

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 der Vollversammlung des Stadtrates am 21.03.2018 Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referenten

Wie in der Sitzung des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Kommunalausschusses am 13.03.2018. Der Ausschuss hat die Beschlussfassung in die Vollversammlung vertagt.

Zu den in der Sitzung aufgeworfenen Fragen kann Folgendes mitgeteilt werden:

1. Umgang mit dem Wettbewerbsergebnis aus dem Realisierungswettbewerb und der darin festgelegten Qualitätsmerkmale des Siegerentwurfs

Bild 4 in der Beschlussvorlage zeigt ein Foto eines 1:1 *Arbeitsmodells* (siehe Bildunterschrift) von wesentlichen baulichen *Teilen* der künftigen Haltestelle. Hier werden auf Basis des Wettbewerbsergebnisses parallel unterschiedliche Materialien, Farben und Fabrikationsmöglichkeiten unter realen Licht- und Wetterverhältnissen bemustert, getestet und optimiert. Dies gilt insbesondere auch für die Bedruckung und Tönung der Glasflächen. Es sind und werden dort jedoch nicht alle final ausgewählten Materialien und Bauelemente im Modell verbaut.

Die Qualitätsmerkmale des Wettbewerbsergebnisses sind in der vorliegenden Planung der beauftragten Preisträger ver.de Landschaftsarchitekten mit straub architekten umgesetzt worden, wie nachfolgende Visualisierung der aktuellen Planung zeigt:



Abbildung 1: Haltestelle Romanplatz; Visualisierung SWM / Straub Architekten

- Überdachung aus einzelnen Metallbügeln („messing-goldfarben“ wie im Wettbewerbsergebnis der Preisträger beschrieben)
- Farbe der Metallbügel harmoniert mit den Bodenbelägen auf den Wartebereichen der Haltestellen aus Betonplatten in verschiedenen Formaten und Farbnuancen in warmen grau-beige-Tönen.
- Der Bodenbelag im Gleisbereich der Haltestelle war im Wettbewerb als Ortbeton vorgesehen, wurde von ver.de Landschaftsarchitekten unter gestalterischen und technischen Gesichtspunkten weiterentwickelt und ist nun als Farbasphalt vorgesehen. Bereits in der Vorprüfung der Wettbewerbsergebnisse wurde auf die ungünstige Revisionierbarkeit eines Betonbelags im Gleisbereich hingewiesen.
- Die geschnittenen Platanen auf den Wartebereichen werden wie geplant realisiert. Ein Test im Arbeitsmodell ist hier nicht notwendig.
- Der zur Realisierung ausgewählte Wettbewerbsentwurf beinhaltet neben der Variante mit Stationshaus auch eine Variante ohne Stationshaus. Diese ist in der vorliegenden Planung mit allen Elementen (Rasenfläche, Einfassung mit indirekter Beleuchtung, kreisförmige Pflanzung von Säulen-Pappeln, Heckenring) berücksichtigt.

2. Überprüfung der Renditeberechnung bei der Variante Neubau an Stelle des ehemaligen Stationshauses

Aufgrund der den SWM vorliegenden Informationen zu den Kosten eines Neubaus (330.000 € ohne Abriss) sowie der prognostizierten Miete in Höhe von 500,- €/ Monat errechnet sich **keine Amortisation** der Baukosten innerhalb der voraussichtlichen Nutzungszeit des Gebäudes von 40 Jahren. Diese ergäbe sich erst ab einer monatlichen Miete in Höhe von rd. 950 €/ Monat. Unterhalts- und Betriebskosten für das Gebäude sind dabei aber noch nicht berücksichtigt. Nach Einschätzung des Kommunalreferats könnten bei

einer angedachten bzw. vom BA gewünschten soziokulturellen Nutzung maximal 10,00 €/m² an Mieteinkünften erzielt werden. Dies würde bei der Realisierung der Variante *Neubau ohne Kellergeschoss* mit einer Nutzfläche von ca. 104,00 m² zu voraussichtlichen Brutto-Mieteinnahmen von ca. 1.000,00 € pro Monat führen. Diesen möglichen Einnahmen wären neben der Afa sowie den Finanzierungskosten auch die Betriebskosten (rd. 3,00 €/m² und Monat) gegenüberzustellen. Da den möglichen Einnahmen i.H.v. rd. 1.000 € p.M. Aufwendungen i.H.v. mindestens 1.260 € p.M. gegenüberstehen, ergäbe sich auch bei der Variante *Neubau mit einer Nutzfläche von ca. 104 m²* keine Wirtschaftlichkeit.

3. Erläuterung zur Betrauung SWM und zum künftigen zusätzlichen Unterhaltsaufwand i.H.v. rd. 400 T€ p.a. ab 2020

Die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf rd. 21 Mio € netto. Die in diesem Betrag enthaltenen und der Verbesserung/Erweiterung des Trambahnbetriebes dienenden Kosten sowie die durch die Trambahn bedingten Kosten für die Umgestaltung des Platzes aufgrund des Wettbewerbsergebnisses i.H.v. 8,4 Mio € werden von der Stadt München über die Betrauung der SWM finanziert und wie folgt begründet:

- Unmittelbar zu einer Verbesserung des Fahrgastbetriebes notwendig ist die Herstellung des heute noch nicht vorhandenen dritten Gleises am Romanplatz zur Entkoppelung der Linien 12 und 16 als Voraussetzung für einen bedarfsgerechten Fahrzeugeinsatz einschließlich einer dann möglichen weiteren Taktverdichtung im Zuge der Arnulfstraße.
- Dies beinhaltet neben dem dritten Gleis mit Fahrleitung und Bahnsteig die in der Arnulfstraße ausfädelnde Weiche sowie die auf der Südseite des Rondells angeordnete Weiche zur Zusammenführung mit dem vorhandenen Streckengleis. Aufgrund der notwendigen Nutzlänge von 74 m ist die Verschiebung des Gleisrondells nach Norden erforderlich. Die mit dieser Verschiebung verbundenen Gleisbauarbeiten zur Erneuerung des Rondells und der vorhandenen Haltestellengleise sind als Bestandserneuerung durch die SWM zu finanzieren, da die diesbezüglichen Kosten im Rahmen der anstehenden Gleissanierung in vergleichbarem Umfang ohnehin angefallen wären (diese Kosten sind daher nicht in den o.g. 8,4 Mio € enthalten). Die durch die Verschiebung ausgelösten Straßenbauarbeiten stehen jedoch in ursächlichem Zusammenhang mit der Einrichtung des dritten Gleises in der erforderlichen Länge und sind daher Inhalt der Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrgastbetriebes. Alle in der nachfolgenden Abbildung innerhalb der blauen Flächen dargestellten Straßenbaumaßnahmen im neuen Gleisrondell sowie im Bereich der Einmündungen der Romanstraße und der Fahrbahnen von und zur Notburgastraße einschließlich der Randbereiche nordöstlich und nordwestlich des Rondells wären bei einer 1:1 Erneuerung des Gleisrondells nicht angefallen und sind daher als unmittelbar notwendige Folgemaßnahme der Ergänzung des 3.

Gleises zu werten.



Abbildung 2: Gleis- und Straßenbauflächen, die Gegenstand der Betrauung sind (blaue Flächen)

- Als mittelbare Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrgastbetriebes sind diejenigen Anteile zu werten, die zur Sicherstellung der Aufwärtskompatibilität zur Tram Westtangente notwendig sind. Da die Tram-Neubaustrecke Westtangente nicht dem Bestand zuzuordnen ist, müssen konsequenter Weise auch alle Maßnahmen Gegenstand der Betrauung werden, die den späteren Streckenanschluss mit geringem Aufwand ermöglichen. Entsprechend wurde insbesondere der Knoten Romanplatz Süd bereits unter Berücksichtigung der für die Tram Westtangente erforderlichen zusätzlichen Gleisanlagen, also eines vollständigen Gleisdreiecks, zur Ermöglichung aller Fahrbeziehungen zwischen Arnulfstraße, Wotanstraße und Romanplatz geplant, welches aber jetzt noch nicht realisiert wird. Dies führt aber zu einer Anpassung der bestehenden Gleislage in der Arnulfstraße zwischen Nibelungenstraße und Romanplatz. Da auch dieser Bestandsgleisabschnitt sanierungsbe-

dürftig ist, sind die Gleisanlagen selbst durch die SWM zu finanzieren. Die durch die Anpassung der Gleislage ausgelösten Anpassungen der Fahrbahnführung in der Arnulfstraße und an der Ecke Romanplatz/Wotanstraße (Entfall einer großen Verkehrsinsel, Neufassung des Fahrbahnrandes) und die zur Vermeidung von Phantommarkierungen entsprechend notwendigen Fahrbahndeckenerneuerungen innerhalb des Knotens sowie in der Arnulf- und Wotanstraße sind jedoch in die Betrauung einzubeziehen.

- Bushaltestellen am Fahrbahnrand sind grundsätzlich durch den Straßenbaulastträger zu erstellen. Entsprechend sind die Straßenbauanteile dafür im Baureferatsanteil der Projektkosten enthalten. Die Ausstattung der Haltestelle ist jedoch in der Regel Sache der Betreiber der Buslinien, die diese Haltestelle bedienen, hier also der SWM/MVG. Für die üblicherweise aufzustellenden Standardwarteallen entstünden den SWM/MVG aufgrund bestehender vertraglicher Regelungen keine Kosten. Gemäß Beschlussvorschlag sind jedoch sowohl im Realisierungsteil als auch im Ideenteil besondere Wartehallen entsprechend dem durchgeführten Wettbewerb aufzustellen. Der entsprechende Mehraufwand ist daher ebenfalls Gegenstand der Betrauung.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass an der bestehenden Betriebsanlage Romanplatz umfangreiche verkehrliche Aufwertungen für den Fahrgastbetrieb umgesetzt werden. Die verkehrlichen Aufwertungen der Infrastruktur fallen bei den SWM im Jahr der Realisierung als Aufwand an; entsprechend wurde die Leistung aus der Betrauung als Einmalzahlung vorgesehen.

Zu dem im Beschluss genannten **zusätzlichen Unterhaltsaufwand** in Höhe von geplant 400 T€ pro Jahr ist zu betonen, dass dieser **nach dem tatsächlichen und für jedes Jahr nachgewiesenen Aufwand abgerechnet** wird. Dieser fällt an für die aufgrund des Projektes zusätzlichen Betriebsanlagen der SWM (insbesondere drittes Gleis mit Weichen, Überdachungen, etc.) und wurde – mangels Erfahrung bei Teilen des Projektes zu vergleichbaren Projekten – als überschlägige Abschätzung des mit den Umbauten verbundenen Folgeaufwands mit durchschnittlich etwa 5 % der einmaligen Ausgaben in Höhe von 8,4 Mio. € angesetzt.

4. Begründung für den terminkritischen Beginn der Maßnahmen

- Der insgesamt schlechte Gleiszustand am Romanplatz rechtfertigt keine weitere Instandhaltung der bestehenden Gleisanlagen über das Jahr 2019 hinaus. Diese würde verlorenen Aufwand darstellen. Zudem würde eine weitere Instandhaltung zu zusätzlichen Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrs führen.
- Die Baumaßnahme Romanplatz ist mit dem gesamtstädtischen Bauprogramm koordiniert. Daraus ergeben sich Kosteneinsparungen beim Schienenersatzverkehr

und zeitlich reduzierte Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrs auch über den Romanplatz hinaus. Zeitgleich zum Romanplatz erfolgen die Sanierungen der Ludwig-Ferdinand-Brücke, der Nymphenburg-Biedersteiner-Kanal-Brücke sowie der Menzinger Straße (ab Wintrichring stadteinwärts, siehe dazu Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08951 barrierefreier Umbau der Kreuzung Wintrichring / Menzinger Straße. Die Baumaßnahme beginnt im Frühjahr 2018).

- Die Baumaßnahme Romanplatz ist zudem hinsichtlich des Konzepts zum Schienenersatzverkehr eng vernetzt mit der für 2020 vorgesehenen Baumaßnahme Hauptbahnhof Nord.
- Sollte eine Entscheidung (u.a. auch Projektanteil Baureferat) nicht mehr im März 2018 getroffen werden, ist eine Realisierung in 2019 nicht mehr möglich, da die Ingenieur- und Bauleistungen beauftragt und die Verkehrsführung während der Bauzeit und weitere Bauprovisorien final abgestimmt werden müssen. Dies beinhaltet eine Festlegung der Planung innerhalb des Rondells, da die auskragenden Keller des bestehenden Stationshauses mit der geplanten Gleisanlage kollidieren (eine isolierte Umplanung ist aufgrund der komplexen Gleisanlagen nicht möglich). Eine Entscheidung für einen Neubau anstelle des Stationshauses hätte erhebliche Erschwernisse im Bauablauf mit entsprechenden Mehrkosten zur Folge.
- Aufgrund der steigenden Nachfrage ist es notwendig, spätestens in 2019 die bestehende Verknüpfung der Linien 12 und 16 aufzugeben, um den Fahrzeugeinsatz auf dann getrennten Linien nachfragegerecht und wirtschaftlich zu optimieren. Für die Linientrennung ist der geplante Ausbau der Betriebsanlagen mit zusätzlichen Haltepositionen nötig.

Der Referentenantrag wird nochmals unverändert zur Abstimmung gestellt.

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
St.A.	0	3.600	0	3.600	0	3.300	300	0	0	0	0

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.

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.

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/VV210319.odt
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die BA-Geschäftsstelle Nord
An das Baureferat
An das Planungsreferat HA I
An das Kommunalreferat
An die Stadtkämmerei SKA-HAI-12
An die Stadtwerke München GmbH – VB – BGF 1 (3-fach)

z.K.

Am