

Telefon: 233-22605  
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 233-28356  
Telefax: 233-20348

**Kommunalreferat**  
KR-IM

## **Wettbewerb Gestaltung Romanplatz**

### **Weiteres Vorgehen zum ehemaligen Stationshaus (Romanplatz 7) Finanzierung des städtischen Projektkostenanteils**

#### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10095**

#### **Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Kommunalausschusses am 13.03.2018 (VB)**

Öffentliche Sitzung

#### **Kurzübersicht**

zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Anlass</b>	Wie im Trassierungsbeschluss beauftragt, berichtet die Stadtwerke München GmbH zur Entwurfsplanung des Wettbewerbsgewinners. Es wird der Umsetzungsumfang im Ideenteil zur Entscheidung gestellt. Zugleich ist über das weitere Vorgehen zum ehemaligen Stationshaus Romanplatz 7 zu entscheiden.
<b>Gesamtkosten/ Gesamterlöse</b>	- Betrauung an die Stadtwerke München GmbH: Einmalig 8.400.000 € in 2020 sowie 400.000 € p.a. 2020 ff. - Projektkostenanteil Baureferat: 3.600.000 € (darin enthalten ist eine Risikoreserve von 300.000 €)
<b>Inhalt</b>	Projektbeschreibung, Nachnutzung ehem. Stationshaus Romanplatz 7
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	Der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses gemäß dem erarbeiteten Umsetzungsvorschlag wird, wie im Vortrag dargestellt, zugestimmt. Von den Ausführungen des Kommunalreferats zur Nachnutzung des ehemaligen Stationshauses Romanplatz 7 wird Kenntnis genommen. Dem Abbruch des Gebäudes durch die Stadtwerke München GmbH wird zugestimmt. Der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses – Entwurfsvariante ohne Stationshaus – wie im Vortrag dargestellt, wird zugestimmt. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, die Betrauung der Stadtwerke München GmbH mit der Realisierung des ÖPNV-Projekts Romanplatz – Umbau und Sanierung der Straßenbahn-Betriebsanlagen vorzunehmen. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der geltenden Betrauung für „Zusatzaufgabe

	<p>Infrastruktur“ an die SWM mit einem zusätzlichen Budget i.H.v. 8.400.000 € einmalig in 2020 und 400.000 € dauerhaft ab 2020 ff.. Den Ausführungen zur Dringlichkeit und Unabweisbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Baureferat wird daher beauftragt, die einmalig und dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen bei der Stadtkämmerei zu beantragen.</p> <p>Der Projektkostenanteil des Baureferates in Höhe von 3.600.000 wird nach Maßgabe der unter Ziffer 2.3 genannten Planung genehmigt.</p> <p>Das Baureferat wird gebeten, den Projektkostenanteil zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 -2022, in Investitionsliste 1 anzumelden.</p> <p>Das Baureferat wird gebeten, den im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022 für das Jahr 2019 vorgesehenen Ansatz in Höhe von 3.300.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2019 anzumelden.</p>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch nach</b>	Tram, Stadtwerke München GmbH, Stationshaus, Realisierungswettbewerb Romanplatz, Westtangente
<b>Ortsangabe</b>	-/-

Telefon: 233-22605  
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 233-28356  
Telefax: 233-20348

**Kommunalreferat**  
KR-IM

## **Wettbewerb Gestaltung Romanplatz**

### **Weiteres Vorgehen zum ehemaligen Stationshaus (Romanplatz 7) Finanzierung des städtischen Projektkostenanteils**

#### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10095**

### **Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Kommunalausschusses am 13.03.2018 (VB)**

Öffentliche Sitzung

#### **Kurzübersicht**

zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referenten.....</b>	<b>1</b>
1. Anlass.....	1
2. Wettbewerb Gestaltung Romanplatz – Umsetzungsumfang Ideenteil.....	2
2.1. Entwurfsplanung im Bereich Tram-Haltestellen und Rondell.....	2
2.2. Entwurfsplanung im Seitenraum, Bereich der privaten und öffentlichen Flächen.....	5
2.3. Entscheidungsvorschlag zur Umsetzung .....	6
2.4. Wettbewerbsunabhängige Maßnahmen des Baureferates.....	8
3. Weiteres Vorgehen zum ehem. Stationshaus Romanplatz 7.....	8
4. Kosten und Kostenteilung.....	13
5. Finanzierung.....	15
6. Abstimmung.....	17
<b>II. Antrag der Referenten.....</b>	<b>18</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>19</b>



Telefon: 233-22605  
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 233-28356  
Telefax: 233-20348

**Kommunalreferat**  
KR-IM

## **Wettbewerb Gestaltung Romanplatz**

### **Weiteres Vorgehen zum ehemaligen Stationshaus (Romanplatz 7) Finanzierung des städtischen Projektkostenanteils**

#### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10095**

#### **Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Kommunalausschusses am 13.03.2018 (VB)**

Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag des Referenten**

##### **1. Anlass**

Für den Bereich Romanplatz stehen - geplant für das Jahr 2019 - umfangreiche, durch den Anlagenzustand bedingte Gleiserneuerungen an. Die in diesem Zuge erforderlichen genehmigungspflichtigen Änderungen an den Straßenbahnbetriebsanlagen wurden gemäß Beschluss des Stadtrats vom 20.07.2016 (Vorlagen Nr. 14 – 20 / V 05678) zur Planfeststellung beantragt und mit Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 11.09.2017 genehmigt.

Mit dem o. g. Beschluss wurde auch das Ergebnis des Gestaltungswettbewerbs Romanplatz vom Stadtrat zur Kenntnis genommen. Die Stadtwerke München GmbH (SWM) wurde gebeten, auf Basis des Ergebnisses des Realisierungswettbewerbs die Gesamtplanung (Ideen- und Realisierungsteil) federführend weiterzuentwickeln, abzuschließen und dem Stadtrat die Entwurfsplanung zur Genehmigung vorzulegen. Das Baureferat wurde beauftragt, die SWM hierbei zu unterstützen.

Des Weiteren wurden die SWM und das Kommunalreferat gebeten, Verhandlungen im Sinne des Wettbewerbsergebnisses über Nachnutzung und Übergang des ehemaligen Stationshauses Romanplatz 7 aufzunehmen.

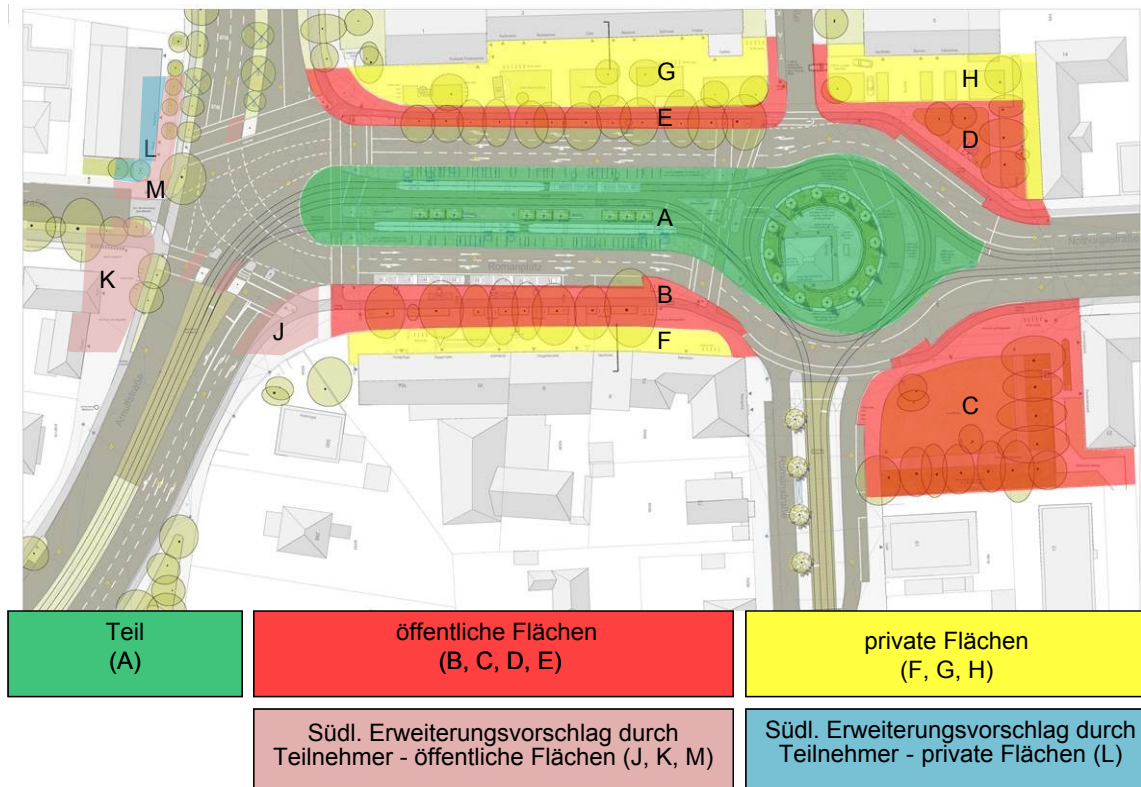


Abbildung 1: Romanplatz - Planungsbereiche

## 2. Wettbewerb Gestaltung Romanplatz

### 2.1 Entwurfsplanung im Bereich Tram-Haltestellen und Rondell

Wie im Trassierungsbeschluss vom 20.07.2016 unter Ziffer 3 beschlossen, haben die SWM (siehe Abb. 1, Fläche A) den Wettbewerbsbeitrag von ver.de landschaftsarchitektur GbR, Freising mit straub architekten, München der Planfeststellung zugrunde gelegt. Parallel zum Planfeststellungsverfahren wurde die Entwurfsplanung für die Platzfläche ausgearbeitet. Dabei wurden beide im Wettbewerb enthaltenen Varianten – mit und ohne Stationshaus – in Entwurfsplanungstiefe ausgearbeitet.

Die beiden Varianten unterscheiden sich dabei in der Oberflächeneindeckung des Rondellbereichs innerhalb des Ringes der 12 Säulenpappeln und in der Abtrennung des Baumringes zur innenliegenden Kreisfläche durch eine etwa kniehocher Hecke. Während die Variante mit Stationshaus (siehe Abb. 2) hier in der Gebäudevorzone einen Plattenbelag und ansonsten eine wassergebundene Decke vorsieht, ist in der Variante ohne Stationshaus dort eine Grünfläche vorgesehen (siehe Abb. 3).

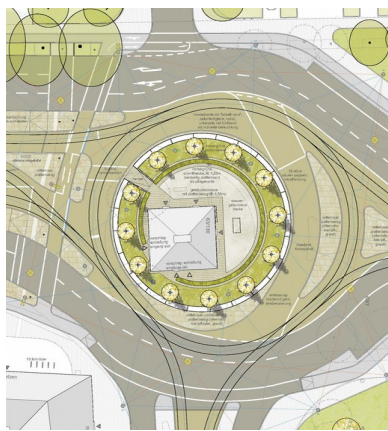


Abbildung 2: Romanplatz, Variante mit Erhalt Stationshaus

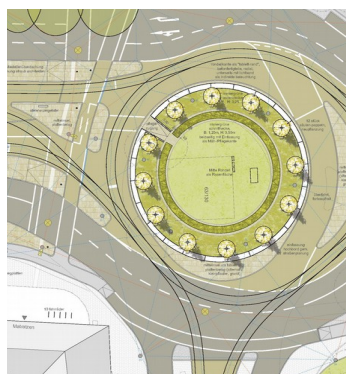


Abbildung 3: Romanplatz, Variante ohne Stationshaus

Im Übrigen wurde der Wettbewerbsbeitrag hinsichtlich der Anordnung der überdachten Haltestellenbereiche zwischen den als raumbildende Elemente vorgesehenen unverglas-ten Beleuchtungsbügeln optimiert und insgesamt in der Detailschärfe weiter ausgearbei-tet. Zur Klärung weiterer Details in der Entwurfs- und Ausführungsplanung z. B. zur Aus-wahl der Belagsschattierungen und Prüfung der Kontraste wurde auch eine Musterfläche auf einem Betriebsgelände der SWM angelegt (siehe Abb. 4). Prägnante Änderungen zu dem im Trassierungsbeschluss vom 20.07.2016 vorgestellten Stand haben sich nicht er-geben.



Abbildung 4: Bemusterungsfläche mit 1:1 Arbeitsmodell für die Haltestelle Romanplatz



## **2.2 Entwurfsplanung im Seitenraum, Bereich der privaten und öffentlichen Flächen**

Das Wettbewerbsergebnis sah eine einheitliche Gestaltung über den gesamten Romanplatz, einschließlich der öffentlich genutzten, privaten Gebäudevorzonen auf der West- und Ostseite „von Hauskante bis Hauskante“ vor.

Zum Ende der Vorentwurfsplanung wurden daher die potentiell betroffenen Eigentümer im März / April 2017 zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Im Zuge dieser wurden das Projekt und das Wettbewerbsergebnis ausführlich vorgestellt und die grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer an der weiteren Planung und an einer späteren Umsetzung abgefragt.

Dies ist erforderlich, weil eine höherwertige Gestaltung auf Privatgrund - selbst bei Kostentragung durch die LHM – nicht ohne die Zustimmung der einzelnen Grundstückseigentümer realisiert werden könnte. Für einen gesicherten Grundstückszugriff sowie die dauerhafte Sicherung der Gestaltung wäre die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zugunsten der LHM bzw. eine Zustimmung zur straßenrechtlichen Widmung der jeweils betroffenen Grundstückseigentümer erforderlich.

Trotz einer positiven Grundeinstellung der privaten Eigentümer zum Projekt und dem Bewusstsein, dass die gestalterische Aufwertung des Platzes wünschenswert ist, konnte - bedingt durch die sehr heterogene Eigentümerstruktur - weder auf der westlichen noch auf der östlichen Platzseite ein einheitliches Votum zu einer Beteiligung an der Umsetzung der Wettbewerbsgestaltung erzielt werden (siehe auch Abb. 1, Flächen F, G und H).

Auch gegen die vom Wettbewerbsgewinner vorgesehene Erweiterung der umzugestaltenden Flächen außerhalb des ausgelobten Umgriffs auf die Südseite des Romanplatzes vor (Abb. 1, Flächen J, K, L, M) bestanden aufgrund der sich optisch ergebenden Schnittstellen zu Nachbargrundstücken und öffentlichen Flächen erhebliche Bedenken.

Trotz intensiver Befassung und wiederholtem Kontakt mit den privaten Eigentümern und Eigentümergemeinschaften ist die Wettbewerbsidee einer einheitlichen Gestaltung „von Hauskante bis Hauskante“ daher nicht umsetzbar.

### **2.3 Entscheidungsvorschlag zur Umsetzung**

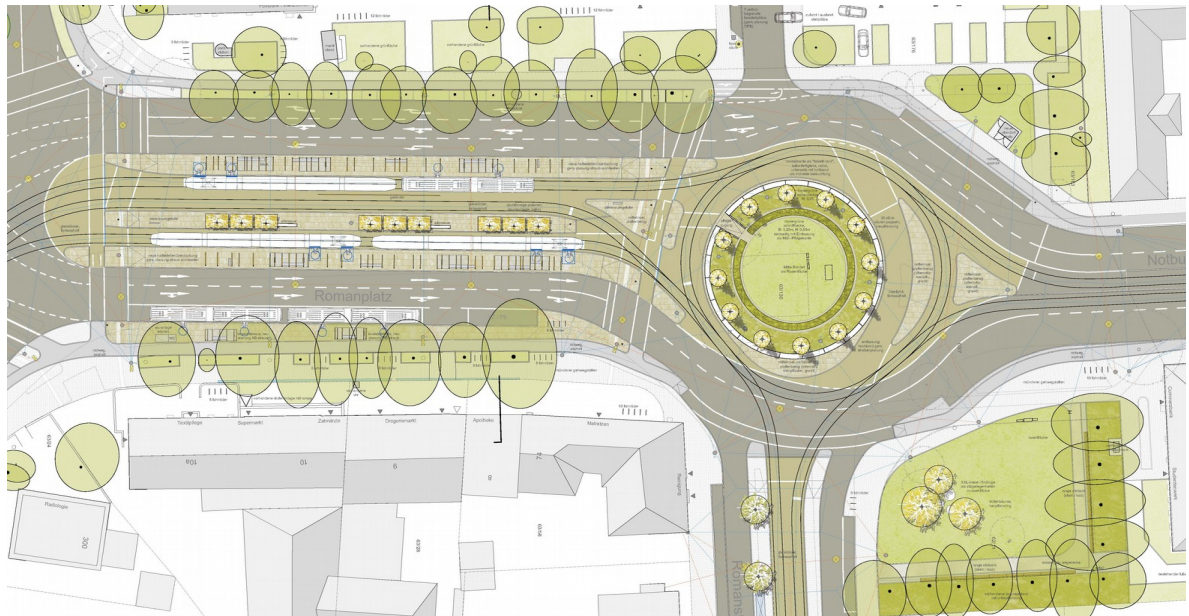
Aufgrund dieser nun geänderten Rahmenbedingungen war es Aufgabe, dennoch eine ansprechende und umsetzbare Gestaltung des Platzes zu erarbeiten.

Aufgrund der fehlenden Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer der privaten Flächen im Seitenraum kann der ursprüngliche, im Wettbewerbsverfahren ermittelte Entwurfsvorschlag nicht umgesetzt werden. Eine teilweise Realisierung des vorgesehenen hochwertigen Belags nur auf den öffentlichen Gehbahnflächen erscheint nicht schlüssig. An zahlreichen Stellen, allen Grenzen zwischen privaten und öffentlichen Gehbahnflächen, wären für die Bürgerschaft unverständliche und gestalterisch unbefriedigende Schnittstellen zwischen dem im Siegerentwurf vorgeschlagenen Bodenbelag und dem vorhandenen Belag entstanden.

Es wird daher der in der Abb. 5 dargestellte Gestaltungsentwurf für einen reduzierten Umgriff zur Umsetzung vorgeschlagen. Grundgedanke ist dabei, die durch die Radwege eingefasste Platzmitte in höherwertigen Belägen auszuführen. In diesem Umgriff liegt auch die Bushaltestelle am östlichen Fahrbahnrand, welche mit Fahrgastunterständen in der gleichen Gestaltung wie die Wetterschutzeinrichtungen auf den Tram-Haltestellen ausgeführt werden soll (siehe Kapitel 2).

Der Vorschlag wurde mit der damaligen Juryvorsitzenden abgestimmt. Ferner wurde zu diesem Vorschlag u. a. von den Mitgliedern des Stadtrats und des Bezirksausschusses, welche auch seinerzeit in der Jury des Wettbewerbes vertreten waren, ein Meinungsbild eingeholt. Diese hatten den Lösungsvorschlag vor dem Hintergrund der gegebenen Randbedingungen positiv bewertet.

Zusätzlich soll auch die Grünfläche im Nordosten des Romanplatzes an der Volksgartenstraße gemäß Wettbewerbsvorschlag umgesetzt werden. Hier ist unter Beibehaltung des Baumbestandes eine gestalterische Aufwertung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität vorgesehen.



OSTSEITE

WESTSEITE



Abbildung 5: Umsetzungsvorschlag Gestaltung Romanplatz, mit Querschnitt von Ost nach West

#### **2.4 Wettbewerbsunabhängige Maßnahmen des Baureferates**

Wie bereits im Trassierungsbeschluss (Vorlagen Nr. 14 – 20 / V 05678) dargestellt, werden vom Baureferat anlässlich des Tram-Projektes zusätzliche funktionale Verbesserungen an den Fuß- und Radverkehrsanlagen durchgeführt. Dies betrifft im Wesentlichen den regelkonformen Ausbau des Radweges entlang der Arnulfstraße (Nordseite) zwischen Nibelungenstraße und Romanplatz und die Errichtung eines Zwei-Richtungs-Radweges entlang der Wotanstraße (Nordseite) zwischen Romanplatz und Gaßnerstraße.

Ferner werden die aus Straßenunterhaltsgründen notwendigen, grundhaften Fahrbahnsanierungen ebenfalls im Zuge des Tram-Projektes durchgeführt

#### **3. Weiteres Vorgehen zum ehemaligen Stationshaus Romanplatz 7**

Im Realisierungswettbewerb Romanplatz mit Ideenteil hat sich die Jury einstimmig dafür ausgesprochen, das ehemalige Stationshaus Romanplatz 7 im Rondell zu erhalten und, dem Wunsch des Bezirksausschusses folgend, der Landeshauptstadt München für bürgerschaftliche, kulturelle oder ähnliche Nutzungen zu überlassen.

Daraufhin hat der Stadtrat im Trassierungsbeschluss vom 20.07.2016 beschlossen, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Nutzungen für bürgerschaftliches und gesellschaftliches Engagement bauplanungsrechtlich ermöglichen soll. Die zu realisierende Nutzung sollte ausdrücklich außerhalb des Zusammenhangs mit dem Betrieb der Straßenbahn stehen. Ferner wurden das Kommunalreferat und die SWM gebeten, Verhandlungen im Sinne des Wettbewerbsergebnisses über Nachnutzung und Übergang des ehemaligen Stationshauses Romanplatz 7 aufzunehmen.

Hierzu hat das Kommunalreferat mitgeteilt:

„Dementsprechend fand am 12.07.2017 ein Ortstermin am Romanplatz mit den Mitarbeitern der SWM, des Kommunalreferates, des Referates für Arbeit und Wirtschaft und dem Bezirksausschuss statt. Hierbei wurde das ehemalige Stationshaus in Augenschein genommen, das aus dem Erdgeschoss und einem baufälligen Keller besteht. Der Keller ist extrem feucht, einsturzgefährdet und nicht nutzbar. Es wurden außen rund um das Gebäude mehrere Autobarrieren aufgestellt, um den Einsturz des Gebäudes durch parkende Fahrzeuge zu verhindern. Das Erdgeschoss besteht aus einer Toilettenanlage, einem Sanitärbereich und einem ca. 55 qm großen Aufenthaltsraum, den die Trambahnfahrer gelegentlich als Pausenraum nutzen. Dieser feuchte Raum ist nicht schallisoliert, die Fensterrahmen sind marode, die einfachen Scheiben sehr alt, die Böden uneben.

Aufgrund der Lage auf der Verkehrsinsel ist das Gebäude schwer zugänglich. Es ist weder mit Fußgängerüberwegen erschlossen noch sind Stellplätze auf der Verkehrsinsel möglich. Platz für Fahrradabstellplätze wäre vorhanden, eine sichere Erreichbarkeit ist je-

doch nicht gewährleistet. Diese Situation schränkt eine sinnvolle Nutzung des Objektes ein, Nutzungen mit Kundenverkehr (z.B. als Café, Bistro, offenes Bücherregal) oder für Veranstaltungen (wie z.B. Lesungen, Ausstellungen), wie sie der BA für diesen Standort gewünscht hat, sind daher kaum möglich.

Als Arbeitsraum, als Atelier bzw. Büro oder für die Einrichtung von Musikübungsräumen ist das Gebäude trotz der Lage auf der Verkehrsinsel nur theoretisch geeignet. Aufgrund des Zustandes und der Lage wären erhebliche Sanierungen vorzunehmen. Insbesondere ist der Einbau von Lärm dämmenden Fenstern und Türen notwendig, da die Verkehrslärmgeräusche ungefiltert nach innen dringen und umgekehrt alle Musikgeräusche ausen wahrnehmbar sind und u.U. die Anwohner belästigen. Die Böden sind extrem uneben und müssten ebenfalls instandgesetzt werden. Eine Aufteilung der Fläche in mindestens zwei Einheiten wäre überdies notwendig, um sie effizient vermieten zu können, da die Nachfrage der Akteure im Bereich Kultur- und Kreativ-Wirtschaft eher kleinteilig ist und es sinnvoll wäre, in dem isoliert stehenden Gebäude mehrere Mieter anzusiedeln. Für die Nutzung als Musikübungsraum müssten die Trennwände der Mieteinheiten außerdem entsprechend schalldämmend ausgeführt werden.

Insgesamt ist der Aufwand zur Nutzbarkeitsmachung für eine dauerhafte Vermietung erheblich. Hinzu kommen die bautechnisch notwendigen Maßnahmen, z.B. um die Statik des Gebäudes zu sichern. Der Keller müsste für eine Nachnutzung mit erheblichem Aufwand saniert oder rückgebaut und verfüllt werden; der oberirdische Teil energetisch und schalltechnisch saniert werden. Die notwendigen Sanierungsmaßnahmen bzw. Umbaukosten würden sich je nach Variante auf 460 - 640.000 Euro belaufen. Für die Variante, die den Abbruch des Stationshauses und einen Neubau ohne Kellergeschoss berücksichtigt, ergibt sich eine Kostenschätzung gemäß einer Konzeptstudie, die durch die SWM beauftragt wurde i.H.v. ca. 509.510 € für eine zu erstellende Nutzfläche von ca. 104,00 m<sup>2</sup>. Die Herstellungskosten setzen sich zusammen aus ca. 180.750 € für den Abriss und die Entsorgung des Bestandsgebäudes, ca. 196.800 € für die Erstellung des neuen Stationshauses sowie der anfallenden Kosten für Technische Anlagen und Außenanlagen i.H.v. ca. 80.500 € zzgl. des pauschalen Ansatzes der Nebenkosten i.H.v. 20,0 % der prognostizierten Kosten der Kostengruppen 300 - 500 i.H.v. ca. 51.460 €. Demgegenüber steht eine eingeschränkte Nutzbarkeit, wodurch sich nur geringe Mieteinnahmen erzielen lassen.

Bei einer derzeit vermietbaren Fläche von ca. 55 qm zzgl. Nebenräumen könnten, je nach Ausbauzustand und Nutzung, ca. 500 € / Monat Nettokaltmiete erzielt werden. Auch für private Träger aus dem soziokulturellen Umfeld ist eine Nutzung wirtschaftlich nicht darstellbar, weil sie die Kosten der baulichen Ertüchtigung nicht finanzieren könnten, bzw. diese in keinem annähernd vernünftigen Verhältnis zum Raumangebot stehen.

Da die Baumaßnahmen und Änderungen der Nutzungsgenehmigung, wie dargelegt, erhebliche Kosten verursachen würden, ist dies unwirtschaftlich und kann nicht befürwortet werden. Darüber hinaus hat die Bedarfsabfrage im Kultur- und Sozialreferat ergeben, dass für dieses Gebäude keine geeigneten Nutzerbedarfe vorliegen, welche wirtschaftlich umgesetzt werden könnten. Mit Stellungnahme des Sozialreferates vom 25.09.2017 und des Kulturreferates vom 20.09.2017 wurde eine Nutzung ausgeschlossen. Eine soziokulturelle Nutzung kann aus vorgenannten Gründen nicht in Frage kommen.“

Mit Schreiben vom 19.07.2017 teilte der BA 9 dem Kommunalreferat und den SWM den Mehrheitsbeschluss mit, nachdem anerkannt wird, dass das Gebäude angesichts des hohen finanziellen Aufwands zur Instandsetzung der maroden Bausubstanz nicht erhaltenswert ist. Der BA wünscht daher stattdessen eine Grünflächenplanung, die beispielsweise auch zur Präsentation von städtischer Kunst geeignet ist. Diese Anforderung wird mit der Entwurfsplanung in der Variante ohne Stationshaus (siehe Abb. 6) erfüllt.

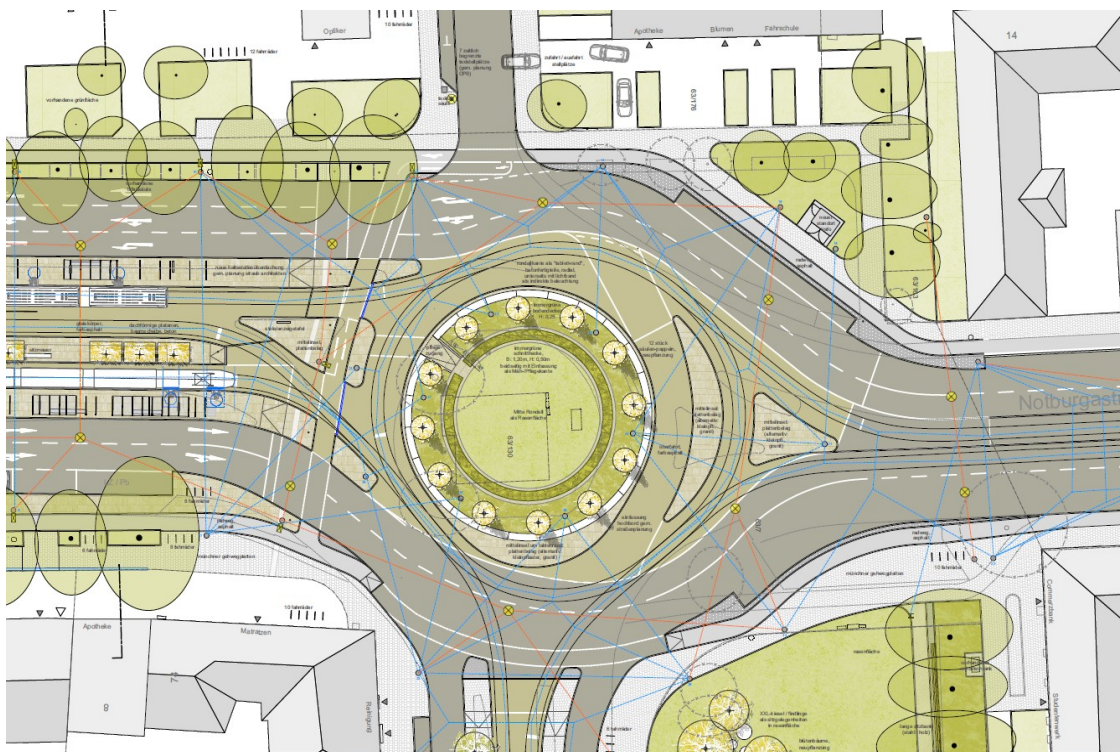


Abbildung 6: Entwurf Rondellbereich, Variante ohne Stationshaus (ver.de, Stand 20.07.2017)

Ferner hat der BA 9 in diesem Schreiben um Prüfung gebeten, ob aufgrund des Entfalls des Stationshauses noch eine Überplanung der Tramgleise möglich ist, die der Tram Linie 17 eine gerade Durchfahrt auf grüner Trasse ermöglicht. Hierzu haben die SWM mitge-

teilt, dass auch weiterhin die betriebliche Notwendigkeit nach einer Wendemöglichkeit für die Tram an dieser Stelle besteht. Diese müsste daher im Bereich der Grünfläche nördlich der Romanstraße Ost mit vergleichsweise geringem Abstand zur anliegenden Bebauung auf der Nord- und Ostseite des Platzes hergestellt werden (vgl. Abb. 7).

Um dabei die gleiche Funktionalität einer solchen Kreuzungs- und Wendeanlage wie beim aktuell vorgesehenen Gleisrondell zu erreichen, wären 13 Weichen erforderlich (siehe Abb. 7), beim Rondell sind es dagegen nur 7 Weichen (siehe Abb. 8).

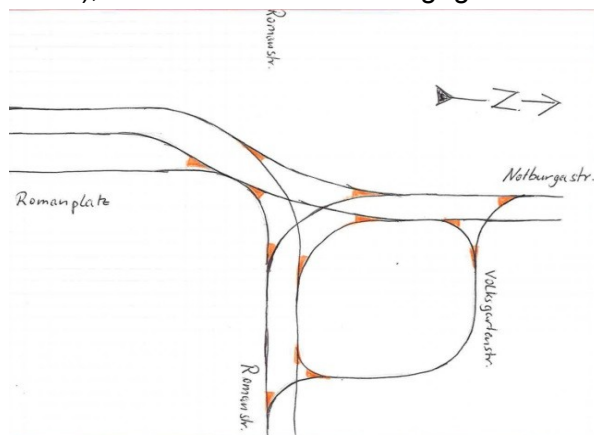


Abbildung 7: Spurplanskizze Romanplatz bei Ersatz des Gleisrondells durch ein Gleisdreieck mit Wendeschleife

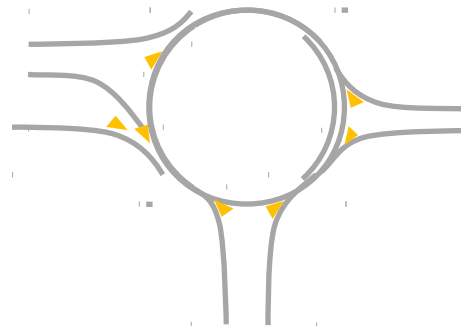


Abbildung 8: Spurplanskizze Romanplatz mit Gleisrondell wie geplant

Durch die zahlreichen Schienenkreuzungen wären höhere Lärm- und Erschütterungsemissionen zu erwarten. Ferner wären die zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse insbesondere im Bereich der Wendeschleife und der Romanstraße (Ostseite) nicht auskömmlich, um barrierefreie Haltestellen unterzubringen. Zudem käme die Verbindung der Wendeschleife mit den Streckengleisen in der Romanstraße mitten im Haltestellenbereich zu liegen, der somit auch im Bereich der Fahrgastwartebereiche von Gleisanlagen durchzogen wäre, oder die Haltestelle müsste weit nach Osten verlegt werden. Dort ist die Romanstraße allerdings wieder so schmal, dass der zur Verfügung stehende Platz zur Errichtung einer Haltestelleninsel vsl. nicht ausreichend wäre.

Maßgeblich für die Entscheidung gegen eine Lösung mit Gleisdreieck und separater Wendeschleife war jedoch die dann zwingende Vollsignalisierung dieses Knotenpunktes.

Aufgrund der relativ starken Versätze in den Fahrbahnachsen in der nördlichen und südlichen Zufahrt hätte sich eine sehr raumgreifende Knotenpunktgeometrie ergeben, die bei Signalisierung zu entsprechend langen Sperrzeiten der Hauptverkehrsachse Romanplatz – Notburgastr. geführt hätten. Eine Vorabschätzung der Leistungsfähigkeit des Knotens hatte ergeben, dass der Knoten insbesondere im Zusammenspiel mit dem südlich benachbarten Knoten Arnulfstraße/ Wotanstraße/ Romanplatz dann nicht mehr leistungs-

fähig abwickelbar wäre. In der Lösung mit Rondell können ähnlich dem Bestand viele Fahrbeziehungen unter Beachtung der Vorfahrtregeln vom Verkehr genutzt werden, so dass hier ohne bzw. bei der geplanten Teilsignalisierung (Fußgängerfurt südlich des Rondells) eine bessere Leistungsfähigkeit erreicht werden kann als mit einer Vollsignalisierung des Knotens.

Auch für einen „Durchstich“ wie in Abb. 9 angedeutet, der der Linie 17 Richtung Amalienburgstraße die große Bogenfahrt mit Eingriff in die MIV-Fahrbahnen ersparen würde, wären zwei zusätzliche Weichen und lärm- und erschütterungsinduzierende Kreuzungen der Rondellbögen erforderlich. Entscheidende Nachteile dieser Variante sind zum einen die ungeschützte und damit sicherheitskritische Einfädelung in den fließenden Verkehr am Beginn der Notburgastraße und zum anderen der unverträglich verkürzte und zudem noch durch Trams, die auf die Einfädelung in die Notburgastraße warten müssen, blockierte Stauraum für wendende oder links abbiegende Fahrzeuge nördlich des Rondells.

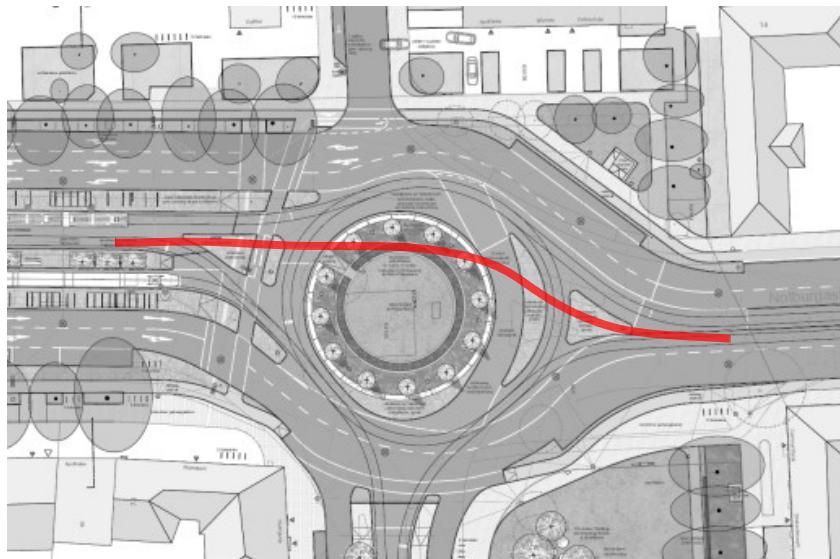


Abbildung 9: Romanplatz - Rondell mit "Durchstich" Richtung Norden

Im Übrigen würden beide Lösungen dazu führen, dass das inzwischen abgeschlossene Planfeststellungsverfahren mit erst noch zu erarbeitenden Unterlagen und Gutachten komplett neu gestartet werden müsste. Eine Realisierung wie vorgesehen im Jahr 2019 wäre damit nicht mehr möglich. Gleiches gilt für die geplanten Straßen- und Brückenbaumaßnahmen des Baureferats in der Menzinger Straße zwischen Wintrichring und der südlichen Auffahrtsallee, die zur Bündelung der unvermeidbaren Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit im zeitlichen Zusammenhang mit der Gleiserneuerung am Romanplatz vorgesehen sind.



Die bei Entfall der Restriktion „Stationshaus“ zunächst naheliegenden Ideen eines Verzichts auf das Rondell bzw. einer geradlinigeren Führung der Linie 17 sind daher bei genauerer Betrachtung weder wirtschaftlich noch zielführend.

#### **4. Kosten und Kostenteilung**

##### **4.1 Gesamtkosten**

Die Gesamtkosten (inkl. Sanierungs- und Unterhaltsanteile) der durch die Veränderung der Straßenbahn-Gleisanlagen verursachten und veranlassten Maßnahmen belaufen sich entsprechend der vorliegenden Kostenberechnung auf 20,980 Mio. € (netto). Gemäß Trassierungsbeschluss vom 20.07.2016 haben das Baureferat und die SWM eine Kostenteilungsvereinbarung erstellt. Die Kostenteilungsvereinbarung steht unter dem Vorbehalt der inzwischen vorliegenden Planfeststellung der Regierung von Oberbayern vom 11.09.2017, der ebenfalls inzwischen vorliegenden Realisierungsgenehmigung der Geschäftsführung der SWM und der mit diesem Beschluss vorgesehenen Projektgenehmigung der städtischen Kostenanteile durch den Stadtrat der LHM. Ferner erfolgt gemäß Trassierungsbeschluss die Finanzierung der anteiligen Kosten, die zu einer Verbesserung des Fahrgastbetriebes bei der Straßenbahn führen, im Rahmen der geltenden Regelungen zur Betrauung für „Zusatzaufgaben Infrastruktur“ zwischen der Landeshauptstadt München und der Stadtwerke München GmbH (siehe dazu auch unten Ziff. 5.1).

##### **4.2 Kostenanteil Betrauung Stadtwerke München GmbH**

###### **a) einmalig**

Von den von den SWM zu tragenden Kosten sind die der Verbesserung des Trambahnbetriebes dienenden Kosten i.H.v. 8,4 Mio € in 2020 über die Betrauung zu finanzieren.

###### **b) Folgekostenbetrag**

Für den Unterhalt der zusätzlichen Infrastruktur fallen jährlich ab 2020 Kosten i.H.v. voraussichtlich 400 T € an.

##### **4.3 Kostenanteil Baureferat**

Die für die Umsetzung von Teilen des Wettbewerbsergebnisses entstehenden Kosten sind vom Baureferat zu tragen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die Kosten zur Umgestaltung der nordöstlichen Grünfläche, zur Verwirklichung der Rondelleinfassung sowie zur Ausstattung der im Zuge des Umsetzungsvorschlags höherwertig einzubauenden Beläge (siehe oben in Kapitel 1, Abb. 1). Dem Baureferat als Straßenbaulastträger obliegt zudem der Bau der neuen Bushaltestellenkanten auf der Ostseite des Romanplatzes.

Ebenso vom Baureferat zu tragen sind die Kosten für die anlässlich des Tram-Projektes durchzuführenden Maßnahmen nach Punkt 2.4.

Die Kosten der Straßenbeleuchtung werden in Anlehnung an die Vereinbarung über die

Nutzung städtischer Grundstücke durch Straßenbahnen und Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs vom 21./25.02.2014 geteilt.

Auch die Kosten der Lichtsignalanlagen wurden nach einem detaillierten Verfahren in Abhängigkeit unter anderem vom Alter der Anlagen und dem Umfang der für den ÖPNV notwendigen Anlagenkomponenten geteilt.

Danach ergibt sich für den Umsetzungsvorschlag (Abb.1, Teilflächen aus Flächen B und C) ein vom Baureferat zu tragender Projektanteil von 3.600.000 €. Darin enthalten ist eine Risikoreserve in Höhe von 300.000 €.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates belaufen sich nachrichtlich auf ca. 145.000 €.

Die Durchführung der Gesamtbaumaßnahme sowie der hierfür notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren wurde vom Baureferat an die Stadtwerke München GmbH übergeben.

## 5. Finanzierung

### 5.1. Betrauung SWM für „Zusatzaufgaben Infrastruktur“

Gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München vom 20.07.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05678) erfolgt die Finanzierung der anteiligen Kosten, die zu einer Verbesserung des Fahrgastbetriebes bei der Straßenbahn führen, im Rahmen der geltenden Regelungen zur Betrauung für „Zusatzaufgaben Infrastruktur“ zwischen der Landeshauptstadt München und der Stadtwerke München GmbH, wobei der Finanzierungsbetrag dem Stadtrat zu gegebener Zeit noch zur Genehmigung vorzulegen war, was hiermit geschieht. Der Oberbürgermeister wurde mit Ziff. 5 des o.g. Beschlusses beauftragt und ermächtigt, die Betrauung der Stadtwerke München GmbH mit der Realisierung der Projektteile, die zu einer Verbesserung des Fahrgastbetriebes bei der Straßenbahn führen, als Zusatzaufgabe Infrastruktur vorzunehmen.

Der Finanzierungsbetrag wurde zwischenzeitlich ermittelt. Er beläuft sich für die Herstellung auf 8.400.000 € in 2020 sowie Unterhaltsaufwand i.H.v. rund 400.000 € dauerhaft ab 2020 ff.

**Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit, Produkt 520501 U-Bahn-Bau, Finanzposition 6050.715.0000.9 Zuweisungen - Komm. Sonderrechn. im Haushalt des Baureferates. Der Haushaltsansatz für die Zusatzaufgaben Linienverkehr/ Infrastruktur beläuft sich in 2018 auf 34.855.000 €. Zusätzlich beantragt werden für die Jahre 2020ff:**

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten</b>	400.000,--€ ab 2020 ff.	8.400.000,--€ in 2020	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12)	400.000,--€	8.400.000,--€ in 2020	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

**Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit im Haushalt des Baureferates für das Jahr 2019:**

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)</b>		3.300.000,-- in 2019	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21) nachrichtlich Risikoreserve von 300 Tsd. € in 2020		3.300.000,-- in 2019	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

## **5.2. Projektkostenanteil Baureferat**

Der Kostenanteil des Baureferats ist unter Punkt 4.3 dargestellt.

Der Projektkostenanteil des Baureferates ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021 bisher nicht enthalten. Daher wird das Baureferat den Projektkostenanteil in Höhe von 3.600.000 € (einschließlich der Risikoreserve i.H.v. 300.000 €) zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022 anmelden.

Das Baureferat wird den im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022 für das Jahr 2019 vorgesehenen Ansatz in Höhe von 3.300.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2019 anmelden.

## **5.3 Sonstiges**

Die Finanzierung der unter Punkt 5.1 und 5.2 dargestellten Beträge kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen (referatsspezifische Besonderheit).

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Die Unabweisbarkeit der Maßnahme ist gegeben, da die SWM Planungssicherheit für die Auftragsvergabe benötigt. Damit die entsprechenden Baumaßnahmen im Jahr 2019 zusammen mit den Gleis- und Straßenbauarbeiten ausgeführt und das Wettbewerbsergebnis, die Rondellfläche betreffend, umgesetzt werden kann, müssen die hierfür erforderlichen Planungsleistungen unverzüglich vergeben werden.

## **6. Abstimmung**

Die Beschlussvorlage wurde der Stadtkämmerei, dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugeleitet. Stadtkämmerei und Baureferat haben der Beschlussvorlage zugestimmt. Der Bezirksausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg wurde angehört. Evtl. noch eingehende Stellungnahmen werden nachgereicht.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, die Korreferentin des Kommunalreferats, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, und der Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Hans Podiuk, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## **II. Antrag der Referenten**

1. Der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses gemäß dem erarbeiteten Umsetzungsvorschlag wird, wie im Vortrag dargestellt, zugestimmt.
2. Von den Ausführungen des Kommunalreferats zur Nachnutzung des ehemaligen Stationshauses Romanplatz 7 wird Kenntnis genommen. Dem Abbruch des Gebäudes durch die Stadtwerke München GmbH wird zugestimmt. Der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses – Entwurfsvariante ohne Stationshaus – wie im Vortrag dargestellt, wird zugestimmt.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, die Betrauung der Stadtwerke München GmbH mit der Realisierung des ÖPNV-Projekts Romanplatz – Umbau und Sanierung der Straßenbahn-Betriebsanlagen vorzunehmen. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der geltenden Betrauung für „Zusatzaufgabe Infrastruktur“ an die SWM mit einem zusätzlichen Budget i.H.v. 8.400.000 € einmalig in 2020 und 400.000 € dauerhaft ab 2020 ff.. Den Ausführungen zur Dringlichkeit und Unabweisbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Baureferat wird daher beauftragt, die einmalig und dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen bei der Stadtkämmerei zu beantragen.
4. Der Projektkostenanteil des Baureferates in Höhe von 3.600.000 wird nach Maßgabe der unter Ziffer 2.3 genannten Planung genehmigt.

5. Das Baureferat wird gebeten, den Projektkostenanteil zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 -2022, in Investitionsliste 1 wie folgt anzumelden:

**Neu:**

„Romanplatz – Gestaltung, Anteil Baureferat“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1720

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2018 - 2022	2018	2019	2020: nachrichtlich Risikoreserve	2021	2022	2023	Restfinanzierung 2024 ff.
	950	3.600	0	3.600	0	3.300	300	0	0	0	0
B	Summe	3.600	0	3.600	0	3.300	300	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>St.A.</b>	<b>0</b>	<b>3.600</b>	<b>0</b>	<b>3.600</b>	<b>0</b>	<b>3.300</b>	<b>300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

6. Das Baureferat wird gebeten, den im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022 für das Jahr 2019 vorgesehenen Ansatz in Höhe von 3.300.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2019 anzumelden.
7. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**  
nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand entscheidet abschließend die Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Der Referent

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

Josef Schmid  
2. Bürgermeister

Axel Markwart  
Kommunalreferent

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

**V. Wv. RAW - FB V** Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/5 Betrieb/1 Eigentliches Geschäft/08 Verkehr/03

Trambahn/Romanplatz/Wettbewerb\_Gestaltung\_Romanplatz\_umsetzungsumfang\_Ideenteil/Beschl\_fuer\_Ausschuss\_Woll-  
mux\_aktuell\_Stand270218.odt

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

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

2. An das Baureferat

An das Planungsreferat HA I

An das Kommunalreferat

An die Stadtwerke München GmbH – VB – BGF 1 (3-fach)

z.K.

Am