

**2. Stammstrecke München – Station Ostbahnhof;
Zusätzliches barrierefreies Zugangsbauwerk im Bereich Friedenstraße (Ostbahnhof);
Ergebnis der Nachverhandlungen zur Realisierung und Finanzierung**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15597

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.01.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Ergebnis der Nachverhandlungen zur Realisierung und Finanzierung
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> - Anlass und grundsätzliche Notwendigkeit des zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße - Verhandlungen zur Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Vereinbarungsinhalten - Darstellung der zu erwartenden Kosten - Erläuterung, dass aufgrund der Kostenhöhe derzeit der Abschluss einer Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht in Betracht kommt
Gesamtkosten	<ul style="list-style-type: none"> - Realkosten für Planung und Bau der Maßnahme betragen zum Planungs- und Preisstand 31.12.2023 voraussichtlich 8,3 Mio EUR (inklusive Risikozuschlag) - Abrechnung mit der DB InfraGO AG auf Basis der tatsächlich anfallenden Kosten - laufende Betriebskosten voraussichtlich ab 2035, beziffern sich laut Angabe der DB InfraGO AG zum Preisstand 2022 auf ca. 150 T EUR pro Jahr - Kostenerhöhungen wegen Marktlage, Inflation etc. zu erwarten
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;
Zusätzliches barrierefreies Zugangsbauwerk im Bereich Friedenstraße (Ostbahnhof);
Ergebnis der Nachverhandlungen zur Realisierung und Finanzierung**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15597

Anlagen

1. Kosten- und Finanzierungsplan der DB InfraGO
2. Stellungnahme Stadtkämmerei

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.01.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag der Referentin.....	1
1. Anlass.....	2
2. Bedeutung des zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße.....	2
3. Stand der Verhandlungen bzgl. Kosten und Mitfinanzierung und Schlussfolgerung.....	4
3.1 Gespräche mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB).....	5
3.2 Verhandlungen mit der Grundstückseigentümerin	5
3.3 Verhandlungen mit der DB InfraGO, Schreiben an den Konzernbevollmächtigten...	5
3.4 Weiteres Vorgehen der DB InfraGO.....	6
3.5 Schlussfolgerung.....	6
II. Antrag der Referentin.....	7
III. Beschluss.....	8

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffern 9b und 17 der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

In der Vorlage wird über den Stand der Verhandlungen zu einer Vereinbarung über die Finanzierung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich der Friedenstraße (Ostbahnhof) informiert. Es soll eine Entscheidung über die Realisierung des geplanten Zugangsbauwerks herbeigeführt werden.

1. Anlass

In der letzten Entscheidung der Vollversammlung des Stadtrats am 24.07.2024 wurde über die Finanzierung des geplanten Zugangsbauwerks berichtet und insbesondere dargestellt, dass nach Rückzug der DB InfraGO aus der Finanzierung, eine alleinige Finanzierung des Zugangsbauwerks durch die Landeshaupt München unter den gegenwärtigen Bedingungen ausscheidet (vgl. Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 12926, „2. Stammstrecke München – Station Ostbahnhof, Realisierung und Finanzierung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße“).

Nach der neu gefassten und mehrheitlich beschlossenen Ziffer 1 des Antrags der Referentin wurde dem Vortrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung gefolgt, wonach eine alleinige Finanzierung des Zugangsbauwerks durch die Landeshauptstadt München unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht in Betracht kommt.

Der Stadtrat hatte jedoch die dringende Notwendigkeit des Zugangsbauwerks bekräftigt und an den Freistaat appelliert, sich an der Finanzierung maßgeblich zu beteiligen sowie insoweit das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, die DB InfraGO vor Ablauf der gesetzten Frist über den neuen Sachstand zu informieren. Die DB InfraGO wurde ohne Zuwarten von Referat für Stadtplanung und Bauordnung dazu bereits am 11.07.2024 über den vorberatenden Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung informiert.

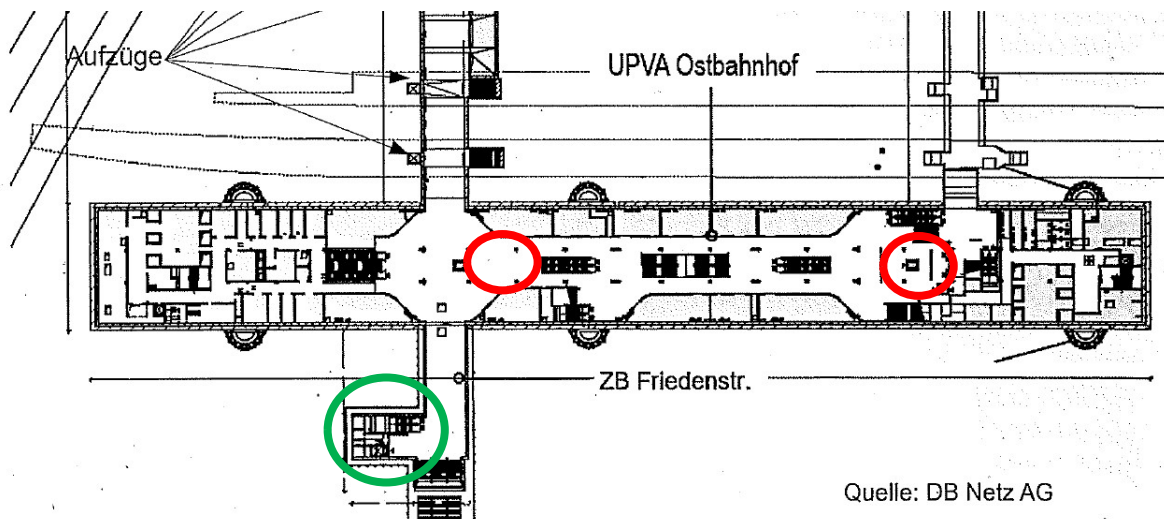
Der Oberbürgermeister wurde vom Stadtrat mit dem Beschluss darüber hinaus aufgefordert, gegenüber der DB InfraGO und der Bayerischen Staatsregierung klarzustellen, dass das barrierefreie Zugangsbauwerk aus Sicht der Landeshauptstadt München unbedingt erforderlich ist, um das Werksviertel an den Ostbahnhof als großen Verkehrsknotenpunkt adäquat anzubinden. Der Oberbürgermeister wurde des Weiteren gebeten, bei den Beteiligten nochmals nachdrücklich auf eine sinnvolle Kostenaufteilung zu drängen, wobei auch die Planungsbegünstigten aus dem Bereich des Bebauungsplans Werksviertel mit einbezogen werden sollten.

Gegenstand der Vorlage ist nun eine Darstellung über das Ergebnis der Verhandlungen mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB), den Planungsbegünstigten des Werksviertels sowie ein Bericht zu einem Schreiben des Oberbürgermeisters an den Konzernbeauftragten der Deutschen Bahn für Bayern und darauf basierend ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen.

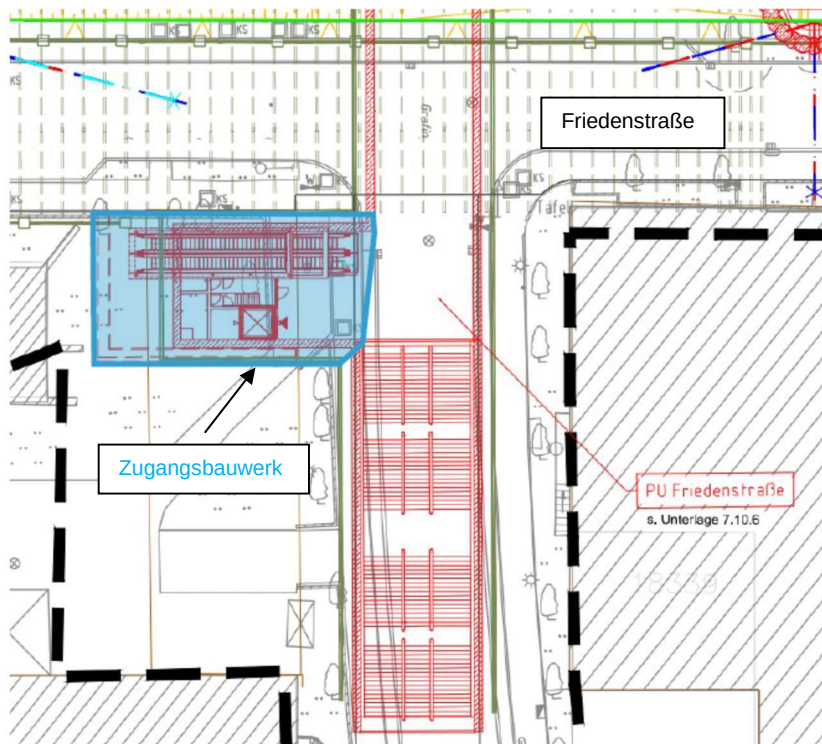
Nach Angaben der DB InfraGO benötigt diese spätestens Ende Januar 2025 eine Entscheidung über die Finanzierung des geplanten Zugangsbauwerks.

2. Bedeutung des zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße

Wie im Beschluss vom 24.07.2024 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 12926, „2. Stammstrecke München – Station Ostbahnhof, Realisierung und Finanzierung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße“) ausgeführt, soll im Rahmen des Baus der 2. Stammstrecke eine neue, ergänzende Station Ostbahnhof (tief) in Parallelage zu den bestehenden oberirdischen Gleisen des Ostbahnhofes entlang der Friedenstraße verortet werden. Nach dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 31.10.2023 (PFA 3 Ost) sind aus der Station folgende Zugangsmöglichkeiten ins Werksviertel vorgesehen (vgl. folgende Darstellung):



- die von der DB InfraGO eisenbahnrechtlich erforderlichen barrierefreien Zugänge mit Personenaufzügen (der ungefähre Standort der Aufzüge ist rot markiert) 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, vgl. dazu die Grafik unten)
- 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. grün markiert in der oberen Grafik und blaues Feld in der unteren 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, ermöglicht hinsichtlich der barrierefreien Erschließung des Werksviertels eine deutlich bessere Erreichbarkeit der Bahnanlage.

Zu den Folgen bei einem Verzicht auf das Bauwerk wurde im o. g. Beschluss vom 24.07.24 ausgeführt, dass es für mobilitätseingeschränkte und andere auf Aufzug und Fahrtreppen angewiesene Personen notwendig sei, die stark frequentierte Friedenstraße zu queren, was insbesondere bei Veranstaltungen im Werksviertel zu Engpässen führen würde. Das Zugangsbauwerk wurde daher vom Mobilitätsreferat für erforderlich gehalten. Es hatte darauf hingewiesen, dass laut einer Untersuchung in der Spitzenstunde von ca. 5.500 Personen in der Personenunterführung (PU) West auszugehen sei. Eine Entzerrung dieses Fahrgaststroms durch Schaffung eines weiteren Zugangs auf Seiten des Werksviertels sei daher zwingend notwendig und nicht zumutbar, dass Personen, die auf einen barrierefreien Zugang angewiesen sind, die Friedenstraße queren müssen, um diesen barrierefreien Zugang überhaupt zu erreichen.

3. Stand der Verhandlungen bzgl. Kosten und Mitfinanzierung und Schlussfolgerung

Angesichts des großen Nutzens, den ein derartiges barrierefreies zusätzliches Zugangsbauwerk der Bevölkerung bringen würde, erschienen die von der DB InfraGO ursprünglich präsentierten anfallenden Herstellungskosten i. H. v. ca. 4,4 Mio. Euro zunächst noch hinnehmbar, zumal bis mindestens Ende 2023 von einer Kostenbeteiligung der DB InfraGO ausgegangen werden konnte.

Aufgrund des Rückzugs der DB InfraGO aus der Mitfinanzierung und den im Vergleich zu den Kosten mit Preisstand von 2021 deutlichen gestiegenen Kosten, ist nun von ca. 8,3 Mio. Euro auszugehen (Preisstand 2023; ggf. zu erwartende Preissteigerungen bei einer Bauzeit voraussichtlich zwischen 2034 und 2036 auf bis zu 12 Mio. Euro).

Hinzu kämen laufende Betriebskosten, voraussichtlich ab Inbetriebnahme im Jahr 2036, die sich zum Preisstand 2022 auf ca. 150.000 EUR pro Jahr belaufen. Auch hier wird von steigenden Kosten bis zur Inbetriebnahme ausgegangen. Zusätzlich müssen die Kosten für eine Dienstbarkeit i. H. v. 600.000 Euro als einmalige Ausgleichzahlung übernommen werden, vgl. dazu Punkt 3.2.

3.1 Gespräche mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)

Das StMB hatte in einem unmittelbar nach dem Stadtratsbeschluss vom 24.07.2024 geführten Gespräch mitgeteilt, dass ggf. eine teilweise Mitfinanzierung von ca. einem Drittel der Baukosten sowie ein Zuschuss zu den Dienstbarkeitskosten in Betracht kommen könnte. Mit Schreiben vom 03.12.2024 hat das StMB nachfolgend bestätigt, dass eine teilweise Mitfinanzierung für die beiden geplanten Rolltreppen als Förderung nach dem BayGVFG im Rahmen der Richtlinie RZÖPNV mit einem Fördersatz von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten möglich ist (Mitfinanzierung beläuft sich grob gerechnet auf 1,37 Mio. Euro für die Rolltreppen). Auch für die Kosten der notwendigen Dienstbarkeit steht nach der vorbenannten Rechtsgrundlage eine anteilige staatliche Förderung mit gleichen Fördersätzen nach Angaben des StMB in Aussicht. Diese Kosten werden dabei zu dem Anteil als zuwendungsfähig anerkannt, der dem Anteil der Rolltreppen an den gesamten Baukosten des Zugangsbauwerks entspricht. Damit können seitens des Freistaats grob gerechnet 158.400 Euro zu den Dienstbarkeitskosten beigetragen werden (vgl. Punkt 3.2). Der geplante Aufzug, der als zweiter barrierefreier Zugang dienen soll, kann aus haushaltsrechtlichen Gründen jedoch leider nicht gefördert werden. Auch wenn die zugesagten Summen letztendlich doch nur grob ein Sechstel der Baukosten ausmachen, wird die Bereitschaft des Ministeriums, sich teilweise an den Kosten zu beteiligen, ausdrücklich begrüßt.

3.2 Verhandlungen mit der Grundstückseigentümerin

Wie bei Punkt 2. Dargestellt, besteht aufgrund der engen Platzverhältnisse keine Möglichkeit das Zugangsbauwerk (Aufzug und Fahrtreppen) neben der vorgesehenen Treppenanlage unterzubringen. Es müsste daher auf dem Grundstück der dortigen Eigentümerin errichtet werden.

In Vorbereitung entsprechender Verhandlungen wurden daher das Bewertungsamt und die Stadtplanung eingebunden, um einen Wert der zu erwartenden Kosten einer Dienstbarkeitsbestellung zu ermitteln.

Die Eigentümerin ist bereit, den für das Bauwerk notwendigen Teil ihres Grundstücks zur Verfügung zu stellen und hierfür eine Dienstbarkeit bestellen zu lassen, wobei eine Ausgleichszahlung für die Einräumung der Dienstbarkeitskosten i. H. v. ca. 600.000 Euro zu entrichten wäre.

3.3 Verhandlungen mit der DB InfraGO, Schreiben an den Konzernbevollmächtigten

Das Projektteam für die 2. Stammstrecke der DB InfraGO hat eine finanzielle Beteiligung unter Verweis auf Ihre wirtschaftliche Lage bislang abgelehnt, was weiterhin ausdrücklich zu bedauern ist, zumal es sich beim Zugangsbauwerk letztlich um einen Teil einer Bahnanlage handelt. Auch in den Verhandlungen im Nachgang zur letzten Stadtratsbefassung konnten keine Wege gefunden werden, eine finanzielle Beteiligung nutzen zu können, z. B. auch aus anderen Budgets der DB InfraGO.

Angesichts der fehlenden Bereitschaft zur Mitfinanzierung durch die DB InfraGO und des wichtigen Belangs der Barrierefreiheit hat sich Herr Oberbürgermeister Reiter mit Schreiben vom 06.12.2024 an die DB gewandt und den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für Bayern dringend um Unterstützung in Form einer Kostenbeteiligung gebeten. Aber auch dieser lehnte mit Schreiben vom 19.12.2024 ab und wies darauf hin, dass gemäß den Finanzierungsrichtlinien des EBA keine Förderungsmöglichkeit für diesen weiteren barrierefreien Zugang möglich sei, sowohl bei den Baukosten als auch bei den Betriebskosten.

3.4. Weiteres Vorgehen der DB InfraGO

Wie oben bereits erwähnt, benötigt die DB InfraGO nach eigenen Angaben angesichts vorzunehmender Ausschreibungen spätestens Ende Januar 2025 eine Entscheidung über den Bau des zusätzlichen Zugangsbauwerks bzw. dessen Ausgestaltung. Sie hat dargestellt, dass sie ein Planänderungsverfahren des bereits planfestgestellten Zugangsbauwerks beantragen wird, wenn keine Finanzierungszusage der Landeshauptstadt erfolgt. Damit würde das Zugangsbauwerk aus der Bauplanung genommen.

In diesem Zusammenhang wurde, wie bereits in der o. g. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12926 erläutert, von der DB InfraGO auch eine Erstattung bereits bei ihr angefallener Planungskosten angesprochen. Seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden gegenwärtig auch aufgrund der erheblich geänderten Umstände (Entfall einer Mitfinanzierung durch die DB InfraGO) keine rechtlichen Anhaltspunkte gesehen, die eine Übernahme angefallener Planungskosten rechtfertigen würden.

3.5 Schlussfolgerung

Da zwar einerseits eine Mitfinanzierung vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zugesagt wurde und die Kosten einer Dienstbarkeitsbestellung angemessen erscheinen, andererseits aber nach dem derzeitigen Stand weiterhin keine Bereitschaft einer Mitfinanzierung durch die DB InfraGO besteht, muss es angesichts der gegenwärtigen deutlich angespannten Haushaltslage im Ergebnis bei der Aussage bleiben, dass eine Finanzierung durch die Landeshauptstadt München nicht in Betracht kommt, da vor allem die jährlichen Zahlungen für den Unterhalt des Zugangsbauwerks auf die Laufzeit der Vereinbarung von 90 Jahren gesehen hoch ausfallen. Sie würden ohne Nominalisierung zusätzliche 13,5 Mio EUR betragen.

Zwar sieht die mit der DB InfraGO ausgehandelte Vereinbarung die Möglichkeit einer Kündigung nach 20 Jahren Laufzeit vor, die eingesparten Gelder würden allerdings mit dem verpflichtenden Rückbau durch die Landeshauptstadt München verrechnet. Die zu finanzierenden Kosten würden außer den Bau- und Planungskosten alle anfallenden Gebühren und Kosten, die z.B. im Zuge des Genehmigungsverfahrens und der Anpassung von Grundbucheinträgen anfallen enthalten.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung intensiv auch alternative Lösungsansätze geprüft hat.

So wurde zunächst bei den Verhandlungen mit der DBInfraGO auch nachgefragt, ob das Zugangsbauwerk nicht als optionale Planung, das heißt als Planungsvariante ausgeschrieben werden kann, zumal der Bau des Zugangsbauwerks erst in den 30iger Jahren erfolgen soll. Eine solche Lösung hätte weitere Verhandlungen zur Finanzierung ermöglicht, wurde jedoch unter Verweis auf die Regularien des Planfeststellungsrechts abgelehnt.

Weiter wurde auch die Möglichkeit das Zugangsbauwerk ohne Aufzugsanlage zu realisieren als weitere Option in den Blick genommen. Dazu wurde aber festgestellt, dass sich die Rohbaukosten bei dieser Variante nur geringfügig ändern würden. Entfallen würden im Wesentlichen ca. 800.000 Euro für den Bau der Aufzugsanlage. Demgegenüber würden ohne Aufzugsanlage grob gerechnet immer noch ca. 90.000 Euro jährlich an Unterhaltskosten anfallen. Zudem entstünde ein nicht unerheblicher Umplanaufwand der der DBInfraGO zu vergüten wäre.

Im Ergebnis kann das von der Landeshauptstadt München im Sinne der Barrierefreiheit als notwendig erachtete zusätzliche Zugangsbauwerk nach einer langen Planungs- und Verhandlungsphase jedenfalls derzeit nicht weiter geplant werden. Da bis zur Realisierung in den 30iger Jahren jedoch noch eine gewisse Zeit verbleibt, kann auch bei einem jetzigen Ausstieg aus der Planung die weitere Entwicklung beobachtet werden. So ist es auch nach Aussagen der DB InfraGO möglich, dass nach erfolgter Umplanung (eine Änderung der finanziellen Situation und eine Kostenbeteiligung der DB InfraGO vorausgesetzt), erneut eine Planung verhandelt wird, die den Bau des Zugangsbauwerks zum Inhalt hat. Allerdings würde die Kostenhöhe bei einer späteren Entscheidung für eine Realisierung voraussichtlich deutlich ansteigen, da dann erneut umgeplant werden müsste und Synergieeffekte mit dem geplanten Umbau der Station am Ostbahnhof verloren gingen.

Die Stadtkämmerei hat sich zum Beschlussvorlagenentwurf mit Schreiben vom 17.12.2024 geäußert und befürwortet den Entscheidungsvorschlag der Referentin (vgl. Anlage 2).

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.

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. Eine Finanzierung des Zugangsbauwerks durch die Landeshauptstadt München kommt unter den gegenwärtigen Bedingungen weiterhin nicht in Betracht.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt aufgefordert bei der DB InfraGO weiterhin eine Lösung zu fordern, die den Bau des Zugangsbauwerks mit angemessener Kostenbeteiligung der DB InfraGO ermöglicht und bei einer Änderung der Rahmenbedingungen erneut zu berichten.
3. 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

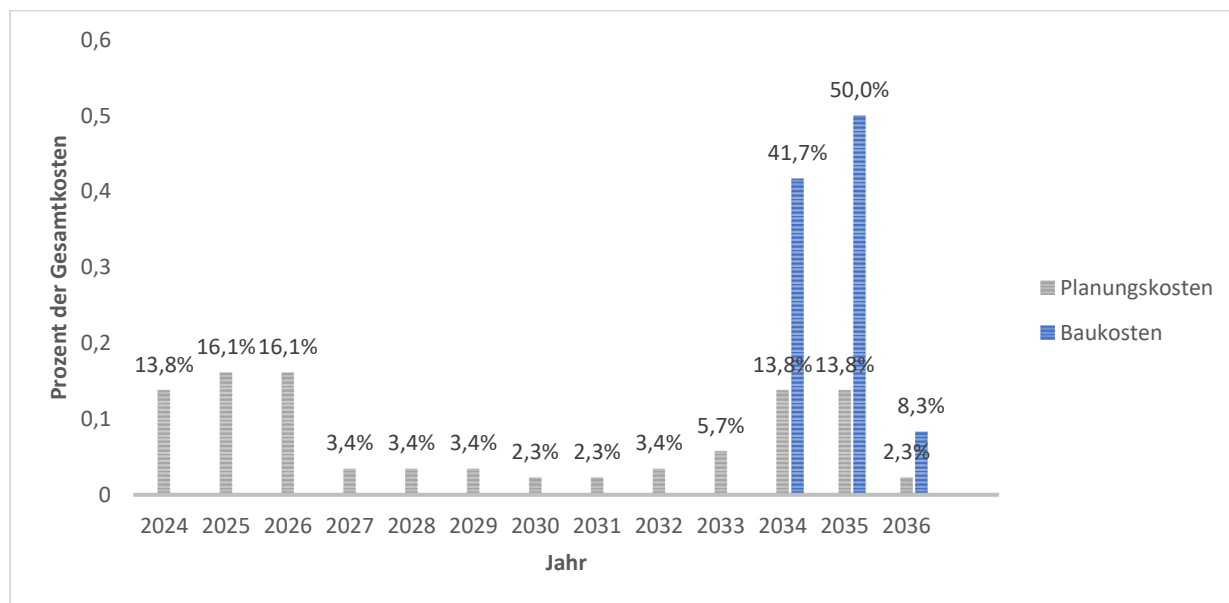
Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

RuFV ZB Friedenstraße

Kosten- und Finanzierungsplan der DB

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



Übersicht bereitgestellt von der DB InfraGO AG

Datum: 17.12.2024



Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

Investitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21

**2. Stammstrecke München – Station Ostbahnhof;
Zusätzliches barrierefreies Zugangsbauwerk im Bereich Friedenstraße (Ostbahnhof);
Ergebnis der Nachverhandlungen zur Realisierung und Finanzierung**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V xxxxx

**Beschlussvorlage für den Planungsausschuss am 15.01.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung**

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage zu.

Der Vortrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, wonach eine Finanzierung des Zugangsbauwerks unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht in Betracht kommt, wird von Seiten der Stadtkämmerei ausdrücklich unterstützt. Dabei verweisen wir auf die bereits übermittelten Stellungnahmen zu der Beschlussvorlage „2. Stammstrecke München – Station Ostbahnhof, Realisierung und Finanzierung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangsbauwerks im Bereich Friedenstraße“ (Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 12926).

Der Stadtrat hat in der Vollversammlung am 24.07.2024 das Umsetzungskonzept zur Reduzierung der investiven Ansätze in den Jahren 2025 – 2027 im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13956) beschlossen und dabei festgelegt, dass die Auszahlungen in den Jahren 2028 ff. auf max. 1,5 Mrd. € p.a. zu begrenzen sind. Vor diesem Hintergrund ist eine weitere Ausweitung für den städtischen Haushalt durch zusätzliche freiwillige Aufgaben nicht darstellbar.

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

Gezeichnet

■■■■■■