportstätten (Grundstück)

München 20XX

Olympiapark



Olymp. Sportart	Disziplin	Paralymp. Sportart	Wettkampfstätte	Kapazität
 Baseball (Ergänzungssportart)	Baseball (m) Softball (F)		Temporäres Stadion (TUM Campus)	30.000
 3x3 Basketball			Erweiterung Olympiapark	8.000
 Basketball	Vorrunde Finals	 Rollstuhlbasketball	SAP Garden	11.500
 Flag Football (Ergänzungssportart)			Städt. Stadion an der Dantestraße	30.000
 Gerätturnen		 Rollstuhlrugby	Olympiahalle	12.000
 Handball	Vorrunde Finals		Temporäre Halle (Erweiterung Olympiapark)	12.000
 Kunstschwimmen			Dantebad	5.000
 Lacrosse (Ergänzungssportart)			Städt. Stadion an der Dantestraße	30.000
 Leichtathletik		 Para Leichtathletik	Olympiastadion	63.000
 Moderner Fünfkampf			Erweiterung Olympiapark	10.000
 Radsport: Bahn*		 Para Radsport: Bahn*	Temporäre Halle (TUM Campus)	5.000
 Radsport: BMX Freestyle			Erweiterung Olympiapark	10.000
 Radsport: BMX Racing			Erweiterung Olympiapark	10.000
 Skateboard Park			Erweiterung Olympiapark	10.000
 Skateboard Street			Erweiterung Olympiapark	10.000









* optionale Ausrichtung in Nürnberg





Olymp. Sportart	Disziplin	Paralymp. Sportart	Wettkampfstätte	Kapazität
 Sportklettern		 Para Sportklettern	Olympiaberg	15.000
 Tischtennis		 Para Tischtennis	Neue Halle (OESZ)	8.000
 Trampolin			Olympiahalle	12.000
 Triathlon		 Para Triathlon	Olympiapark	5.000
 Wasserball			Dantebad	5.000
 Wasserspringen			Olympia-Schwimmhalle	5.000



Olymp. Sportart	Disziplin	Paralymp. Sportart	Wettkampfstätte	Kapazität
 Badminton		 Para Badminton	BMW Park	6.700
 Beachvolleyball		 Blindenfußball	Theresienwiese	15.000
 Cricket* (Ergänzungssportart)			Temporäres Stadion (Rlemer Straße)	30.000
 Fußball	Vorrunde		Grünwalder Stadion	18.105
	Finals		Olympiastadion Allianz Arena	63.000 75.000
 Radsport: Straße	Straßenrennen Zeitfahren	 Para Radsport: Straße	Ziel: Odeonsplatz (200km) Münchner Schlossroute	12.000
 Reiten	Dressurreiten	 Para Reiten: Dressur	Schloss Nymphenburg	12.000
	Springreiten		Olympia Reitanlage Riem	20.000
	Vielseitigkeit		Englischer Garten	20.000
 Rhythmische Sportgymnastik			BMW Park	6.700
 Rugby	Vorrunde		Grünwalder Stadion	18.105
	Finals		Allianz Arena	75.000
 Squash (Ergänzungssportart)			Paketposthalle	6.000
 Tennis	Vorrunde Finals	 Rollstuhltennis	MTTC Iphitos	250 / 3.000 / 5.000 / 10.000

* optionale Ausrichtung in Nürnberg



München 20XX

München und Umland



Messe München

Olymp. Sportart	Disziplin	Paralymp. Sportart	Wettkampfstätte	Kapazität
Boxen		Para Boccia	Messe München	6.000
Fechten		Rollstuhlfechten	Messe München	7.200
Gewichtheben		Para Gewichtheben	Messe München	5.000
Judo		Para Judo	Messe München	8.000
Ringen		Goalball	Messe München	6.000
Taekwondo		Para Taekwondo	Messe München	7.200
Volleyball		Sitzvolleyball	Temporäre Halle (Messe München)	12.000



Münchener Umland

Olymp. Sportart	Disziplin	Paralymp. Sportart	Wettkampfstätte	Kapazität
Bogenschießen		Para Bogenschießen	Schloss Schleißheim	10.000
Golf			Golfclub Eichenried	15.000
Hockey			uhlsport Park (Unterhaching)	15.000
Kanu	Kanu-Rennsport	Para Kanu	Olympia-Regattaanlage (Schleißheim)	10.000
Rudern		Para Rudern	Olympia-Regattaanlage (Schleißheim)	10.000
Schießen		Para Schießen	Olympia-Schießanlage (Garching)	10.500
Schwimmen		Para Schwimmen	Munich Arena (Flughafen München)	18.000








Bayerische Seenlandschaft

Olymp. Sportart	Disziplin	Paralymp. Sportart	Wettkampfstätte	Kapazität
 Freiwasserschwimmen			Sarnberger See	15.000
 MTB Cross Country			Tegernsee (Bad Wiessee)	5.000

weitere Venues

Olymp. Sportart	Disziplin	Paralymp. Sportart	Wettkampfstätte	Kapazität
 Fußball	Vorrunde		Augsburg Ingolstadt Nürnberg Stuttgart	30.660 15.800 50.000 60.058
 Kanu	Kanu Slalom		Eiskanal Augsburg	8.100
 Segeln			Kiel oder Rostock	5.000



1

Mobilität

- S-Bahn-Nordring
- 4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen
- Ausbau U4 bis Messe
- Realisierung U29 + U9 Süd
- Autonomes Fahren im ÖPNV
- *Autonome Olympic Rikschas-Shuttles*
- Radschnellweg München Nord
- Barrierefreier Ausbau / Inklusion von ÖPNV-Stationen + Querungen
- Errichtung Mobility Hubs

2

Grünanlagen

- Ausbau Grünzüge / Parkmeilen
- Erweiterung Olympiapark
- Klimaanpassung öffentlicher Raum (z. B. 100.000 Bäume)
- Freiraum-Quartierskonzept Innenstadt
- Spiel und Sport im öffentlichen Raum – Modernisierungsoffensive

3

Unterbringung

- Olympisches Dorf / Media Village

Powerprojekte: Grünes München / Zirkuläre Spiele + Autonomes Fahren

Powerprojekte leiten das Narrativ und die Kommunikation für die Olympia-Bewerbung. Sie stellen teilweise Querschnittsprojekte dar, die in jede Maßnahme hinein wirken (Zirkuläre Spiele) oder beziehen geplante Maßnahmen mit ein (Grünes München, Autonomes Fahren), erweitern sie und binden sie in das Gesamtnarrativ der Bewerbung mit ein.

Grünes München / Zirkuläre Spiele

Zirkularität in allen Bereichen der Olympischen Spiele bei Bau, Durchführung und Governance Prozessen

Anwendung eigener Zirkularitätsrichtlinien bei allen geplanten Projekten

Planung zusätzlicher Projekte im Bereich Zirkularität: Zero-Waste, 3x30x300 für Begrünung, Urban Mining, ...

Einbindung geplanter Maßnahmen: Ausbau Parkmeilen, Klimaanpassung, Freiraumquartierskonzept, ...

Autonomes Fahren

Einbindung geplanter Maßnahmen und Einbindung in das Gesamtnarrativ zum High-Tech Standort München: Autonomes Fahren im ÖPNV, Autonomer Rikschas-Service

Planung zusätzlicher Projekte im Bereich Autonomes Fahren: Integration aller ÖPNV-Angebote und Autonomen Services (Shuttle / Robotaxi, Mikromobilität, autonomer Linienbus, etc.) auf einer digitalen Plattform, weitere High-Tech Showcases während der Spiele, ...

Übersichtstabelle Bewertung Olympischer Projekte (Must-Have Maßnahmen)

Infrastrukturprojekte - Mobilität

	Kosten	Finanzierung	Machbarkeit	Mehrwert	Gesamt	2036	2040	2044
S-Bahn-Nordring	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
4-gleisiger Ausbau Dagl.-Joh.	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Ausbau U4 Ost	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Realisierung U29 + U9 Süd	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Autonomes Fahren im ÖPNV	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Autonome Riksha-Shuttles	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Radschnellweg München Nord	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Barrierefreier Ausbau ÖPNV	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Mobility Hubs	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Infrastrukturprojekte - Grünanlagen

	Kosten	Finanzierung	Machbarkeit	Mehrwert	Gesamt	2036	2040	2044
Ausbau Grünzüge / Parkmeilen	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Erweiterung Olympiapark	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Klimaanpassung (100.000 Bäu.)	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Freiraum-Quartierskonzept	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Spiel und Sport im öff. Raum	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Infrastrukturprojekte - Unterbringung

	Kosten	Finanzierung	Machbarkeit	Mehrwert	Gesamt	2036	2040	2044
Olympisches Dorf / Media Dorf	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Notiz zur Bedeutung der Punkte-Bewertung:

- Kosten: 0-Punkte = sehr hohe Kosten; 5-Punkte = sehr niedrige Kosten
- Finanzierung: 0-Punkte = gar kein Ansatz zur Finanzierung; 5-Punkte = Finanzierung schon vollständig geklärt und zugesagt
- Machbarkeit: 0-Punkte = Umsetzung in keinem Zeitplan realisierbar; 5-Punkte = Umsetzung in allen Zeitplänen gut machbar
- Mehrwert: 0-Punkte = sehr geringer wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Mehrwert; 5-Punkte = sehr hoher Mehrwert
- Gesamt: 0-Punkte = schlechte Bewertung des Projekts; 5-Punkte = sehr gute Bewertung des Projekts
- 2036/2040/2044: Veränderung im Vergleich zur Gesamtbewertung zeigt die unterschiedlichen Randbedingungen zu den unterschiedlichen Jahren der Olympia-Austragung

POWERPROJEKT: Grünes München + Zirkuläre Spiele

The world's first truly circular Olympic Games – leaving the city better than before.

Projektidee / Vision

München bewirbt sich mit einer klaren Vision: die ersten wirklich zirkulären Olympischen Spiele der Welt. Spiele, die nicht verbrauchen – sondern zurückgeben. Wir zeigen, dass eine Großveranstaltung nicht auf Kosten der Zukunft geht, sondern aktiv zur Verbesserung der Stadt beiträgt. Alle Materialien, alle Infrastrukturen, alle Prozesse folgen einem Prinzip: Sie bleiben im Kreislauf. Und: Jeder Effekt wird messbar gemacht. München wird damit zum globalen Beweis, dass zirkuläre Städte funktionieren.

Kernlogik des Powerprojekts

1. Sichtbarkeit im Stadtraum

- Ausbau grüner & blauer Infrastruktur (Parkmeilen, Klimaanpassung, Wasserflächen)
- Transformation öffentlicher Räume (z. B. Innenstadt-Freiraumkonzepte)
- Nutzung bestehender Infrastruktur als zirkuläres Best-Practice-Modell

2. Zirkularität als Systemprinzip

- „Reduce – Reuse – Recycle“ als Leitprinzip aller Maßnahmen
- Fokus auf Bau & Infrastruktur (größter Hebel im Materialverbrauch) sowie Produktnutzung (Textilien, Elektronik, Lebensmittel)
- Leihen statt Besitzen, Wiederverwendung vor Neubau, regionale Wertschöpfung

3. Messbarer Impact (Differenzierungsfaktor)

- Quantifizierung von Externalitäten (CO₂, Luft, Lärm, Gesundheit etc.)
- Monetarisierung von Nachhaltigkeitseffekten
- Verknüpfung von Nachhaltigkeit und wirtschaftlicher Wertschöpfung

Integrierte Maßnahmen im Powerprojekt

1. Ausbau Grünzüge & Parkmeilen (must-have)

Großflächige Grünverbindungen verbessern Stadtklima, Biodiversität und Aufenthaltsqualität und schaffen ein zusammenhängendes grünes Netz für Bevölkerung und Besucher*innen.

2. Klimaanpassung öffentlicher Raum (must-have)

Systematische Begrünung reduziert Hitzeinseln, verbessert Luftqualität und schafft Schwammstadt-Effekte (Wasserspeicherung, Kühlung).

3. Freiraumquartierskonzept Innenstadt (must-have)

Umgestaltung zentraler Stadträume (z. B. Fußgängerzonen, Entsiegelung, neue Aufenthaltsräume) als sichtbares Projekt in der Innenstadt.

4. Modernisierung Spiel- & Sportflächen (must-have)

Niedrigschwellige, inklusive und klimaangepasste Sportangebote fördern Gesundheit, soziale Teilhabe und langfristige Nutzung.

5. Zirkuläres Bauen & Infrastruktur (neu)

Zirkuläres Bauen setzt auf modulare, rückbaubare Bauweisen, die Nutzung bestehender Infrastruktur sowie den Einsatz von Recyclingmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen, um Ressourcenverbrauch zu minimieren und Wiederverwertbarkeit sicherzustellen.

6. Urban Mining & Materialkreisläufe (neu)

Wiederverwendung von Baustoffen, Aufbau lokaler Materialbörsen und Reduktion des Primärrohstoffbedarfs (Material-Pass für jede Maßnahme garantiert die Zirkularität)

7. Zero-Waste & nachhaltige Beschaffung (neu)

Ein konsequenter Zero-Waste-Ansatz kombiniert Mehrwegsysteme, zirkuläre Produkte, Sharing-Modelle und regionale Beschaffung, um Abfälle zu vermeiden und Materialkreisläufe zu schließen.

8. Digitale Lösungen zur Ressourcenschonung (neu)

Digitale Tickets, Informationssysteme und Plattformen reduzieren Materialverbrauch und optimieren Prozesse.

Governance & Umsetzung

1. Vor den Spielen: Zirkularität wird frühzeitig und verbindlich in allen Projekten verankert – durch klare Leitlinien für Bau, Infrastruktur und Beschaffung, die Integration zirkulärer Prinzipien in die Planung sowie den Aufbau von Netzwerken, Partnerstrukturen und eines übergeordneten Governance-Ansatzes zur Steuerung und Qualitätssicherung.

2. Während der Spiele: Die nachhaltigen Konzepte werden operativ umgesetzt, insbesondere durch Zero-Waste-Systeme, ressourcenschonende und regionale Lieferketten sowie digitale und datenbasierte Steuerung zur kontinuierlichen Überwachung zentraler Nachhaltigkeitskennzahlen.

3. Nach den Spielen: Die langfristige Wirkung wird durch verbindliche Nachnutzungskonzepte, die Weiterführung von Materialkreisläufen und Netzwerken sowie durch transparente Berichterstattung und Integration in bestehende Stadtentwicklungsstrategien dauerhaft gesichert.

Wirkung / Mehrwert

Ökologisch: Reduktion von CO₂-Emissionen und Ressourcenverbrauch sowie Verbesserung von Stadtklima, Biodiversität und Resilienz bei gleichzeitiger Anpassung an Klimafolgen.

Ökonomisch: Verringerung externer Kosten, Stärkung regionaler Wertschöpfungsketten und Schaffung neuer Geschäftsmodelle im Bereich Circular Economy.

Sozial: Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch besseren Zugang zu Grün- und Bewegungsräumen sowie Förderung von Gesundheit, Teilhabe und sozialem Zusammenhalt.

Kernbotschaft

„München zeigt, wie Olympische Spiele als Motor für eine zirkuläre, lebenswerte Stadt funktionieren – sichtbar im Stadtraum, messbar im Impact und wirksam über Generationen hinweg.“

POWERPROJEKT: Autonomes Fahren

Die ersten Olympischen Spiele mit integrierter autonomer Mobilität im Alltag

Projektidee / Vision

München nutzt die Olympischen Spiele als Katalysator für die Umsetzung von autonomem Fahren im ÖPNV und etabliert ein integriertes, skalierbares Mobilitätssystem, das den ÖPNV ergänzt, neue Angebote schafft und die Stadt als führenden High-Tech-Standort positioniert. Ziel ist eine nahtlose, effiziente und nachhaltige Mobilität – sichtbar im Stadtraum und dauerhaft wirksam über die Spiele hinaus.

Kernlogik des Powerprojekts

1. Sichtbarkeit im Stadtraum

- Einsatz autonomer Fahrzeuge im öffentlichen Raum (Shuttles, Riksha-Systeme)
- Sichtbare High-Tech-Anwendungen als Erlebnis- und Innovationsfaktor
- Verbindung zentraler Orte (Venues, Mobility Hubs, ÖPNV-Knoten)

2. Integration in das Mobilitätssystem

- Ergänzung bestehender ÖPNV-Strukturen (First-/Last-Mile)
- Aufbau eines vernetzten Systems aus autonomen und klassischen Angeboten
- Digitale Plattform zur Bündelung aller Mobilitätsservices

3. Autonomes Fahren als Innovationsplattform

- Skalierung bestehender Pilotprojekte in den Regelbetrieb
- Entwicklung neuer Geschäftsmodelle (On-Demand, Sharing, datenbasierte Services)
- Nutzung der Spiele als Showcase für Technologie und Industrie

4. Messbarer Impact (Differenzierungsfaktor)

- Reduktion von Externalitäten (Emissionen, Stau, Flächenverbrauch)
- Effizienzgewinne im Verkehrssystem
- Monetarisierung durch neue Wertschöpfung und Mobilitätsservices

Integrierte Maßnahmen im Powerprojekt

1. Autonomes Fahren im ÖPNV (must-have)

Autonome On-Demand-Shuttles ergänzen gezielt den bestehenden ÖPNV, indem sie zentrale Knotenpunkte, Wettkampfstätten und das Olympische Dorf verbinden und insbesondere auf stark frequentierten Strecken Entlastung schaffen. Während der Spiele fungieren sie als „Olympic Shuttles“, langfristig als skalierbare First-/Last-Mile-Lösung im Regelbetrieb.

2. Autonome Olympic Riksha Shuttles (must-have)

Kompakte, autonome Mikromobilitätsfahrzeuge bedienen die innerstädtische Feinerschließung, insbesondere in hochfrequentierten Bereichen wie dem Olympiapark. Sie bieten eine flexible, app-basierte Mobilitätslösung und fungieren gleichzeitig als sichtbarer Technologie-Showcase für Besucher*innen.

3. Integration in Mobility Hubs & MaaS-Plattform (must-have / erweitert)

Autonome Angebote werden systematisch in bestehende und neue Mobility Hubs integriert und über eine digitale Plattform (MaaS) gebündelt, sodass Nutzer*innen alle Verkehrsträger nahtlos kombinieren und buchen können.

4. Ausbau autonomer Infrastruktur (neu)

Aufbau geeigneter Infrastrukturen (z. B. definierte Fahrbereiche, Ladeinfrastruktur, digitale Steuerungssysteme) sowie Nutzung der Stadt als Modellregion für autonome Technologien im realen Betrieb.

5. Datenbasierte Verkehrssteuerung (neu)

Einsatz von Echtzeitdaten zur Optimierung von Verkehrsflüssen, zur Steuerung autonomer Flotten und zur kontinuierlichen Verbesserung des Gesamtsystems.

Governance & Umsetzung

1. Vor den Spielen (Planung & Aufbau): Autonomes Fahren wird frühzeitig als strategischer Schwerpunkt verankert, durch verschiedene Projekte weiterentwickelt und in bestehende Mobilitätsstrategien / Vorarbeiten integriert; gleichzeitig werden regulatorische Rahmenbedingungen, Infrastruktur und Partnerschaften mit Industrie und Forschung gezielt weiter aufgebaut.

2. Während der Spiele (Betrieb & Skalierung): Die autonomen Systeme werden im Echtbetrieb eingesetzt und skaliert, eng mit dem ÖPNV verzahnt und datenbasiert gesteuert, um Effizienz, Sicherheit und Nutzererlebnis kontinuierlich zu optimieren.

3. Nach den Spielen (Legacy & Verstetigung): Die etablierten Systeme werden in den Regelbetrieb überführt, weiter ausgebaut und in die langfristige Mobilitätsstrategie Münchens integriert, wodurch ein nachhaltiger Mehrwert für Stadt und Region entsteht.

Wirkung / Mehrwert

Ökologisch: Reduktion von Emissionen, Verkehrsaufkommen und Flächenverbrauch durch effizientere Nutzung von Fahrzeugen und Verlagerung auf geteilte, autonome Mobilität.

Ökonomisch: Neue Wertschöpfung durch innovative Mobilitätsdienste, Stärkung des Wirtschaftsstandorts München und Entwicklung skalierbarer Geschäftsmodelle im Bereich autonomer Systeme.

Sozial: Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, insbesondere durch flexible On-Demand-Angebote, sowie Steigerung von Komfort, Sicherheit und Nutzererlebnis im urbanen Verkehr.

Kernbotschaft

„München zeigt, wie autonomes Fahren als integraler Bestandteil eines modernen ÖPNVs funktioniert – vernetzt, erlebbar und dauerhaft wirksam für eine effiziente und lebenswerte Stadt.“

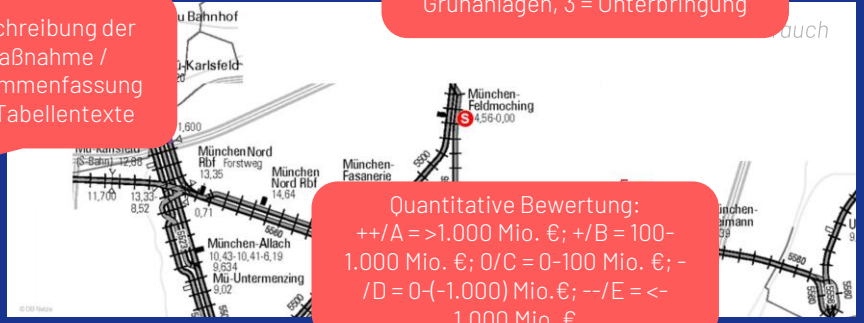
Erklärung des Steckbriefs

Kurzbeschreibung

Die bestehende Güterzugverbindung Nord soll eine zu einer Personenzugverbindung ausgebaut werden. Dies schafft eine direkt Schienenverbindung zwischen dem Olympischen Dorf und dem erweiterten Olympiapark (geplant S-Bahnhof Lasallestraße). Somit könnte während der Olympischen Spiele eine Olympic Lane auf Schienen hergestellt werden.

Beschreibung der Maßnahme / Zusammenfassung der Tabellentexte

Kennzeichnung des Maßnahmentyps: 1 = Mobilitätsmaßnahme, 2 = Grünanlagen, 3 = Unterbringung



Quantitative Bewertung: ++/A => >1.000 Mio. €; +/B = 100-1.000 Mio. €; 0/C = 0-100 Mio. €; -/D = 0-(-1.000) Mio. €; --/E = <-1.000 Mio. €

Investmentkosten (meist für Bau) basieren je nach Planungsphase meist auf ersten Abschätzungen

Varianz der Kosten über die verschiedenen Austragungsjahre

Kosten	Struktur	Finanzierungsstruktur
Bau	Erster Schritt 12	LHM BY D EU Priv.
Weitere 100 Mio	weiterer 100 Mio	td

Investitionskosten nach der Nutzung während der Spiele. Betriebskosten sind keine neuen Kosten

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung



Modernisierung	Kosten	Finanzierungsstruktur
Ja	k.A.	Ja X Nein

Begründung für die Notwendigkeit der Maßnahme

Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++	--

Die berechneten Werte dazu sind auf der nächsten Seite zu finden

Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
X Ja Nein	Einführung Pendelzugbetrieb zw. Karlsfeld, BMW-FIZ, Olympiapark	Ja, Nein

Grobe Abschätzung der Abhängigkeit und Verbindlichkeit der Mittel auf Basis von Tabelleninfos

Abhängigkeiten	Perspektive
Drittmittelabhängigkeit niedrig hoch	Nachnutzung Dauerhafter Personenzugbetrieb auf dem DB Nordring abhängig von der infrastrukturellen Machbarkeit (Trassenkonflikte mit SGV); nur möglich, wenn viergleisiger Ausbau Daglfing - Johanneskirchen abgeschlossen ist.

Projekt in Bedarfplanung/ Bundesprogramm enthalten?

Bedarfsplan / Bundesprogramm
Ja, X Nein

Lärm	Stau	Unfälle.
++ + 0 --	++ + 0 --	++ + 0 --

Barrieren	Gesundheit
++ + 0 --	++ + 0 --

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien	S-Bahn-Betrieb
k.A.	S-Bahn-Betrieb

Integration in bestehende Stadtentwicklungskonzepte und Berücksichtigung der Inhalte?

Entsiegel.	Klimaanp.
++ + 0 --	++ + 0 --

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WWS	Einnahmen
++ + 0 --	++ + 0 --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	Rechtl. Machbarkeit
Aktuelle Projektphase X Planung/Konzeption	Genehmigungs-/ Planungsstand Das Projekt Pendelzug Karlsfeld-Euro-Industriepark ist in der Variantauswahl; Plan: Anbindung BMW FIZ, optional Euro-Industriepark, Prüfung Station Lasallestraße keine weiteren Ausbaumaßnahmen.

Bis zu welchem Zeitpunkt ist Fertigstellung der Maßnahme geplant?

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert
Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme?

Planungs-/ Genehmigungsst und inkl. ggf. Grundstückverfügbarkeit

Wirtschaftlichkeit
Wurden zentrale Akteure identifiziert und haben diese der Umsetzung zugesagt?

Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung
Ja X Nein	Erste Stufe: Mitte 2030er Nordring für Olympia: 2040 ff

Bestehen mit Blick auf die Austragungsjahre 2036/40/44 besondere Anforderungen der Realisierbarkeit?

Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
n/a

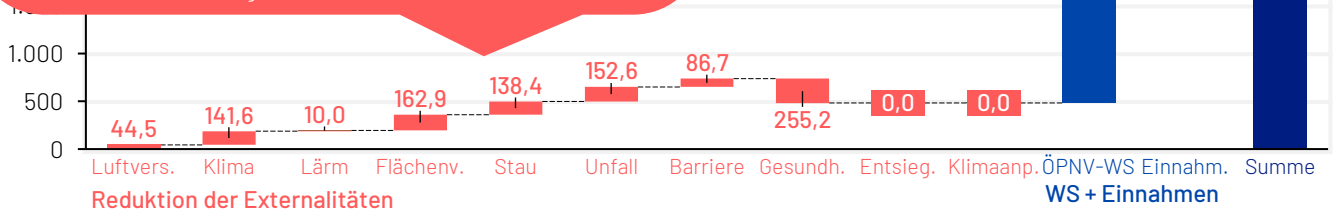
Erklärung des Steckbriefs

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Quantitative Berechnung des Mehrwerts der Maßnahme. Dabei wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Reduktion von Externalitäten durch Modal Shift, die die Maßnahme hervorruft. Durch weniger MIV und mehr ÖPNV sowie aktive Mobilität sinken Externalitäten (siehe Kostenkategorien)
- Reduktion von Externalitäten durch Entsiegelung und Klimaanpassung (hier hauptsächlich Grünflächen dafür berücksichtigt)
- Erhöhung der Wertschöpfung (WS) und der Einnahmen. Bei ÖPNV-Maßnahmen wurde der Einfluss auf die ÖPNV-WS und Zusatzeinnahmen im ÖPNV berechnet
- Maßnahmen mit anderen Einnahmen (z.B. Olympisches Dorf) werden mit eigenem Preismodell berechnet

Für die quantitative Berechnung des Mehrwerts wird eine langfristige Nutzung der Maßnahmen von 50 Jahren angenommen. Die berücksichtigten Faktoren der Berechnung sind unten beschrieben. Es gibt jedoch viele Faktoren, die nicht Berücksichtigt wurden (z.B. Sekundäreffekte, Branding, etc.), deshalb sollten die tatsächlichen Ergebnisse deutlich höher ausfallen. Hier haben wir eine grobe konservative Abschätzung des Mehrwerts. Auch nicht quantifizierbare Mehrwerte sind hier nicht berücksichtigt (dafür siehe Seite zuvor „qualitative Mehrwerte“).



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/DB/EBA/BMW	frühe Einbindung, Eskalation, Entscheidung
Komplexität in Genehmigungsverf. / laufende gesetzliche Änderungen	Laufende Kommunikation mit Genehmigungsstellen und
Unterschiedliche Finanzierungsquellen/ teilweise ohne Zusagen	Frühe Erarbeitung verlässlicher Finanzierungsstrukturen

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hohe Komplexität der Maßnahmen	Frühe Einbindung der Unternehmen, Klärung der Eignung
Hohe Komplexität der Maßnahmen	Frühe Einbindung der Unternehmen, Klärung der Eignung
Hohe Komplexität der Maßnahmen	Frühe Einbindung der Unternehmen, Klärung der Eignung
Hohe Komplexität der Maßnahmen	Frühe Einbindung der Unternehmen, Klärung der Eignung

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Preissteigerungen (Material/Energie/ Personal)	Transparente Kommunikation, indexierte Kostenrahmen
Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte	Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte
Vergabekomplexität/ geringe Bieterzahl	Kostenrahmen statt Fixsumme, indexiert, definierte Reserven

Hier ist eine Sammlung an Risiken und Maßnahmen zur Minderung der negativen Effekte für die jeweilige Infrastrukturmaßnahme des Steckbriefs dokumentiert. Die Liste sammelt die wichtigsten Effekte hat jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Lärm/Erschütterungen (v. a. nachts)	Kommunikation + Lärmreduktion (Abschirmung, Monitoring)
Hohe Nutzungsdichte; Flächen-/ Erreichbarkeitskonflikte	Trennwirkungen minimieren, Provisorien/Umleitungen
Erschließung neuer/angepasster Stationen unklar	Frühe Erarbeitung & Kommunikation; Konfliktmoderation

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen
Eingriffe in Grünflächen /sensible Bereiche	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen
Biodiversitätsrisiken	Biodiversitätskonzept Schutz-/Ersatzmaßnahmen, Wiederherstellung nach Ende

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Baustellenlogistik im laufenden Betrieb	frühzeitige, konsistente Fahrgast-/Betriebsinfo
Trassenkonflikte Güter ↔ Personen	konfliktmindernde Infrastruktur, Überwerfungsbauwerke
Neue Betriebskomplexität, Integration neuer Technik in den Bestand	Puffer/Synchronisationszeiten, robuste Linientrennung & Regeln, Testphasen

S-Bahn-Ringschluss Nord

Kurzbeschreibung

Die bestehende Güterzugverbindung Nord soll eine zu einer Personenzugverbindung ausgebaut werden. Dies schafft eine direkt Schienenverbindung zwischen dem Olympischen Dorf und dem erweiterten Olympiapark (geplanter S-Bahnhof Lasallestraße). Somit könnte während der Olympischen Spiele eine „Olympic Lane auf Schienen“ hergestellt werden.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur			
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %			
Erster Schritt 120 Mio. €	2036 Nicht möglich	LHM	BY	D	EU Priv.
Weitere 100 Mio. kommen dazu	2040 Kaum möglich	---	---	tdb	---
	2044 +/- 0%				

Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen
Ja	k.A.	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein

Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Einführung Pendelzugbetrieb zw. Karlsfeld, BMW FIZ und Euro-Industriepark, Ausbau um neue Stationen, zusätzliche halbstündliche Verbindungen.	<input type="radio"/> Ja, <input type="radio"/> Nein

Abhängigkeiten	Finanzierungsverbindlichk.
Drittmittelabhängigkeit <input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch	<input checked="" type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm
<input type="radio"/> Ja, <input checked="" type="radio"/> Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien
k.A.

Finanzierungsstruktur				
Finanzierungsanteile in %				
LHM	BY	D	EU	Priv.
---	---	tdb	---	---

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
<input checked="" type="radio"/> A	<input type="radio"/> B <input type="radio"/> C <input type="radio"/> D <input type="radio"/> E

Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Perspektive
Nachnutzung

Dauerhafter Personenzugbetrieb auf dem DB Nordring abhängig von der infrastrukturellen Machbarkeit (Trassenkonflikte mit SGV); nur möglich, wenn viergleisiger Ausbau Daglfing - Johanneskirchen abgeschlossen ist.

S-Bahn-Betrieb

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
<input type="radio"/> Projektvorbereitung <input checked="" type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	Das Projekt Pendelzug Karlsfeld-Euro-Industriepark ist in der Variantenauswahl; geplant: Anbindung BMW FIZ, optional Euro-Industriepark, Prüfung Station Lasallestr., keine weiteren Ausbaupläne.	

Wirtschaftlichkeit		Geplante Fertigstellung	
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Unterlagen liegen beim Freistaat Bayern vor	Erste Stufe: Mitte 2030er Nordring für Olympia: 2040 ff	

Zentrale Akteure Identifikation		Zusagen	
<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein		<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein	

Anforderung an Realisierbarkeit

Lange Projektlaufzeit (ca. 15 Jahre für Nordring) bei der DB und mögliche Priorisierung anderer Vorhaben erfordern im Falle eines positiven Entscheids eine beschleunigte Umsetzung.

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

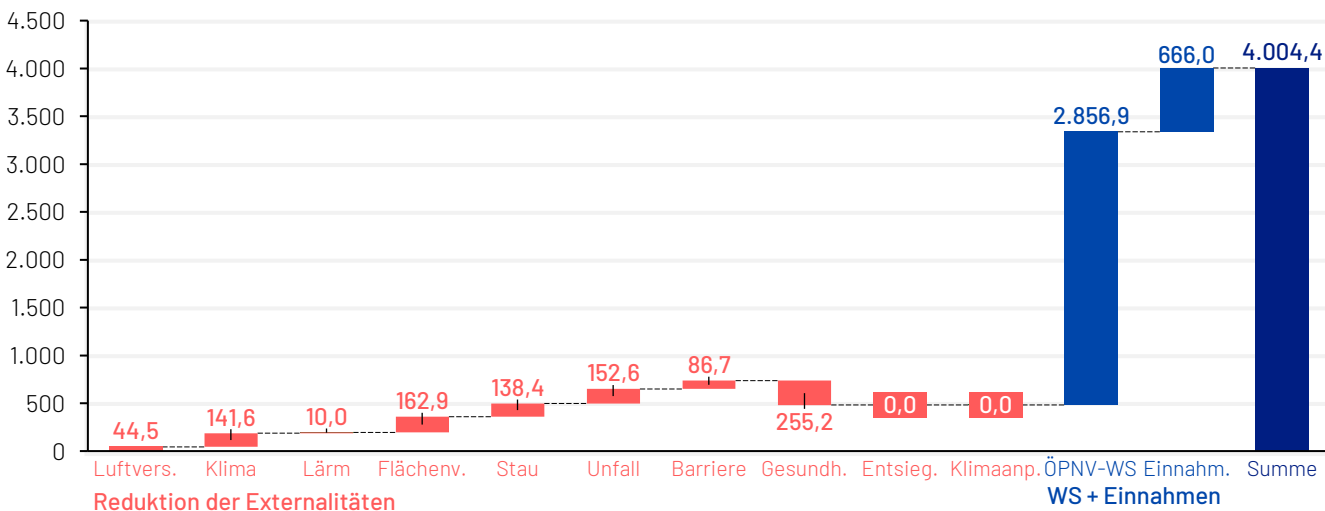
- Schaffung einer tangentialen S-Bahn-Verbindung zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Entlastung der innerstädtischen Verbindungsachsen
- Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
- n/a

S-Bahn-Ringschluss Nord

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~4,0 Mrd. €

Mehrwert
in Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/ BY/LHM/DB/EBA/BMW

frühe Einbindung, feste Eskalations- und Entscheidungswege

Komplexität in Genehmigungsverf. / laufende gesetzliche Änderungen

Laufender Austausch mit Genehmigungsstellen und Gesetzgeb.

Unterschiedliche Finanzierungsquellen/ teilweise ohne Zusagen

Frühe Erarbeitung verlässlicher Finanzierungskulissen

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauen im Bestand unter Betrieb (Gleis/Weichen/etc.)

erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung

Hoher Koordinierungsaufwand zwischen Gewerken u. Teilprojekten

dauerhafte Koordination zwischen Planern und Bauunternehmen

Abhängigkeit von Sperrpausen/ Bauphasen

langfristige Sperrpausen- & Taktstrategie, Bündelung

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/ Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte

Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte

Vergabekomplexität/ geringe Bieterzahl

Kostenrahmen statt Fixsumme, indexiert, definierte Reserven

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Lärm/Erschütterungen (v. a. nachts)

Kommunikation + Lärmreduktion (Abschirmung, Monitoring)

Hohe Nutzungsdichte; Flächen-/ Erreichbarkeitskonflikte

Trennwirkungen minimieren, Provisorien/Umleitungen

Erschließung neuer/angepasster Stationen unklar

Frühe Erarbeitung & Kommunikation; Konfliktmoderation

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen

Biodiversitätsrisiken

Biodiversitätskonzept Schutz-/Ersatzmaßnahmen, Wiederherstellung nach Ende

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Baustellenlogistik im laufenden Betrieb

frühzeitige, konsistente Fahrgast-/Betriebsinfo

Trassenkonflikte Güter ↔ Personen

konfliktmindernde Infrastruktur, Überwerfungsbauwerke

Neue Betriebskomplexität, Integration neuer Technik in den Bestand

Puffer/Synchronisationszeiten, robuste Linientrennung & Regeln, Testphasen

4-gleisiger Ausbau Johanneskirchen-Daglfing

Kurzbeschreibung

Der Streckenabschnitt Daglfing-Johanneskirchen soll auf vier Gleise ausgebaut werden. Dadurch soll dieser Zusammenhang des geplanten S-Bahn-Ringschluss Nord und in Bezug auf eine bessere Flughafenbindung Münchens mittels Express-S-Bahnen eine wichtige Rolle einnehmen. Während der Spiele ist der Streckenabschnitt auch Teil der „Olympic-Lane“.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 1,8 – 4-8 Mrd. €	2036 Nicht möglich	LHM	BY
Ebenerdig oder Tunnel	2040 Kostenanstieg	D	EU
erzeugt Kostenspanne	2044 +/- 0%	td	Priv.
Modernisierung		Finanzierungszusagen	
Ja, Sobald wie möglich, wenn Ausbau nicht kommt	Kosten in der Nachnutzung	Einsatz von Bundesmitteln	
	Keine, Nur Unterhalt und Betrieb	X Ja	
		Nein	
Neubaumaßnahme		Perspektive	
Notwendigkeit		Nachnutzung	
X Ja	Ja, Viergleisiger Ausbau Johanneskirchen-Daglfing zur Trennung Güter- und S-Bahn-Verkehr; Finanzierung der bevorzugten Tunnellösung ungeklärt	Betrieb von Personen- und Güterzügen; Engpass-beseitigung; Zusammenspiel Nahverkehr und Güterverkehr optimiert	
Nein		Nein	
Abhängigkeiten		Bedarfsplan / Bundesprogramm	
Drittmitteleabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	X Ja, Bundesverkehrswegeplan 2030: vordringlicher Bedarf	
niedrig hoch	niedrig hoch	Nein	
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
SEM Nordost funktioniert mit allen Varianten des Ausbaus (ebenerdig, Trog, Tunnel)			

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
A B C D E	
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WSt	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	
Aktuelle Projektphase	
<input type="radio"/> Projektvorbereitung	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe
X <input checked="" type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung
Wirtschaftlichkeit	
X <input checked="" type="radio"/> Ja	Vorplanungen für ebenerdig. & Tunnel abgeschlossen, liegen LHM vor
<input type="radio"/> Nein	
Zentrale Akteure Identifikation	
<input type="radio"/> Ja	<input type="radio"/> Ja
<input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> Nein

Rechl. Machbarkeit
Genehmigungs-/ Planungsstand
Vorplanung seit 2023 abgeschlossen und beim EBA eingereicht; seither kaum Fortschritt, benötigte Flächen größtenteils im DB-Besitz, vereinzelt Enteignungen möglich.
Anforderung an Realisierbarkeit
Tunnelbau dauert mind. 12 Jahre und ist selbst für 2044 kaum realisierbar; ebenerdige Lösung schneller (ca. 6 Jahre), aber ohne Beschleunigung nicht rechtzeitig für 2036 fertig.

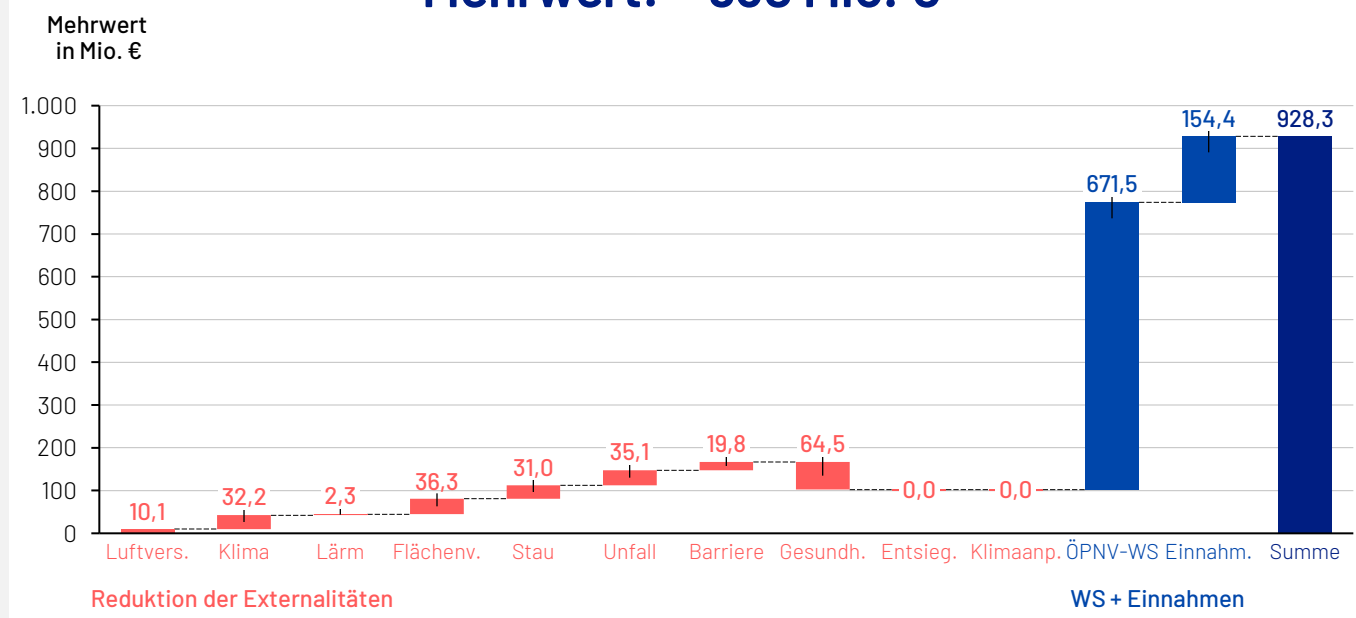
Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme
<ul style="list-style-type: none"> Kapazitätsausbau für den Personen- und Güterverkehr Realisierungsmöglichkeit einer Express-S-Bahn zum Flughafen und Personenzugverbindungen über den DB-Nordring Entlastung des DB-Südrings
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> Keine Nachnutzung als die, für die sie gebaut wurde

4-gleisiger Ausbau Johanneskirchen-Daglfing

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~930 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/DB/EBA

frühe Einbindung, feste Eskalations- und Entscheidungswege

Unterschiedliche Finanzierungsquellen/ teilweise ohne Zusagen

Frühe Erarbeitung verlässlicher Finanzierungskulissen

Variante „oberirdisch vs. unterirdisch“ konfliktbehaftet

verbindliches Entscheidungsdatum mit Kriterien & Doku

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Unterirdische Lösung: Tiefbau-Herausforderungen

erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung

Hoher Koordinierungsaufwand zwischen Gewerken u. Teilprojekten

dauerhafte Koordination zwischen Planern und Bauunternehmen

Abhängigkeit von Sperrpausen/ Bauphasen

langfristige Sperrpausen- & Taktstrategie, Bündelung

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/ Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte

Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/ Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Lärm/Erschütterungen (v. a. nachts)

Kommunikation + Lärmreduktion (Abschirmung, Monitoring)

Konflikte zur Stadt- raumqualität (Gestaltung, Querbarkeit etc.)

frühe städtebauliche Einbindung (Wege, Barrierefreiheit etc.)

Oberirdische Variante: Trennwirkung/ Barrieren

Gemeinsame Abstimmung mit Anwohnenden, Konfliktmoderation

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Eingriffe in Grünflächen/ sensible Bereiche

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen

Einschnitt in Frischluftschneise

Grün-/Freiraum auf Tunneldecke (bei unterirdischer Lösung)

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Grundsatzentscheidung hat Effekt auf Schnittstellen (z. B. U4)

Frühzeitig, verbindliche Entscheidung

Trassenkonflikte Güter ↔ Personen

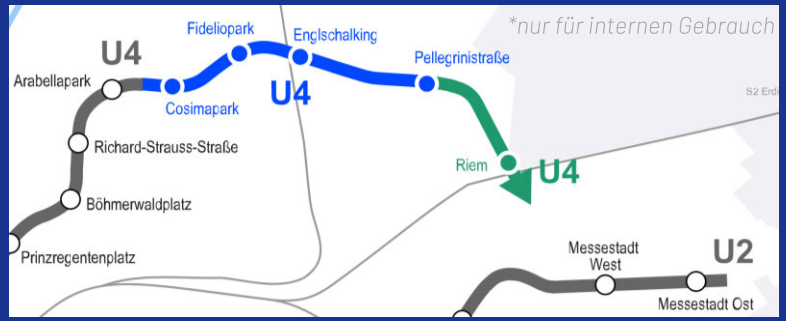
konfliktmindernde Infrastruktur, Überwerfungsbauwerke

Neue Betriebskomplexität, Integration neuer Technik in den Bestand

Puffer/Synchronisationszeiten, robuste Linientrennung & Regeln, Testphasen

Kurzbeschreibung

Der Ausbau der U4-Ost ab Arabellapark dient der Erschließung der geplanten Wohnbauflächen im Nordosten. Diese dienen während der Spiele als Olympisches (Medien-) Dorf. Die U-Bahn verbindet dieses mit dem IBC/MPC in der Messestadt und einer Vielzahl von Wettkampfstätten. Auch der Flughafen ist über den Bahnhof Engelschalking schnell erreichbar.



Kosten & Finanzierung

Kosten	Jahresvarianz	Finanzierungsstruktur
Bau		Finanzierungsanteile in %
Ca. 2,3 Mrd. € (Stand 2026)	2036 Nicht möglich 2040 Starker Anstieg 2044 Leichter Anstieg	LHM BY D EU Priv. ____ _ tbd ____ _
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen
Nein, Neubaumaßnahme	Keine, Nur Betreiber Unterhaltsaufwendungen	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Großes Infrastrukturprojekt zur Erschließung von Olympischem Dorf, Pressestadt, Wettkampfstätten und Flughafen mit hohem Planungs-, Flächen- und Investitionsaufwand	<input checked="" type="radio"/> Ja, vor Projektgenehmigung <input type="radio"/> Nein

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung

A B C D E

Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-Ws	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Abhängigkeiten

Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.
<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch	<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch

Perspektive

Nachnutzung
U-Bahn Betrieb

Bedarfsplan / Bundesprogramm

Ja, Abschnitt Arabellapark bis SEM Nordost/Pellegrinistraße Anmeldung für das GVEG-Bundesprogramm
 Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien

Bis ins Entwicklungsgebiet im Münchner Nordosten Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung

Aktuelle Projektphase

<input checked="" type="radio"/> Projektvorbereitung	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe
<input type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung

Rechl. Machbarkeit

Genehmigungs-/ Planungsstand
Projektvorbereitung: Überwiegend auf kommunalem Grund

Wirtschaftlichkeit

Ja
 Nein
Es gibt lediglich eine Grobtrassierung der Stecke

Geplante Fertigstellung

2040 bis Messe West

Anforderung an Realisierbarkeit

2036 nicht machbar;
2040 nur mit massiven Beschleunigungsmaßnahmen;
2044 nur mit Beschleunigungsmaßnahmen

Zentrale Akteure

Identifikation

<input checked="" type="radio"/> Ja	Im Nahverkehrsplan B enthalten; DB, SWM, PLAN HA II	<input type="radio"/> Ja
<input type="radio"/> Nein		<input type="radio"/> Nein

Zusagen

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Schaffung einer 2. Anbindung der Messe(stadt) Riem;
- Kürzere Fahrzeiten zwischen Flughafen München und der Messe
- Netzausbau, allgemeiner Beitrag zur Verkehrswende

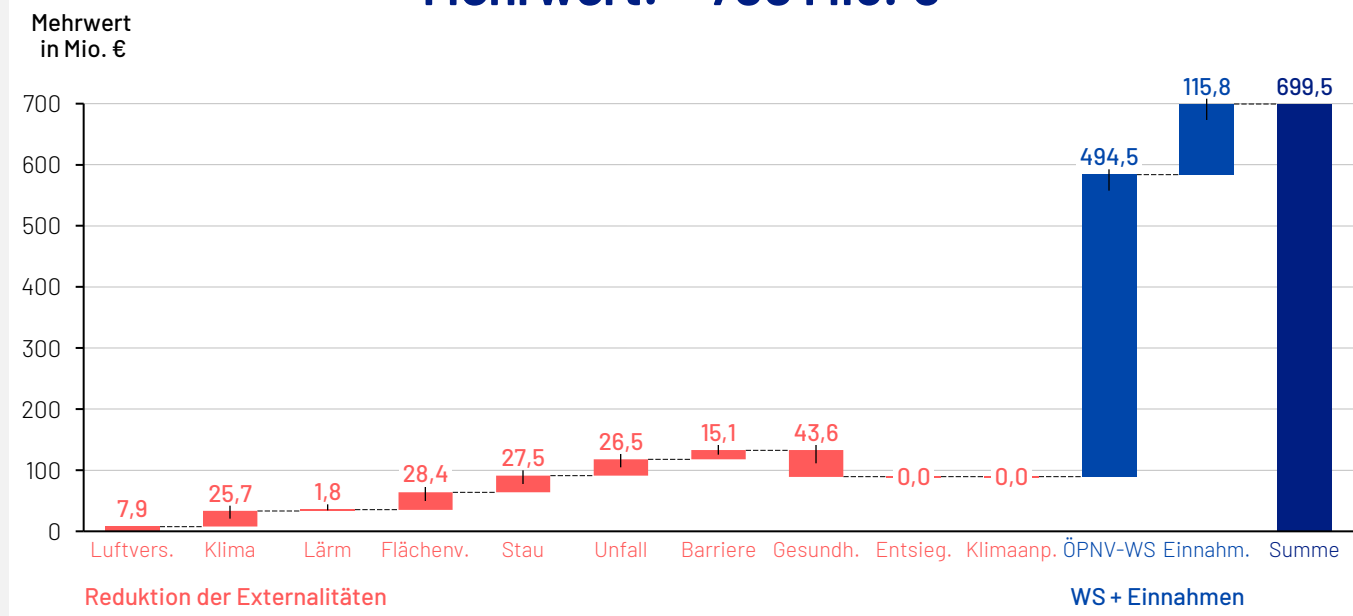
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- Erschließung der SEM Nordost

Ausbau U4 Ost

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~700 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/ BY/LHM/MVG/DB

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungskreis)

Schnittstellenrisiko und hohe Komplexität (Knoten Engelschalking)

festes Eskalations- & Entscheidungswege

Späte Entscheidung in Engelschalking mit großen Effekten

verbindliches Entscheidungsdatum mit Kriterien & Doku

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Tunnel-/Brückenbau komplex

erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung

Baugrund/ Grundwasser unklar

frühe Erkundung (u.a. Probefelder), Plausibilitätschecks

Herausforderung am Kreuzungspunkt Engelschalking

frühe Bauphasenplanung in enger Abstimmung mit DB

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/ Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Tiefbau-Unwägbarkeiten, Nachträge

quantifiziertes Risikobudget, klare Freigabeprozesse

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/ Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Einschränkungen in/um Engelschalking während der Bauphase

frühe Beteiligung, dauerhafte Kommunikation

Für effektiven Baufortschritt massiver Eingriff in Straßenräume

Vielzahl temporärer, barrierefreier Querschnittsmöglichkeiten

Nicht-Realisierung verschlechtert Erreichbarkeit des ÖV/SPV massiv

Zeitnahes, endgültiges Commitment von Bund, Freistaat und LHM

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmmilde Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Während der Bauphase notwendige Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung

Extrem hoher Energiebedarf beim Tunnelbau

Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Baustellenlogistik im laufenden Betrieb (S-Bahn Engelschalking)

frühzeitige, konsistente Fahrgast-/ Betriebsinfo

Erreichbarkeit/ Wegeführung in der Bauphase sensibel

Kommunikation; übersichtliche Baustellengestaltung

Neue Betriebsabläufe (Wendzeiten, Fahrplanabstimmungen)

Abstimmung, Puffer/Synchronisationszeiten, Regeln, Testphasen

Realisierung U29 + U9 Süd

Kurzbeschreibung

Bau einer U-Bahn Neubaustrecke zwischen Harras/Brudermühlstraße - Hauptbahnhof und Theresienstraße. Es werden bessere Umsteigebeziehungen erwartet und Verstärkerzüge im Veranstaltungsverkehr Richtung Olympiapark/Theresienwiese möglich. Auch werden durch den Bau zusätzlicher U-Bahn Stationen bestehende Innenstadtbahnhöfe entlastet.



Kosten & Finanzierung

Kosten	Finanzierungsstruktur
Bau	Finanzierungsanteile in %
Ca. 3,25 Mrd. €	LHM BY D EU Priv.
Anteil U 29 + U9 Süd	_____ tbd _____
Jahresvarianz	
2036 Nicht möglich	
2040 Starker Anstieg	
2044 Leichter Anstieg	

Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen
Nein, Ohne Neubau müssten Bestandsbahnhöfe saniert werden	Keine, Nur Betreiber Unterhaltsaufwendungen	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Großes innerstädtisches Infrastrukturprojekt zur Entlastung überlasteter Bahnhöfe mit hoher bautechnischer Komplexität, Planungsaufwand und Investitionsbedarf	<input checked="" type="radio"/> Ja, 10% bisher geplant ab 2027/208 <input type="radio"/> Nein

Abhängigkeiten	Perspektive
Drittmitelabhängigkeit	Nachnutzung
<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch	U-Bahn Betrieb
Finanzierungsverbindlichk.	
<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch	

Bedarfsplan / Bundesprogramm
<input checked="" type="radio"/> Ja, Anmeldung für das GVEG-Bundesprogramm <input type="radio"/> Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien
Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	Rechl. Machbarkeit
Aktuelle Projektphase	Genehmigungs-/ Planungsstand
<input type="radio"/> Projektvorbereitung <input checked="" type="radio"/> Planung/Konzeption	Vorplanung, private Grundstücke betroffen, bautechnisch äußerts komplex
<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	

Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	U9 Süd + U29 bis 2040 möglich
MBKS & Vorplanung beschlossen; Ergebnisse Ende 2026	

Zentrale Akteure	Zusagen
Identifikation	Vorabstimmung mit Genehmigungsbeh. und GS-Eigentümern im Rahmen der Vorpl.
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein
Genehmigungsbeh., Fördergeber, priv. GS-Eigentümer, Betreiber(SWM)	

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung

A B C D E

Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Entlastung der innerstädtischen Nord-Süd-Verbindung im Münchner ÖPNV
- Entlastung überlasteter Innenstadtbahnhöfe
- Resilienteres, weniger störungsanfälligeres Netz
- Netzausbau/Verkehrswende

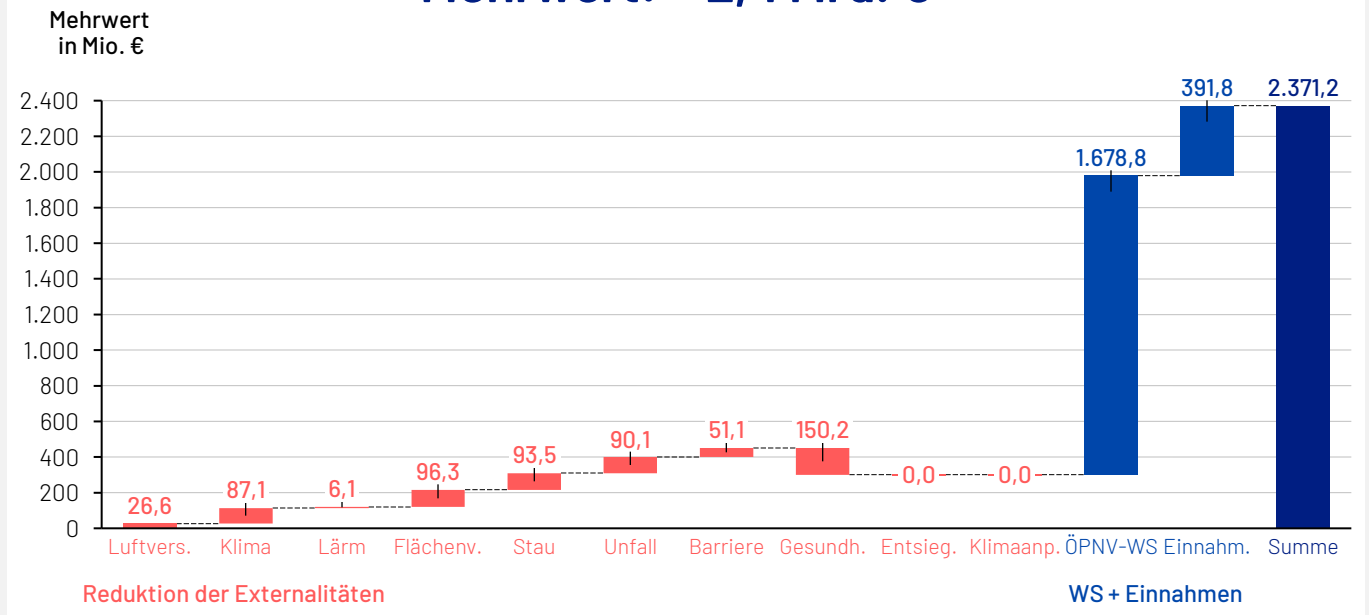
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- k.A.

Realisierung U29 + U9 Süd

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~2,4 Mrd. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/ BY/LHM/DB/MVG/SWM

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)

Abstimmungs-/Entscheidungsverzug

festes Eskalations- & Entscheidungswege

Komplexität durch parallele/laufende Planungen (2. SS/Hbf)

Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Innerstädtischer Spezialtiefbau komplex

erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung

Hohe Komplexität am Kreuzungspunkt Hauptbahnhof

frühe Bauphasenplanung in enger Abstimmung mit DB InfraGO

Hoher Koordinierungsaufwand zwischen Gewerken u. Teilprojekten

dauerhafte Koordination zwischen Planern und Bauunternehmen

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Tiefbau-Unwägbarkeiten, Nachträge

quantifiziertes Risikobudget, klare Freigabeprozesse

Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte

Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Einschränkungen um Baustellenzugänge an der Oberfläche

frühe Beteiligung, dauerhafte Kommunikation

Abhängigkeiten zu Großprojekten (2. Stammstrecke, U9)

Entkopplung/ „Loslösung“ soweit technisch machbar

Hohe Koordinationsanforderungen im verdichteten Stadtraum

Gemeinsame Abstimmung mit Anwohnenden, Konfliktmoderation

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmmilde Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Hoher Energiebedarf bei Tunnelbauarbeiten

Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen

Während der Bauphase notwendige Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Baustellenlogistik im laufenden Betrieb (Hauptbahnhof)

frühzeitige, konsistente Fahrgast-/Betriebsinfo

Rettung / Brandschutz tief unter der Erde sehr komplex

Safety by design, Evakuierungsübungen, Störfallkonzepte

Neue Betriebsabläufe (Wendzeiten, Fahrplanabstimmungen)

Abstimmung, Puffer/Synchronisationszeiten, Regeln, Testphasen

Kurzbeschreibung

Autonome On-Demand-Shuttles sollen den bestehenden ÖPNV gezielt ergänzen („Olympic Shuttles“). Sie verknüpfen Wettkampfstätten, Mobility Hubs, die Messestadt (MPC/IBC) und das Olympische Dorf und entlasten stark genutzte Linien. Nach Olympia sollen sie als flexible „erste/letzte-Meile“-Lösung im Regelbetrieb bleiben.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Investment	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 500-750 Mio. € Je nach Skalierung	2036 +/- 0% 2040 Kosteneinsparungen 2044 Kosteneinsparungen	LHM	BY D EU Priv. ____ tbd _____
Modernisierung		Finanzierungszusagen	
Ja, Modernisierung bestehender Flotten	Kosten in der Nachnutzung Keine, Nur laufende Betriebskosten	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein	
Neubaumaßnahme <input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein		Einsatz von Bundesmitteln	
Notwendigkeit Betriebshöfe der SWM/MVG müssen für das autonome Fahren ertüchtigt werden. Neue Fahrzeugflotten und Softwarelösungen müssen angeschafft werden.		<input checked="" type="radio"/> Ja, Abhängig von Förderungen <input type="radio"/> Nein	
Abhängigkeiten		Perspektive	
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	Nachnutzung	
<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch	<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch	Kann vollständig im Rahmen der regulären ÖPNV-Bedienung der MVG genutzt werden. Potenzial zur Verknüpfung mit Umland und Regionalverkehr	
Bedarfsplan / Bundesprogramm			
<input checked="" type="radio"/> Ja, Bundesstrategie für Autonomes Fahren, MoU für Modellregion Autonomes Fahren in München <input type="radio"/> Nein			
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
MZM-Vision autonomes Fahren Region München			

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
<input checked="" type="radio"/> A <input type="radio"/> B <input type="radio"/> C <input type="radio"/> D <input type="radio"/> E	
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
<input type="radio"/> Projektvorbereitung <input checked="" type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	Laufende Projekte zur Entwicklung des Genehmigungsprozesses in Bayern zwischen MCube, UTUM, Landesbaudirektion Bayern	
Wirtschaftlichkeit		Anforderung an Realisierbarkeit	
<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein	Ausführl. Studien für autonomes Fahren im ÖPNV für D-weite Anwendung Geplante Fertigstellung Bei Finanzierungszusage ca. 5-7 Jahre	Bei Finanzierungszusage durch positive Olympiabewerbung braucht es ca. 5-7 Jahre für die Umsetzung	
Zentrale Akteure			
Identifikation	Zusagen		
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Laufende Gespräche zwischen LHM und MVG <input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	k.A.	

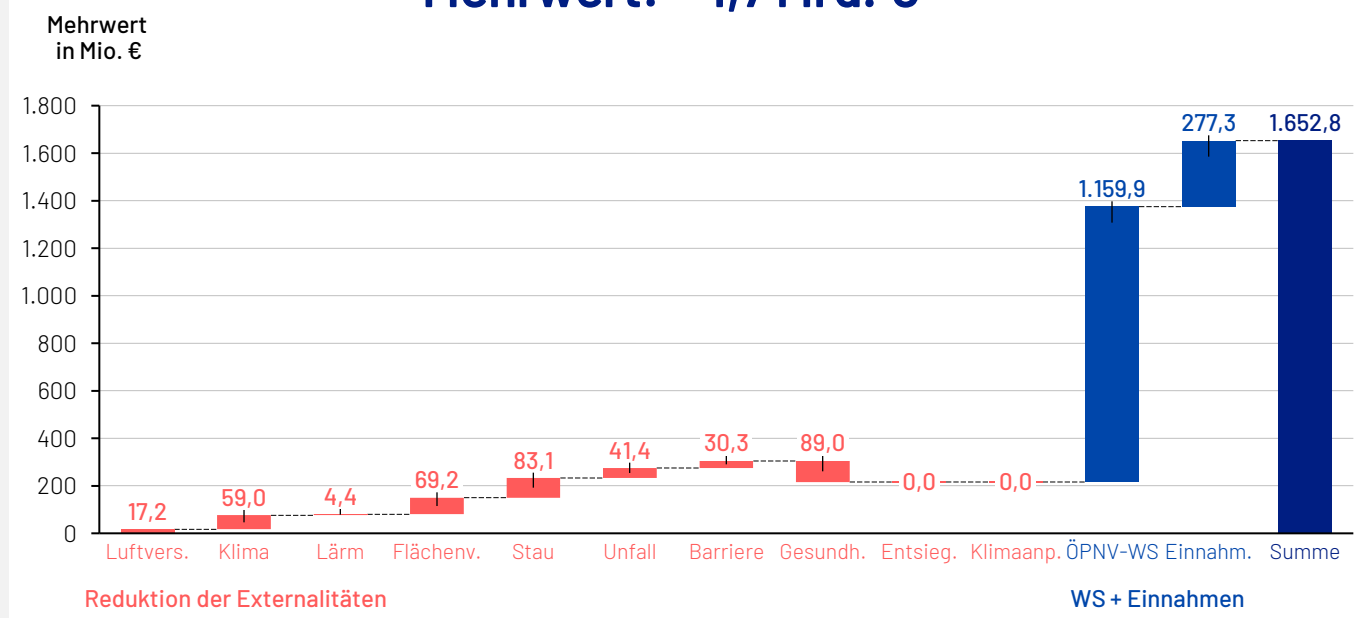
Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> Schaffung eines integrierten Gesamtsystems im ÖPNV inkl. eines besseren Angebots für dieselben Kosten
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung <ul style="list-style-type: none"> k.a.

Autonomes Fahren im ÖPNV

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~1,7 Mrd. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/MVG/priv.	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungskreis)	extrem komplexes, neues (Pilot-)Projekt im öff. Straßenverkehr	früher Projektstart mit ausreichender Vorlauf-/Pufferzeit	Hohe Erst-Entwicklungskosten	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
extrem komplexes, neues (Pilot-)Projekt im öff. Straßenverkehr	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt	Wenig Know-how bei Störungen/Sonderfällen	Förderungen für Aus-/Weiterbildung/ system. Kompetenzausbau	Hohe Betriebskosten bei kleinen Stückzahlen	Skalierungseffekte konsequent nutzen
Entscheidungs-/Schnittstellenkonflikte	feste Eskalations- und Entscheidungswege			Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Schwierigkeiten mit bestehenden Baunormen	neue, verbindliche Standards bei Neu- und Umbauten	Höherer Energiebedarf Betrieb (IT/Flotte)	konsequenter Betrieb mit Ökostrom	Disruption in der Arbeitswelt	Trainings- und Zertifizierungsangebote
Probleme bei Umleitungen/Baustellen im Stadtraum	konsequente Einhaltung neuer Normen bei künftigen Baustellen	Höherer Energiebedarf Herstellung (Systemtechnik, Sensoren)	Konsequente Herstellung der Komponenten mit Ökostrom	Widerstände in der Belegschaft	betriebliche Mitbestimmung
Zurückhaltung/Nichtnutzung der breiten Bevölkerung	Aufklärung über Vorteile & Risiken; transparente, offizielle Tests	Hoher Ressourcen- und Materialbedarf (Batterien, Sensorik/ Elektronik)	Kreislauf-/Recyclingkonzept & nachhaltige Beschaffung	Datenschutzkonflikte / Gefahr von Cyberangriffen	Transparenz & Aufklärung + umfangreiche Sicherheitsarchitektur

Kurzbeschreibung

On-demand voll-automatisierte Mikromobilitätslösung (ohne Fahrer), bei Bedarf teleoperiert, für Gäste und Sportler. Ca. 50-100 Fahrzeuge im inneren Stadtkern (vorzugsweise Olympiapark).
 Buchung per App. Zubringer zu größeren Transportgefäßen (Bus, U-Bahn, Tram).
 Erlebbarer Technologie-Show-Case.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Investment	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Fahrzeuge: 5-10 Mio. € (100 Fzg.)	2036 Etwas mehr	LHM	BY
Homologation: ca. 0,25 Mio. €	2040 +/- 0%		D
Betreiber-App: ca. 0,25 Mio. €	2044 Etwas weniger		EU
			Priv.
			td
Modernisierung		Finanzierungszusagen	
Ja, Modernisierung bestehender Flotten	Kosten in der Nachnutzung	Einsatz von Bundesmitteln	
	Keine, Nur laufende Betriebskosten	X Ja Teile der Entwicklungsarbeiten können v. DZM-Förderungen übernommen werden	
		Nein	
Neubaumaßnahme		Einsatz von Bundesmitteln	
Notwendigkeit		X Ja, Ca. 5 Jahre vor Einsatz	
X Ja	Schaffung von Erreichbarkeit und Komfort-erhöhung für Gäste und Athlet*innen, Reduktion von Externalitäten und Betriebskosten	Nein	
Nein			

Abhängigkeiten		Perspektive	
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	Nachnutzung	
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch	Kann vollständig im Rahmen der regulären ÖPNV-Bedienung der MVG genutzt werden. Potenzial zur Verknüpfung mit Umland und Regionalverkehr	
Bedarfsplan / Bundesprogramm			
X Ja, Bundesstrategie für Autonomes Fahren, Inkludierung in Aktivitäten des DZM München für autonomes Fahren und Schaffung von Synergien <input type="radio"/> Nein			
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
Gesetzgebung zum autonomen Fahren, Fernlenkverordnung, Stadtentwicklungskonzepte der LHM sieht Förderung von Mikro-mobilität vor und stimmt mit der Maßnahme überein.			

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechtl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
<input type="radio"/> Projektvorbereitung <input checked="" type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	Technische Entwicklung und Vorgespräche zur Zulassung	
Wirtschaftlichkeit		Anforderung an Realisierbarkeit	
<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein	Im Rahmen des Businessplans vorgesehen, erste Show-Cases	Keine besonderen Anforderungen	
Zentrale Akteure		Zusagen	
Identifikation		Theoretische Machbarkeit bestätigt, Umsetzung noch nicht zugesagt	
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Dekra/TÜV, LBD, LHM, Betreiber	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein	

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
A B C D E	
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Qual. Mehrwert

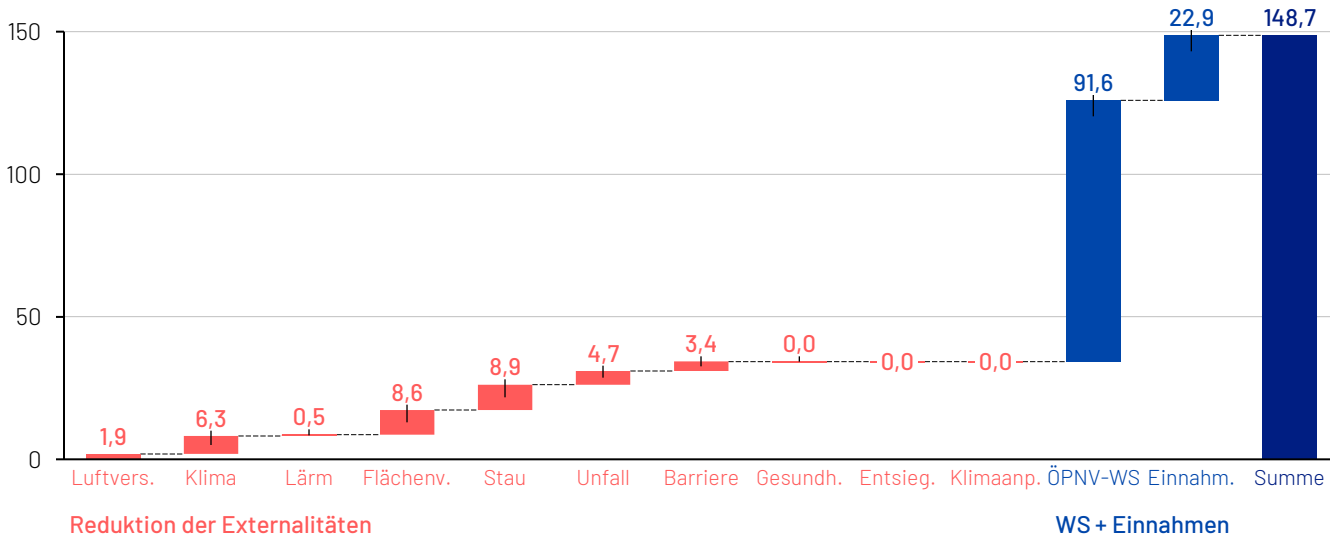
Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme
<ul style="list-style-type: none"> Bessere Erreichbarkeit Reduktion Externalitäten Reduktion Betriebskosten Erzeugung v. Wertschöpfung durch neuen Mobilitätsdienst
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsdienst Einbindung in ÖPNV-System und Plattformen

Autonome Olympic Rikscha Shuttles

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~150 Mio. €

Mehrwert
in Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/MVG/priv.

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)

extrem komplexes, neues(Pilot-)Projekt im öff. Straßenverkehr

Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt

Entscheidungs-/Schnittstellenkonflikte

feste Eskalations- und Entscheidungswege

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

extrem komplexes, neues(Pilot-)Projekt im öff. Straßenverkehr

früher Projektstart mit ausreichender Vorlauf-/Pufferzeit

Wenig Know-how bei Störungen/Sonderfällen

Förderungen für Aus-/Weiterbildung/ system. Kompetenzausbau

Ungeeignete Auslegung des Betriebs

Simulation / Voranalysen zur geeigneten Flottengröße und zum Ort / der Infrastruktur / Einsatz der Fahrzeuge

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hohe Erst-Entwicklungskosten

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Hohe Betriebskosten bei kleinen Stückzahlen

Skalierungseffekte konsequent nutzen

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Schwierigkeiten mit bestehenden Baunormen

neue, verbindliche Standards bei Neu- und Umbauten

Probleme bei Umleitungen/Baustellen im Stadtraum

konsequente Einhaltung neuer Normen bei künftigen Baustellen

Zurückhaltung/Nichtnutzung der breiten Bevölkerung

Aufklärung über Vorteile & Risiken; transparente, offizielle Tests

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Höherer Energiebedarf Betrieb(IT/Flotte)

konsequenter Betrieb mit Ökostrom

Höherer Energiebedarf Herstellung(Systemtechnik, Sensoren)

Konsequente Herstellung der Komponenten mit Ökostrom

Hoher Ressourcen- und Materialbedarf (Batterien, Sensorik/ Elektronik)

Kreislauf-/Recyclingkonzept & nachhaltige Beschaffung

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Unsicherheiten im Umgang/Begegnungen mit autonomen Fahrzeugen

Öffentliche Kommunikation im Umgang und Verhalten bei Begegnungssituationen

Datenschutzkonflikte/ Gefahr von Cyberangriffen

Transparenz & Aufklärung + umfangreiche Sicherheitsarchitektur

Verdrängung/ Gefährdung von Fußgängern

Entwicklung eines Fahrzeug- und Infrastrukturkonzepts, das Fußgängersicherheit berücksichtigt

Kurzbeschreibung

Der Radschnellweg München Nord verbindet die Innenstadt (Karlsplatz /Stachus) über Odeonsplatz entlang Ludwig-/Leopold-/Ingolstädter Straße mit Garching/Unterschleißheim. Er ist als direkte, komfortable Pendlerroute mit hohen Standards konzipiert. Erste Teilstücke sind bereits fertiggestellt, weitere Abschnitte befinden sich bereits in Bau bzw. Umsetzung.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur			
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %			
Ca. 100 Mio. € (Stand 2026)	2036 +/- 0% 2040 +/- 0% 2044 +/- 0%	LHM	BY	D	EU Priv.
		___	___	td	___

Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen
Nein, Neubaumaßnahme	Keine	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Ausbau einer leistungsfähigen Radinfrastruktur zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen der Mobilitätswende; Planungsauftrag liegt vor, Finanzierung noch offen	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, Laufend / ab 2026 <input type="checkbox"/> Nein

Abhängigkeiten	
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> niedrig hoch	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> niedrig hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege <input type="checkbox"/> Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien
Bestandteil des STEP 2040 Mobilität als Schaffung einer Radschnellverbindung

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung
A B C D E

Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Entsiegel.	Klimaanp.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Qual. Mehrwert

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	
Aktuelle Projektphase	
<input type="checkbox"/> Projektvorbereitung <input checked="" type="checkbox"/> Planung/Konzeption	<input type="checkbox"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="checkbox"/> Ausführung/ Realisierung

Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung
<input checked="" type="checkbox"/> Ja MBS 2021 <input type="checkbox"/> Nein	2032-2035

Zentrale Akteure Identifikation	Zusagen
<input checked="" type="checkbox"/> Ja Staatl. Bauamt, GAR, LKR München, DB, <input type="checkbox"/> Nein private Eigentümer	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Rechtl. Machbarkeit
Genehmigungs-/ Planungsstand
Projektgenehmigung durch Stadtrat erforderlich (RSMN 1A bereits fertiggestellt).

Anforderung an Realisierbarkeit
Keine Unterschiede

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Hochwertige Radverkehrsverbindung aus der Münchner Innenstadt in den Münchner Norden und nach Garching

Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

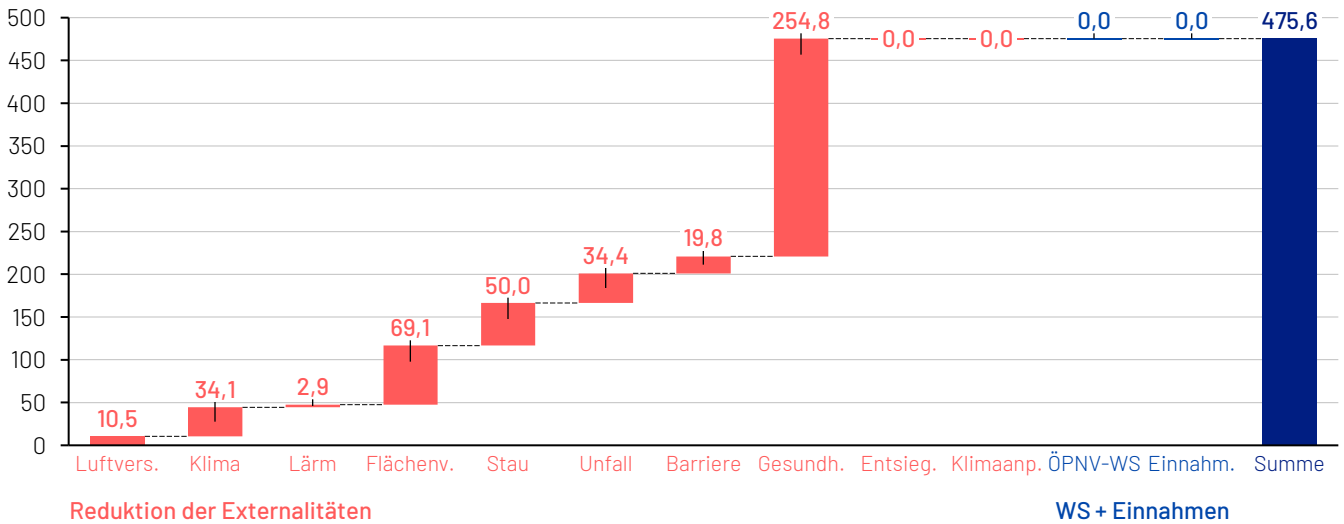
- Radschnellverbindung

Radschnellweg München Nord

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~480 Mio. €

Mehrwert
in Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/LKR-Komm

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungskreis)

Abstimmungs-/Entscheidungsverzug

feste Eskalations- & Entscheidungswege

Komplexität durch parallele/laufende Planungen (6 Teilber.)

Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Höhenfreimachungen technisch komplex

frühzeitige technische Machbarkeitsstudien

Beeinträchtigungen während Bauarbeiten

frühe Bauphasenplanung inkl. Nacht-/Nebenzeiten

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte

Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Niedrige Akzeptanz bei Eingriff in Grünflächen/Baumbestand

Baumschonende Trassenführung, Ausgleich, Umpflanzungen

Für effektiven Baufortschritt größerer Eingriff in Straßenräume

Vielzahl temporärer, barrierefreier Quermöglichkeiten

Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖPNV, Fußgänger*innen)

frühzeitige und dauerhafte Kommunikation

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Während der Bauphase notwendige Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung

Hoher Energiebedarf beim Straßenbauarbeiten

Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Unsichere Querung der Fahrbahnen bei hohen Geschwindigkeiten

Schaffung sicherer Querungsstellen (u.a. baulich oder visuell)

Konflikte mit Fußgänger*innen

Klare bauliche Unterscheidung verschiedener Bereiche

Konflikte mit anderen Verkehrssystemen (u.a. ÖPNV)

Optimierte Ampelsteuerung (grüne Wellen, Ausstiegsbereiche Bus/Tram)

Kurzbeschreibung

Weiterer barrierefreier Ausbau des ÖPNV und barrierefreie Erschließung für Fuß- und Radwegverkehr stadtweit: Nachrüsten von allen 100 U-Bahnhöfen mit taktilen Leitsystemen; Barrierefreier Ausbau von Bus- und Trambahnhaltestellen, Busbahnhöfen und Wendeanlagen; ÖPNV-App für sehbehinderte und blinde im Stadtgebiet; Bereitstellen von barrierefreien Informationen in den Verkehrsmitteln inkl. Routing.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 700 Mio. €	2036 +/- 0%	LHM	BY D EU Priv.
Aufzugsanlagen, barrierefreie Haltestellen (Bus/Tram)	2040 +/- 0%	_____	_____ tbd _____
	2044 +/- 0%		
Modernisierung		Finanzierungszusagen	
Ja, Sofort	Kosten in der Nachnutzung	Einsatz von Bundesmitteln	
	Keine	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ab 2026	
		<input type="checkbox"/> Nein	
Neubaumaßnahme		Einsatz von Bundesmitteln	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln	
<input type="checkbox"/> Nein	Teilweise Neubaumaßnahmen und teilweise Maßnahmen im Rahmen von Sanierungsarbeiten & Lückenschluss von Verbindungen durch Stadtteile, Verkehrswende, Barrierefr.	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ab 2026	
		<input type="checkbox"/> Nein	

Abhängigkeiten		Perspektive	
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	Nachnutzung	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	Die Infrastruktur steht der Münchner Bevölkerung zur Verfügung. Die kompletten Maßnahmen zu einer barrierefreien Infrastruktur steht nach den Olympischen Spielen der Münchner Bevölkerung und Besuchern, Arbeitnehmer*innen etc. zur Verfügung; dauerhafte Nutzung der Infrastruktur	
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Nein		
Bedarfsplan / Bundesprogramm		Wertschöpfung und Einnahmen	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, zum Teil		ÖPNV-WSt	
<input type="checkbox"/> Nein		Einnahmen	
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
UN-Behindertenrechtskonvention; Personenbeförderungsgesetz; Nahverkehrsplan Baustein Barrierefreiheit			

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung

A B C D E

Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaanp.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechtl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
<input type="checkbox"/> Projektvorbereitung	<input type="checkbox"/> Ausführungsvorb./Vergabe	Dynamischer Prozess; Musterhaltestellen definiert; MBS werden linienspezifisch durchgeführt; Ausbau Bushaltestellen erfolgt nach Kriterienkatalog von BAU + Bauprogramm barrierefr. Querungen; SR-Befassung 10.23	
<input checked="" type="checkbox"/> Planung/Konzeption	<input type="checkbox"/> Ausführung/ Realisierung	Anforderung an Realisierbarkeit	
Wirtschaftlichkeit		Inwieweit die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zu welchem Jahr umgesetzt werden kann muss ermittelt werden.	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, zum Teil	Geplante Fertigstellung		
<input type="checkbox"/> Nein	Barrierefreies Tramnetz bis 2050, Nachrüsten U-Bahn bis 2030		
Zentrale Akteure Identifikation		Zusagen	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	BAU, SMW/MVG, DB, Autobahn GmbH	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, zum Teil	
<input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Nein	

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Der Mehrwert ist zu 100% gegeben, da eine barrierefreie Infrastruktur des ÖV-Systems gesetzlich im PBefG verankert ist.

Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

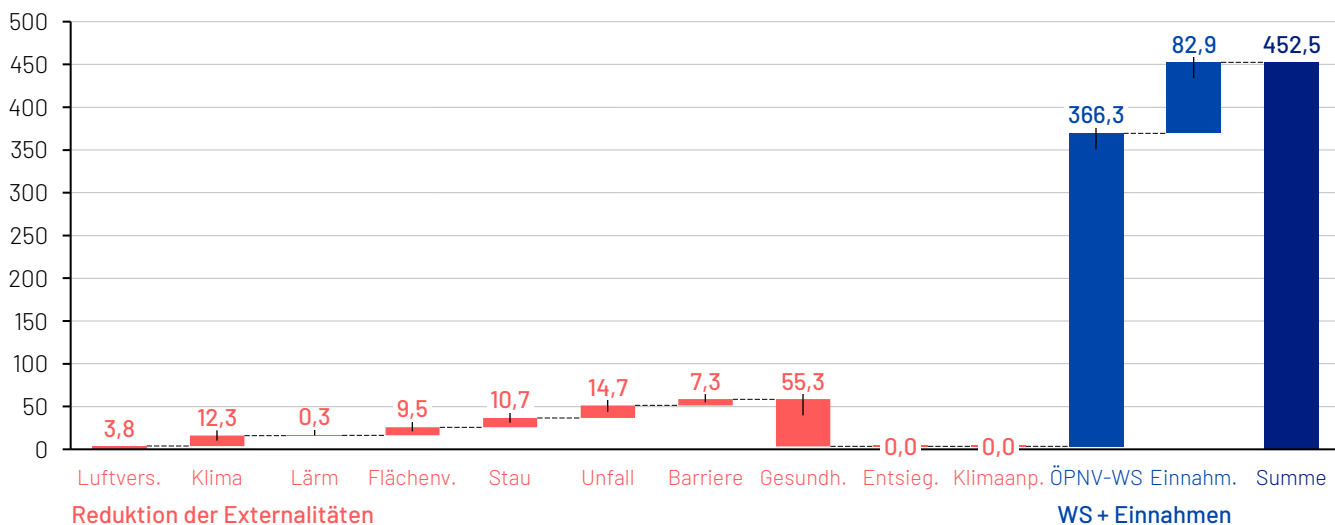
- Barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV

Ausbau Barrierefreiheit ÖPNV + Querungen

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~450 Mio. €

Mehrwert
in Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/MVG/SWM/Private

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungskreis)

Heterogene Herausforderungen an vielen Orten

festе Eskalations- & Entscheidungswege

Schnittstellen mit privaten Betreibern

Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hohe Komplexität durch hohen Grad an Detailplanung

früher Projektstart mit ausreichender Vorlauf-/Pufferzeit

Uneinheitlichkeit der Umsetzung/Qualität zwischen Orten

Einführung ggf. angepasster, zeitlich umsetzbarer Standards

Reiseketten nicht durchgängig barrierefrei

Konsequentes door-to-door-Konzept, auch bei Zielkonflikten

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Lebenszykluskosten hoch und Betrieb teuer

Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Konflikte um begrenzten öffentlichen Raum

frühzeitige und dauerhafte Kommunikation

Kurzzeitige Verschlechterung der Situation durch Baustellen

Verbindliche Standards zur Barrierefreiheit der Baustellen

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Höherer Energiebedarf Betrieb (Aufzüge, Rollstuhlhebebühnen)

konsequenter Betrieb mit Ökostrom

Größerer Flächenverbrauch, Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Höhere Störanfälligkeit (Aufzüge, Hebebühnen)

Reduktion der Reaktions- und Reparaturzeiten

Lange Ausfallzeiten/unklarer Störungslagen

Einfach zugängliche Echtzeit-Störungsinformationen

Planungen ohne Redundanz

Konsequente Mitplanung von Störungen und Ausfallzeiten

Kurzbeschreibung

Herstellung hochwertiger Umsteigepunkte zwischen dem ÖPNV/SPNV und Angeboten der Shared Mobility sowie Möglichkeit für Bike & Ride und ggf. Park & Ride.

Mobility Hubs und vernetzte Plattformen könnten weiterentwickelt werden, um Bewohner*innen eine komfortable, individuelle und nachhaltige Mobilität zu ermöglichen.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur			
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %			
Ca. 3-5 Mio. €	2036 +/- 0%	LHM	BY	D	EU Priv.
Ca. 4 kleine, 3 mittlere, 3 große	2040 +/- 0%			td	
Mobility Hubs	2044 +/- 0%				

Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen
Ja, Erneuerung Mobilitätspunkte	Keine, Ggf. Sanierung nach Spielen	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein

Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Neue Leuchtturm-Mobilitätspunkte an Spielstätten und Knotenpunkten zur nahtlosen Anschlussmobilität, Feinerschließung und erhöhten Aufenthalts- und Verkehrssicherheit	<input checked="" type="radio"/> Ja, Ggf. Förderungen <input type="radio"/> Nein

Abhängigkeiten	Finanzierungsverbindlichk.
Drittmittelabhängigkeit <input checked="" type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> hoch	<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm
<input type="radio"/> Ja, k.A. <input type="radio"/> Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien
Mobilitätsstrategie - Teilstrategie Shared Mobility

Gesamtbewertung

A B C D E

Reduktion von Externalitäten

Luft: ++ + 0 - --
Klima: ++ + 0 - --

Lärm: ++ + 0 - --
Flächenver.: ++ + 0 - --

Stau: ++ + 0 - --
Unfälle: ++ + 0 - --

Barrieren: ++ + 0 - --
Gesundheit: ++ + 0 - --

Wertschöpfung und Einnahmen

ÖPNV-Ws: ++ + 0 - --
Einnahmen: ++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
<input type="radio"/> Projektvorbereitung <input checked="" type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	Noch keine Planung	

Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung
<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein k.A.	Noch keine Planung

Zentrale Akteure Identifikation	Zusagen
<input checked="" type="radio"/> Ja Dienstleister, PLAN, BAU <input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Bessere Anschlussmobilität
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Abstellungssituation
- Erhöhte Aufenthaltsqualität

Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- Fortbleibende Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit für betroffene Quartiere

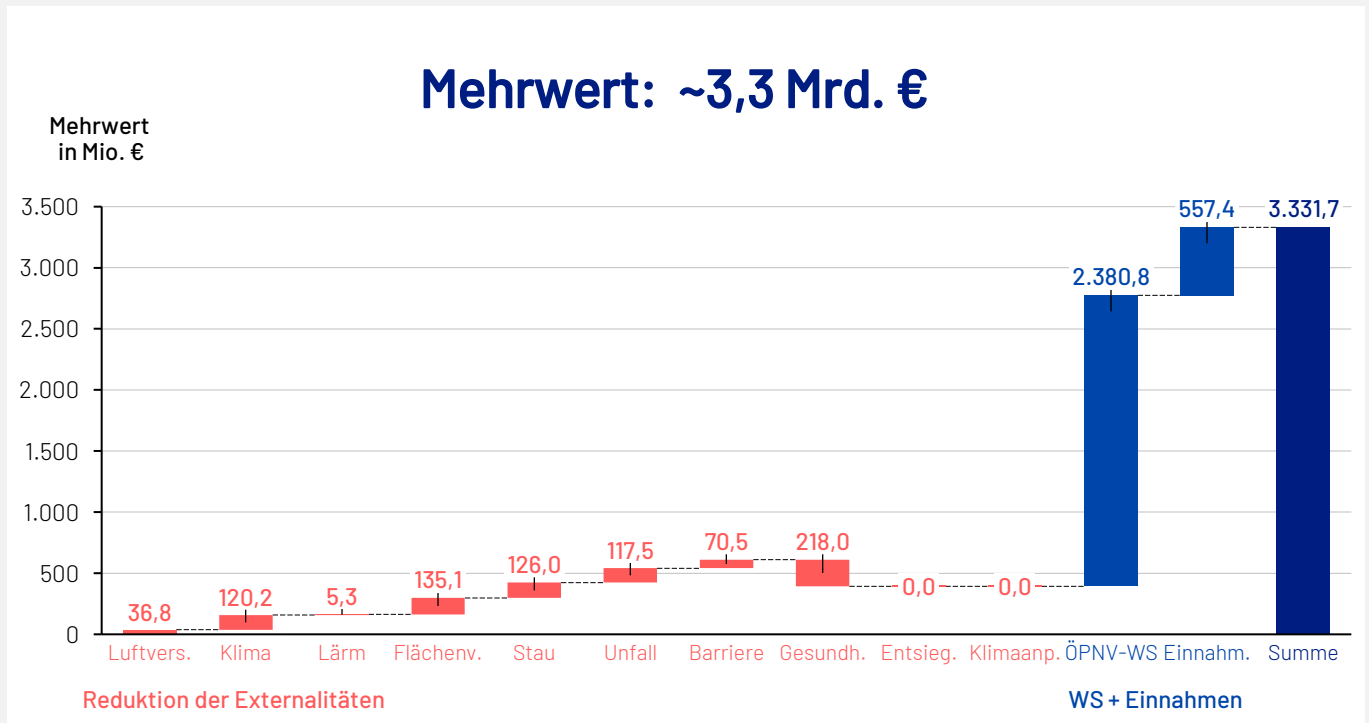
Quan. Mehrwert

Qual. Mehrwert

Mobility Hubs

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~3,3 Mrd. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/Komm/Priv

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)

Schnittstellen mit privaten Betreibern

Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt

Heterogene Herausforderungen an vielen Orten

feste Eskalations- & Entscheidungswege

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Untersch. bauliche Standards für mehrere (private) Anbieter

Vereinheitlichung der Lösungen (übergreifende Systeme)

Untersch. Standards für technische Integration (App-Plattform)

Zusammenfassung der Anbieter auf einem Interface

Errichtung der Anlagen im laufenden Betrieb

frühe Bauphasenplanung in enger Abstimmung MVG/SWM

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Privatwirtschaftlich oft nicht profitabel

Öffentliche Trägerschaft (MVG/SWM)

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Konflikte um begrenzten öffentlichen Raum

frühzeitige und dauerhafte Kommunikation

Rebound-Effekt bei der Nachfrage (Zusatz statt Ersatz)

Intermodal-Rabatte bei Verknüpfung mit ÖPNV-Nutzung

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Hoher Energiebedarf bei Bauprojekten

Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Unzuverlässige Redistribution von Fahrzeugen

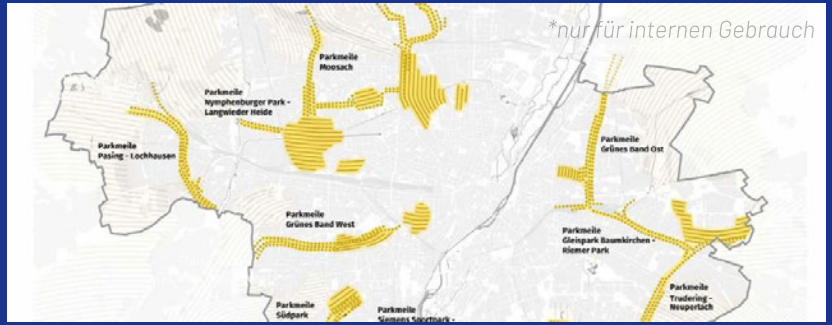
Verbindliche Soll-Zustände, bedarfsgerechter Ausgleich

Konflikte mit angrenzenden Verkehrsraum

Klare bauliche Unterscheidung verschiedener Bereiche

Kurzbeschreibung

Parkmeilen spielen als großflächige Grünverbindungen für Olympische Spiele in München eine zentrale Rolle in der Stadtentwicklung bzgl. des enormen Bevölkerungswachstums, der Nachhaltigkeit und Erlebnisqualität auch für zukünftige Generationen. Bestehende Konzepte zu deren Ausbau sollen im Rahmen der Olympischen Spiele umgesetzt werden



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 800 Mio. €	2036 Kostenanstieg	LHM	BY
Ca. 320 ha auszubauende	2040 +/- 0%	D	EU
Fläche * 250 €/m ² + weiteres	2044 +/- 0%	Priv.	tdb

Modernisierung		Finanzierungszusagen	
Nein, Neubaumaßnahme	Kosten in der Nachnutzung	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein	
	Keine, Nur Betriebskosten		

Neubaumaßnahme		Einsatz von Bundesmitteln	
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Notwendigkeit	<input type="radio"/> Ja, k.A. <input checked="" type="radio"/> Nein	
	Erforderlich sind Grünordnungspläne, Flächensicherung und Bau, wobei fehlende Bauleitpläne, Grundstücksverfügbarkeit und Verkaufsbereitschaft zentrale Hürden sind		

Abhängigkeiten		Perspektive	
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	Nachnutzung	
<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch	<input checked="" type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> hoch	Zu 100% weiter nutzbar für die Münchner Stadtgesellschaft	

Bedarfsplan / Bundesprogramm	
<input type="radio"/> Ja, k.A. <input checked="" type="radio"/> Nein	

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien	
Leitlinie Freiraum	

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
<input type="radio"/> A <input checked="" type="radio"/> B <input type="radio"/> C <input type="radio"/> D <input type="radio"/> E	

Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --	<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --

Lärm	Flächenver.
<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --	<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --

Stau	Unfälle.
<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --	<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --

Barrieren	Gesundheit
<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --	<input type="radio"/> ++ <input checked="" type="radio"/> + <input type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --
Entsiegel.	Klimaanp.
<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --	<input type="radio"/> ++ <input checked="" type="radio"/> + <input type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --

Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --	<input type="radio"/> ++ <input type="radio"/> + <input checked="" type="radio"/> 0 <input type="radio"/> - <input type="radio"/> --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechtl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
<input checked="" type="radio"/> Projektvorbereitung <input type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	Planungen nicht begonnen; Genehmigungen sind v. unterg. Bedeutung, wenn Planungsrecht / Grünordnungspläne vorhanden. Viele Sperrgrundstücke nicht in LHM-Besitz. Int. Schritte zur Beschl. nötig.	

Wirtschaftlichkeit		Geplante Fertigstellung	
<input type="radio"/> Ja, k.A. <input checked="" type="radio"/> Nein		2040	

Zentrale Akteure Identifikation		Zusagen	
<input type="radio"/> Ja, k.A. <input checked="" type="radio"/> Nein		<input checked="" type="radio"/> Ja alles relevante ist vertraglich geregelt <input type="radio"/> Nein	

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Die Investitionen fließen primär in die Stadtentwicklung, die Maßnahme bietet somit einen bleibenden Wert über die Spiele hinaus.
- Der Nord-Süd-Grünverbindung kommt eine besonders hohe Bedeutung im Zusammenhang mit dem Olympia-Ensemble zu

Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- k.A.

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Die Investitionen fließen primär in die Stadtentwicklung, die Maßnahme bietet somit einen bleibenden Wert über die Spiele hinaus.
- Der Nord-Süd-Grünverbindung kommt eine besonders hohe Bedeutung im Zusammenhang mit dem Olympia-Ensemble zu

Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

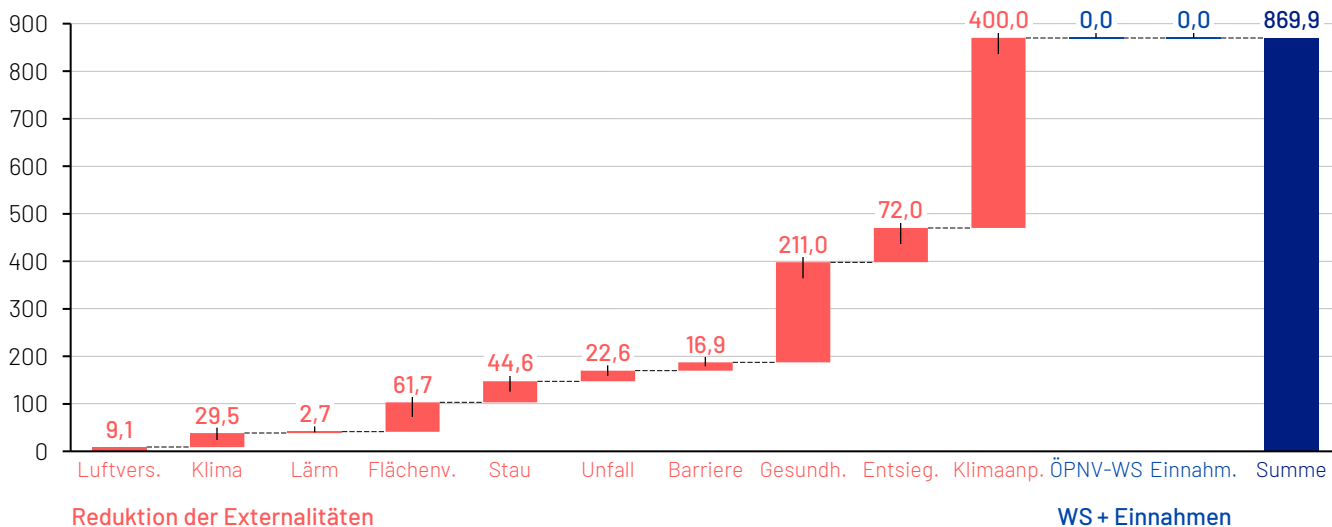
- k.A.

Ausbau Grünzüge / Parkmeilen

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~870 Mio. €

Mehrwert
in Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen LHM/Kommunen/Priv

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)

Heterogene Herausforderungen an vielen Orten

festе Eskalations- & Entscheidungswege

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Unklare Randbedingungen an vielen verschiedenen Orten

Frühe Bestandserhebungen, Voruntersuchungen

Baulogistik inmitten großer sensibler Grün- und Freibereiche

Bauphasen-/Logistik-konzept mit schonenden Bauweisen

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Dauerhafter Betrieb und Pflege in öffentlicher Hand

Transparente Kommunikation zu Folgekosten

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Konflikte um Nutzungsbereiche innerhalb der Freiflächen

Klare Zonierung und Kategorisierung

Schwach beleuchtete Bereiche mögliche Angsträume

Bedarfsgerechte, ökologisch vertretbare Beleuchtung

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Verlust von Grünflächen durch dichtere Erschließung

Nachhaltige Bauweise, großzügiger Ausgleich

Höhere Belastung der Grünflächen durch höhere Nutzungsfrequenz

Klare Strukturierung und Kommunikation von (nicht)betretbaren Bereichen

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Unklare Wegebeziehungen/Zugänge

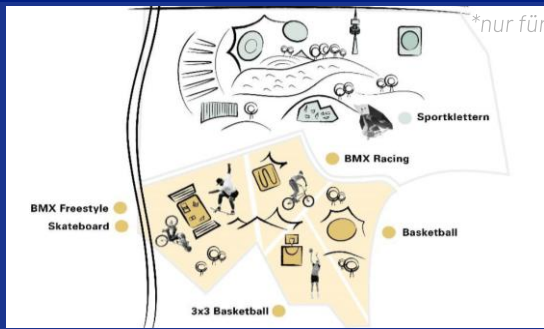
Integriertes Erschließungs- und Wegekonzept

Unzureichende ÖPNV-Erschließung; MIV-Druck auf angrenzende Straßen

Frühzeitige Planung des ÖPNV-Anschlusses an definierten Zugangsbereichen

Kurzbeschreibung

Die Erweiterung der Sportflächen im Olympiapark umfasst drei größere Teile:
 Zentralbereich: Bestandsnutzung Sport
 Erweiterung Nord: Radsport- Bahn und Volleyball;
 Nachnutzung Grün- und Freifläche;
 Erweiterung Südwest: Handball, Modern Pentathlon, BMX Racing, BMX Freestyle, Skateboard Street, Skateboard Park, BBall Breaking, Parkour



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 210 Mio. € (Stand 2026)	2036 k.A. 2040 k.A. 2044 k.A.	LHM	BY D EU Priv. ____ tbd _____

Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen
Nein, Neubaumaßnahme	Ja, Herstellungs- und Rückbaukosten/Grün- u. Breitensportanlagen & Instandhaltung	<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein

Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Zentrale Venueflächen	<input type="radio"/> Ja, tbd <input type="radio"/> Nein

Abhängigkeiten	Perspektive
Drittmitelabhängigkeit	Nachnutzung
<input type="radio"/> niedrig <input checked="" type="radio"/> hoch	Öffentliche Freiraum-, Grünflächen, Sport- und Breitensportnutzung
Finanzierungsverbindlichk.	
<input checked="" type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> hoch	

Bedarfsplan / Bundesprogramm
<input type="radio"/> Ja, k.A. <input type="radio"/> Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien
Perspektive München inkl. Leitlinie Freiraum, Konzeption Freiraum M2030, landschafts- und stadtplanerische Rahmenplanung 2011

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung
A B C D E

Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Wertschöpfung und Einnahmen	
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
ÖPNV-Ws	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung	Rechl. Machbarkeit
Aktuelle Projektphase	Genehmigungs-/ Planungsstand
<input checked="" type="radio"/> Projektvorbereitung <input type="radio"/> Planung/Konzeption	Grundstücksverfügbarkeit für Zentralbereich und Norderweiterung gegeben; Grundstücksverfügbarkeit für Venueflächen und Park-erweiterung im SW offen und zu klären (Bundeswehrareal)
<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	Anforderung an Realisierbarkeit

Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung
<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	k.A.

Zentrale Akteure Identifikation	Zusagen
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein

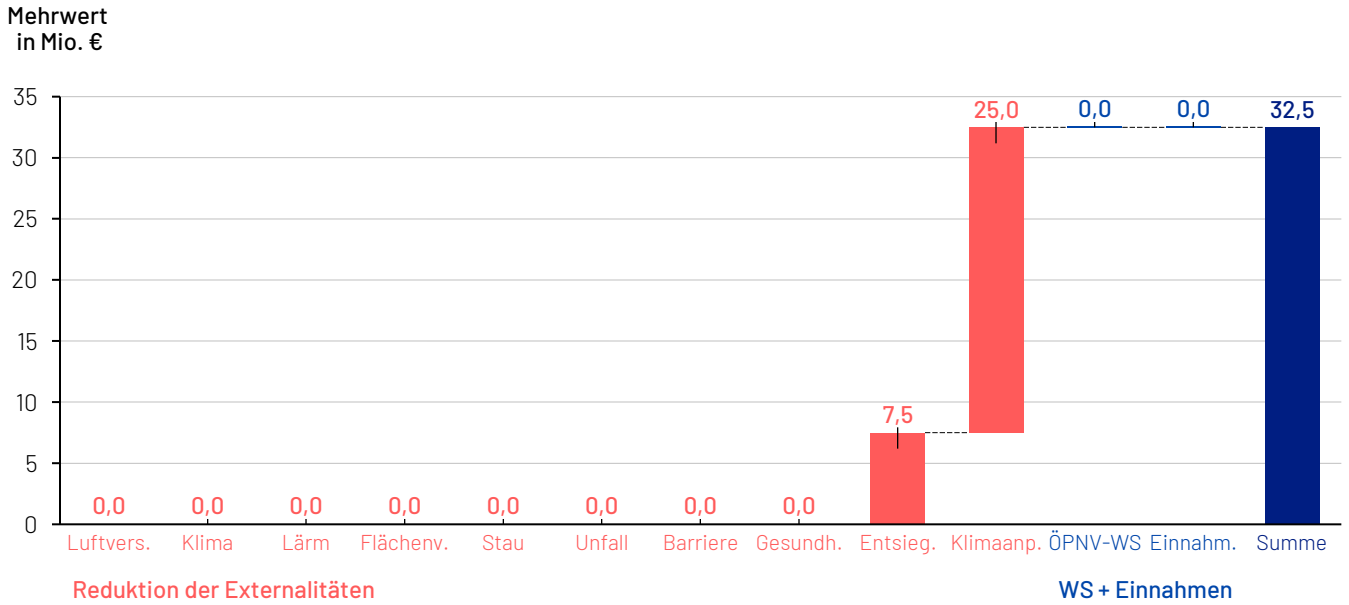
Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von Grün-, Frei- und Sportflächen Gesundheitsvorsorge Bevölkerung
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> Öffentliche Sport- und Freiflächen

Erweiterung Olympiapark

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~30 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/BY/LHM/Oly-GmbH

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)

Heterogene Herausforderungen in drei Teilbereichen

festе Eskalations- & Entscheidungswege

Abstimmungs-/Entscheidungsverzug

Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauglogistik während laufendem Betrieb der Bestandseinrichtungen

Bauphasen-/Logistik-konzept mit Besucher-management

Mögliche Kampfmittelbelastung des geplanten Baugrunds

Frühe Bestands-erhebungen, Voruntersuchungen

Hohe Komplexität bei Eingriffen in denkmalgeschütztes Ensemble

Frühzeitige + Dauerhafte Abstimmung mit Bauaufsichtsbehörden

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Dauerhafter Betrieb und Pflege in öffentlicher Hand

Transparente Kommunikation zu Folgekosten

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Konflikte um Nutzung neu entstehender Frei- und Sportflächen

Klare Zonierung und Kategorisierung

Wegfall bestehender öff. zugänglicher Sport- und Freizeitbereichen

Erarbeitung eines Nachnutzungskonzepts neuer Anlagen

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Bauemissionen (Lärm/Staub/ Erschütterung/ Verkehr)

lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Verlust von Grünflächen durch Neubauten

Nachhaltige Bauweise, großzügiger Ausgleich

Höhere Belastung der Grünflächen durch höhere Nutzungs-frequenz

Klare Strukturierung und Kommunikation von (nicht)betretbaren Bereichen

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Unklare Wegebeziehungen/Zugänge

Integriertes Erschließungs- und Wegekonzept

Höhere bauliche Dichte erhöht Gefahren bei Zwischenfällen

Security-by-design, Stresstest, Testbetriebe

Hoher Druck auf bestehende ÖPNV-Erschließung

Weiterer Ausbau der Zubringer-Verkehrsträger inkl. Taktverdichtung

Kurzbeschreibung

Im Hinblick auf die Klimaveränderungen bereitet sich die Stadt mit unterschiedlichen Maßnahmen auf häufiger auftretende Hitzebelastungen vor. Zentral ist das Vorhaben, 100.000 zusätzliche Bäume im öffentlichen Raum zu pflanzen. Im Rahmen der Spiele sollen die positiven Effekte zur Abkühlung wie Beschattung und Verdunstungsleistung beispielhaft großflächig gezeigt werden



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 500 Mio. € (Stand 2026)	2036 +/- 0% 2040 +/- 0% 2044 +/- 0%	LHM	BY D EU Priv. ____ tbd _____
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen	
Nein, Neubaumaßnahme	Keine, Nur Betriebskosten	<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln	
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Zunehmende Hitzewellen beeinträchtigen künftig die Aufenthaltsqualität; ein Programm zur Pflanzung von bis zu 100.000 Bäumen soll d. Kühlung & Stadtklimawirk. gegensteuern	<input type="radio"/> Ja, tbd <input type="radio"/> Nein	
Abhängigkeiten		Perspektive	
Drittmitteleabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	Nachnutzung	
<input type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Zu 100% weiter nutzbar für die Münchner Stadtgesellschaft	
niedrig	hoch		
Bedarfsplan / Bundesprogramm			
<input type="radio"/> Ja, k.A. <input type="radio"/> Nein			
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
Leitlinie Freiraum, Freiraumquartierskonzept Innenstadt, Beschlüsse des RKU zur Klimaanpassung (30% Baumüberdeckung)			

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
A B C D E	
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaanp.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
<input checked="" type="radio"/> Projektvorbereitung <input type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	Planung nicht begonnen. Öffentlich-rechtliche Genehmigung nicht erforderlich. Grundstücksverfügbarkeit gegeben. Weitere Information siehe Excel-Liste.	
Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung	Anforderung an Realisierbarkeit	
<input checked="" type="radio"/> Ja Erfahrungswert <input type="radio"/> Nein ^e	2040	Die Angaben beziehen sich auf einen Projektierungszeitraum von 10 Jahren. Bei einem kürzeren Projektzeitraum sind weniger Baumpflanzungen möglich.	
Zentrale Akteure Identifikation	Zusagen		
<input type="radio"/> Ja k.A. <input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> Ja k.A. <input type="radio"/> Nein		

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Die Investitionen fließen primär in die Stadtentwicklung, nicht in neue Sportstätten. Die Maßnahme bietet somit einen bleibenden Wert für die Münchner Bevölkerung über die Spiele hinaus.

Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

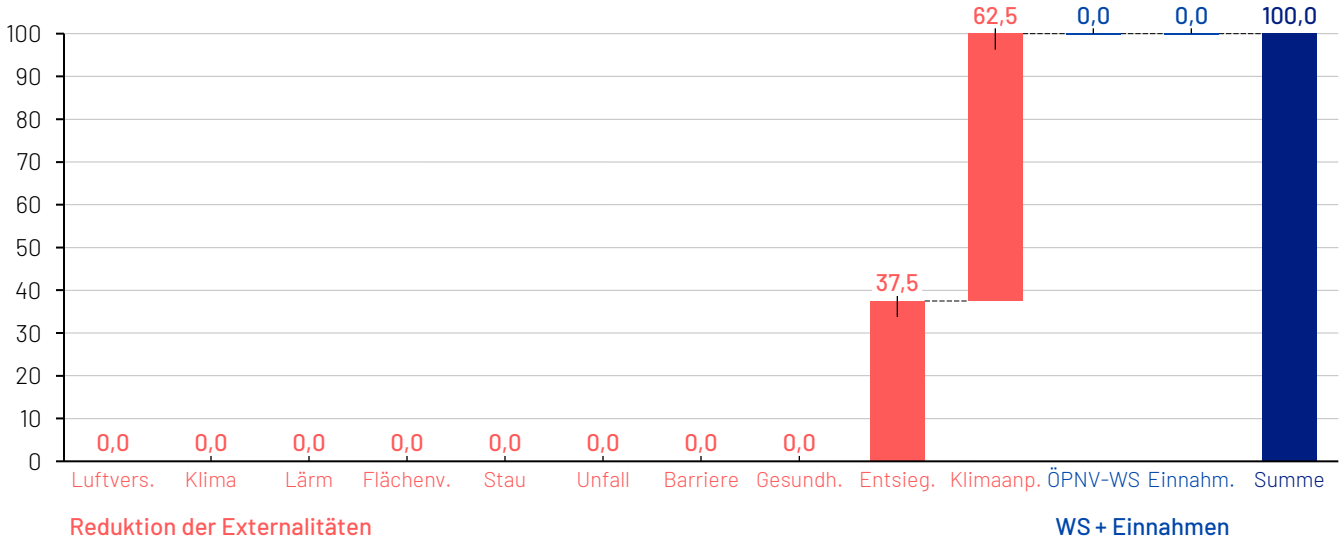
- k.A.

Klimaanpassung öffentlicher Raum

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~100 Mio. €

Mehrwert
in Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen BY/LHM/Privaten

frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungskreis)

Baugistik während laufendem Verkehr

Frühzeitige Kommunikation, Umleitungsmanagement

Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Heterogene Herausforderungen im ganzen Stadtgebiet

festе Eskalations- & Entscheidungswege

Komplexe Sparten im innerstädtischen Bereich

Frühe Bestandserhebungen, Voruntersuchungen

Dauerhafte Pflege in öffentlicher Hand

Transparente Kommunikation zu Folgekosten

Abstimmungs-/Entscheidungsverzug

Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt

Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko

Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Konflikte durch Verschattung von Anwohnenden

frühzeitige und dauerhafte Kommunikation

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Wegfall von öffentlichen Stellplätzen

Ausbau der Erreichbarkeit ohne Nutzung des PKWs

Beeinträchtigung von Grünflächen während Bauzeit

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung

Erhöhte Unfallgefahr (Baumstämme/Laub)

Sichtbarkeitserhöhung (Reflektoren), v.a. im Herbst konsequente Straßenreinigung

Kurzbeschreibung

Umgestaltung der Herzog-Wilhelm-Straße (zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Josephspitalstr.) und der Kreuzstraße in eine Fußgängerzone und die Neugestaltung der bestehenden Grünanlage im unmittelbaren Bereich der Altstadt.

Es soll zudem ein positiver Rückbezug auf 1972 aufgezeigt werden. Für die Spiele wurden die ersten Fußgängerzonen in der Altstadt umgesetzt.



nur für internen Gebrauch

Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 15-25 Mio. € (Annahme)	2036 +/- 0%	LHM	BY D EU Priv.
	2040 +/- 0%	_____	_____ tbd _____
	2044 +/- 0%		
Modernisierung		Finanzierungszusagen	
Nein, Neubaumaßnahme	Kosten in der Nachnutzung	<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	
	Keine, Nur Betriebskosten		
Neubaumaßnahme <small>Notwendigkeit</small>		Einsatz von Bundesmitteln	
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Umgestaltung zur Schaffung neuer, nicht-kommerzieller und klimaangepasster Aufenthaltsräume im verdichteten Stadtzentrum & Entwicklung d. Fußgängerzonenstruktur	<input type="radio"/> Ja, <input type="radio"/> Nein	
Abhängigkeiten		Perspektive	
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	Nachnutzung	
<input type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	niedrig hoch	Zu 100% weiter nutzbar für die Münchner Stadtgesellschaft	
Bedarfsplan / Bundesprogramm			
<input type="radio"/> Ja, k.A. <input type="radio"/> Nein			
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
Leitlinie Freiraum, Freiraumquartierskonzept Innenstadt			

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
A B C D E	
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen
++ + 0 - --	++ + 0 - --

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
<input checked="" type="radio"/> Projektvorbereitung <input type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	Studie v. Green City, konkrete Planung + Verkehrskonzept nicht vorhanden, GS-Verfügbarkeit gegeben, Umsetzung kann nur unter vereinfachten internen Genehmigungsschritten erfolgen	
Wirtschaftlichkeit		Anforderung an Realisierbarkeit	
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Green City Studie; Sperrung eines Astes durch Baustellensperrung	Die Angaben beziehen sich auf einen Projektierungszeitraum von 6 Jahren, Mittelbereitstellung beginnt. Vorgelagert muss das Verkehrskonzept stehen.	
Zentrale Akteure			
Identifikation		Zusagen	
<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	k.A.	<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	

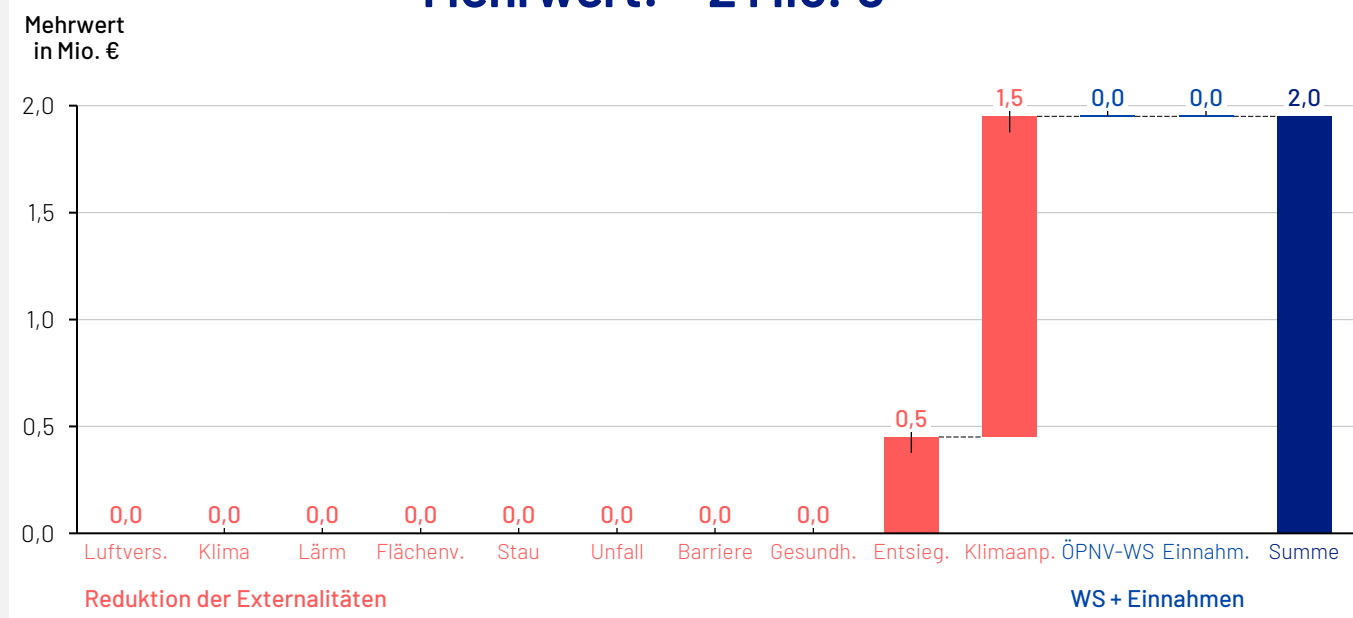
Qual. Mehrwert

- Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme
- Die Investitionen fließen primär in die Stadtentwicklung, die Maßnahme bietet somit einen bleibenden Wert für die Münchner Bevölkerung über die Spiele hinaus
- Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung
- k.A.

Freiraum-Quartierskonzept Innenstadt (Herzog-W.-Str.)

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~2 Mio. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance		Technisch / Umsetzbarkeit		Ökonomisch / Kosten	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Hoher Abstimmungsaufwand zwischen BY/LHM/Privaten	frühe Einbindung, klare Rollen/Mandate (Lenkungsreis)	Baulogistik während laufendem Verkehr im innerstädtischen Raum	Frühzeitige Kommunikation, Umleitungsmanagement	Preissteigerungen (Material/Energie/Personal)	Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen
Schnittstellen mit privaten Grundstückseigentümer*innen	Robuste Governance-Struktur mit klarer Entscheidungsgewalt	Komplexe Sparten im innerstädtischen Bereich	Frühe Bestandshebungen, Voruntersuchungen	Dauerhafte Pflege in öffentlicher Hand	Transparente Kommunikation zu Folgekosten
Abstimmungs-/Entscheidungsverzug	feste Eskalations- & Entscheidungswege	Hohe Komplexität durch hohen Grad an Detailplanung	früher Projektstart mit ausreichender Vorlauf-/Pufferzeit	Finanzierung unsicher; Verzögerungsrisiko	Zügige Förder-/Finanzierungskulisse inkl. Zeitplänen
Raum, Nutzung, Akzeptanz		Umwelt / Schutzgüter		Verkehr & Betrieb	
Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen	Mögl. negative Folgen/ Risiken	Mögl. Minderungsmaßnahmen
Veränderung der Geräuschquellen, v.a. nachts	Monitoring und Eingriffe bei Ruhestörungen	Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)	lärmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen	Wegfall von öffentlichen Stellplätzen	Ausbau der Erreichbarkeit ohne Nutzung des PKWs
Schwach beleuchtete Bereiche mögliche Angsträume	Bedarfsgerechte, ökologisch vertretbare Beleuchtung	Hoher Energiebedarf bei Bauprojekten	Nachhaltige Bauweise, großzügige Kompensationsmaßnahmen	Belastung durch Ausweichverkehre im Quartier	Einbettung in Konzept der verkehrsberuhigten Altstadt
Konflikte um Nutzungsbereiche innerhalb der Freiflächen	Klare Zonierung und Kategorisierung	Beeinträchtigung von Grünflächen während Bauzeit	Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen, Wiederherstellung	Entstehen von Angsträumen, v.a. nachts	Offenes Design mit vielen Blickbeziehungen, Vermeidung uneinsehbarer Bereiche

Kurzbeschreibung

Die Maßnahme umfasst die Modernisierung und Weiterentwicklung öffentlicher Spiel- und Sportflächen als Teil der olympischen Legacy, um kostenfreie, inklusive und klimaangepasste Angebote für Breitensport und Trendsportarten zu schaffen und so Gesundheit, Teilhabe und Zugänglichkeit nachhaltig zu stärken.



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 500 Mio. € (ca. 300 relevante Projekte á ca. 1,65 Mio. / Projekt)	2036 Nicht möglich 2040 +/- 0% 2044 +/- 0%	LHM	BY D EU Priv. ____ _ tbd ____ _
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen	
Ja, Ab sofort	Keine, Nur Betriebskosten	<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln	
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Ergänzung von Angeboten, nach Flächenverfügbarkeit. Es müssen Vorgaben des Naturschutzes und bei lärmintensiven Angeboten Auflagen des BImSchG beachtet werden.	<input type="radio"/> Ja, <input type="radio"/> Nein	
Abhängigkeiten		Perspektive	
Drittmittelabhängigkeit	Finanzierungsverbindlichk.	Nachnutzung	
<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Zu 100% weiter nutzbar für die Münchner Stadtgesellschaft	
Bedarfsplan / Bundesprogramm			
<input type="radio"/> Ja, k.A. <input type="radio"/> Nein			
Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien			
Leitlinie Freiraum			

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung	
Reduktion von Externalitäten	
Luft	Klima
Lärm	Flächenver.
Stau	Unfälle.
Barrieren	Gesundheit
Entsiegel.	Klimaangep.
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-WS	Einnahmen

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung		Rechtl. Machbarkeit	
Aktuelle Projektphase		Genehmigungs-/ Planungsstand	
<input checked="" type="radio"/> Projektvorbereitung <input type="radio"/> Planung/Konzeption	<input type="radio"/> Ausführungsvorb./Vergabe <input type="radio"/> Ausführung/ Realisierung	Planung noch nicht begonnen. Genehmigungen v. untergeord. Bedeutung; Verfahrensfreiheit nach §57 BayBO; GS-Verfügbarkeit gegeben; Realisierung nur im Rahmen von Bauprogrammen und Vereinfachungen mögl.	
Wirtschaftlichkeit	Geplante Fertigstellung	Anforderung an Realisierbarkeit	
<input checked="" type="radio"/> Ja Erfahrungswerte <input type="radio"/> Nein	2040	Die Angaben beziehen sich auf einen Projektierungszeitraum von 10 Jahren. Abhängig vom Projektstart werden bei einem kürzeren Projektzeitraum mehr personelle Ressourcen benötigt.	
Zentrale Akteure Identifikation	Zusagen		
<input type="radio"/> Ja k.A. <input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> Ja k.A. <input type="radio"/> Nein		

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Die Investitionen fließen primär in die Stadtentwicklung, nicht in neue Sportstätten. Die Maßnahme bietet somit einen bleibenden Wert für die Münchner Bevölkerung über die Spiele hinaus

Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- k.A.

Kurzbeschreibung

Im Nordosten wird auf einer Fläche von etwa 600 Hektar zwischen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen ab den 2030er Jahren ein neues Stadtquartier für bis zu 30.000 Menschen entstehen. Zentrale Bereiche des geplanten neuen Stadtteils werden initial als Olympisches- und Paralympisches- und Mediendorf genutzt (ca. 19.500 Betten).



Kosten & Finanzierung

Kosten		Finanzierungsstruktur	
Bau	Jahresvarianz	Finanzierungsanteile in %	
Ca. 3,5 Mrd. € (Olympiadorf + Media Village für 2044)	2036 + ca. 14% 2040 + ca. 7% 2044 +/- 0%	LHM	BY D EU Priv.
		_____	_____ tbd _____
Modernisierung	Kosten in der Nachnutzung	Finanzierungszusagen	
Nein, Neubaumaßnahme	Ja, Zur Zuführung sozialer Infrastruktur	<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	
Neubaumaßnahme	Notwendigkeit	Einsatz von Bundesmitteln	
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	Klimaneutrales & sozial gemischtes Quartier, in dem das Olympische Dorf als Initialnutzung dient; die Planungen werden derzeit konkretisiert. Baurecht ab 2027 geplant.	<input type="radio"/> Ja, <input type="radio"/> Nein	

Quan. Mehrwert

Gesamtbewertung

A B C D E

Reduktion von Externalitäten

Luft	Klima
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Lärm	Flächenver.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Stau	Unfälle.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Barrieren	Gesundheit
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Entsiegel.	Klimaangep.
++ + 0 - --	++ + 0 - --
Wertschöpfung und Einnahmen	
ÖPNV-Ws	Einnahmen
++ + 0 - --	+++ + 0 - --

Abhängigkeiten

Drittmittelabhängigkeit

● ● ● ● ● ●

niedrig hoch

Finanzierungsverbindlichk.

● ● ● ● ●

niedrig hoch

Bedarfsplan / Bundesprogramm

Ja, k.A.
 Nein

Berücksichtigung Konzepte / Rahmenrichtlinien

Die Entwicklung des Münchner Nordostens basiert auf integrierten städtischen Planungsgrundlagen (Perspektive München, STEP), die (inter)nationale Ziele der Stadtentwicklung umsetzen.

Perspektive

Nachnutzung

Ziel ist die Entwicklung eines nutzungsgemischten, innovativen, lebendig, klimaneutralen und -angepassten Stadtteils mit

- Bezahlbarem Wohnraum
- Raum für Arbeitsplätze
- Versorgungs- und Bildungsinfrastruktur
- Kultur- und soziale Einrichtungen
- Gute ÖPNV-Anbindung (U-Bahn, 2 Tramlinien)

Machbarkeit & Zeitplan

Planung & Genehmigung

Aktuelle Projektphase

Projektvorbereitung
 Planung/Konzeption

Ausführungsvorb./Vergabe
 Ausführung/ Realisierung

Wirtschaftlichkeit

Ja
 Nein

Interne Wirtschaftlichkeitsprüfung

Geplante Fertigstellung

2036 möglich
2040 optimal

Zentrale Akteure

Identifikation

Ja
 Nein

GS-Eigentümer, Verwaltung, lokale Politik, Stadtrat

Zusagen

Ja
 Nein

Gespräche mit GS-Eigentümern, Mitwirkung mit Schlüsseleigentümern in Aussicht

Rechtl. Machbarkeit

Genehmigungs-/ Planungsstand

VU für eine SEM laufen, die Bauleitplanung ist ab 2027 vorgesehen; der Großteil der benötigten Flächen ist bereits im Besitz der LHM oder Mitwirkungsbereitschaft, kleinere Anteile müssen ggf. erworben werden

Anforderung an Realisierbarkeit

Das Jahr 2040 bietet die beste Balance aus Planung, Kosten und Wohnraumbereitstellung; 2036 erfordert risikoreiche Beschleunigung. 2044 würde den Zeitplan verzögern.

Qual. Mehrwert

Erwarteter Mehrwert der Nachnutzung der Maßnahme

- Schaffung neuer Wohnraum
- Beschleunigung der Finanzierung und Entwicklung
- Ausbau ÖPNV für MNO
- Herstellung von Grün- und Freiflächen
- Erhöhung der Akzeptanz
- Beschleunigung Grunderwerb

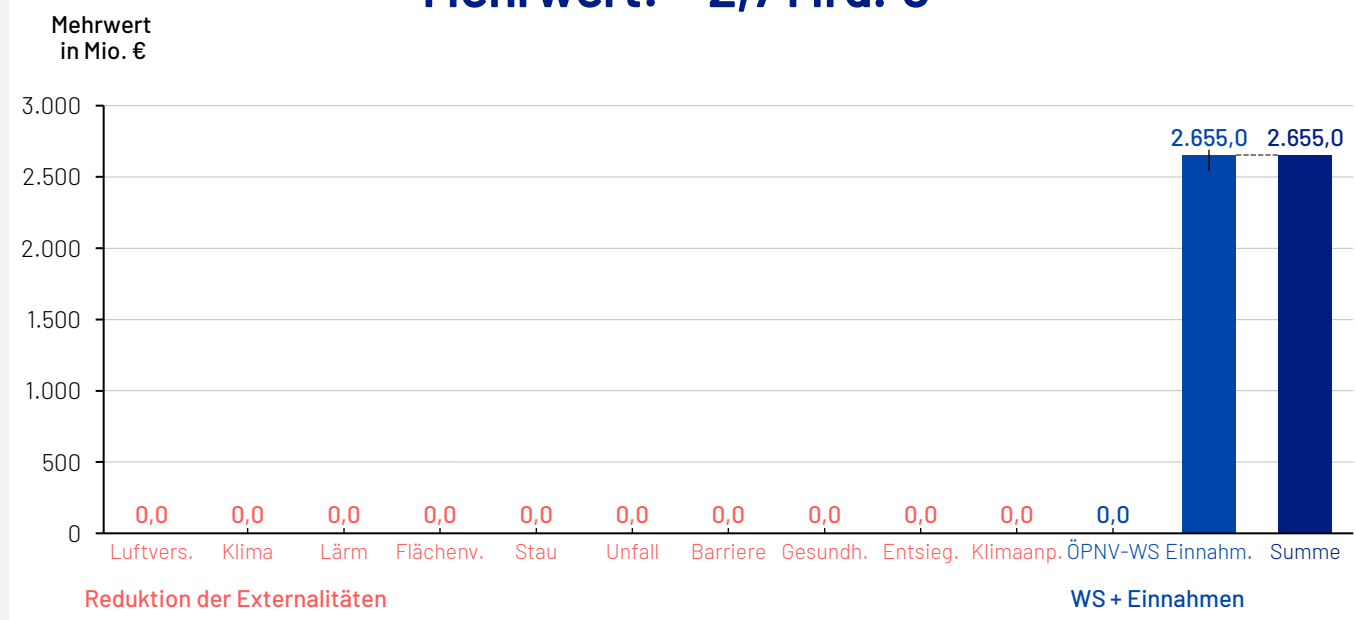
Angedachte Art der Nachnutzung für das geplante Projekt der Stadtentwicklung

- Bezahlbarer Wohnraum
- Soz. & kulturelle Infrastruktur

Olympisches Dorf / Media Dorf

Langfristiger Mehrwert der Maßnahme (50 Jahre)*

Mehrwert: ~2,7 Mrd. €



Mögliche negative Folgen & Maßnahmen zur Minderung*

Governance

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Technisch / Umsetzbarkeit

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Ökonomisch / Kosten

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Hoher Abstimmungsaufwand zwischen D/ BY/LHM/DB/EBA/BMW

frühe Einbindung, feste Eskalations- und Entscheidungswege

Bauen im Bestand unter Betrieb (Gleis/Weichen/etc.)

erfahrene Spezialunternehmen, strenge Eignung

Preissteigerungen (Material/Energie/ Personal)

Transparente Kostenkommunikation, indexierte Kostenrahmen

Komplexität in Genehmigungsverf. / laufende gesetzliche Änderungen

Laufender Austausch mit Genehmigungsstellen und Gesetzgeb.

Hoher Koordinierungsaufwand zwischen Gewerken u. Teilprojekten

dauerhafte Koordination zwischen Planern und Bauunternehmen

Mittelknappheit bei Konkurrenz mehrerer Ausbauprojekte

Zusätzliche Mittelfreigaben für olympische Projekte

Unterschiedliche Finanzierungsquellen/ teilweise ohne Zusagen

Frühe Erarbeitung verlässlicher Finanzierungskulissen

Abhängigkeit von Sperrpausen/ Bauphasen

langfristige Sperrpausen- & Taktstrategie, Bündelung

Vergabekomplexität/ geringe Bieterzahl

Kostenrahmen statt Fixsumme, indexiert, definierte Reserven

Raum, Nutzung, Akzeptanz

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Umwelt / Schutzgüter

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Verkehr & Betrieb

Mögl. negative Folgen/ Risiken

Mögl. Minderungsmaßnahmen

Lärm/Erschütterungen (v. a. nachts)

Kommunikation + Lärmreduktion (Abschirmung, Monitoring)

Bauemissionen (Lärm/Staub/Erschütterung/Verkehr)

lärmmarme Verfahren, baubegleitende Minderungsmaßnahmen

Baustellenlogistik im laufenden Betrieb

frühzeitige, konsistente Fahrgast-/Betriebsinfo

Hohe Nutzungsdichte; Flächen-/ Erreichbarkeitskonflikte

Trennwirkungen minimieren, Provisorien/Umleitungen

Eingriffe in Grünflächen/sensible Bereiche

Umwelt-/ Baustellenmanagement, Monitoring, Auflagen

Trassenkonflikte Güter ↔ Personen

konfliktmindernde Infrastruktur, Überwerfungsbauwerke

Erschließung neuer/angepasster Stationen unklar

Frühe Erarbeitung & Kommunikation; Konfliktmoderation

Biodiversitätsrisiken

Biodiversitätskonzept Schutz-/Ersatzmaßnahmen, Wiederherstellung nach Ende

Neue Betriebskomplexität, Integration neuer Technik in den Bestand

Puffer/Synchronisationszeiten, robuste Linientrennung & Regeln, Testphasen



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 28.10.2025

Antrag:
Olympia-Schwimmbad soll in Freiam gebaut werden!

In Freiam wird ein Schwimmbad gebaut, das sowohl den Ansprüchen des IOC als auch der örtlichen Bevölkerung genügt. Das Schwimmbad soll in die bestehenden Freiam-Planungen integriert werden, damit es spätestens 2036 für die Bevölkerung zu Verfügung steht.

Begründung:

Die Olympia-Schwimmhalle kann nicht mehr für internationale Schwimmwettbewerbe genutzt werden, da die Anzahl der Bahnen nicht ausreicht. Bei dem Konzept für die Olympia-Bewerbung wurde noch mit einer temporären Schwimmstätte in einer Event-Halle in Freising geplant. Eine nachträgliche Nutzung der Einrichtung wäre also nicht möglich. Damit die Bevölkerung aber dauerhaft von möglichen olympischen Spielen profitiert, sollten dauerhafte Sportstätten in München geschaffen werden.

Der Münchner Westen wurde in den letzten Jahren leider von der Stadtpolitik vernachlässigt. Überall fehlt die verkehrliche und soziale Infrastruktur. Würde das Olympia-Schwimmbad in Freiam gebaut, würde nicht nur der Münchner Westen lebenswerter, auch die U5-Verlängerung würde in der Prioritätenliste nach oben rücken.

Initiative:

Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender

Dirk Höpner, Stadtrat

Antrag

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



06.06.2025

JA zu Olympia = NEIN zur SEM Nordost

Die Landeshauptstadt München beendet das Verfahren der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) Münchner Nordosten. Gleichzeitig beginnt die Stadtspitze umgehend direkte Gespräche mit den beteiligten Grundeigentümern mit dem Ziel, Flächen für den Bau des olympischen Dorfes zu akquirieren. Dabei ist der Freistaat Bayern, ebenfalls auf Spitzenebene, einzubinden.

Begründung

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat am 28.05.2025 mit großer Mehrheit beschlossen, sich um Olympische und Paralympische Spiele im Jahr 2036 oder 2040 zu bewerben und eine umfangreiche Konzeption dafür beim Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) einzureichen.

Ein Teilbereich des Münchner Nordostens, welches als SEM-Umgriffsgebiet ausgewiesen wurde, wird als möglicher Standort für ein neues Olympiadorf mit Sportstätten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgeschlagen. Dies aber ohne im Vorfeld dieser Planung Gespräche mit den betroffenen Eigentümern geführt zu haben. Nach Bekanntwerden der Bewerbung wurden einige Eigentümer mit einem lapidaren Brief der Verwaltung über die Planungen informiert und Gesprächsangebote offeriert, welche sich um ihr Eigentum drehen. Die SEM ist grundsätzlich ein falsches Instrument, um in München zeitnah bezahlbaren Wohnraum zu realisieren. In diesem Verfahren dauern Umsetzungen allein aufgrund des Ausmaßes des Planungsgebietes sehr viel länger als zielgerichtete und mit den Eigentümern auf Augenhöhe ausverhandelte und abgestimmte Bebauungspläne. Für den Bau eines olympischen Dorfes ist die SEM allerdings ein Sargnagel. Wenn die Grundstückseigentümer, über deren Köpfe in der Vergangenheit immer hinweg entschieden wurde, den angekündigten Klageweg beschreiten, dauern allein die Prozesse um eine Enteignung länger als die Zeit bis zu möglichen Olympischen Spielen.

Deshalb ist klar: Wer Olympia will, muss die SEM beenden!

Manuel Pretzl (Initiative)

Fraktionsvorsitzender

Fabian Ewald

Stadtrat

Ulrike Grimm

Stadträtin

Jens Luther

Stadtrat



An den Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 03.11.2025

Antrag: Wenn Olympia, dann keine SEM Nordost

Wir fordern die sofortige Einstellung der SEM München Nordost.

Begründung:

Die geplante Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) München Nordost sieht Wohnraum für rund 30.000 Menschen östlich von Daglfing und Engelschalking vor. Durch die Olympiabewerbung ist jedoch klar: Diese Planung wird um viele Jahre – bis 2036, 2040 oder sogar 2044 – verschoben. Wohnraum entsteht somit viele Jahre später.

Damit werden zentrale Stadtratsbeschlüsse zur SEM Nordost ausgehebelt. Statt einer Gesamtplanung erfolgen nun Teilplanungen im Sinne von Olympia.

Auch die beschlossene Tunnelvariante der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen droht zu entfallen.

Gleichzeitig wehren sich Grundstückseigentümer gegen Olympiaplanungen auf ihren Flächen.

Olympia und SEM Nordost sind nicht vereinbar – weder planerisch noch politisch. Wer Olympia will, muss die SEM beenden.

Initiative:

Dirk Höpner (Stadtrat München-Liste)

Antrag

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



11.11.2025

Für Olympische Spiele : Gegen die SEM

Die Landeshauptstadt München nimmt das Votum des Bürgerentscheids vom 26.10.2025 ernst und stellt das Verfahren zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) im Münchner Nordosten und im Münchner Norden ein.

Dazu wird umgehend eine Stadtratsvorlage durch den Oberbürgermeister dem Münchner Stadtrat vorgelegt.

Es sind unverzüglich und gleichzeitig Gespräche mit den relevanten Grundstückseigentümern aufnehmen, um Flächen für den Bau des olympischen Dorfes im Münchner Nordosten und für beispielsweise potentielle Sportflächen im Münchner Norden zu erwerben. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern auf höchster Ebene erforderlich.

Begründung

Am 28. Mai 2025 hat der Stadtrat von München mit breiter Mehrheit den Beschluss gefasst, sich um die Ausrichtung der Olympischen und Paralympischen Spiele in den Jahren 2036, 2040 oder 2044 zu bewerben und ein umfassendes Konzept beim Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) vorzulegen.

Der Bürgerentscheid hat am 26.10.2025 mit einer rekordverdächtig hohen Wahlbeteiligung von 42% sehr eindrucksvoll und eindeutig mit über 66 % Zustimmung gezeigt, dass auch die Münchner die Olympischen Spiele wollen!

Die SEM stellt insgesamt ein ungeeignetes Instrument dar, um in München zeitnah bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Aufgrund der Größe des Planungsgebiets dauern die Umsetzungen in diesem Verfahren deutlich länger als bei zielgerichteten, mit den Eigentümern auf Augenhöhe verhandelten Bebauungsplänen. Für den Bau eines olympischen Dorfes oder weiterer Sportstätten stellt die SEM jedoch ein erhebliches Hindernis dar.

Sollten die Grundstückseigentümer, die in der Vergangenheit oft übergegangen wurden, den angekündigten Rechtsweg beschreiten, könnten die Verfahren eklatant länger dauern als bis zu den möglichen Olympischen Spielen.

Daher ist eindeutig festzuhalten: Wer dem Willen der Münchner folgt und die Olympischen Spiele will, muss die SEM beenden!

Manuel Pretzl (Initiative)

Fraktionsvorsitzender

Veronika Mirlach

stv. Fraktionsvorsitzende

Sebastian Schall

stv. Fraktionsvorsitzender

Andreas Babor

Stadtrat

Fabian Ewald

Stadtrat

Dr. Michael Haberland

Stadtrat

Hans Hammer

Stadtrat

Jens Luther

Stadtrat

Alexander Reissl

Stadtrat

Hans-Peter Mehling

Stadtrat



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 06.11.2025

Antrag:
Neues Olympia Konzept? Änderungen werden offengelegt

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, dem Stadtrat zeitnah das überarbeitete Olympia-Konzept vorzulegen. Die Vorlage soll nachvollziehbar darstellen, welche Maßnahmen entfallen, verändert oder ergänzt wurden, um die Einhaltung der finanziellen und inhaltlichen Zusagen überprüfen zu können.

Außerdem soll dargestellt werden, welche Auswirkungen die Entscheidung der Bundeswehr, keine Grundstücke mehr für zivile Zwecke freizugeben, für Planungen hat.

Zudem ist ein transparenter Kontrollmechanismus einzurichten, mit dem Kosten, ökologische Auswirkungen und städtebauliche Folgen regelmäßig evaluiert und dem Stadtrat berichtet werden.

Begründung:

Vor dem Olympia-Entscheid hat der Oberbürgermeister angekündigt, dass die Kosten für temporäre Bauten von rund 900 Millionen Euro auf 300 Millionen Euro gesunken seien. Außerdem würde der Platz des FC Teutonia nicht mehr durch die Spiele belegt.

Die angekündigten Änderungen am Olympia-Konzept stellen einen erheblichen Eingriff in Planung, Kostenstruktur und Flächenbelegung dar. Eine bloße Mitteilung reicht nicht aus, um Nachvollziehbarkeit und Vertrauen zu sichern. Die Öffentlichkeit und der Stadtrat müssen nachvollziehen können, wie sich die Einsparungen ergeben, welche Projekte betroffen sind und ob ökologische Zusagen, insbesondere zum Schutz von Grünflächen und zum sparsamen Flächenverbrauch, weiter gelten.

Nur mit einer vollständigen, transparenten Darstellung und verbindlichen Kontrollen kann die Stadt sicherstellen, dass die neuen Pläne realistisch, finanzierbar und mit den städtischen Nachhaltigkeitszielen vereinbar bleiben.

Initiative:

Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Nicola Holtmann, Stadträtin

Antrag an die Bürgerversammlung im Stadtbezirk 11 – Milbertshofen - am Hart

Titel: Keine Olympischen Spiele in München

Antrag

Die Stadt München soll sich nicht für die Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele bewerben.

Begründung

Ein Bewerbung für die Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele ist aus folgenden Gründen abzulehnen:

- Überforderung der städtischen Infrastruktur: Die Infrastruktur der Stadt München ist bereits jetzt im Alltag überlastet. Unsere Straßen sind verstopft, unsere öffentlichen Verkehrsmittel sind überfüllt und Wohnungen ist teuer. Die Ausrichtung der Olympischen Spiele würde diese und weitere Probleme nur verschärfen.
- Unzureichende Finanzierung: Die Stadt München hat bereits jetzt finanzielle Schwierigkeiten und muss notwendige Projekte vertagen und vernachlässig dadurch ihre Bürger*innen. Wir können es uns daher nicht leisten, eine mehrere Millionen Euro teure Olympiabewerbung zu starten geschweige denn weitere Milliarden Euro in die Ausrichtung der Spiele zu investieren.
- Korruption beim IOC: Das Internationale Olympische Komitee (IOC) ist in der Vergangenheit mehrfach durch Korruptionsskandale aufgefallen. Wir können es uns nicht leisten, unsere Stadt und unsere Bürger in die Hände einer Organisation zu geben, die nicht transparent und fair agiert.

München, 9. Juli 2025

Betreff

Keine Bewerbung für Olympia

Antrag zum Themengebiet Bau/ Planung

Die Stadt München soll sich nicht für die Austragung der Olympischen Spiele bewerben. Angesichts der aktuellen Haushaltslage ist eine Bewerbung nicht vertretbar. Es drohen erhebliche Kürzungen, insbesondere im sozialen und kulturellen Bereich. Olympische Großprojekte sind erfahrungsgemäß mit massiven Kostensteigerungen und finanziellen Risiken verbunden. Zusätzlich sind negative Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt zu erwarten: steigende Mieten, Verdrängung einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen und eine wachsende soziale Ungleichheit. München braucht Investitionen in soziale Infrastruktur statt Prestigeprojekte. Eine Olympiabewerbung widerspricht einer nachhaltigen, sozial ausgewogenen Stadtentwicklung. Die Bürgerversammlung fordert daher den Bezirksausschuss auf, sich beim Bürgerentscheid zur Olympiabewerbung für ein Nein einzusetzen.

mehrheitlich angenommen

Betreff

Keine Bewerbung der Stadt München für Olympia

Antrag zum Themengebiet Sonstiges

Die Stadt München soll sich nicht für die Austragung der Olympischen Spiele bewerben. Angesichts der aktuellen Haushaltslage ist eine Bewerbung nicht vertretbar. Es drohen erhebliche Kürzungen, insbesondere im sozialen und kulturellen Bereich. Olympische Großprojekte sind erfahrungsgemäß mit massiven Kostensteigerungen und finanziellen Risiken verbunden. Zusätzlich sind negative Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt zu erwarten: steigende Mieten, Verdrängung einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen und eine wachsende soziale Ungleichheit. München braucht Investitionen in soziale Infrastruktur statt Prestigeprojekte. Eine Olympiabewerbung widerspricht einer nachhaltigen, sozial ausgewogenen Stadtentwicklung. Die Bürgerversammlung fordert daher den Bezirksausschuss auf, sich beim Bürgerentscheid zur Olympiabewerbung für ein Nein einzusetzen.

Es gibt viele Gründe die gegen eine Olympiabewerbung sprechen, ich beschränke mich aber darauf zu betonen dass alleine der Bewerbungsprozess über 17 Millionen Euro kostet während der kommunale Haushalt extrem angespannt ist und alleine im Sozial- und Kulturbereich Millionen Euro gestrichen werden und immer mehr soziale und kulturelle Angebote für die breite Stadtbevölkerung langfristig wegfallen werden. Die Einschnitte im kommunalen Haushalt betreffen auch den Sozialbau, der in den nächsten Jahren sogar komplett wegfallen soll. Mit Olympia werden zwar mehr Wohnungen versprochen aber erst ab 2040 - wir brauchen jetzt in München Wohnungen nicht in ferner Zukunft.

Zudem wissen wir aus den Erfahrungen früherer olympischer Sommer-Spielen aus anderen Städten dass dies zu Gentrifizierung, Mietsteigerung und sozialer Segregation führen. Probleme die wir in München mit Gentrification schon haben und sich durch Olympia noch mehr verschärfen werden. Deshalb bitte ich Sie diesen Antrag zu unterstützen!

Datum: 11.05.2026

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**
Abteilung Immissionsschutz,
Kreislaufwirtschaft, Raumklima
RKU-IV-2

**Bewerbung der Landeshauptstadt München um Olympische und Paralympische Spiele
im Jahr 2036, 2040 oder 2044
Zustimmung zur Bewerbung und Ermächtigung zur Abgabe der Konzeptvertiefung**

Mitzeichnung der Sitzungsvorlage Nr. 26 – 32 / V 00039

An das Referat für Bildung und Sport, Geschäftsbereich Sport

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 07.05.2026 haben Sie das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) um Mitzeichnung der im Betreff genannten Sitzungsvorlage Nr. 26 – 32 / V 00039 gebeten.

Die Bewerbung der LH München für die Ausrichtung der Olympischen Spiele stellt ein bedeutendes Vorhaben mit weitreichenden infrastrukturellen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen dar. Die vorliegende Beschlussvorlage greift aus Sicht des RKU viele Punkte für nachhaltige und ökologische Spiele auf, was wir sehr positiv begrüßen.

Der Ansatz der „zirkulären Spiele“ als übergreifendes Leitprinzip stellt ein starkes Zeichen in Richtung einer Kreislaufstadt München dar. Auch die Ausrichtung auf eine klimaresiliente Stadtentwicklung durch die Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen sowie die Weiterentwicklung und Vernetzung bestehender Grün- und Freiflächen sowie die Bausteine für die Beschleunigung einer nachhaltigen und klimaneutralen Mobilität sind dabei besonders hervorzuheben.

Powerprojekte

Die beiden Powerprojekte „Grünes München und Zirkuläre Spiele“ sowie „Autonomes Fahren“ stellen aus der Sicht des RKU große Chancen dar, Nachhaltigkeit, Zirkularität, Klimaschutz und nachhaltige Stadt- und Wirtschaftsentwicklung mit dem Bewerbungskonzept voranzutreiben und zu fördern.

Das Powerprojekt „Zirkuläre Spiele“ ist, insbesondere in den Bereichen zirkuläres Bauen und Ressourcen- und Materialnutzung nach den Kriterien der Kreislaufwirtschaft, eine große Chance für München in Richtung ihrer Kreislaufwirtschafts- und Klimaziele. Die systemische Herangehensweise, alle Phasen der Olympiade von Planung, Bau, Betrieb bis zur Nachnutzung olympischer Infrastrukturen konsequent auf Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft auszurichten, ist aus der Sicht des RKU wegweisend und in dieser Form bisher einmalig in der Geschichte der olympischen Spiele.

Das Powerprojekt „Autonomes Fahren“ ist wesentlich für die Innovationskraft des Wirtschaftsstandortes München und könnte Zugpferd für die im September 2025 verabschiedete Vision der Allianz „Mobile Zukunft München“ werden. Autonomes Fahren bietet die Chance, die Münchner Mobilitäts- und Klimaziele zu erreichen, Emissionen und Luftschadstoffe zu senken und somit die Aufenthaltsqualität in der Region zu erhöhen sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes München zu sichern.

Naturschutz und Biodiversität

Aus Sicht des Naturschutzes und der Biodiversität ist ein solches Großereignis unvermeidlich mit ökologischen Beeinträchtigungen für z.B. Naturräume verbunden. Gleichzeitig bietet das Bewerbungskonzept jedoch die Chance, ökologische Belange frühzeitig und verbindlich zu integrieren und dadurch auch positive Effekte in der Nachnutzungsphase zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass Naturschutz und Biodiversität bei einem Zuschlag der LH München als Ausrichterstadt als zentrale Leitprinzipien in die Planungs- und Entscheidungsprozesse einfließen. Unter dieser Maßgabe können ökologische Beeinträchtigungen vermieden oder zumindest begrenzt werden und gleichzeitig kann ein positiver Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung geleistet werden.

„Olympia-Gesetz“

Sollte das „Olympia-Gesetz“ zur Beschleunigung von notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren auf Ebene der kommunalen Planung erfolgen, bittet das RKU hierzu frühzeitig eingebunden zu werden. Aus Sicht des RKU ist es wichtig, auch unter der Notwendigkeit von beschleunigten Verfahren, sicherzustellen, dass die umweltfachlichen Themen und ökologischen Standards im Rahmen einer Beschleunigung und Bearbeitung von Zielkonflikten in die Überlegungen eingebunden und berücksichtigt werden.

Klimaschutzprüfung

Mit der Ausrichtung Olympischer und Paralympischer Spiele sind aufgrund der damit verbundenen Reiseaktivitäten sowie der Errichtung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen erhebliche Treibhausgasemissionen verbunden. Das Bewerbungskonzept unterstützt deshalb zentrale Nachhaltigkeitsziele, insbesondere durch die Nutzung bestehender Sportstätten, die Reduzierung von Reisewegen sowie den Fokus auf eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV. Durch das One-Village-Konzept, kurze Wege und den Ausbau emissionsfreier Verkehrssysteme sollen die mit der Veranstaltung verbundenen THG-Emissionen möglichst gering gehalten werden. Da es sich im vorliegenden Verfahrensschritt zunächst um eine Bewerbung handelt, werden weitergehende Ausgestaltungen erst in den folgenden Planungsphasen zu vertiefen sein. Im Falle einer Konkretisierung bietet sich aber eine frühzeitige Einbindung des Referats für Klima- und Umweltschutz an, um zusätzliche Potenziale zur Reduzierung von THG-Emissionen sowie weiterer Klimaauswirkungen zu identifizieren und das Referat für Bildung und Sport zu unterstützen.

Fazit

Das RKU zeichnet die Sitzungsvorlage unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen mit. Darüber hinaus bietet das RKU dem Bewerbungsteam weiterhin seine aktive, fachliche Unterstützung und Expertise zu den Nachhaltigkeits-, Naturschutz- und Stadtentwicklungsthemen sowie zu den beiden Powerprojekten an.

Im Hinblick auf die genannten Themen bestehen zahlreiche Schnittstellen zu den Fachbereichen im RKU. Das RKU bittet daher darum, bei einer Konkretisierung des Konzeptes eng eingebunden zu werden.

Das RKU bittet, dieses Mitzeichnungsschreiben der Sitzungsvorlage anzuhängen.



Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00039 Bewerbung Olympische und Paralympische Spiele Zustimmung

Beschlussvorlage für die Vollversammlung am 20.05.2026

Öffentliche Sitzung

An das Referat für Bildung und Sport, GL

Die Stadtkämmerei nimmt die vorliegende Beschlussvorlage zu Kenntnis.

Durch die Beschlussvorlage werden keine zusätzlichen Mittel beantragt. Die Stadtkämmerei weist weiterhin darauf hin, dass alle bei allen Konzeptbestandteile der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit berücksichtigt werden soll.

Sollte sich München im nationalen Bewerbungsprozess durchsetzen, werden weitere, noch unbekannte Kosten für das internationale Bewerbungsverfahren entstehen. Hierbei sollte beachtet werden, dass die finanziellen Handlungsspielräume für Budgetausweitungen in den kommenden Jahren sehr eng sind. Mittel für freiwillige Aufgaben können nur nach Umpriorisierung vorhandener Ressourcen infolge von Aufgabenkritik bereitgestellt werden.

Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Das Büro des Oberbürgermeisters, das Büro der 3. Bürgermeisterin sowie das Direktorium D-HAII-V1 (Beschlusswesen) und das Revisionsamt erhalten einen Abdruck der Stellungnahme zur Kenntnis.

Gezeichnet

Datum: 06.05.2026

Telefon: [REDACTED]

Direktorium

Gleichstellungsstelle für Frauen
D-GSt

**Bewerbung der Landeshauptstadt München um Olympische und Paralympische Spiele
im Jahr 2036, 2040 oder 2044
Zustimmung zur Bewerbung und Ermächtigung zur Abgabe der Konzeptvertiefung**

Sitzungsvorlage Nr. 26 – 32 / V 00039

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.05.2026

Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen

Die Gleichstellungsstelle für Frauen nimmt den Beschluss zur Kenntnis und weist darauf hin, dass die Themen Schutz vor geschlechtsspezifischer Gewalt sowie geschlechtergerechte Ressourcenplanung bisher nicht ausreichend im Konzept beleuchtet wurden.

Wir bitten den Geschäftsbereich Sport bei der Konzeptvertiefung und in weiteren Planungsschritten diese Themen ebenfalls tiefergehender auszuarbeiten und in Folgebeschlüssen darauf einzugehen.

Wir bitten darum, diese Stellungnahme der Beschlussvorlage als Anhang beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen

Gleichstellungsstelle für Frauen

Datum: 11.05.2026

Direktorium
Fachstelle für Demokratie
D-FgR

[LHM-offen]

**Bewerbung der Landeshauptstadt München um Olympische und Paralympische Spiele
im Jahr 2036, 2040 oder 2044
Zustimmung zur Bewerbung und Ermächtigung zur Abgabe der Konzeptvertiefung
Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00039**

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

die Fachstelle für Demokratie zeichnet die Beschlussvorlage mit und gibt folgende
Stellungnahme ab – mit der Bitte, diese der Beschlussvorlage beizufügen:

Die Fachstelle für Demokratie verbindet ihre Mitzeichnung mit der fachlichen Empfehlung, den
Themen Vielfaltskompetenz und Diskriminierungssensibilität in der weiteren Vertiefung des
Konzepts einen höheren Stellenwert zukommen zu lassen. Gerade angesichts der Tatsache,
dass es sich bei Olympischen und Paralympischen Spielen um internationale Sportfeste mit
Besucher*innen aus der ganzen Welt handelt, wäre dies ein wichtiges Zeichen. Insbesondere
da betont wird, dass die „werteorientierte Ausrichtung der Spiele“ eine „Legacy of Values“
hinterlässt, sollten die Spiele als Chance genutzt werden, die Werte der Landeshauptstadt
München – für Demokratie und gegen jede Form der Gruppenbezogenen
Menschenfeindlichkeit – explizit zu nennen, zu stärken und diese in der Stadtbevölkerung
weiter zu verankern.

Zudem ist es aus unserer Sicht wichtig, der Erinnerung an den Terroranschlag auf die
israelische Olympiamannschaft von 1972 und dem Gedenken an die Opfer einen prominenten
Platz einzuräumen.

Für den Fall, dass ein Zuschlag für die Olympischen und Paralympischen Spiele im Jahr 2036
erfolgen sollte, muss zudem eine tiefe und kritische Auseinandersetzung mit den
nationalsozialistischen Propaganda-Spielen von 1936 ein zentraler Bestandteil sein.

Mit freundlichen Grüßen

Fachstelle für Demokratie