

Telefon: 233-22669  
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 233-22974 / 233-25827  
Telefax: 233-26015

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

**Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes –  
Vorhaltemaßnahmen für die Entlastungsspanne U9**

**a) Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen**

**b) Finanzierung**

**Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2018-2022  
Anmeldung zum Haushalt 2020**

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13402**

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und  
Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 16.01.2019 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Anlass</b>	Auftrag des Stadtrates, durch Planungen in den HOAI Leistungsphasen 1-4 prüfen zu lassen, ob die Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof mit den Projekten 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude terminlich und baulich vereinbar sind.
<b>Inhalt</b>	Darstellung der Ergebnisse der Planung.
<b>Gesamtkosten</b>	Gem. Beschluss der VV vom 24.01.2018 wurden Gesamtkosten von 11 Mio. € genehmigt für die Leistungsphasen 1-4. Mit diesem Beschluss wird für die Planung einschließlich der Leistungsphase 5 noch ein Betrag von zusätzlich 15 Mio. € beantragt (als Erhöhung). Die Gesamtkosten belaufen sich aufgrund beider Beschlüsse auf insgesamt 26 Mio. €.
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, die DB Netz AG im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München sowie im Benehmen mit dem Baureferat zu beauftragen, die erforderliche Planfeststellung zur Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen beim Eisenbahn-Bundesamt einzuleiten und die hierfür notwendige Vereinbarung abzuschließen.  Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München

	<p>sowie im Benehmen mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Planung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof im Rahmen der Leistungsphase 5 bei der DB Netz AG zu beauftragen und die hierfür notwendige Vereinbarung abzuschließen.</p> <p>Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, die Planungsleistungen (Leistungsphase 5) in Abstimmung mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der DB Netz AG eng zu begleiten.</p> <p>Die Landeshauptstadt München stellt zur Erfüllung des Auftrags zusätzliche Mittel i.H.v. 15 Mio. € zur Verfügung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die zusätzlichen Mittel von 14,5 Mio. € netto für das Einleiten der Planfeststellung und die Planung einschließlich der Leistungsphase 5. Die Stadtwerke München GmbH gibt die Planungsleistungen im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München bei der DB Netz AG in Auftrag und begleitet diese in enger Abstimmung.</li> <li>• Die erforderlichen Mittel in Höhe von 0,5 Mio. € netto für die Betreuung der genannten Aufträge durch die Stadtwerke München GmbH.</li> </ul> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Beteiligten zu den Vorhaltemaßnahmen eine Abstimmung zur terminlichen Entwicklung und den anfallenden Kosten zu führen.</p> <p>Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, dem Stadtrat unverzüglich nach Vorliegen der Abstimmungsergebnisse über die umzusetzenden Baumaßnahmen und den zu tragenden Kosten zur Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof zu befassen.</p> <p>Das Baureferat wird beauftragt, bei der Finanzposition 6050.950.7530.1 „U-Bahn-Linie U9“ 15 Mio. € netto zum Haushaltsplanverfahren 2020 zusätzlich anzumelden.</p> <p>Aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit ist eine Entscheidung über die Finanzierung sofort zu treffen und es wird eine Ausnahme vom Anmeldeverfahren des Eckdatenbeschlusses 2020 genehmigt.</p> <p>Der Eilbedürftigkeit und Unabweisbarkeit wird zugestimmt, da die entsprechenden Vereinbarungen und Verträge zur Weiterplanung der Vorhaltemaßnahmen unmittelbar nach Beschlussfassung im Stadtrat noch Anfang 2019 unterzeichnet</p>
--	---

	<p>werden müssen, um diese in den Projektkatalog der 2. Stammstrecke integrieren zu können.</p> <p>Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München sowie im Benehmen mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die bereits vorhandene Vereinbarung für die Planung der Vorhaltemaßnahmen U9 mit der DB Netz AG um einem Passus für das Thema B+R zu ergänzen, in der sich diese verpflichtet, eine Machbarkeitsstudie inklusive Kostenschätzung zur Unterbringung von ca. 2.000 Bike+Ride Stellplätzen zuzüglich Erschließung anlässlich und im Zusammenhang mit dem Neubau des Empfangsgebäudes und der 2. Stammstrecke in Auftrag zu geben. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die DB Netz AG bei der Durchführung der Machbarkeitsstudie eng zu begleiten. Die Kosten der Machbarkeitsstudie sind Bestandteil der durch die DB Netz AG aufgerufenen Mittel für die Weiterverfolgung der Vorhaltemaßnahmen U9 und werden gem. Beschlussziffer 4 durch die Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt. Über die Umsetzung und Finanzierung der B+R Maßnahme entscheidet der Stadtrat nach Vorlage des Prüfergebnisses.</p>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch nach</b>	U-Bahn, U9, Vorhaltemaßnahmen, Entlastungsspanne
<b>Ortsangabe</b>	Hauptbahnhof

Telefon: 233-22669  
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 233-22974 / 233-25827  
Telefax: 233-26015

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

## **Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes – Vorhaltemaßnahmen für die Entlastungsspanne U9**

### **a) Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen**

### **b) Finanzierung**

**Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2018-2022  
Anmeldung zum Haushalt 2020**

## **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13402**

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und  
Wirtschaft und Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 16.01.2019 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referentin</b>	<b>1</b>
1. Anlass	1
2. Stadtentwicklungsplanerische und verkehrliche Hintergründe	3
3. Sachstand Vorhaltemaßnahmen U9 am Hauptbahnhof	3
3.1 Beschreibung der Planung (Ausblick auf Betrieb der U9)	5
3.2 Potential der Vorhaltemaßnahmen am Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof	8
3.3 Umfang der Vorhaltemaßnahmen	10
3.4 Bike & Ride am Hauptbahnhof	12
3.5 Kosten	13
3.5.1 Kosten für die Einleitung des Genehmigungsverfahrens und der Erbringung der Ausführungsplanung	13
3.5.2 Kosten für die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen – Ausblick	14
3.5.3 Förderung	15
3.5.4 Kosten Bike & Ride am Hauptbahnhof	15
3.6 Darstellung der Kosten und der Finanzierung	15
3.7 Abstimmung mit dem Freistaat	17
3.8 Sachstand Vereinbarungen	17
4. Zusammenfassende Bewertung	18
5. Beteiligung der Bezirksausschüsse und Abstimmung der Beschlussvorlage	19
<b>II. Antrag der Referentin</b>	<b>19</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>22</b>

Telefon: 233-21151  
Telefax: 233-21136

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

Telefon: 233-22974 / 233-25827  
Telefax: 233-26015

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

## **Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes – Vorhaltemaßnahmen für die Entlastungsspanne U9**

### **a) Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen**

### **b) Finanzierung**

**Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2018-2022  
Anmeldung zum Haushalt 2020**

## **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13402**

1 Anlage

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und  
Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 16.01.2019 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft sowie Stadtplanung und Bauordnung.

#### **1. Anlass**

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 22.10.2014 zum Verkehrskonzept Münchner Norden (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 01145) wurde u. a. beschlossen, dass „[...] dem Stadtrat [...] Planungen zum Bau einer neuen U-Bahn-Entlastungsstrecke im Korridor Implerstraße - Hauptbahnhof - Münchner Freiheit („Projekt U9-Spanne“) zusammen mit einer bautechnisch konstruktiven Grobeinschätzung wieder vorgelegt werden.“

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2015 zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 03603, vgl. Anlage) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter Ziffer 6 u. a. beauftragt, „die Planung der U9 auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie [...] zusammen mit Stadtwerke München GmbH (SWM)/MVG und Baureferat voranzutreiben und dem Stadtrat schnellstmöglich zum weiteren Vorgehen mit Zeitplan und notwendigem Personalbedarf zu berichten. Soweit die SWM/MVG unterstützend tätig werden, wird diese Tätigkeit in die vorhandene Betrauung Zusatzaufgabe Infrastruktur der SWM aufgenommen.“

Auf Grundlage der zuvor beschriebenen Aufträge haben die SWM umfangreiche Machbarkeitsuntersuchungen zur U9-Entlastungsspanne durchgeführt, die dem Stadtrat am 24.01.2018 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 10475) vorgestellt wurden. Aus diesen Untersuchungen ergibt sich, dass die U9 baulich machbar sowie betrieblich und verkehrlich sinnvoll ist. Weiterhin wurde dargestellt, dass ein dringender Entscheidungsbedarf bezüglich des weiteren Vorgehens im Bereich Hauptbahnhof besteht. Dort ergibt sich im Zusammenwirken mit der 2. Stammstrecke und dem Projekt Neubau Empfangsgebäude das einmalige und kurze Zeitfenster, durch integrierte und aufeinander abgestimmte Planungen beim Bau der 2. Stammstrecke Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof der späteren U-Bahn-Entlastungslinie U9 baulich vorzusehen. Mit dem Beschluss vom 24.01.2018 hat der Stadtrat zur Kenntnis genommen, dass ohne diese integrierte Planung der U9 in der vorgestellten Vorzugsvariante nicht die erforderliche verkehrliche Wirkung erzielt werden kann.

Da ein nachträglicher Bau des U-Bahnhofes am Hauptbahnhof mit den vorausseilenden Projekten Neubau Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke nicht zu vereinbaren ist, hat es der Stadtrat deshalb als sinnvoll erachtet, durch Planungen in den HOAI Leistungsphasen 1 bis 4 prüfen zu lassen, ob die Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof mit den Projekten 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude terminlich und baulich vereinbar sind.

Im Rahmen des darauffolgenden konstruktiven Planungsprozesses mit der DB Netz AG konnte die Station der U9 am Hauptbahnhof und somit auch die Vorhaltemaßnahmen U9 im Hinblick auf die Belange aller Beteiligten am Hauptbahnhof (SWM, DB Netz AG, DB Station & Service AG, Landeshauptstadt München) deutlich optimiert werden. Ergebnis ist eine zukunftsfähige und innovative Lösung, die einen späteren Anschluss der U9 an das Vorhaltebauwerk ermöglicht.

Die Ergebnisse aus den Planungen zeigen, wie die U9 Vorhaltemaßnahmen baulich in die Planungen der 2. Stammstrecke und des Neubaus des Empfangsgebäudes integriert werden können. Derzeit erfolgt die Abstimmung über die terminliche Einbindung der Maßnahmen. Mit dem vorliegenden Beschluss soll nun die DB Netz AG beauftragt werden, das Planfeststellungsverfahren für die Vorhaltemaßnahmen beim Eisenbahn-Bundesamt einzuleiten und parallel die anteilige Ausführungsplanung (HOAI Leistungsphase 5) durchzuführen.

Eine Entscheidung über die Beauftragung zur Einleitung der Planfeststellungsunterlagen bzw. zur Durchführung der Leistungsphase 5 ist bereits jetzt erforderlich, da sonst die weiteren Planungen zum Vorhaltebauwerk nicht mehr berücksichtigt werden können. Zur gegebenen Zeit erfolgt eine weitere Stadtratsbefassung mit den konkret umzusetzenden Baumaßnahmen und den zu tragenden Kosten.

## **2. Stadtentwicklungsplanerische und verkehrliche Hintergründe**

Die verkehrliche Notwendigkeit zur Entlastung des Münchner ÖPNV im Innenstadtbereich wurde bereits ausführlich in der Beschlussvorlage vom 24.01.2018 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 104759) dargestellt.

Die U9 erzielt die zwingend erforderlichen Entlastungen der bestehenden innerstädtischen U-Bahn-Strecken in Nord-Süd-Richtung sowie der Innenstadtbahnhöfe und ist damit die Voraussetzung für weitere Verbesserungen des Angebotes in Form von Taktverdichtungen und Streckenerweiterungen des Münchner U-Bahn-Netzes. Mit dem Stadtratsbeschluss vom 24.01.2018 wurde die U9 im Nahverkehrsplan in die Kategorie Planung/Bau aufgenommen. Die große Bedeutung der U9 für das Münchner ÖPNV-Netz wurde auch bereits im Zwischenbericht zur weiteren U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München vom 25.07.2018 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 12184) deutlich und wird auch durch die aktuelle Stadtratsvorlage „Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 12213) bestätigt. Dort wird der Weiterverfolgung der Planungen zur U9 zusammen mit der U5-Verlängerung nach Freiam sowie der Ertüchtigung der innerstädtischen U-Bahnhöfe die höchste Priorität beigemessen.

## **3. Sachstand Vorhaltemaßnahmen U9 am Hauptbahnhof**

Im Stadtratsbeschluss vom 24.01.2018 wurden die SWM/MVG in der Beschlussziffer 5 ermächtigt, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München sowie im Benehmen mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Planung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof im Rahmen der Leistungsphasen 1 bis 4 bei der DB AG zu beauftragen und die hierfür notwendigen Vereinbarungen abzuschließen. Dafür wurden den SWM/MVG gemäß Beschlussziffer 8 die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt. Entsprechend der Beschlussziffer 7 sollen nachfolgend die Ergebnisse der Planung vorgestellt werden.

Die Planungen für die Vorhaltemaßnahmen U9 am Hauptbahnhof wurden durch das Planungskonsortium der DB Netz AG in enger Abstimmung mit der SWM GmbH und der DB Station & Service AG durchgeführt. Diese Konstellation ermöglicht eine grundlegende und ganzheitliche Betrachtung des Knotenpunktes Münchner Hauptbahnhof unter Berücksichtigung der Belange aller Beteiligten und der Optimierung für die Kunden und Kundinnen. So kann vermieden werden, dass für jedes Großprojekt voneinander unabhängige Insellösungen entwickelt werden, die der Funktion des zentralen Verkehrsknotenpunktes Hauptbahnhof nicht gerecht werden.

Das Ergebnis dieser integrierten Planung und der konstruktiven Abstimmungstermine ist ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept, das die Synergien im Bau- und Endzustand sowohl für die Vorhaltemaßnahmen U9, als auch für die 2. Stammstrecke und den Neubau des

Empfangsgebäudes mit Sarnberger Flügelbahnhof optimal ausnutzt. Im Rahmen der Vorhaltemaßnahmen für die spätere Gesamtstrecke der U9 wird am Hauptbahnhof der vollständige Umgriff der Station im Rohbau erstellt. Dieser Umgriff beinhaltet die Bahnsteige in Nord-Süd Ausrichtung mit den zentralen Verknüpfungen zur 2. Stammstrecke, der U1/U2 und dem Fernverkehr. Weiterhin sind die Aufgänge im Norden und Süden vorgerüstet. Sowohl die Oberfläche, als auch der Umstieg zur 1. Stammstrecke, zur U4/U5 und zum Fern- und Regionalverkehr der DB können für die Kunden und Kundinnen optimiert erreicht werden (vgl. Abb. 1).

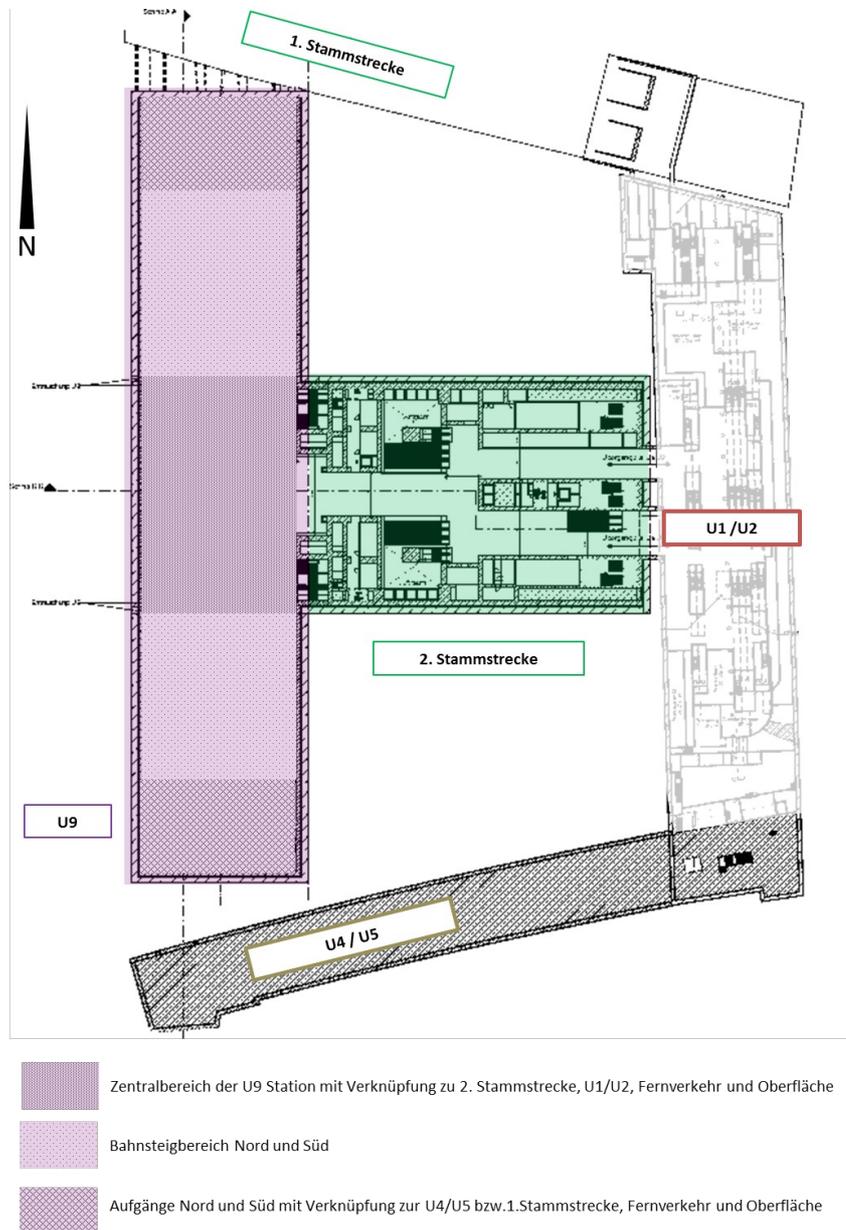


Abbildung 1: Umgriff optimierte Vorhaltemaßnahmen

Die Abwicklung eines solch umfangreichen Bauprogrammes am Hauptbahnhof, das über mehrere Jahre größtenteils zeitlich parallel und in dem extrem beengten, innerstädtischen Umfeld stattfinden wird, erfordert eine übergreifende Berücksichtigung und Zusammenführung aller Randbedingungen der einzelnen Projekte.

Die Zusammenführung der Projekte Vorhaltemaßnahmen U9, 2. Stammstrecke, sowie Neubau Empfangsgebäude mit Starnberger Flügel ist somit – im Falle ihrer Realisierung – zwingend notwendig.

Sowohl der Nukleus der 2. Stammstrecke (in Abb. 1 grün), als auch die Vorhaltemaßnahmen der U9 (in Abb. 1 lila) sollen in offener Bauweise (Deckelbauweise) errichtet werden. Im ersten Schritt sieht das vorliegende Konzept daher den vollständigen Abbruch des bestehenden Empfangsgebäudes vor. Diese grundlegende und mit allen am Planungsprozess Beteiligten abgestimmte Entscheidung ermöglicht es, im beengten innerstädtischen Bereich die für alle Projekte erforderlichen Baulogistikflächen einrichten zu können. Während der Bauzeit ist der Betrieb des Bahnhofes weiterhin zu gewährleisten. Hierfür werden die Synergien der einzelnen Projekte genutzt, um ein umfangreiches und integriertes Konzept für Interimsmaßnahmen und Reisendenlenkung zu entwickeln.

### **3.1 Beschreibung der Planung (Ausblick auf Betrieb der U9)**

Für die ausreichende Dimensionierung der Abmessungen des Rohbaus müssen die späteren Anforderungen aller Nutzer und Nutzerinnen bekannt sein und der funktionsfähige Endzustand der Station bei der Planung zu Grunde gelegt werden.

Aus diesem Grund wurde bei den Planungen großer Wert auf die ausreichende Dimensionierung von Flächen für Fahrgäste, für Technikräume sowie für sicherheitsrelevante Themen wie Entfluchtung gelegt. Ergebnis ist die nachfolgend dargestellte Planung des gesamten Knotenpunktes am Hauptbahnhof.

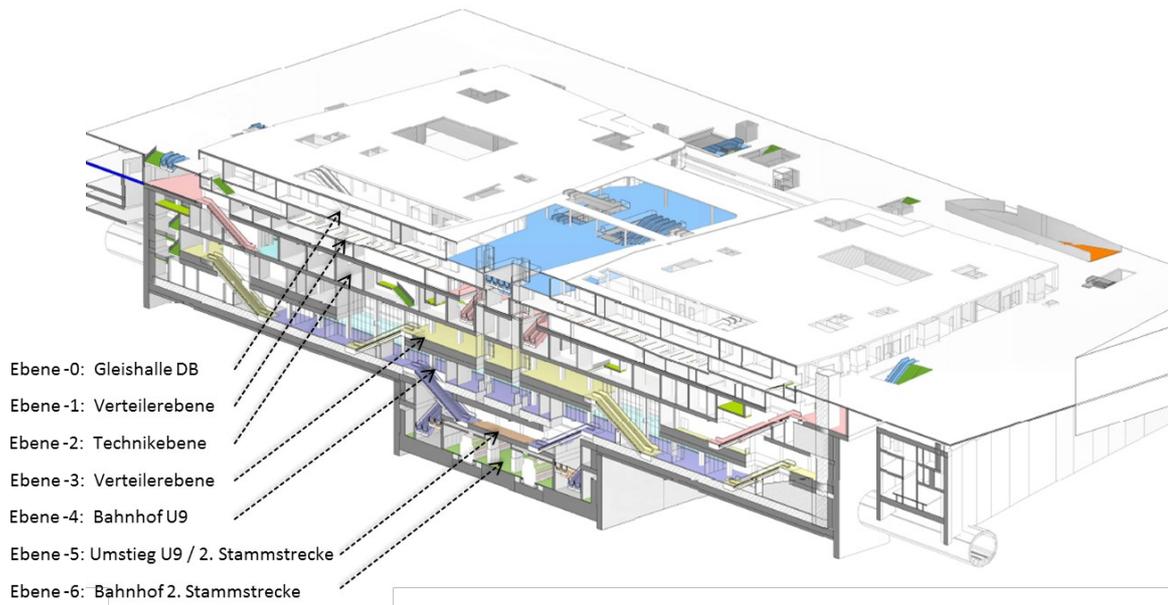
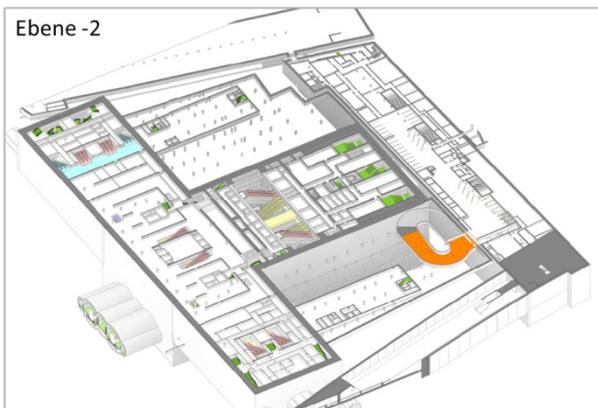
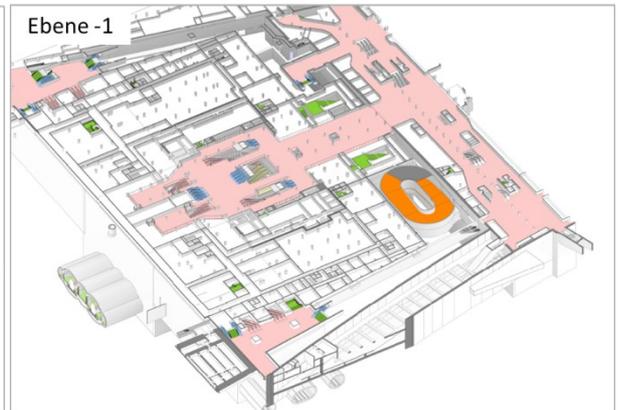
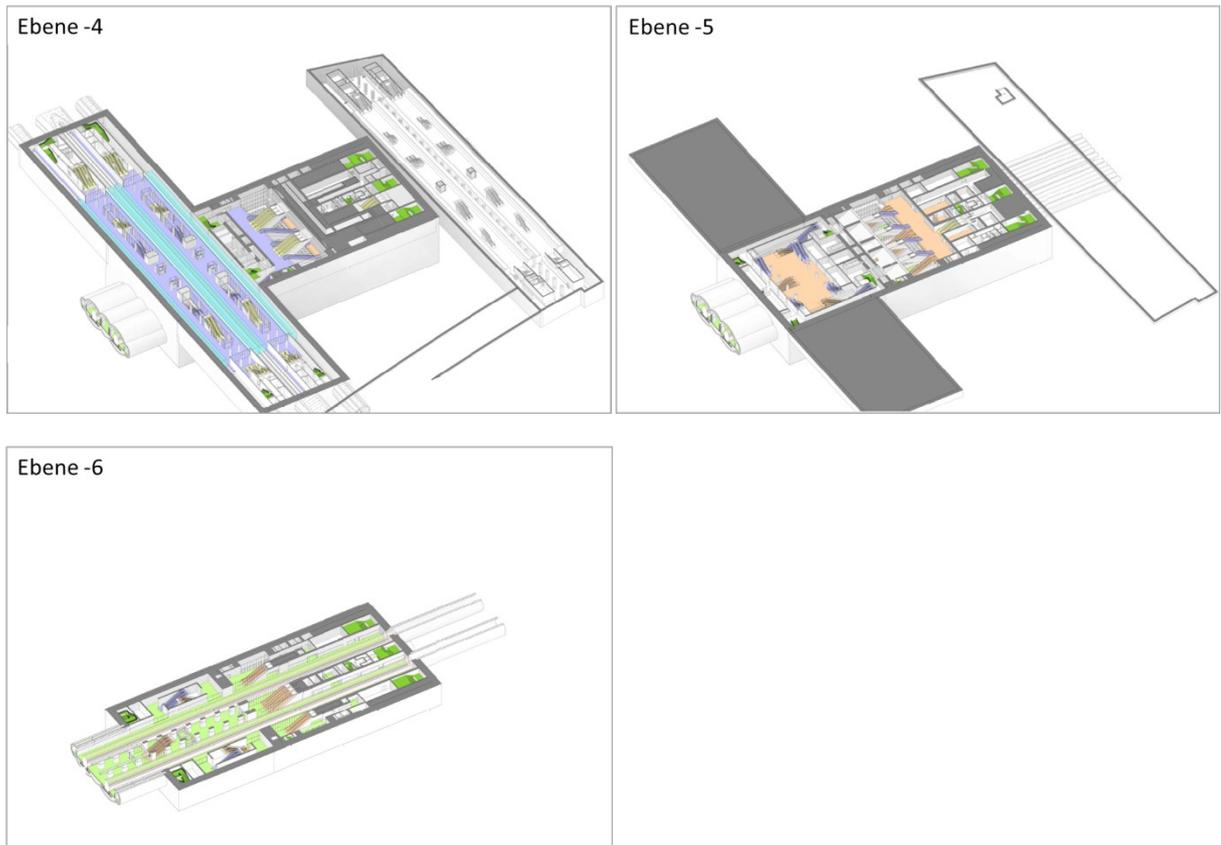


Abbildung 2: Optimierte Vorhaltemaßnahmen - Schnitt Nord-Süd





*Abbildung 3: Optimierte Vorhaltemaßnahmen  
- Planung im Fahrgastbetrieb/Endzustand*

In Ebene 0 befindet sich die Gleishalle der DB, in der die Fern- und Regionalzüge an- und abfahren. Die Gleishalle und der östliche Bahnhofsvorplatz werden über einen großen Durchgang verbunden, welcher Teil der Planung des Neubaus Empfangsgebäude ist. Innerhalb dieser Passage befindet sich mittig der Übergang in das Verteilergeschoss der Ebene -1. Die Aufgänge der späteren U9 an die Oberfläche sind nördlich und südlich des neuen Empfangsgebäudes angeordnet und greifen nicht in die Vorplatzflächen ein.

In der Ebene -1 entsteht mittig ein angemessen dimensioniertes Verteilergeschoss, das die direkte Verbindung zwischen der Gleishalle der DB, der 2. Stammstrecke, der U9 sowie dem Sperrengeschoss der U1/U2 ermöglicht. Im nördlichen und südlichen Ende des Vorhaltekörpers sind die Übergänge von der U9 zur 1. Stammstrecke sowie auf die U4/U5 vorgesehen.

Die Ebene -2 ist maßgeblich für Technikflächen, Betriebsräume und als Ballastebene zur Auftriebssicherung bestimmt.

In der Ebene -3 ist ein weiteres Verteilergeschoss vorgesehen, welches kurze Umsteigewege zwischen der U9 und der U1/U2, sowie zwischen der 2. Stammstrecke und der U1/U2 sicherstellt. Die schnellen Umsteigeverbindungen in der Ebene -3 tragen gemeinsam mit dem Direktumstieg zwischen U9 und 2. Stammstrecke in Ebene -5 maßgeblich zum verkehrlichen Nutzen des Knotenpunkts Hauptbahnhof bei.

In der Ebene -4 befindet sich die eigentliche Station der U9 mit zwei Mittelbahnsteigen und vier Gleisen (vgl. Bericht und verkehrliche Herleitung aus dem Stadtratsbeschluss vom 24.01.2018). Insgesamt ergibt sich gemäß der durchgeführten Dimensionierung der Station eine Breite von 12,50 m pro Bahnsteig. (Zum Vergleich, die Mittelbahnsteige der U1/U2 am Hauptbahnhof weisen im Bestand eine Breite von jeweils ca. 8,30 m auf). Je Mittelbahnsteig sind insgesamt 14 Fahrtreppen und zwei Festtreppen vorgesehen. Zusätzlich sind für jeden Bahnsteig zwei Personenaufzüge und ein Feuerwehraufzug angeordnet. An den Bahnsteigköpfen Nord und Süd befinden sich, wie bereits erläutert, die Aufgänge zu den Bahnhofsvorplätzen sowie zum Umstieg zwischen U9 und 1. Stammstrecke bzw. U9 und U4/U5.

Die Ebene -5 stellt die Verbindungsebene für den Direktumstieg zwischen U9 und 2. Stammstrecke dar.

In der Ebene -6 befindet sich die Station der 2. Stammstrecke.

### **3.2 Potential der Vorhaltemaßnahmen am Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof**

Die Vorhaltemaßnahmen mit deren Ausdehnung nach Norden und Süden stellen ausreichend Verkehrsflächen und Flächen für Betriebsräume im Bauwerk zur Verfügung, die zudem flexibel genutzt werden können. Im Hinblick auf eine mögliche Inbetriebnahme der U9 Station am Hauptbahnhof ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar, wie sich verschiedene Normen und technische Regelwerke in Zukunft entwickeln werden.

Die SWM machen derzeit die Erfahrung, dass die Anforderungen an die Technik, vor allem aber die sicherheitsrelevanten Auflagen deutlich steigen, was zu größerem Raumbedarf führt. Der Umgriff der Vorhaltemaßnahmen bietet die nötige Flexibilität, um zukünftig die zu Grunde liegenden Auflagen erfüllen zu können.

Die Vorhaltemaßnahmen schaffen selbst bei teilweiser Inbetriebnahme der U9/U29, wie der Anbindung der U2 Nord an den Hauptbahnhof über den U-Bahnhof Theresienstraße, eine deutliche verkehrliche Entlastungswirkung des U-Bahn-Bestandsnetzes und sollten auch deshalb weitergeführt werden.

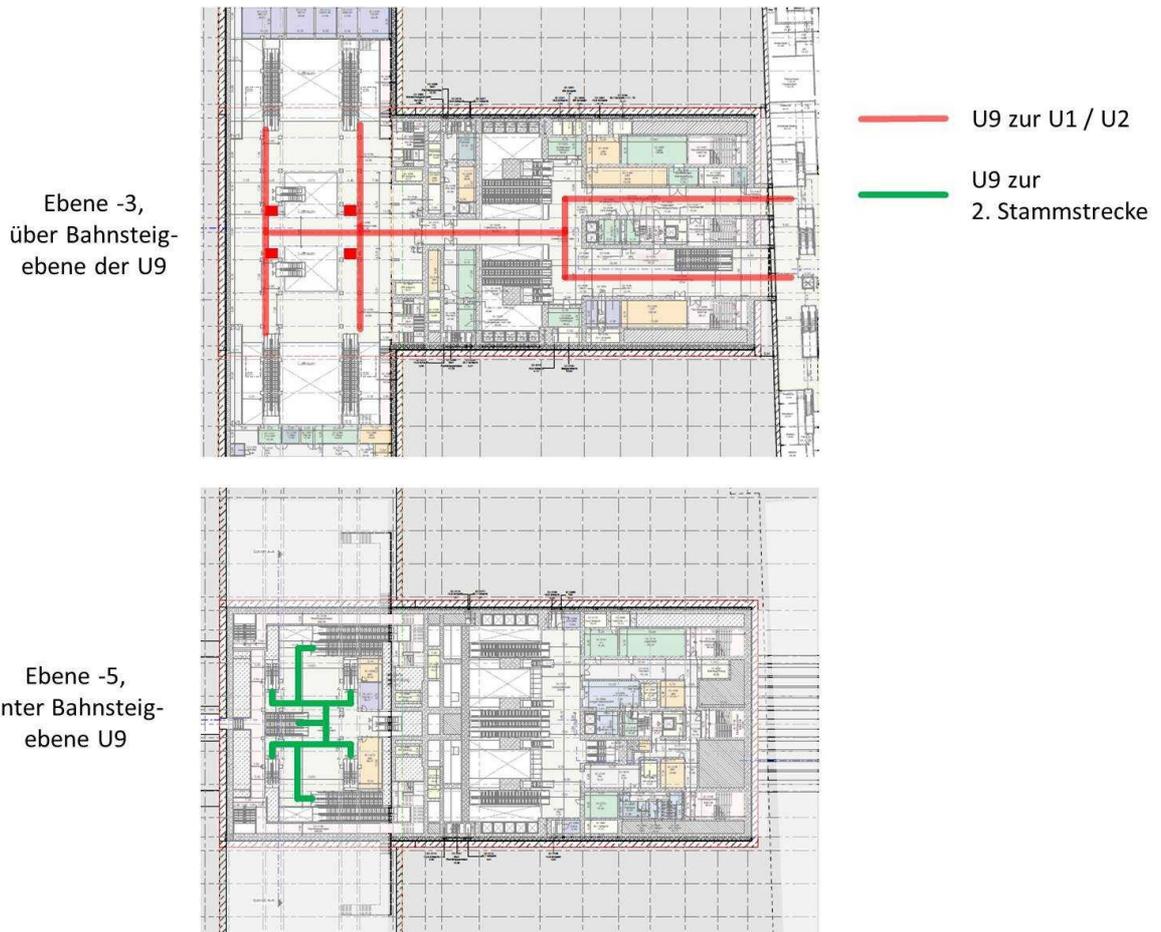


Abbildung 4: Umsteigebeziehungen von der U9 zur 2. Stammstrecke sowie U1/U2 im Zentralbereich der U9

Auch im Hinblick auf die nach wie vor jährlich steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV bietet der Umgriff der Vorhaltemaßnahmen die nötige Flexibilität. Die Bewegungsflächen für Fahrgäste können angemessen dimensioniert werden. In Ost-West-Richtung besteht auf drei Ebenen (0, -1 und -3) die Möglichkeit zur Querung zwischen den einzelnen Bahnhöfen von U- und S-Bahn, wodurch sich die Fahrgastströme deutlich entzerren lassen. Die am stärksten frequentierten Umsteigebeziehungen zwischen U9 und 2. Stammstrecke sowie jeweils zur U1/U2 wurden so optimiert, dass diese attraktiv genug sind, um den Umstieg von anderen Bahnhöfen im Bestandsnetz an den neuen U-Bahnhof zu verlagern und somit Streckenabschnitte und Bestandsbahnhöfe zu entlasten (vgl. Abb. 4).

Daraus ergibt sich ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept, welches einer an die zukünftigen Anforderungen angepassten Planung standhält.

Die wesentlichen Potentiale der Vorhaltemaßnahmen sind:

#### Konzeptionell

- Betrachtung des Hauptbahnhofes als gesamtheitlichen Bahnhof des Nah- und Fernverkehrs (2. Stammstrecke, Neubau Empfangsgebäude mit Starnberger Flügel und Vorhaltemaßnahmen U9 inkl. der Anbindungen an die Bestandsbahnhöfe und -haltestellen).

#### Planerisch

- Optimierung und Flexibilität bei Flächen für Fahrgäste und Technikbereiche.
- Optimierung und Flexibilität bei Umsteigebeziehungen zwischen den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
- Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Rettungssituation durch Feuerwehraufzüge.
- Verlagerung von Umsteigern (sowohl der U-Bahn als auch der 2. Stammstrecke) zum Hauptbahnhof, somit bestmögliche Entlastung der innerstädtischen Streckenabschnitte und Bestandsbahnhöfe.

#### Baulich

- Verknüpfte und integrierte Planung der Großprojekte.
- Nutzung der Synergien aller Projekte bei Baustelleneinrichtung, Bau und Aufrechterhaltung des Bahnhofsbetriebes.
- Optimierung der benötigten Flächen und Bauzeiten im innerstädtisch, stark beengten und sensiblen Bereich.

### **3.3 Umfang der Vorhaltemaßnahmen**

Im Rahmen der Vorhaltemaßnahmen soll nur errichtet werden, was für die Standsicherheit zwingend erforderlich ist. Dabei handelt es sich um:

- Baugrubenumschließung der Station (Schlitzwand/Bohrpfahlwand) des U9-Bauwerks in offener Bauweise.
- Innenwände und erforderliche Aussteifungen des entstandenen Kastens mit Zwischendecken in Deckelbauweise.



Abbildung 5: Optimierte Vorhaltemaßnahmen in der Draufsicht (Ebene -3)

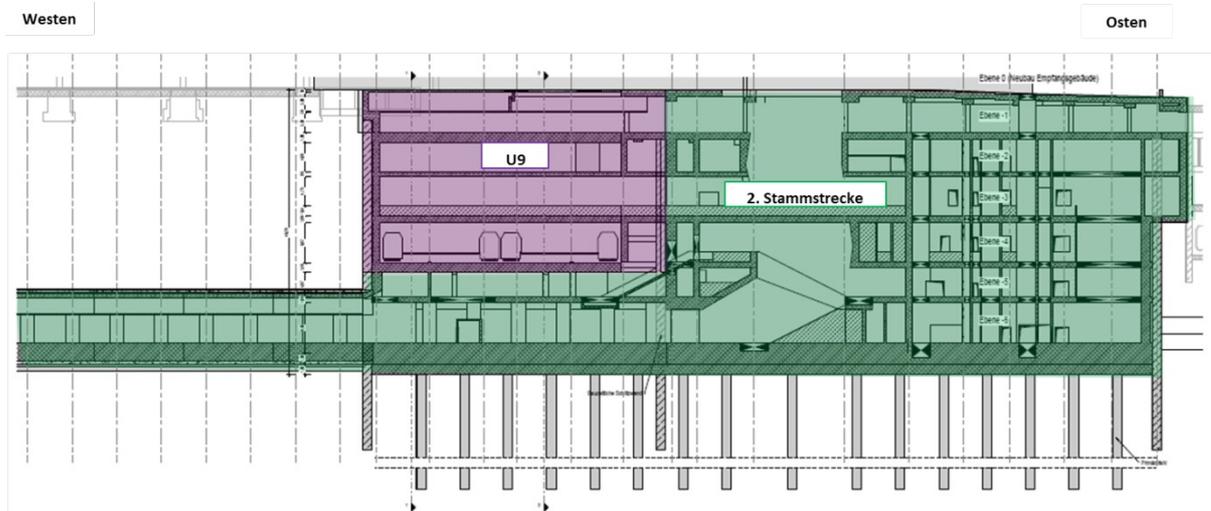


Abbildung 6: Optimierte Vorhaltemaßnahmen im Längsschnitt durch die 2. Stammstrecke

Mit dem vorliegenden Beschluss soll die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen vorbereitet werden. Dazu soll die DB Netz AG beauftragt werden, beim Eisenbahn-Bundesamt die Planfeststellung einzuleiten und parallel die Ausführungsplanung durchzuführen, sodass sich weiterhin keine terminlichen Auswirkungen auf das Projekt 2. Stammstrecke ergeben.

### 3.4 Bike & Ride am Hauptbahnhof

Die Neuordnung der bisher desolaten Radabstellsituation am Hauptbahnhof ist ein wesentliches Ziel der Planungen für das Umfeld des neuen Empfangsgebäudes. Wie mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 02553) bereits dargelegt, wurde für den neuen Hauptbahnhof (EG + Starnberger Flügelbahnhof) ein Bedarf von 3000 Bike+Ride Stellplätzen prognostiziert, zuzüglich der gemäß Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) der Landeshauptstadt München bauordnungsrechtlich zu erstellenden Radabstellanlagen. Bei der Bemessung des Bike+Ride Bedarfs handelt es sich um einen Mindestwert, bei dem die aktuellen Verdichtungsentwicklungen in der Metropolregion München eher moderat eingebracht wurden.

Aufgrund des bestehenden Mangels an Flächen im Besitz der Landeshauptstadt München im Umfeld des Hauptbahnhofs konnte die Unterbringung der Bike+Ride Anlagen bislang nicht geklärt werden.

Von sechs im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung geprüften größeren Standorten zeichnet sich aktuell lediglich für den Standort Arnulfstraße / Ecke Paul-Heyse-Unterführung eine Realisierungsmöglichkeit von ca. 1300 Bike+Ride

Stellplätzen ab.

Da hier jedoch während der gesamten Bauphase 2. Stammstrecke / Neubau Hauptbahnhof ein Wertstoffhof sowie Baucontainer untergebracht sein werden, stehen diese Abstellanlagen erst mit Abschluss sämtlicher Baumaßnahmen zur Verfügung. Außerdem reicht diese Anlage nicht aus, den Bedarf an Radabstellmöglichkeiten auch nur annähernd zu decken.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, im Bereich des Hauptbahnhofs (Empfangsgebäude, ober- und unterirdisch mit Umsteigebeziehungen zu anderen Verkehrsmitteln) weitere Flächenpotentiale insbesondere auf DB-Grund zu prüfen. Die SWM sollen daher im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München mit der DB Netz AG, die bereits vorhandene Vereinbarung für die Planung der Vorhaltemaßnahmen U9 um einen Passus für das Thema B+R ergänzen, worin sich die Bahn verpflichtet, eine Machbarkeitsstudie zur Unterbringung von ca. 2000 Bike+Ride Stellplätzen zuzüglich Erschließung in Auftrag zu geben (vgl. Ziffer 11 des Antrags der Referentin). Die Anforderungen an die Studie und die zu schließende Vereinbarung werden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgegeben.

### **3.5 Kosten**

#### **3.5.1 Kosten für die Einleitung des Genehmigungsverfahrens und der Erbringung der Ausführungsplanung**

Kosten für Planfeststellungsverfahren und Planungskosten für die Weiterverfolgung der optimierten Lösung einschließlich der Leistungsphase 5, die der DB Netz entstehen und die durch die Landeshauptstadt München getragen werden:

14,5 Mio. €

Darin sind sowohl die Kosten für die Eigenleistung der DB Netz AG als auch der durch sie beauftragten Dritten enthalten.

Bisher wurden die Leistungsphasen 1-4 durchgeführt, die nun zu beauftragende Leistungsphase 5 bezieht sich auf die Leistungen der HOAI. In der Leistungsphase 5 sind die Leistungen der Ausführungsplanung benannt. Diese sind parallel zum öffentlich rechtlichen Genehmigungsverfahren notwendig, um bei positivem Stadtratsbeschluss zur Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen im Jahr 2019 ohne Zeitverzögerung fortfahren zu können.

Planungskosten für die Leistungsphase 5, Anteil der SWM:

0,5 Mio. €

Die SWM begleiten die Planungen fachlich, die durch die DB und deren Auftragnehmer durchgeführt werden. Die SWM prüfen die erarbeiteten Unterlagen auf Übereinstimmung mit den fachlichen Vorgaben im Hinblick der späteren Nutzung als U-Bahn-Bauwerk.

### **3.5.2 Kosten für die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen – Ausblick**

Die in diesem Kapitel dargestellten Kosten sind nicht Gegenstand der Stadtratsentscheidung.

Durch den dynamischen Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit der DB Netz AG ergab sich im Vergleich zu den Vorhaltemaßnahmen aus dem Stadtratsbeschluss vom 24.01.2018 die dargestellte Notwendigkeit von Optimierungen im Bereich des Bahnhofes Hauptbahnhof.

Die im vorliegenden Beschluss beschriebenen Vorhaltemaßnahmen stellen aufgrund der genannten Punkte die einzig sinnvolle, technische Lösung dar. Maßgeblich aufgrund der Vergrößerung des baulichen Umgriffs ergeben sich im Vergleich zur Variante aus dem Stadtratsbeschluss vom 24.01.2018 folgende höhere Kosten:

- Höhere Baukosten aufgrund des wesentlich umfangreicheren Bauvolumens.
- Höhere jährliche Unterhaltskosten aufgrund des größeren Baukörpers.

Aufgrund der wesentlich einfacheren Bauweise, sowie der bereits enthaltenen Aufgänge Nord und Süd entstehen damit jedoch zum Zeitpunkt der Errichtung der U9 entsprechend geringere Kosten, die sich kostendeckend auf das Gesamtprojekt auswirken.

Die aktuell zu tätigende höhere Investition für die Vorhaltemaßnahmen wirkt sich somit im Gesamtkontext der U9 wirtschaftlich positiv aus.

Die Kosten für die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen werden durch die Landeshauptstadt München zu tragen sein.

Die DB Netz AG geht für die Vorhaltemaßnahmen von Rohbaukosten in Höhe von knapp 250 Mio. € aus. Ein Kostenansatz für Unvorhergesehenes ist dabei noch nicht berücksichtigt, wird sich aber voraussichtlich auf 20 % der Rohbaukosten belaufen. In einem weiteren Beschluss zur baulichen Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen werden diese Kosten weiter konkretisiert.

Ergänzend fallen ab einem bestimmten Zeitpunkt Kosten für den Unterhalt des Vorhaltebaukörpers an, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden können.

#### Kosten für die Aufrechterhaltung des Bahnhofbetriebs

Für die Aufrechterhaltung des Bahnhofsbetriebs während der Bauzeit, für notwendige Interims- und Ersatzmaßnahmen sowie für Eingriffe in Vermarktungsflächen der DB fallen Kosten an, die zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der Komplexität nicht abschließend abgeschätzt werden können. Eine mögliche Kostenteilung zwischen der Landeshauptstadt München und dem Freistaat Bayern befindet sich derzeit in Verhandlung.

#### **3.5.3 Förderung**

Bei den Vorhaltemaßnahmen handelt es sich um ein Bauwerk (Teilprojekt), das zum Zeitpunkt der Fertigstellung noch keine Funktion der Personenbeförderung übernimmt. Daher ist eine Förderung der Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt grundsätzlich ausgeschlossen. Eine Bestätigung der Förderunschädlichkeit der Vorhaltemaßnahmen in Bezug auf eine mögliche Förderung der Gesamtstrecke wird derzeit im Antragsverfahren mit dem Freistaat Bayern (hier: Regierung von Oberbayern) und Bund abgestimmt. Seitens des Freistaates Bayern wurden diesbezüglich keine Vorbehalte geäußert. Über die tatsächliche Förderung der Gesamtmaßnahme sowie für die Vorhaltemaßnahmen kann erst später entschieden werden, soweit die Voraussetzungen dafür vorliegen.

#### **3.5.4 Kosten Bike & Ride am Hauptbahnhof**

Die Kosten der Machbarkeitsstudie sind Bestandteil der durch die DB Netz AG aufgerufenen Mittel für die Weiterverfolgung der Vorhaltemaßnahmen U9 (vgl. Kapitel 3.5 und Beschlussziffer 11). Diese werden durch die Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt.

#### **3.6 Darstellung der Kosten und der Finanzierung**

Unter steuerlichen Gesichtspunkten ist davon auszugehen, dass die Vorhaltemaßnahmen den unternehmerischen Zwecken des städtischen Betriebes gewerblicher Art U-Bahnbau und -verpachtung (BgA) dienen und in vollem Umfang dem unternehmerischen Bereich der Stadt zuzuordnen sind. Insbesondere ist hervorzuheben, dass die Vorhaltemaßnahmen ausschließlich der Sicherung der U9 dienen und für den Fall der späteren Errichtung eines entsprechenden U-Bahnbauwerks die Absicht besteht, dieses im Rahmen des BgA zu errichten sowie die im Zuge der Gesamtmaßnahme neu zu errichtenden U-Bahn-Teilabschnitte durch den BgA entgeltlich an die SWM zur Erbringung von Nahverkehrsleistungen zu überlassen. Es handelt sich jeweils um steuerpflichtige Leistungen im Sinne des Umsatzsteuergesetzes, so dass der BgA unter den weiteren

Voraussetzungen des § 15 Umsatzsteuergesetz grundsätzlich den Vorsteuerabzug aus den Vorhaltemaßnahmen beanspruchen kann. Die Bauherrenrolle sowohl bei der Planung als auch beim Bau der

Vorhaltemaßnahmen sowie einer späteren U-Bahn-Linie liegt bei der Landeshauptstadt München. Mit diesem Beschluss sollen die SWM ermächtigt werden, die Planungen der Vorhaltemaßnahmen bei der DB AG zu beauftragen und die hierfür notwendigen Vereinbarungen abzuschließen. Die SWM sind als Auftraggeber der DB AG im Interesse der Landeshauptstadt München tätig. Den SWM obliegt zudem die Koordination der Abstimmung der Planungen innerhalb der Landeshauptstadt München sowie die notwendige technische Zuarbeit im Rahmen der Planung der Vorhaltemaßnahmen durch die DB AG.

Die Finanzierung erfolgt über den BgA U-Bahn-Bau und Verpachtung.

Hierzu ist es erforderlich, dass die Planungsleistungen für die Vorhaltemaßnahmen Hauptbahnhof im Unterabschnitt 6050 U-Bahn-Bau in das MIP 2018 – 2022 wie folgt aufgenommen werden:

**Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit im Haushalt des Baureferates, Finanzposition 6050.950.7530.1 „U-Bahn-Linie U9“ (als Erhöhungsbetrag für das Jahr 2020). Auf dieser Finanzposition wurden von 2018-2022 bereits 11 Mio. € für die Leistungsphasen 1-4 eingeplant.**

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe Auszahlungen (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)</b>		15.000.000,-- in 2020	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21) – als Erhöhungsbetrag zu den bereits genehmigten 2,5 Mio. €		15.000.000,-- in 2020	
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)			

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Die zusätzlich benötigten Zahlungsmittel von 15 Mio. € sollen nach positiver Beschlussfassung in das Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2020 aufgenommen

werden.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018-2022 wird entsprechend des Antrags geändert.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden, da die entsprechenden Vereinbarungen und Verträge zur Weiterplanung der Vorhaltemaßnahmen unmittelbar nach Beschlussfassung im Stadtrat noch Anfang 2019 unterzeichnet werden müssen, um diese in den Projektkatalog der 2. Stammstrecke integrieren zu können. Hierfür muss Sicherheit über die Finanzierung bestehen.

Die Dringlichkeit und Unabweisbarkeit des vorliegenden Beschlusses liegt vor, da mit der Genehmigung und Umsetzung unverzüglich begonnen werden muss. Gründe sind, dass Planänderungen im Projekt 2. Stammstrecke zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr nachträglich vorgenommen werden können. Auch würde ein nachträglicher Bau großflächig in gerade fertig gestellte Strukturen des Empfangsgebäudes bzw. der 2. Stammstrecke eingreifen. Somit ist ein späterer Bau der U-Bahn-Vorhaltemaßnahmen bzw. eines U-Bahnhofs in gleicher Lage, mit den gleichen optimalen Umsteigebeziehungen und den geringen Eingriffen in die Oberfläche technisch nicht realisierbar.

### **3.7 Abstimmung mit dem Freistaat**

Derzeit erfolgt die Abstimmung mit dem Freistaat Bayern zur terminlichen Entwicklung und den anfallenden Kosten.

### **3.8 Sachstand Vereinbarungen**

#### **Bereits abgeschlossene Vereinbarung**

- Vereinbarung zu den Leistungsphasen 1-4  
Die Vereinbarung wurde zwischen SWM und DB Netz AG verhandelt. Das Verhandlungsergebnis wurde durch die Landeshauptstadt bestätigt. Die Vereinbarung ist von den Vertragsparteien unterzeichnet worden.

#### **Mit vorliegendem Beschluss zu erstellende Vereinbarung**

- Vereinbarung zur Verpflichtung der DB Netz AG, das zugehörige Genehmigungsverfahren einzuleiten und zur Erbringung der Leistungsphase 5  
Die Vereinbarung wird durch die SWM analog der Vereinbarung zu den Leistungsphasen 1-4 mit der DB Netz AG verhandelt.

**Ausblick: Vereinbarungen, die mit Beschluss der baulichen Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen erstellt werden müssen**

- Vereinbarung zu Bau, Eigentum, Unterhalt und Finanzierung

#### 4. Zusammenfassende Bewertung

Die Vorhaltemaßnahmen für die U9 am Hauptbahnhof stellen die zentrale Perspektive für die Weiterentwicklung des Münchner U-Bahn Netzes dar. Die Vorbereitung für die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen kann nur zum jetzigen Zeitpunkt und im direkten Zusammenhang mit den Baumaßnahmen von 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude erfolgen und ist deshalb zügig und priorisiert voranzutreiben.

Um keine Auswirkungen auf die Planungen von 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude zu verursachen, ist zum jetzigen Zeitpunkt die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt erforderlich. Parallel müssen die Planungen für die Vorhaltemaßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) weiter vorangetrieben werden.

#### Weitere Beschlüsse:

- Für die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen, die durch die DB Netz AG erfolgen soll, ist in Abstimmung mit der DB Netz AG eine weitere Beschlussfassung voraussichtlich noch in 2019 erforderlich. Für den Fall, dass die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen nicht beschlossen wird, sind die der Stadt für die Planung bisher entstanden Kosten von bis zu 26 Mio. € „verloren“.
- Das gesamte Projekt U9 ist nur realisierbar, wenn Bund und Land das Projekt fördern. Eine grundsätzliche Zusage dieser Förderung ist jedoch bis zu dem Zeitpunkt notwendig, zu dem der Stadtrat über den Bau der Vorhaltemaßnahmen entscheiden muss. Die Landeshauptstadt München wird die gesamten Baukosten der U9 in Höhe von einigen Milliarden Euro (eine Grobkostenschätzung kann erst nach Konkretisierung der Planung erfolgen) nicht alleine finanzieren können. Bei allen bisher durchgeführten U-Bahn-Maßnahmen lag der von der Landeshauptstadt München zu tragende Anteil aufgrund der Fördermittel bei nur 20 bis 30 % der Baukosten. Die Stadt führt daher entsprechende Gespräche mit Bund und Land, um Klarheit über die Förderung der U9 zu erlangen.
- **Sachstand Organisationsstruktur Gesamtstrecke U9:** Die Organisation für die Gesamtstrecke U9 befindet sich in enger Abstimmung zwischen den SWM und dem Baureferat. Die Vorstellung konkreter Ergebnisse beziehungsweise die

Stellenschaffung erfolgt in einem weiteren Beschluss.

## **5. Beteiligung der Bezirksausschüsse und Abstimmung der Beschlussvorlage**

Es handelt sich um keine Vorlage von grundsätzlicher Bedeutung für die Stadtentwicklung bzw. über Entwicklungstendenzen und Planungsziele. Zur U9 und zur Vorhaltemaßnahme hat sich der Stadtrat vielmehr im Januar 2018 bekannt, so dass der Bezirksausschuss bereits informiert ist. Weiterhin wird durch den Beschluss auch nicht die endgültige Trassenführung festgelegt, hierzu erfolgt ein gesonderter Beschluss. Somit ist eine Anhörung der Bezirksausschüsse nicht erforderlich.

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Baureferat sowie der Stadtkämmerei abgestimmt.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, der Verwaltungsbeirat für das Teilnehmungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, die Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Heide Rieke, und der Verwaltungsbeirat des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Stadtentwicklungsplanung, Herr Stadtrat Paul Bickelbacher, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## **II. Antrag der Referentin**

1. Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, die DB Netz AG im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München sowie im Benehmen mit dem Baureferat zu beauftragen, die erforderliche Planfeststellung zur Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen beim Eisenbahn-Bundesamt einzuleiten und die hierfür notwendige Vereinbarung abzuschließen.
2. Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München sowie im Benehmen mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Planung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof im Rahmen der Leistungsphase 5 bei der DB Netz AG zu beauftragen und die hierfür notwendige Vereinbarung abzuschließen.
3. Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, die Planungsleistungen (Leistungsphase 5) in Abstimmung mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der DB Netz AG eng zu begleiten.

4. Die Landeshauptstadt München stellt zur Erfüllung des Auftrags zusätzliche Mittel i.H.v. 15 Mio. € zur Verfügung:
- Die zusätzlichen Mittel von 14,5 Mio. € netto für das Einleiten der Planfeststellung und die Planung einschließlich der Leistungsphase 5. Die Stadtwerke München GmbH gibt die Planungsleistungen im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München bei der DB Netz AG in Auftrag und begleitet diese in enger Abstimmung.
  - Die erforderlichen Mittel in Höhe von 0,5 Mio. € netto für die Betreuung der genannten Aufträge durch die Stadtwerke München GmbH.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Beteiligten zu den Vorhaltemaßnahmen eine Abstimmung zur terminlichen Entwicklung und den anfallenden Kosten zu führen.
6. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, dem Stadtrat unverzüglich nach Vorliegen der Abstimmungsergebnisse über die umzusetzenden Baumaßnahmen und den zu tragenden Kosten zur Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof zu befassen.
7. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018– 2022 wird daher wie folgt geändert:  
MIP alt (für die Leistungsphasen 1-4):  
Neubau U-Bahn-Linie U9; Vorhaltemaßnahmen Hauptbahnhof  
Investitionsliste 1, UA 6050, Maßnahme-Nr. 7530, Rangfolge-Nr. 4

(EURO in 1.000)									
	Gesamtkosten	Finanz. bis 2017	Programmzeitraum 2018-2022	2018	2019	2020	2021	2022	2023
B 950	11.000	0	11.000	3.000	3.500	2.500	1.000	1.000	0
Z 361									
St. A.	11.000	0	11.000	3.000	3.500	2.500	1.000	1.000	0

MIP neu (inkl. der Leistungsphase 5 als Erhöhungsbetrag im Jahre 2020 von 15 Mio. € zusätzlich):

(EURO in 1.000)									
	Gesamtkosten	Finanz. bis 2017	Programmzeitraum 2018-2022	2018	2019	2020	2021	2022	Restfinanzierung 2023 ff
B 950	26.000	0	26.000	3.000	3.500	17.500	1.000	1.000	

Z 361									
St. A.	26.000	0	26.000	3.000	3.500	17.500	1.000	1.000	

8. Das Baureferat wird beauftragt, bei der Finanzposition 6050.950.7530.1 „U-Bahn-Linie U9“ 15 Mio. € netto zum Haushaltsplanverfahren 2020 zusätzlich anzumelden.
9. Aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit ist eine Entscheidung über die Finanzierung sofort zu treffen und es wird eine Ausnahme vom Anmeldeverfahren des Eckdatenbeschlusses 2020 genehmigt.
10. Der Eilbedürftigkeit und Unabweisbarkeit gemäß Punkt 3.6 des Vortrages wird zugestimmt.
11. Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München sowie im Benehmen mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die bereits vorhandene Vereinbarung für die Planung der Vorhaltemaßnahmen U9 mit der DB Netz AG um einen Passus für das Thema B+R zu ergänzen, in der sich diese verpflichtet, eine Machbarkeitsstudie inklusive Kostenschätzung zur Unterbringung von ca. 2.000 Bike+Ride Stellplätzen zuzüglich Erschließung anlässlich und im Zusammenhang mit dem Neubau des Empfangsgebäudes und der 2. Stammstrecke in Auftrag zu geben. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die DB Netz AG bei der Durchführung der Machbarkeitsstudie eng zu begleiten. Die Kosten der Machbarkeitsstudie sind Bestandteil der durch die DB Netz AG aufgerufenen Mittel für die Weiterverfolgung der Vorhaltemaßnahmen U9 und werden gem. Beschlussziffer 4 durch die Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt. Über die Umsetzung und Finanzierung der B+R Maßnahme entscheidet der Stadtrat nach Vorlage des Prüfergebnisses.
12. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**  
nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Die Referentin

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

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. mit III.**  
über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium - Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei HA II/31

an die Stadtkämmerei HA/II12

an das Revisionsamt

jeweils z.K.

**V. Wv. RAW - FB V**

/Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/5 Betrieb/1 Eigentliches Geschäft/08 Verkehr/04  
U-Bahn/U9/VorbereitungFolgebeschluss2019/BV\_zur Vorbereitung der Umsetzung der  
Vorhaltemaßnahme\_Finale Version\_mit Mz Plan\_Ergänzung OB.odt  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (2-fach)  
An den Bezirksausschuss 1, 2, 3, 4, 6, 8 und 12  
An das Baureferat  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1, I/3, I/4, I/01-BVK  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II, II/4  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft-GL  
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft-GL 2

per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH – Ressort Mobilität (3-fach)

An die MVV GmbH

jeweils z.K.

Am