

## 2. Stammstrecke München – Station Ostbahnhof

### 1. Realisierung und Finanzierung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße

#### 2. Anträge und Empfehlung

- a) **2. Stammstrecke – Stopp: CO2-Bilanz? Kosten?**  
Antrag Nr. 20-26 / A 04145 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 12.09.2023, eingegangen am 12.09.2023
- b) **2. Stammstrecke – Verbesserungspotential ausschöpfen / S-Bahn-Südring!**  
Antrag Nr. 20-26 / A 04146 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 12.09.2023, eingegangen am 12.09.2023
- c) **Einstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke**  
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01118 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen am 30.03.2023

## Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12926

### Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.07.2024 (VB) Öffentliche Sitzung

#### Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Realisierung und Finanzierung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks, Ostbahnhof, Friedenstraße
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"><li>- Anlass und grundsätzliche Notwendigkeit des zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße</li><li>- Verhandlungen zur Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Vereinbarungsinhalten</li><li>- Darstellung der zu erwartenden Kosten</li><li>- Erläuterung, dass aufgrund der Kostenhöhe derzeit der Abschluss einer Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht in Betracht kommt</li><li>- zwei Anträge und eine Empfehlung<ul style="list-style-type: none"><li>o Stammstrecke – Stopp: Co2-Bilanz? Kosten?</li><li>o Stammstrecke – Verbesserungspotential ausschöpfen / S-Bahn-Südring!</li><li>o Einstellung der 2. Stammstrecke</li></ul></li></ul>

Gesamtkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realkosten für Planung und Bau der Maßnahme betragen zum Planungs- und Preisstand 31.12.2023 voraussichtlich 8,3 Mio EUR (inklusive Risikozuschlag)</li> <li>- Abrechnung mit der DB InfraGO AG auf Basis der tatsächlich anfallenden Kosten</li> <li>- laufende Betriebskosten voraussichtlich ab 2035, beziffern sich laut Angabe der DB InfraGO AG zum Preisstand 2022 auf ca. 150 T EUR pro Jahr</li> <li>- Kostenerhöhungen wegen Marktlage, Inflation etc. zu erwarten</li> </ul>
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist nicht gegeben.
Entscheidungsvorschlag	Dem Vortrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, wonach eine Finanzierung des Zugangsbauwerks unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht in Betracht kommt, wird zugestimmt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, die DB InfraGO AG vor Ablauf der gesetzten Frist über den neuen Sachstand zu informieren.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	2. Stammstrecke, Zugangsbauwerk Friedenstraße, Barrierefreiheit, Ostbahnhof, Fahrtreppen, Aufzug
Ortsangabe	München – Ostbahnhof, Werksviertel

## **2. Stammstrecke München – Station Ostbahnhof**

### **1. Realisierung und Finanzierung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße**

#### **2. Anträge und Empfehlung**

- a) **2. Stammstrecke – Stopp: CO2-Bilanz? Kosten?**  
Antrag Nr. 20-26 / A 04145 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 12.09.2023, eingegangen am 12.09.2023
- b) **2. Stammstrecke – Verbesserungspotential ausschöpfen / S-Bahn-Südring!**  
Antrag Nr. 20-26 / A 04146 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 12.09.2023, eingegangen am 12.09.2023
- c) **Einstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke**  
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01118 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen am 30.03.2023

## **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12926**

### **Anlagen**

- 1. Antrag Nr. 20-26 / A 04145 vom 12.09.2023
- 2. Antrag Nr. 20-26 / A 04146 vom 12.09.2023
- 3. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01118 vom 30.03.2023
- 4. Kosten- und Finanzierungsplan der DB InfraGO AG
- 5. Stellungnahme Stadtkämmerei

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.07.2024 (VB)** Öffentliche Sitzung

### **Inhaltsverzeichnis**

**Seite**

<b>I. Vortrag der Referentin.....</b>	<b>2</b>
1. Anlass.....	2
2. Grundsätzliche Bedeutung des zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße.....	2
3. Verhandlungen zur Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung.....	4
4. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	5
5. Derzeitiger Stand der Verhandlungen und Schlussfolgerung.....	6
6. Anträge und Empfehlung.....	6
6.1. 2. Stammstrecke – Stopp: Co2-Bilanz? Kosten?.....	6
6.2. 2. Stammstrecke – Verbesserungspotential ausschöpfen / S-Bahn-Südring!.....	8
6.3. Einstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke.....	9
<b>II. Antrag der Referentin.....</b>	<b>10</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>11</b>

## I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

In der Vorlage wird über den bisherigen Verlauf der Verhandlungen zu einer Zuschussvereinbarung für die Finanzierung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich der Friedenstraße informiert. Eine Entscheidung über einen Abschluss bzw. Abbruch der Verhandlungen soll herbeigeführt werden.

Darüber hinaus beinhaltet diese Sitzungsvorlage die Behandlung von zwei Stadtratsanträgen und einer Bürgerversammlungsempfehlung.

### 1. Anlass

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05116) „2. Stammstrecke München – Planfeststellungsabschnitt 3 Ost – Bereich westliches Isarufer bis östlich Leuchtenbergring“ hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum PFA 3 Ost der 2. Stammstrecke ausführlich über die Planungen im Ostabschnitt berichtet. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes zum PFA 3 Ost am 31.10.2023 ergangen ist.

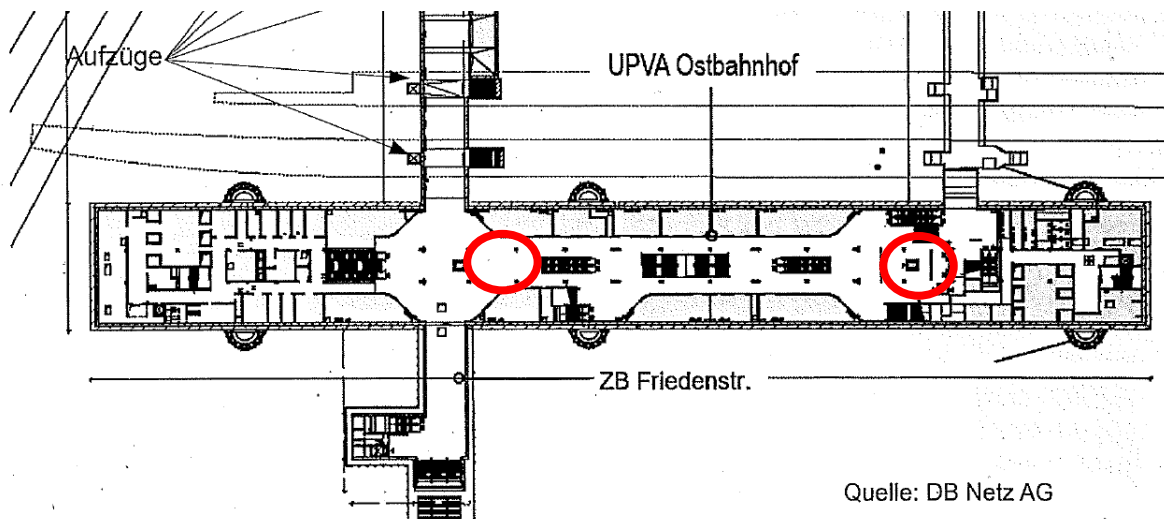
In der oben genannten Vorlage wurde auch auf die neue Station Ostbahnhof in der Friedenstraße mit den erweiterten Zugangsmöglichkeiten für das Werksviertel über die geplante Personenunterführung Friedenstraße eingegangen. Dargelegt wurde in diesem Zusammenhang, dass aus Sicht der Landeshauptstadt München ein zusätzliches barrierefreies Zugangsbauwerk, bestehend aus Aufzugsanlage und Fahrtreppen, – auch im Hinblick auf die UN-Behindertenrechtskonvention – zur Erschließung des Werksviertels für sinnvoll erachtet wird und deshalb mit der DB InfraGO AG<sup>1</sup> als Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke über eine (Mit-)Finanzierung verhandelt wird. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde in der Vorlage in der Folge beauftragt, im Benehmen mit dem Baureferat und dem Mobilitätsreferat eine Zuschussvereinbarung mit der DB InfraGO AG zu verhandeln und über das Verhandlungsergebnis eine Entscheidung des Stadtrates herbeizuführen, was mit dieser Vorlage geschehen soll.

### 2. Grundsätzliche Bedeutung des zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße

Im Rahmen des Baus der 2. Stammstrecke soll die Station Ostbahnhof (tief) in Parallelage zu den bestehenden oberirdischen Gleisen des Ostbahnhofes entlang der Friedenstraße verortet werden. Nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 31.10.2023 sind aus der Station folgende Zugangsmöglichkeiten ins Werksviertel vorgesehen (vgl. folgende Darstellung; ungefähre Standort der Aufzüge):

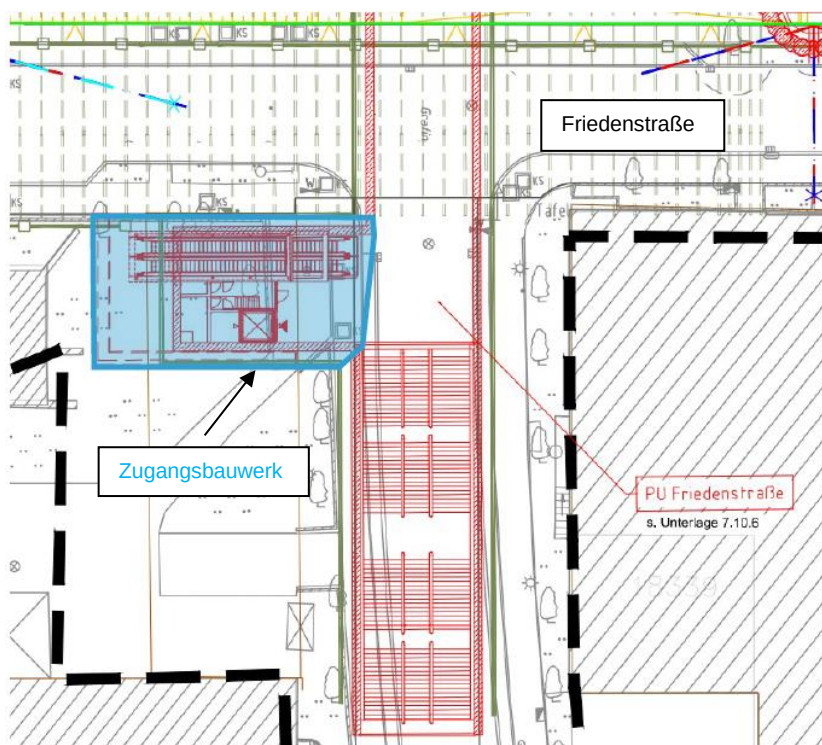
---

<sup>1</sup> Mit Wirkung zum 01.01.2024 wurde die DB Netz AG gemeinsam mit DB Station & Service AG zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte – DB InfraGO AG – zusammengeführt.



- die von der DB InfraGO AG eisenbahnrechtlich erforderlichen barrierefreien Zugänge mit Personenaufzügen und Fahrtreppen, die sich innerhalb des Stationsbauwerks befinden (Verlassen der Station über zwei oberirdische Zugangsbauwerke; barrierefrei ins Werksviertel nur über die künftig verkehrlich stark frequentierte Friedenstraße oberirdisch)
- eine Personenunterführung Friedenstraße (Fortsetzung der neu zu bauenden Bahnsteigunterführung West) als weitere Zugangsmöglichkeit, die in gerader Wegführung im Piusanger in eine offene, breite Treppenanlage mündet (nicht barrierefrei)

sowie das in der Beschlussvorlage vom 15.12.2021 angesprochene zusätzliche barrierefreie Zugangsbauwerk im Bereich Friedenstraße, das neben dem bestehenden Gehweg in der Friedenstraße in Richtung Atelierstraße an die Oberfläche kommt (vgl. blaues Feld in der Grafik).



Grafik bereitgestellt durch die DB InfraGO AG

Da aufgrund der engen Platzverhältnisse im Piusanger keine Möglichkeit besteht, den Aufzug und die Fahrtreppen neben der vorgesehenen Treppenanlage unterzubringen, können diese nur über ein separates Bauwerk hergestellt werden.

Dieser barrierefreie Zugang, der vom Eisenbahn-Bundesamt bereits planfestgestellt ist (vgl. Ziffer 1), ermöglicht hinsichtlich der barrierefreien Erschließung des Werksviertels eine deutlich bessere Erreichbarkeit der Bahnanlage.

Bei einem Verzicht auf das Bauwerk wäre es für mobilitätseingeschränkte und andere auf Aufzug und Fahrtreppen angewiesene Personen notwendig, die stark frequentierte Friedenstraße zu queren, was insbesondere bei Veranstaltungen im Werksviertel zu Engpässen führen würde.

Das Zugangsbauwerk wird daher insbesondere vom Mobilitätsreferat für erforderlich gehalten, das in seiner Stellungnahme vom 30.10.2023 ausgeführt hatte, dass der Ostbahnhof laut aktueller Planung mittels zwei Zugangsbauwerken (mit festen Treppen, Rolltreppen, Aufzugsanlagen) auf der Nordseite des Ostbahnhofs sowie einem Zugangsbauwerk auf Seiten des Werksviertels (im Piusanger) erschlossen werde. Laut einer Untersuchung aus dem Jahr 2021 sei in der Spitzenstunde von ca. 5.500 Personen in der Personenunterführung (PU) West auszugehen. Es sei anzunehmen, dass der überwiegende Teil dieser Personen den Zugang im Piusanger nutzen wird, da fast alle Ziele für die Fahrgäste auf Seiten des Werksviertels liegen. Eine Entzerrung dieses Fahrgaststroms durch Schaffung eines weiteren Zugangs auf Seiten des Werksviertels sei laut Mobilitätsreferat daher zwingend notwendig. Die Notwendigkeit diesen Zugang barrierefrei herzustellen, ergebe sich ebenfalls aufgrund der vorstehenden Ausführungen. Aus Sicht des Mobilitätsreferats sei es nicht zumutbar, dass Personen, die auf einen barrierefreien Zugang angewiesen sind, die Friedenstraße queren müssen, um diesen barrierefreien Zugang überhaupt zu erreichen.

### **3. Verhandlungen zur Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hatte mit der DB InfraGO AG frühzeitig intensive Verhandlungen geführt, um eine bestmögliche barrierefreie Erschließung, auch im Hinblick auf den künftigen Konzertsaal des Freistaates Bayern, zu erzielen. Die DB InfraGO AG hatte dabei darauf hingewiesen, dass diese ohne finanzielle Beteiligung der Landeshauptstadt München nicht realisierbar sei.

Für die Herstellung und den Unterhalt des Zugangsbauwerks hat die Landeshauptstadt München daher eine Finanzierung, wie auch in der Stadtratsvorlage vom 15.12.2021 dargelegt, grundsätzlich in Aussicht gestellt. In der Stadtratsvorlage wurde von einer Finanzierungsbeteiligung der Landeshauptstadt München in Höhe von 3,9 Mio. EUR (Preisbasis 2019) als Erstinvestition (zuzüglich Nominalisierung) sowie Ablösekosten für den Unterhalt in Höhe von 5,1 Mio. EUR, insgesamt also ca. 9,0 Mio. EUR ausgegangen, zuzüglich etwaiger Kosten für die Inanspruchnahme des Grundstücks in Privatbesitz.

In den nachfolgenden Vertragsverhandlungen hat die DB InfraGO AG dann dargestellt, dass eine Kostenteilung zwischen Landeshauptstadt München und DB InfraGO AG nicht mehr in Betracht käme, da die notwendige barrierefreie Erschließung bereits mit der Schaffung von Aufzügen innerhalb der Station erfüllt sei und eine darüber hinaus gehende barrierefreie Ausstattung eisenbahnrechtlich nicht zuwendungsfähig und die von Seiten der Landeshauptstadt München gewünschte barrierefreie Erschließung des Werksviertels nur dann realisierbar sei, wenn die Landeshauptstadt München die Gesamtkosten für Herstellung, Betrieb, Instandhaltung und -setzung und Erneuerung der Anlagen übernimmt. Auch aus brandschutztechnischen Gründen hielt die DB InfraGO AG das zusätzliche

Zugangsbauwerk nicht für die Entfluchtung notwendig. Letzteres wurde seitens der DB InfraGO AG durch Vorlage eines entsprechenden Fachgutachtens vom 10.07.2023 bestätigt. Zur bereits erfolgten Planfeststellung des Zugangsbauwerks wurde noch angemerkt, dass dieses im Falle einer Nichtfinanzierung durch die Landeshauptstadt München im Rahmen der Beantragung einer Planänderung beim Eisenbahn-Bundesamt entfallen müsste.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat sich, aufgrund des Ausstiegs der DB InfraGO AG aus der Finanzierung, die Bedeutung des zusätzlichen Zugangsbauwerks in der Personenunterführung Friedenstraße nochmals vom Mobilitätsreferat bestätigen lassen. Das Mobilitätsreferat hat die Wichtigkeit mit Schreiben vom 10.07.2023 nochmals bekräftigt (vgl. Ziffer 2).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hatte weiter bezüglich einer Finanzierungsbeteiligung des Freistaates schließlich auch Gespräche mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (BayStMB) geführt. Dieses stellte dar, dass im Hinblick auf die gestiegenen Gesamtkosten der 2. Stammstrecke eine finanzielle Beteiligung des Freistaats an dem Zugangsbauwerk nicht angeboten werden könne.

Nachdem die DB InfraGO AG ihren Anteil an der Finanzierung nicht mehr tragen wollte, wurde im Hinblick auf die zu erwartenden Vorteile für die Erschließung des künftigen Konzerthauses von Herr Oberbürgermeister Reiter mit Schreiben vom 15.04.2024 nochmals auf das BayStMB sowie das Bayerische Staatsministerium für Wissenschaft und Kunst (BayStMWK) mit der Bitte zugegangen, eine Kostenbeteiligung des Freistaates erneut zu prüfen. Mit Schreiben vom 22.05.2024 hat das BayStMB für den Freistaat eine finanzielle Beteiligung im Ergebnis leider erneut nicht in Aussicht gestellt.

Parallel zu den Kofinanzierungsfragen mit dem Freistaat hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Baureferat nach weiteren intensiven Verhandlungen mit der DB InfraGO AG eine Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung über das zusätzliche barrierefreie Zugangsbauwerk mit Aufzugs- und Fahrtreppenanlage ausverhandelt. Bei den Verhandlungen wurde dabei mehrfach auf einen Gremienvorbehalt (Zustimmung des Stadtrats zur Vereinbarung) verwiesen und eine entsprechende Klausel in den Vereinbarungsentwurf aufgenommen.

#### **4. Darstellung der zu erwartenden Kosten**

Die Realkosten für Planung und Bau der Maßnahme betragen zum Planungs- und Preisstand 31.12.2023 voraussichtlich 8,3 Mio EUR (inklusive Risikozuschlag), wobei die Abrechnung mit der DB InfraGO AG auf Basis der tatsächlich anfallenden Kosten erfolgt. Kostenerhöhungen sind wegen der Marktlage, Inflation etc. zu erwarten. Über die konkrete Kostensteigerung von ca. 4 Mio. EUR auf 8,3 Mio. EUR, welche insbesondere mit einem Risikozuschlag und der Nominalisierung der Kosten zusammenhängt, wurde das Referat für Planung und Bauordnung erst im Februar 2024 informiert.

Hinzu kämen laufende Betriebskosten, voraussichtlich ab 2035, die sich zum Preisstand 2022 auf ca. 150 T EUR pro Jahr belaufen. Auch hier wird von steigenden Kosten ausgegangen.

Zudem würden Kosten für die Bestellung einer Dienstbarkeit anfallen, weil das Zugangsbauwerk sich auf fremdem privatem Grund befände. Hier könnte mit einer Kostensumme von bis zu mehreren Millionen Euro zu rechnen sein.

## 5. Derzeitiger Stand der Verhandlungen und Schlussfolgerung

Nachdem angesichts der Haushaltslage und der enorm gestiegenen zu erwartenden Kosten eine volle Finanzierung des Bauwerks nicht in Betracht kommt, wurde seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung versucht, mit der DB InfraGO AG weitere Möglichkeiten bzw. eine andere Vertragsgestaltung zu erörtern, damit eine Errichtung des Bauwerks dennoch erfolgen könnte. Einerseits bestünde die Möglichkeit, die Errichtung des zusätzlichen Zugangsbauwerks in den Ausschreibungsunterlagen der DB InfraGO AG zur Station Ostbahnhof nur als Option vorzusehen. Die Landeshauptstadt München könnte bis 31.12.2026 entscheiden, ob das Bauwerk errichtet werden soll. Allerdings besteht die DB InfraGO AG in diesem Fall darauf, eine Kostenübernahmeerklärung der Landeshauptstadt München hinsichtlich der für die Planung und ggf. die Umplanung anfallenden Kosten im Falle einer Erteilung einer Absage zum Bau zu erhalten. Eine solche Kostenübernahmeerklärung müsste i. H. v. bis zu 650.000 Euro übernommen werden. Auch die Variante einer geschmäleren Form der Errichtung des Zugangsbauwerks mit „nur“ einer Aufzulanlage und den Verzicht auf die Errichtung von Fahrtreppen würde trotz einer Kostenreduzierung im Ergebnis weiterhin zu nicht zu bewältigenden Kosten für die Landeshauptstadt München führen. Die Kosten für die Planung und den Bau des zusätzlichen Zugangsbauwerks würden sich zwar auf ca. die Hälfte reduzieren. Für die Dienstbarkeit würde aber weiterhin eine voraussichtliche Summe von mehreren Millionen Euro anfallen. Auch die Kosten für den Unterhalt wären noch nicht berücksichtigt.

Angesichts des großen Nutzens, den ein derartiges barrierefreies zusätzliches Zugangsbauwerk der Bevölkerung bringen würde, waren die von der DB InfraGO AG ursprünglich präsentierten anfallenden Kosten zunächst noch hinnehmbar. Aufgrund des Rückzugs der DB InfraGO AG aus der Mitfinanzierung und den im Vergleich zu den Kosten mit Preisstand von 2021 deutlichen gestiegenen Kosten – von ursprünglichen Kosten für die Gesamtplanung und den Bau i. H. v. ca. 4,4 Mio. Euro ist, wie dargestellt, nunmehr von einer Summe von bis zu 8,3 Mio. Euro (Preisstand 2023; bei weiteren Preissteigerungen während der Bauzeit bis zu 12 Mio. Euro) auszugehen; hinzu kommen zu übernehmende Kosten für den Betrieb des Bauwerks sowie die Übernahme der Kosten für eine Dienstbarkeit. Es kommt daher aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nicht in Betracht, dass die Landeshauptstadt München die alleinige Finanzierung übernimmt. Dies resultiert insbesondere auch aus der gegenwärtig noch fehlenden Bereitschaft des Freistaats und der DB zur Kofinanzierung des Zugangsbauwerks sowie angesichts der Haushaltslage. Es erscheint daher angezeigt, die Verhandlungen derzeit abzubrechen und hierüber die DB zu informieren.

Die DB InfraGO AG benötigt bis Mitte September eine Entscheidung über den Bau des zusätzlichen Zugangsbauwerks bzw. dessen Ausgestaltung. Eine Beschlussfassung über den Abbruch der Verhandlungen muss daher vor Ablauf dieser Frist erfolgen. In diesem Zusammenhang wurde von der DB InfraGO AG die Erforderlichkeit einer Einigung über die Erstattung bereits angefallener Planungskosten angesprochen, auch falls es nicht zum Abschluss der Vereinbarung kommt. Seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden gegenwärtig auch aufgrund der erheblich geänderten Umstände keine Anhaltspunkte hierfür gesehen.

## 6. Anträge und Empfehlung

### 6.1 2. Stammstrecke – Stopp: CO2-Bilanz? Kosten?

Antrag Nr. 20-26 / A 04145 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 12.09.2023, eingegangen am 12.09.2023

Der Antragsteller hat eine Zwischennachricht mit Schreiben des Referates für



Stadtplanung und Bauordnung vom 25.03.2024 mit der Bitte um Fristverlängerung erhalten.

Der Antrag fordert einen Baustopp der 2. Stammstrecke bis zur Vorlage einer bau- und verkehrstechnisch fundierten und wissenschaftlich überprüften Planung mit entsprechender Termin- und Kostenplanung sowie einer Sicherstellung der Finanzierung durch Bund und Freistaat Bayern mit gleichzeitiger Darstellung der Finanzierungsbeiträge durch die Landeshauptstadt München. Darüber hinaus fordert der Antrag ein wissenschaftliches Gutachten über die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Projekts und über die Erreichung der Klimaschutzziele. Gleichzeitig sollen die längst bekannten Alternativen zur 2. Stammstrecke hinsichtlich der oben genannten Kriterien untersucht werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / A 04145 wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat den Stadtrat in jüngerer Zeit wiederholt mit dem Thema Realisierung der 2. Stammstrecke befasst, zuletzt mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.04.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08894) zu den bekannt gewordenen Termin- und Kostenplänen der 2. Stammstrecke, in dem die Kostensteigerungen, der Finanzierungsanteil der Landeshauptstadt München, die Verzögerungen der Inbetriebnahme und die Forderung nach kompensatorischen Maßnahmen zur Überbrückung der Verzögerungen dargelegt wurden. Im Rahmen der Vorlage hatte die Fraktion ÖDP/München Liste für die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 29.03.2023 einen Änderungsantrag vergleichbaren Inhalts eingebracht, in dem wegen der Kostensteigerungen eine sofortige Einstellung der 2. Stammstrecke gefordert wurde und stattdessen Alternativmaßnahmen (u. a. der S-Bahn-Ring) forciert werden sollten. Der Änderungsantrag wurde im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung abgelehnt.

Bezüglich der Forderung nach einem Baustopp der 2. Stammstrecke ist darauf hinzuweisen, dass im Beschluss der Vollversammlung vom 27.07.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07054), in dem die aktuellen Entwicklungen, Verzögerungen und Kostensteigerungen der 2. Stammstrecke dargestellt wurden, Herr Oberbürgermeister vom Stadtrat gebeten wurde, sich für einen raschen Bau der 2. Stammstrecke bzw. für Maßnahmen in der Zwischenzeit einzusetzen, die gewährleisten, dass der jetzige Zustand verbessert wird.

Eine Unterbrechung des Baus zur Ausarbeitung eines wissenschaftlichen Gutachtens über die CO<sub>2</sub> Bilanz wäre vor dem Hintergrund der dadurch zu erwartenden weiteren Verzögerungen nicht zu rechtfertigen. Zur Klimaverträglichkeit hat sich die DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3 Ost (Seite 345) wie folgt geäußert:

„Im UVP-Bericht werden Auswirkungen auf den Klimawandel berücksichtigt (Kap. 7.16). Zur Einschätzung der Klimaverträglichkeit der Planung wurde im UVP-Bericht hauptsächlich auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur 2. S-Bahn-Stammstrecke (Intraplan Consult GmbH, 2016) zurückgegriffen. Es ist korrekt, dass der Bau des Tunnels einen hohen Energieverbrauch voraussetzt. Durch den Energieeinsatz zur Herstellung des verwendeten Baumaterials, v. a. bei der Zementherstellung, werden CO<sub>2</sub> und Feinstaub freigesetzt. Diese Emissionen treten aber angesichts der verkehrlichen Wirkung der 2. SBSS und der so entstehenden Verkehrsverlagerung auf den umweltfreundlichen ÖPNV zurück. [...]“

Zu der Forderung, den S-Bahn-Südring während eines Baustopps als Alternative zur Stammstrecke zu untersuchen, ist anzumerken, dass dieser kein Ersatz wäre. Im Vergleich zur 2. Stammstrecke bringt der S-Bahn-Südring keine Entlastung der Hauptumsteigepunkte Marienplatz und Hauptbahnhof und stellt bei Störungen der 1.

Stammstrecke, die in Kombination mit den verkehrlichen Verknüpfungen mit U-Bahn, Bus und Tram zu sehen ist, keine Alternative dar. Zudem würde laut Aussage des Eisenbahn-Bundesamtes beim Südringausbau z. B. das FFH-Gebiet Isarauen großflächig und privates Eigentum stärker beansprucht sowie verstärkt Verkehrslärm entstehen (vgl. Planfeststellungsbeschluss 2. Stammstrecke, PFA 3 Ost vom 31.10.2023, Seite 198).

Der im Antrag geforderte Baustopp würde der Forderung des Stadtrates nach einer zügigen Fertigstellung entgegenstehen. Im Falle etwaiger wesentlicher Planänderungen wird die Landeshauptstadt München jedoch ihre Belange und Interessen gegenüber den zuständigen Stellen einbringen.

Dem Antrag Nr. 20-26 A 04145 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 12.09.2023 kann nicht entsprochen werden.

**6.2 2. Stammstrecke – Verbesserungspotential ausschöpfen / S-Bahn-Südring!**  
Antrag Nr. 20-26 / A 04146 der Fraktion ÖDP/München-Liste  
vom 12.09.2023, eingegangen am 12.09.2023

Der Antragsteller hat eine Zwischennachricht mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.03.2024 mit der Bitte um Fristverlängerung erhalten.

Im Antrag wird die Identifizierung von Planungsfehlern der 2. Stammstrecke durch bahnunabhängige Experten gefordert. So wird u. a. eine geänderte Trassenführung der Tunnelröhren und eine 30-Grad Drehung des S-Bahnhofs Marienhof vorgeschlagen. Darüber hinaus fordert der Antrag einen unverzüglichen Teilausbau des S-Bahn-Südrings, die Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf allen S-Bahn-Außenästen und das Auflegen eines Bahninfrastrukturfonds nach dem Vorbild der Schweiz durch den Freistaat Bayern.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / A 04146 wie folgt Stellung:

Es ist darauf hinzuweisen, dass für alle drei Planfeststellungsabschnitte zwischenzeitlich Baurecht besteht und der Bau der 2. Stammstrecke weit vorangeschritten ist. Die im Antrag aufgeführten Umplanungsvorschläge sind aufgrund des Baufortschritts zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mehr zielführend. So sollen beispielsweise die Bauarbeiten für die Station Marienhof 2024 eine Bahnsteigtiefe von 40 m erreichen. Umplanungen würden langjährige Planänderungsverfahren auslösen, zu weiteren Verzögerungen bei der Fertigstellung und zu deutlichen Kostensteigerungen führen. Sie stehen damit der Forderung des Stadtrates nach einer zügigen Fertigstellung entgegen (vgl. auch Ausführungen unter Ziffer 6.1 zum Antrag Nr. 20-26 / A 04145).

Zur Einführung eines Zehn-Minuten-Takts ist anzumerken, dass im Rahmen der Planung der 2. Stammstrecke mehrere Varianten eines Betriebskonzeptes, das in der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft liegt, untersucht wurden. Diese Studien haben ergeben, dass der größte Nutzen bei dem Betriebskonzept mit einem ganztägigen 15-Minuten-Takt und Express-S-Bahnen gegeben ist. Das liegt zum einen an den deutlich schnelleren Fahrtzeiten auf den Express-Linien, zum anderen harmonisiert der 15-Minuten-Takt im S-Bahn-Netz besser mit der verkehrlichen Nachfrage. Bei dem von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gewählten Betriebskonzept handelt es sich um das geplante Einstiegskonzept der 2. Stammstrecke, welches entsprechend dem Fahrgastaufkommen auf einen Zehn-Minuten-Takt ausgeweitet werden kann.

Das Auflegen eines Bahninfrastrukturfonds nach dem Vorbild der Schweiz fällt nicht in den

Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt München, sondern wäre vom Freistaat Bayern zu prüfen. Hierzu können deshalb keine Aussagen getroffen werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 04146 der Stadtratsfraktion der der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 12.09.2023 kann nicht entsprochen werden.

### **6.3 Einstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01118 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen am 30.03.2023

Der Antragsteller hat Zwischennachrichten erhalten, zuletzt mit Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 05.12.2023.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 6.1 des Vortrags wird verwiesen.

Die Trasse der 2. Stammstrecke in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Stammstrecke wurde intensiv untersucht und mit möglichen Alternativen, wie dem S-Bahn-Südtring verglichen. Dabei zeigte sich, dass der größte verkehrliche Nutzen mit einer 2. Stammstrecke parallel zur bestehenden Stammstrecke erzielt werden kann. Der Bau des S-Bahn-Südtrings stellt keine Alternative dar, mit der sich die angestrebten Ziele, wie die Entlastung der stark frequentierten S-Bahnhöfe Hauptbahnhof und Marienplatz, realisieren ließen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01118 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 am 30.03.2023 kann nicht entsprochen werden.

Die Stadtkämmerei hat sich zum vorherigen Beschlussvorlagenentwurf mit Schreiben vom 16.04.2024 geäußert (vgl. Anlage 5). Im Wesentlichen wurde dargestellt, dass die Stadtkämmerei, aufgrund der aktuellen finanziellen Situation der Landeshauptstadt München und auch im Hinblick auf die mittelfristige Finanzplanung in den kommenden Jahren, keinen weiteren Belastungen für den städtischen Haushalt durch zusätzliche freiwillige Aufgaben zustimmen könne.

Daher wurde diese Sitzungsvorlage entsprechend umformuliert und der Stadtkämmerei sowie dem Baureferat und dem Mobilitätsreferat im Rahmen der Beteiligung erneut zur Mitzeichnung zugesendet.

Die Referate konnten aufgrund der der Sachlage geschuldeten kurzfristigen Einbeziehung bis zur Drucklegung noch keine Stellungnahme abgeben. Diese wird mittels Hinweisblatt nachgereicht.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse 5 und 14 nach § 9 Abs. 2 und 3 der Satzung für die Bezirksausschüsse der Landeshauptstadt München vor. Die Bezirksausschüsse erhalten einen Abdruck der Sitzungsvorlage.

Allerdings wurden zu den Planungen der 2. Stammstrecke im Ostabschnitt, die auch die Erschließung des Ostbahnhofs im Werksviertel beinhalten, die betroffenen Bezirksausschüsse bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angehört. Ihre Stellungnahmen sind in die gesamtstädtischen Stellungnahmen zum PFA 3 Ost vom 07.12.2021 und 11.08.2022 eingeflossen.

Der Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen hätte grundsätzlich ein Anhörungsrecht im Rahmen der Behandlung der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01118 der Bürgerversammlung. Nachdem hier aber alle 25 Bezirksausschüsse von den Forderungen der Empfehlung betroffen sind, erfolgt keine Anhörung. Die Bezirksausschüsse des 1. - 25. Stadtbezirkes erhalten jedoch einen Abdruck der Sitzungsvorlage.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Dem Vortrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, wonach eine Finanzierung des Zugangsbauwerks unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht in Betracht kommt, wird zugestimmt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, die DB InfraGO AG vor Ablauf der gesetzten Frist über den neuen Sachstand zu informieren.
2. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04145 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 12.09.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04146 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 12.09.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01118 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen am 30.03.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)  
Elisabeth Merk

Stadtbaurätin

### IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### V. WV. Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (3x)
3. An die Bezirksausschüsse 1 - 25
4. An das Baureferat
5. An das Mobilitätsreferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II

11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3



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

München, 12.09.2023

### **Antrag: 2. Stammstrecke – Stopp: CO2-Bilanz? Kosten?**

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert dafür zu sorgen, dass die Deutsche Bahn und der Freistaat Bayern ihn und uns als Stadträte nicht länger an der Nase herumführen können.

Dazu werden die Arbeiten am Projekt 2. Stammstrecke ruhend gestellt, bis

a) eine bau- und verkehrstechnisch einwandfreie Planung unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vorliegt, die nicht von der Deutschen Bahn allein stammt, sondern wissenschaftlich und neutral überprüft worden ist,

b) eine neue belastbare, fundierte Kosten- und Terminplanung erarbeitet ist, ebenfalls entsprechend überprüft,

c) die Finanzierung des Projekts durch Bund und Freistaat Bayern auch nach der aktuellen massiven Kostensteigerung gesichert ist. Der Finanzierungsvertrag von 2016 zwischen Bund und Freistaat Bayern sieht vor, dass der Bund die förderfähigen Kosten in Höhe von 60 Prozent trägt. Der Freistaat Bayern übernimmt 40 Prozent. Seit 2016 sind die geplanten Kosten von 3,2 Milliarden auf ca. 8 Milliarden Euro gestiegen; wahrscheinlich werden es sogar 14 Milliarden. Zu Planungsbeginn waren es nur 537 Millionen.

d) klar ist, wieviel die Landeshauptstadt München tatsächlich bezahlen muss, deren Haushaltslage sehr angespannt ist,

e) ein wissenschaftliches Gutachten über die CO2-Bilanz des Projekts vorliegt (Bilanzierung inklusive der Materialien und Dienstleistungen, die von außerhalb der Stadtgrenzen kommen, z.B. Rohstoffe, Fahrten etc., sowie Einbeziehung der entgangenen CO2-Ersparnis durch Bahnprojekte in Bayern, die nicht umgesetzt werden, weil die nötigen Mittel von der 2. Stammstrecke aufgesaugt werden, siehe diverse Berichte der Süddeutschen Zeitung),

f) klar ist, ob die Münchner Klimaschutzziele trotz des CO2-intensiven Mega-Bauprojekts bis 2030/2035 erreicht werden und wenn nicht, wann dann – also wie viele Jahre die 2. Stammstrecke in Betrieb sein muss, bis ihre CO2-Bilanz positiv wird. München wollte eigentlich 2035 **klimaneutral** sein, die Stadtverwaltung schon 2030.

Gleichzeitig sollen die längst bekannten, aber ignorierten Alternativen zur 2. Stammstrecke wissenschaftlich untersucht und hinsichtlich der oben genannten Punkte bewertet werden.

## **Begründung:**

Die Berichte zum Untersuchungsausschuss zur 2. Stammstrecke im Bayerischen Landtag legen eindrucksvoll dar, dass die Planer des im Jahr 2001 beschlossenen Vorhabens weit davon entfernt sind, verlässliche aktuelle Daten zu den Kosten, zur Laufzeit und zum Leistungsumfang liefern zu können.

Der Leiter des Mobilitätsreferats Herr Dunkel führte im Landtags-Untersuchungsausschuss zur 2. Stammstrecke aus, dass das Fazit einer Studie der Stadt war, dass die Klimaschutzziele 2030 nur mit Fertigstellung der zweiten Stammstrecke hätten erreicht werden können. Durch die Verzögerungen sei dies nun nicht mehr möglich. Durch die Zeitverschiebungen seien nun auch zentrale, innerstädtische Projekte zum Erliegen gekommen bzw. massiv nach hinten geschoben worden.

Zudem bestätigte Herr Dunkel auf Nachfrage im Untersuchungsausschuss, dass man derzeit für die U9 noch keine Förderfähigkeit sehe.

Was das für die Kostenbeteiligung der Stadt München bedeutet, ist völlig unklar.

Die Finanzierung aller Bauprojekte im Münchner Nahverkehr steht somit auf wackligen Füßen. Nicht realisierbar wären auf Grund von fehlenden Fördermittelzusagen u.a. die U9, U5 Verlängerung West, U5 Verlängerung Taufkirchen/Ottobrunn, U6 Verlängerung Süd, Tram-West-Tangente, Tram 23/24, Regionalzughalt Poccistraße, S4 Ausbau Pasing-Buchenau, Ausbau der Haltestelle Heimeranplatz, Strecke von Wolfratshausen nach Geretsried und die Elektrifizierung München-Wasserburg.

Die Grünen im Bayerischen Landtag plädieren für einen Projektabbruch der 2. Stammstrecke und sprechen sich seit 2001 gegen diese aus.

## **Initiative:**

Dirk Höpner  
Stadtrat





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

München, 12.09.2023

**Antrag: 2. Stammstrecke – Verbesserungspotential ausschöpfen / S-Bahn-Südring!**

Sollte entgegen jeder ökologischen und finanziellen Vernunft die 2. Stammstrecke wie bisher geplant realisiert werden, stößt der Oberbürgermeister folgende Verbesserungspotentiale an:

1. Beseitigung der von bahnunabhängigen Experten zu identifizierenden Planungsfehler am Projekt Zweite Stammstrecke in Form eines Tief隧nells.
  - 1.1 Es fehlt der Bau von vier direkten Fahrtreppen zwischen dem S-Bahnsteig Hauptbahnhof (Ebene -6) und der Schalterhalle, wobei jede Fahrtreppe einen Höhenunterschied von 41,04 m überwindet und 101 m lang ist.
  - 1.2 Da die Zweite Stammstrecke nicht innerhalb des 45-Grad-Schüttkegels der Frauenkirche verlaufen sollte, ist eine geänderte Trassenführung unter dem Promenadeplatz unter den Gleisen der Straßenbahnlinie 19 zu realisieren. Hierbei wird vom S-Bahnhof Marienhof ein zweiter Ausgang errichtet, der an der Ostseite des Promenadenplatzes an die Oberfläche führt. Die unteren Fahrtreppen führen dabei vom Bahnhof Marienhof (Ebene -6) in die Ebene -1 (Sperrengeschoss), von wo weitere Fahrtreppen aus an die Oberfläche zum Promenadeplatz führen.
  - 1.3 Der Bahnhof Marienhof wird um knapp 30 Grad im Uhrzeigersinn gedreht.
  - 1.4 Zwischen Marienhof und Ostbahnhof wird die Trassenführung dergestalt geändert, dass vom Marienhof ausgehend zunächst ein Rechtsbogen mit einem Radius von ca. 675 m errichtet wird, sodass ca. 200 m westlich des Isartors die Zweite Stammstrecke die Erste Stammstrecke unterquert. Im weiteren Verlauf schließt sich ein Linksbogen mit einem Radius von ca. 900 m an in dessen Verlauf die Zweite Stammstrecke der Auerfeldstraße folgend den Ostbahnhof erreicht, der an der Friedenstraße errichtet wird. Mit dieser Linienführung wird nicht nur das Problem der Haidhauser Bierkeller umgangen, sondern auch die Maximiliansanlagen in Ruhe gelassen. Außerdem kann dann durchgehend mit 120 km/h gefahren werden.
2. Da der Freistaat Bayern den Teilausbau des Südrings beim Bund angemeldet hat, um den Südring für den S-Bahn-Verkehr auszubauen, ist unverzüglich die Planung für den Teilausbau des Südrings aufzunehmen, sodass auf dem Südring ein 10-Minuten-Takt für den S-Bahn-Betrieb gefahren werden kann.

### 3. Fahrplan- und Betriebskonzept

Auf sämtlichen Außenstrecken wird der 10-Minuten-Takt im stadtnahen Bereich eingeführt. Hierzu sind sämtliche Außenstrecken - bis auf wenige Ausnahmen - zweigleisig auszubauen und zusätzlich die Neubaustrecken Neulustheim - Neufahrn Nord - Freising, Berg am Laim - Messe München - Markt Schwaben und die Gröbenzeller Spange nebst einem zusätzlichen Bahnsteig Pasing Gleis 11/13 zu errichten. Die Express-S-Bahnen und Regio-S-Bahnen entfallen.

Grundsätzlich bleibt es dabei, dass jeder S-Bahnhof im Gesamtnetz mindestens alle 20 Minuten mit jedem Bahnhof der Ersten Stammstrecke verbunden bleibt.

Das Fahrplankonzept sieht vor die 42 Züge wie folgt auf die drei Stammstrecken aufzuteilen:

Erste Stammstrecke	24 Züge pro Stunde und Richtung (2,5-Minuten-Takt)
Zweite Stammstrecke	12 Züge pro Stunde und Richtung (5-Minuten-Takt)
Südring	6 Züge pro Stunde und Richtung (10-Minuten-Takt)

Damit das Konzept funktioniert, ist die Zweite Stammstrecke baulich so auszuführen, dass die Beförderungszeit zwischen Leuchtenbergring und Laim auf der Zweiten Stammstrecke exakt 5 Minuten kürzer ist als auf der Ersten Stammstrecke. Um das zu erreichen, muss der Haltepunkt Hirschgarten von der Ersten Stammstrecke auf den Südring verlegt werden.

4. Damit unter dem Bau der Zweiten Stammstrecke nicht das übrige Bayern leidet, legt der Freistaat Bayern nach dem Vorbild der Schweiz einen Bahninfrastrukturfonds auf, der jährlich mit ca. 500 – 1.000 Millionen Euro aus Landesmitteln des Freistaat Bayerns gefüllt wird. Aus diesem Fonds dürfen sämtliche Schienenprojekte des Nahverkehrs, also auch Straßenbahnprojekte und U-Bahn-Projekte finanziert bzw. kofinanziert werden mit Ausnahme der Zweiten Stammstrecke, die der Freistaat Bayern gesondert finanzieren muss. Im Gesetz über die Finanzierung des Bayerischen Bahninfrastrukturfonds wird explizit festgelegt, dass die Zweite Stammstrecke nicht aus diesem Fonds finanziert werden darf.

#### **Initiative:**

Dirk Höpner  
Stadtrat

**Betreff - Antrag**

2.S-Bahn-Stammstrecke

Antrag zum Themengebiet Verkehr

**Die Stadt München fordert die Staatsregierung auf, das Projekt sofort einzustellen und die ursprünglich von der Stadt vorgesehene Lösung Südring-Ausbau zu realisieren. Für den geplanten Innstadttunnel soll langfristig eine bessere Verwendung gefunden werden.**

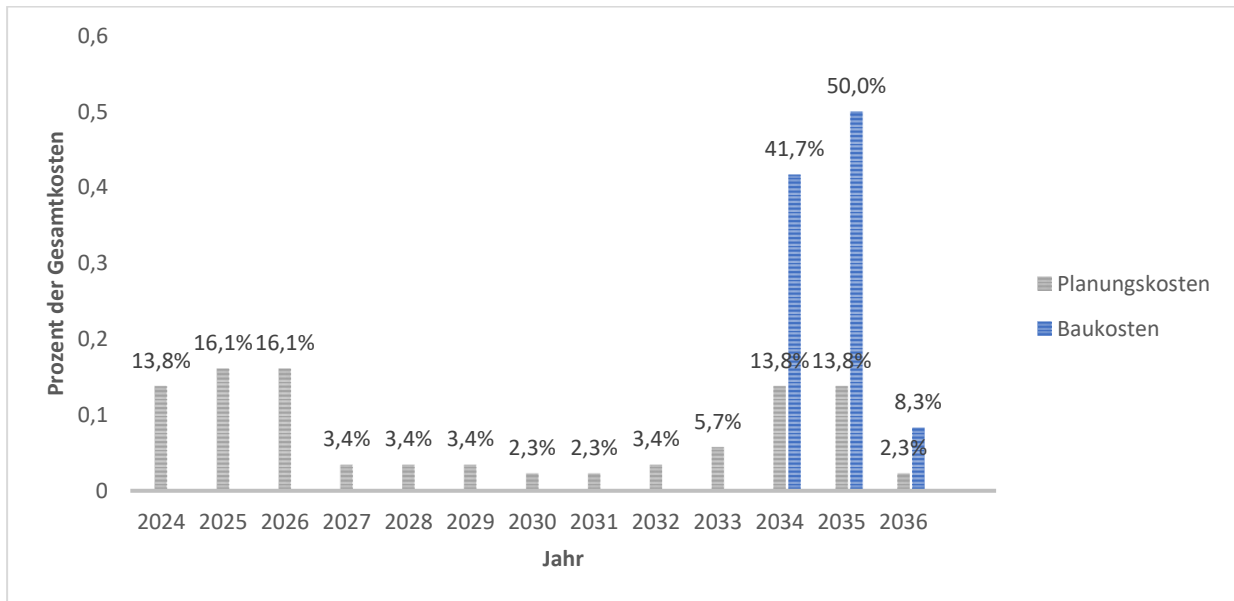
Raum für Vermerke des Direktoriums

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

# RuFV ZB Friedenstraße

## Kosten- und Finanzierungsplan der DB

<b>Gesamtkosten</b>	
<b>(real, ohne Nominalisierung und ohne Risiko, Kostenstand Ende 2021)</b>	
Baukosten	3.674.000,00 €
Planungskosten	735.000,00 €



Übersicht bereitgestellt von der DB InfraGO AG

Datum: 16.04.2024



Landeshauptstadt  
München  
**Stadtkämmerei**

Investitionsplanung  
und -controlling  
SKA 2.21

Anlage 5

## **2. Stammstrecke München – Station Ostbahnhof**

### **1. Realisierung und Finanzierung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße**

#### **2. Anträge und Empfehlung**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12926**

## **2. Stammstrecke München**

### **Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung für ein zusätzliches barrierefreies Zugangsbauwerks zur Station Ostbahnhof im Bereich Friedenstraße**

#### **Verhandlungen über Bestellung einer Dienstbarkeit**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12927**

### **Beschlussvorlage für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am**

**30.04.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Nichtöffentliche Sitzung

### **An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung**

Die Stadtkämmerei stimmt den vorliegenden Beschlussvorlagen **nicht zu**.

Mit den vorliegenden Beschlüssen sollen investive Mittel in Höhe von 8,3 Mio. € beantragt werden. Auf Grundlage der bisherigen Prognosen der DB InfraGO AG ist mit voraussichtlich mindestens 12 Mio.€ bis in den 2030er Jahren sowie zusätzlichen laufenden Betriebskosten in Höhe von jährlich 150 T€ ab Inbetriebnahme zu rechnen. Zudem wird in gleicher Sitzung für die Bestellung einer Dienstbarkeit Mittel in Millionenhöhe beantragt. Bei dieser Maßnahme handelt es sich um einen zusätzlichen Übergang im Bereich Friedenstraße, der rein freiwillig errichtet würde und allein von der LH München zu finanzieren wäre.

Mit Stadtratsbeschluss vom 20.12.2023 wurden die Referate aufgefordert massive Konsolidierungsvorschläge zu erbringen. Vor dem Hintergrund der aktuellen finanziellen Situation der Landeshauptstadt München und auch im Hinblick auf die mittelfristige Finanzplanung in den kommenden Jahren besteht keinerlei Finanzierungsspielraum für weitere Maßnahmen. Die Stadtkämmerei kann weiteren Belastungen für den städtischen Haushalt durch zusätzliche freiwillige Aufgaben nicht zustimmen.

Zu den Ausführungen der Gespräche mit dem Freistaat Bayern, vgl. unter Punkt 3 auf Seite 5 der Beschlussvorlage, weisen wir darauf hin, dass eine weitere Verhandlung für eine vollumfängliche Finanzierung des Zugangsbauwerks durch den Freistaat Bayern davon unberührt bleibt.

Unabhängig davon bitten wir bei beiden Beschlussvorlagen um eine anschaulichere Darstellung der Kostenaufteilung in konsumtive, investive sowie einmalige, befristete oder dauerhafte Kosten als auch um eine Anpassung und Konkretisierung der Antragspunkte.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

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

gezeichnet