

**Stadtwerke München GmbH
Sanierung der Abstell- und P+R-Anlage Mangfallplatz
Finanzierung
Refinanzierung aus Stellplatzablösemitteln**

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00316

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 13.10.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Sanierungsbedarf aufgrund der Ergebnisse aus den regelmäßigen Bauwerksprüfungen der Stadtwerke München GmbH nach DIN 5647 Empfehlung der referatsübergreifenden Lenkungsgruppe Stellplatzablösemittel
Inhalt	In der Vorlage wird der Sanierungsbedarf der Abstell- und P+R-Anlage Mangfallplatz dargestellt. Die Kosten und ihre Finanzierung werden zur Beschlussfassung vorgeschlagen.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die zu erwartenden Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen 6.438 T€. Die Refinanzierung erfolgt aus dem Sonderposten Stellplatzablösemittel.
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein
Entscheidungsvorschlag	Der Sanierung der P+R-Anlage Mangfallplatz mit einem Gesamtkostenumfang in Höhe von 6.438 T€ wird zugestimmt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die erforderlichen Sanierungskosten in Höhe von insgesamt 6.438 T€ im Rahmen des Haushaltsverfahrens 2027 und 2028 zusätzlich anzumelden. Die Refinanzierung erfolgt aus Stellplatzablösemitteln. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird gebeten, die Finanzierung gegenüber der Stadtwerke München GmbH umzusetzen und die Ausführung, in Abstimmung mit der P+R Park & Ride GmbH, auf die Stadtwerke München GmbH zu übertragen.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Bauwerksprüfung, Zwischendecke, Chlorideintrag, P+R Park & Ride GmbH
Ortsangabe	Mangfallplatz, Am Hollerbusch 22 in 81547 München, Ortsteil Harlaching

**Stadtwerke München GmbH
Sanierung der Abstell- und P+R-Anlage Mangfallplatz
Finanzierung
Refinanzierung aus Stellplatzablösemitteln**

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00316

2 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 13.10.2026 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Sanierungsbedarf.....	2
2. Maßnahmenträger.....	2
3. Beschreibung der Maßnahme	2
4. Handlungsvarianten, Dringlichkeit	4
5. Kostenplanung	5
6. Verwendung von Stellplatzablösemitteln	5
7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	5
8. Klimaprüfung.....	7
9. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	7
II. Antrag des Referenten	7
III. Beschluss.....	8

I. Vortrag des Referenten

Die Abstell- und P+R-Anlage am Mangfallplatz weist einen umfassenden Sanierungsbedarf auf. Die Sanierungsmaßnahmen sind notwendig, um die Funktionsfähigkeit und langfristige Nutzbarkeit der Anlagen sicherzustellen.

Mit der vorliegenden Sitzungsvorlage werden der bestehende Sanierungsbedarf, der erforderliche Maßnahmenumfang sowie die damit verbundenen Kosten dargestellt. Zugleich wird ein Vorschlag zur Refinanzierung der Sanierungsmaßnahmen unterbreitet.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrats nach Vorberatung im zuständigen Fachausschuss.

1. Sanierungsbedarf

Im Zuge der regelmäßig durchgeführten Bauwerksprüfung wurden in der Abstellanlage Mangfallplatz unter der P+R-Anlage erhöhte Chloridwerte festgestellt, die auf das Eindringen chloridhaltigen Wassers hindeuten. Die im Rahmen der letzten Bauwerksprüfung im Jahr 2020 gemessenen Chloridwerte überschreiten deutlich den zulässigen Grenzwert ($\leq 0,50$ Masse-% bezogen auf den Zementgehalt) im Bewehrungsbereich. Zudem ist im Vergleich zu früheren Bauwerksprüfungen (2011/19 HP und 2015/29 EP) eine signifikante Zunahme der Schäden festzustellen. In den Jahren 2025 und 2026 wurden vertiefende Untersuchungen durchgeführt, bei denen die Schäden erfasst und eingegrenzt wurden, um geeignete Sanierungsmaßnahmen abzuleiten. Auf dieser Grundlage wurde ein zeitnahe Instandsetzungsbedarf der Zwischendecke ermittelt sowie ein Instandsetzungskonzept erarbeitet.

Die Erstellung der Ausführungsplanung ist für 2027 und die Durchführung der Bauleistungen ist für 2028 geplant.

2. Maßnahmenträger

Die Realisierung der Instandsetzungsmaßnahme erfolgt durch die Stadtwerke München GmbH. Zu diesem Zweck soll die Betriebsführung der P+R-Anlage für den Zeitraum der Sanierung – wie bereits bei früheren Maßnahmen an P+R-Anlagen erfolgreich praktiziert – vorübergehend für die Dauer der Instandsetzungsmaßnahmen von der P+R Park & Ride GmbH an die Stadtwerke München GmbH rückübertragen werden. Zwischen der P+R Park & Ride GmbH und der Stadtwerke München GmbH wird hierfür eine Rückübertragungsvereinbarung geschlossen.

3. Beschreibung der Maßnahme

Aufgrund des vorgefundenen Schadensbildes und den Erkenntnissen aus den materialtechnologischen Untersuchungen, sind nach heutigem Kenntnisstand Maßnahmen zur Sicherstellung der Standsicherheit und der Dauerhaftigkeit der Zwischendecke erforderlich. Folgend werden die Instandsetzungsmaßnahmen zusammengefasst aufgelistet.

- **Betoninstandsetzung der Zwischendecke im Bereich von Blockfugen unterseitig (Abstellanlage):**

Abtrag von belastetem Beton an der Zwischendeckenunterseite und im Anschlussbereich der Bohrpfahlwand (Abtragstiefe ca. 100 mm), Ersatz geschwächter Bewehrung sowie Ersatz von abgetragenen Beton

- **Betoninstandsetzung der Zwischendecke im Bereich von Blockfugen oberseitig (P+R-Anlage):**

Baubegleitende Potentialfeldmessung der Zwischendeckenoberseite, Abtrag von belastetem Beton an der Zwischendeckenoberseite (Abtragstiefe ca. 100 mm), Ersatz geschwächter Bewehrung sowie Ersatz von abgetragenen Beton

- **Erneuerung korrodierter Bodeneinläufe:**

Erneuerung und Einbau zusätzlicher Bodeneinläufe (ca. 8 Stk. zusätzlich)

- **Abdichtung der Blockfugen in der P+R-Anlage:**

Zur Abdichtung der Blockfugen in der P+R-Anlage wurden vier Varianten untersucht:

- Variante 1:
Einbau von Polymer-Bodenfugenprofilen
- Variante 2:
Einbau von Polymer-Bodenfugenprofilen, Erneuerung des Verbundestrichs mit Erstellung eines Gefälles in Bohrpfahlrichtung, Erstellung von Verdunstungsrinnen in den Achsen der Bodeneinläufe
- Variante 3:
Einbau von Stahl-Fugenprofil/Rinnenkombination
- Variante 4:
Überbrückung der Blockfugen mittels Bandagierung

Variante 2 wird bevorzugt, da der Wasserabfluss durch die Anpassung des Gefälles und die Ausbildung einer Verdunstungsrinne verbessert und Pfützenbildung nachhaltig reduziert wird. Alle vier Durchführungsvarianten wurden von der SWM der Lenkungsgruppe zur Verwendung von Stellplatzablösemitteln vorgestellt. Die Lenkungsgruppe hat in ihrer Sitzung am 08.05.2026 die Abdichtung der Blockfugen nach der Variante 2 befürwortet.

Aus diesem Grund wird im Referentenantrag die Kostenschätzung für Variante 2 zugrunde gelegt. Die Kostenschätzungen aller vier Varianten sind in der Anlage 1 aufgeführt.

- **Oberflächenschutzsystem Oberseite Zwischendecke (P+R-Fläche):**

Flächige Erneuerung des Oberflächenschutzsystems sowie Auftrag eines Oberflächenschutzsystems OS Fa (OS 11a)

- **Betoninstandsetzung Zu- und Ausfahrtsrampe:**

Baubegleitende Potentialfeldmessung der Zwischendeckenoberseite, Abtrag von belastetem Beton an der Zwischendeckenoberseite (Abtragstiefe ca. 100 mm), Ersatz geschwächter Bewehrung sowie Ersatz von abgetragenen Beton

- **Oberflächenschutzsystem Zu- und Ausfahrtsrampe:**

Flächige Erneuerung des Oberflächenschutzsystems sowie Auftrag eines Oberflächenschutzsystems OS 14

4. Handlungsvarianten, Dringlichkeit

Unter Berücksichtigung der angespannten Haushaltslage wurde geprüft, ob die Durchführung der Maßnahme dringlich und unaufschiebbar ist:

Aufgrund des vorgefundenen Schadensbildes und den Erkenntnissen aus den material-technologischen Untersuchungen, sind nach heutigem Kenntnisstand Maßnahmen zur Sicherstellung der Standsicherheit und der Dauerhaftigkeit der Zwischendecke zwingend erforderlich. Hierbei ist anzumerken, dass ein zeitnahes Handeln sich generell positiv auf das Ausmaß und somit die Kosten der Instandsetzungsmaßnahme auswirkt.

Bei einer weiteren Verzögerung der Sanierungsmaßnahmen sind sowohl aus technischer als auch aus finanzieller Sicht nachteilige Entwicklungen zu erwarten. Der vorliegende Schaden ist seit dem Jahr 2011 fortschreitend. Im Zuge durchgeführter Bauteilöffnungen wurde bereits eine Querschnittsminderung der Bewehrung festgestellt. Aufgrund des nachgewiesenen Chlorideintrags besteht insbesondere die Gefahr einer fortschreitenden Lochfraßkorrosion. Diese führt zu lokal stark ausgeprägten Querschnittsverlusten des Bewehrungsstahls und ist insofern kritisch, da sie sich nicht gleichmäßig entwickelt und frühzeitig nur eingeschränkt detektierbar ist. Mit zunehmender Schädigungsdauer ist daher von einer Reduktion der Tragreserven auszugehen.

Derzeit stellen die erhöhten Chloridkonzentrationen primär ein Problem der Dauerhaftigkeit des Bauwerks dar. Bei weiterem Fortschreiten der Korrosion kann sich dieser Zustand jedoch zu einem sicherheitsrelevanten Problem entwickeln und die Standsicherheit einzelner Bauteile beeinträchtigen. In diesem Fall wären bei einer späteren Sanierung zusätzliche, umfangreiche Untersuchungen erforderlich, insbesondere zur Beurteilung der Tragfähigkeit und Betriebsfähigkeit der dreigleisigen Abstellanlage. Abhängig vom dann festgestellten Schadensausmaß könnte es notwendig werden, zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu setzen oder konstruktive Verstärkungen vorzusehen. Dies würde zu einem erhöhten technischen Aufwand sowie zu erheblichen Mehrkosten gegenüber einer zeitnahen Sanierung führen. Darüber hinaus sind mögliche betriebliche Einschränkungen während weitergehender Untersuchungs- und Sicherungsmaßnahmen nicht auszuschließen, was zusätzliche Folgekosten nach sich ziehen bzw. eine Einschränkung des U-Bahnbetriebes zur Folge haben kann.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bei einer verzögerten Sanierung von einer Zunahme des Schadensausmaßes, einer höheren technischen Komplexität der erforderlichen Maßnahmen sowie einem entsprechend erhöhten finanziellen Aufwand auszugehen ist. Aus wirtschaftlichen und sicherheitstechnischen Gründen ist daher eine zeitnahe Umsetzung der Sanierung als sinnvoll anzusehen.

5. Kostenplanung

Gemäß der Kostenschätzung der Vorplanung ergeben sich für die Sanierung von Abstellanlage und P+R-Anlage Kosten in Höhe von insgesamt 6.438 T€.

Die nachfolgend dargestellten Kosten basieren auf dem derzeitigen Planungsstand.

Baukosten (KG 300)	4.673 T€
Sicherungsleistung	112 T€
Objekt- und Tragwerksplanung	445 T€
Genehmigungskosten	25 T€
Zwischensumme	5.255 T€
Risikobudget 12,5 %	657 T€
Projektmanagement durch SWM 10 %	526 T€
Summe inkl. Risiko	6.438 T€

6. Verwendung von Stellplatzablösemitteln

Die referatsübergreifende Lenkungsgruppe Stellplatzablösemittel hat in der 98. Sitzung am 08.05.2026 vorberatend eine vollständige Finanzierung der Maßnahme aus Stellplatzablösemitteln in Höhe von bis zu 6.438 T€ empfohlen.

Die Realisierung der Maßnahme richtet sich nach den Beschlüssen der Vollversammlung zum strukturellen Umsetzungskonzept für die Verwirklichung von verkehrlichen Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln. Demnach können Stellplatzablösebeiträge neben der Herstellung auch für die Instandhaltung, darunter auch die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen verwendet werden. Diese Voraussetzungen treffen auf die geplante Maßnahme zu.

Da die zu erwartenden Kosten größer als 1 Mio. € sind, hat die Entscheidung über die Maßnahme und die Mittelverwendung durch den Stadtrat zu erfolgen.

7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Es entstehen zahlungswirksame Kosten i. H. v. einmalig und insgesamt 6.438 T€ im Teilhaushalt des Referats für Arbeit und Wirtschaft im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit bei einem neu zu bildenden Innenauftrag beim Produkt 44111320 „Beteiligungsmanagement“ für die Haushaltsjahre 2027 und 2028 gemäß nachstehender Kostentransparenztabelle.

Laufende Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		6.438.000 € Gesamtkosten im Zeitraum 2027 -2028	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) – Pachtzahlungen (einschl. Sanierung)			
Transferauszahlungen (Zeile 12)		2027: 386.000 € 2028: 6.052.000 €	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Eine Kompensation dieser Gelder aus dem bestehenden Referatsbudget ist nicht möglich.

Die Refinanzierung des Gesamtbetrags von 6.438 T€ soll wie vorstehend dargestellt vollständig aus Stellplatzablösemitteln und ggf. Drittmitteln, die von der Stadtwerke München GmbH akquiriert werden, erfolgen. Die Maßnahme wird zum Haushalt 2027 im Rahmen des Schlussabgleichs sowie zum Haushalt 2028 im Rahmen des Planaufstellungsverfahrens angemeldet.

Die Gegenfinanzierung aus Stellplatzablösemitteln gilt grundsätzlich als Einnahme. Sie wird jedoch weder in der buchhalterischen Erfassung noch in der Kostentransparenztabelle oder einer Einnahmentabelle dargestellt.

Die Maßnahme wurde vom Referat für Arbeit und Wirtschaft bereits im Rahmen des Eckdatenbeschluss 2027 als investive Position angemeldet (lfd. Nr. RAW-005) und genehmigt. Nach aktuellen Informationen werden die Kosten für die Sanierung der P+R-Anlage Mangfallplatz bei der Stadtwerke München GmbH als Aufwandskosten konsumtiv verbucht. Dieser Buchungslogik folgend, ist die Projektfinanzierung bei der Landeshauptstadt München ebenfalls konsumtiv zu verbuchen. Insoweit ist die Anmeldung zum Eckdatenbeschluss 2027 (investive Maßnahme RAW-005) überholt.

Sollte der Refinanzierung aus Stellplatzablösemitteln nicht zugestimmt werden, wäre zur Umsetzung des Projekts eine zentrale Finanzierung aus dem Stadthaushalt erforderlich. Sollte auch hierfür keine Zustimmung des Stadtrats erfolgen, könnte das Projekt nicht umgesetzt werden.

Der Mehrbedarf i. H. v. einmalig und insgesamt 6.438 T€ gemäß vorstehender Kostentransparenztabelle wird genehmigt und bei der Stadtkämmerei im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2027 und 2028 für das Produkt 44111320 „Beteiligungsmanagement“ entsprechend angemeldet.

8. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein

9. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Mobilitätsreferat, der P+R Park & Ride GmbH, der Stadtwerke München GmbH sowie der Stadtkämmerei abgestimmt.

Seitens der Stadtkämmerei bestehen grundsätzlich keine Einwände gegen die Deckung aus dem Sonderposten „Stellplatzablöse“ sowie gegen die Zuordnung der Kosten zum konsumtiven Haushalt. Die von der Stadtkämmerei erbetene Streichung in Antragspunkt 2 wurde entsprechend umgesetzt. Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist der Sitzungsvorlage als Anlage 2 beigelegt.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Eine rechtzeitige Zuleitung der Vorlage an die Gremiumsmitglieder nach Nr. 5.6.2 Abs. 1 der AGAM war wegen noch offener Fragestellungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse und der Finanzierung nicht möglich. Die Behandlung im heutigen Ausschuss ist erforderlich, damit die Zeitschiene für die Planung und die Bauausführung eingehalten werden kann.

Der Korreferent des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Felix Sproll, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Der Sanierung der Abstell- und P+R-Anlage Mangfallplatz mit einem Kostenumfang von insgesamt 6.438 T€ wird zugestimmt.
2. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die erforderlichen Sanierungskosten in Höhe von einmalig und insgesamt 6.438 T€ im Rahmen des Schlussabgleichs 2027 (386 T€) und der Haushaltsplanaufstellung 2028 (6.052 T€) für das Produkt 44111320 „Beteiligungsmanagement“ bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Der Refinanzierung erfolgt aus Stellplatzablösemitteln in Höhe von bis zu 6.438 T€ wird zugestimmt. Der Empfehlung der Lenkungsgruppe Stellplatzablösemittel wird entsprochen.

3. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird gebeten, die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Mittel für die Maßnahme Abstell- und P+R-Anlage Mangfallplatz auf geeignetem Wege an die Stadtwerke München GmbH weitergeleitet werden können.

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

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

Dr. Christian Scharpf
Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z. K.

V. Wv. Referat für Arbeit und Wirtschaft RAW-GB5-SG1 (S:\FB5\SWM\4 Finanzen\2 Finanzierung\082 Verkehr P&R Betrauungsakte\Parkhaus Mangfallplatz\2026 Beschluss Sanierung\Beschluss final\BE SWM Sanierung der Abstell- und P+R Anlage Mangfallplatz.rtf)

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

2. An die SWM

An die SWM, Ressort Mobilität-Bereich Verkehrsinfrastruktur

An das MOR – RL

An das MOR – GB1

An das MOR – GB1.23

An das MOR – GB2.1

An das MOR – GL2

An die P+R Park & Ride GmbH

An die SKA

An das RAW-GL2

z. K.

Am