

Telefon: 0 233-22486
Telefax: 0 233-24479
Az.: IS-SP-KG

Kommunalreferat
Immobilienervice

**Sanierung der Gleistrasse zum ehemaligen Olympiabahnhof
10. Stadtbezirk Moosach**

Genehmigung der Gesamtkosten

**Denkmalschutz-Posse am ehemaligen Olympiabahnhof –
Gleise im Rahmen der geplanten Bodensanierung entfernen!**

**Antrag Nr. 14-20 / A 01773 von Herrn StR Alexander Reissl
vom 12.02.2016**

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05056

Kurzübersicht zum Beschluss des Kommunalausschusses vom 28.04.2016 (SB)
Öffentliche Sitzung

Stichwort	Bodensanierung der Gleistrasse zum ehemaligen Olympiabahnhof
Anlass	Herstellung einer Nord-Süd-Grünverbindung zwischen der Borstei und der Triebstraße als Fuß-/Radwegeverbindung und ökologische Vernetzung
Inhalt	Bodensanierungsmaßnahmen zur Vorbereitung der Realisierung der Nord-Süd-Grünverbindung
Entscheidungsvorschlag	Für die Bodensanierungsmaßnahmen werden Kosten in Höhe von 1.375.000,00 € (inkl. eines Ansatzes von 229.000,00 € für Unvorhergesehenes) genehmigt; die Ausgabemittel stehen zur Verfügung.
Gesucht werden kann auch nach:	Nord-Süd-Grünverbindung, ehemalige Olympia-S-Bahn-Trasse, Olympiabahnhof, Bodensanierung, Mittelgenehmigung

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass	1
2. Denkmalschutzrechtliche Vorgaben	2
3. Sanierungsnotwendigkeit aufgrund gesetzlicher Grundlagen	4
4. Planungsstand der künftigen Nutzungen des Bahnhofs und des Geländes einschließlich der Gleisanlagen	5
5. Antrag Nr. 1773 des Stadtratsmitglieds Alexander Reissl v. 12.02.2016	7
6. Entscheidungsvorschlag	8
7. Finanzielle Abwicklung	9
8. Beteiligung anderer Referate	9
9. Beteiligung der Bezirksausschüsse	9
10. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirats	9
11. Beschlussvollzugskontrolle	9

II. Antrag des Referenten **10****III. Beschluss** **11**

Telefon: 0 233-22486
Telefax: 0 233-24479
Az.: IS-SP-KG-asr

Kommunalreferat
Immobilienervice

**Sanierung der Gleistrasse zum ehemaligen Olympiabahnhof
10. Stadtbezirk Moosach**

Genehmigung der Gesamtkosten

**Denkmalschutz-Posse am ehemaligen Olympiabahnhof –
Gleise im Rahmen der geplanten Bodensanierung entfernen!**

**Antrag Nr. 14-20 / A 01773 von Herrn StR Alexander Reissl
vom 12.02.2016**

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05056

2 Anlagen:

- A) Beschlussvorlage für den Kommunalausschuss am 04.02.2016
- B) Antrag Nr. 14-20 / A 01773 von Herrn StR Alexander Reissl vom 12.02.2016

Beschluss des Kommunalausschusses vom 28.04.2016 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Im Kommunalausschuss am 04.02.2016 wurde die als Anlage beigefügte Beschlussvorlage über die Bodensanierung der Gleistrasse zum ehemaligen Olympiabahnhof behandelt. Als Ergebnis einer ausführlichen Diskussion wurde zunächst nur die Teilmaßnahme „Rodung des wilden Aufwuchses“ gemäß dem Änderungsantrag von Herrn Stadtrat Ruff vom 04.02.2016 beschlossen. Bezüglich der weiteren durchzuführenden Maßnahmen wurde die Beschlussfassung vertagt.

Im Kommunalausschuss am 04.02.2016 wurden insbesondere Fragen zum Denkmalschutz, zur Sanierungsnotwendigkeit, zur künftigen Nutzung und zum Verursacherprinzip

bei der Kostentragung diskutiert. Das Kommunalreferat wurde aufgefordert, zu diesen Fragen explizit Stellung zu nehmen und den Beschluss mit diesen Ergänzungen erneut zur Entscheidung vorzulegen. Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

2. Denkmalschutzrechtliche Vorgaben

Der Denkmalstatus des Ensembles und insbesondere der Gleisanlagen wurde vom Kommunalausschuss hinterfragt. Die fachliche Zuständigkeit hierfür liegt bei der Unteren Denkmalschutzbehörde des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, die in die Entwicklung des Sanierungskonzeptes von Beginn an eingebunden wurde. Aus diesem Grunde wurde die Beantwortung der Frage, welche konkreten Forderungen der Denkmalschutz für dieses Ensemble erhebt und auf welcher gesetzlichen Grundlage diese beruhen, an das Fachreferat weiter gegeben.

Die Untere Denkmalschutzbehörde stellt hierzu klar, dass alle Schritte, die zu den Vorgaben für das vorliegende Sanierungskonzept geführt haben, als Reaktion auf und in enger Kooperation mit der Abteilung Stadtplanung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat erfolgt sind. Im einzelnen wird zum Denkmalschutz Folgendes ausgeführt:

2.1 Denkmalschutzrelevante Beschlüsse/Aussagen

Im Zusammenhang mit der Bewerbung der Landeshauptstadt München für die Olympischen und Paralympischen Winterspiele 2018 hat der Stadtrat mit Beschluss vom **18.03.2009** das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, eine städtebauliche und landschaftliche Rahmenplanung sowie eine Umweltstudie zum Gelände des Olympiaparks zu erstellen. Diese wurde daraufhin unter Einbindung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege erstellt und dem Stadtrat mit Beschluss vom **06.10.2010** (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05048) zur Kenntnis gegeben. U.a. wurde in dieser Vorlage ausgeführt, dass sich die ehemalige S-Bahn-Trasse für eine neue übergeordnete Nord-Süd-Grünverbindung anbietet, die sowohl für eine Rad- und Fußwegverbindung als auch dem Biotopverbund dienen kann. Das Baureferat wurde gebeten zusammen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Projektplanung hierfür zu erstellen.

Eine nochmalige Einbindung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege im Rahmen der Vorbereitung des o.g. Beschlussentwurfes zur Errichtung eines Fuß- und Radweges auf oder entlang der ehemaligen Gleistrasse mit S-Bahn-Station „Olympiastadion“, und zum Antrag der ÖDP vom 08.01.2012 zur Erhaltung des S-Bahnhofes, hat zu folgendem Ergebnis geführt:

Sowohl die Gleistrassen wie auch der ehemalige Olympiabahnhof sind ein **wesentlicher Teil des Erschließungskonzeptes der Olympiade 1972** und müssen damit als wesentlicher Teil des Olympiaparks betrachtet werden. Die wesentlichen Teile des Erschließungskonzeptes wie S-Bahnhof, U-Bahnhof und Trambahnhaltestelle werden in der Beschreibung des Ensembles „Olympiapark“ benannt und gewürdigt (gesetzl. Grundlage: Art. 1 Abs. 3 DSchG). Die Erhaltung der Gleistrassen und des ehem. Bahnhofs sind gem. Art. 6 Abs.1 und 2 DschG Grundlage für die Entscheidung und Grundlage für das weitere Ver-

fahren. Eine Abweichung hiervon würde zum Verlust eines der Denkmalwerte im Olympiapark und zu einer Änderung des Ensembleumgriffs führen. Das wäre weder im Sinne der Landeshauptstadt München als Eigentümerin, noch als Ausübende der Planungshoheit.

Alle Abstimmungen auch mit der Landesbehörde fanden in enger Kooperation zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Baureferat - Gartenbau statt.

2.2 Kostenrelevanz des Denkmalschutzes bei der Bodensanierung

Von Seiten der Denkmalbehörde ist die Forderung zum Erhalt der Gleisanlagen zum ehemaligen Olympiabahnhof - soweit noch vorhanden - resultierend aus dem Ensemblestatus in die Sanierungsplanung eingeflossen. Neben der Frage, inwieweit der Bahnhof und die Gleisanlagen erhalten werden müssen, war auch die Kostenrelevanz dieser Vorgabe Teil der Fragestellungen im Kommunalausschuss am 04.02.2016.

Zur Kostenrelevanz nimmt das Kommunalreferat wie folgt Stellung:

Der Erhalt der Gleisanlagen behindert weder die erforderliche Sanierung der Roten Sande (oberflächennah) noch die Sanierung im Bereich des ehemaligen Mineralöllagers (seitlich der Gleisanlagen).

Auch für die Detektierung der Abwurfmunition im Rahmen der erforderlichen Kampfmittelfreimessung sind die Gleise kein Hindernis. Sofern allerdings Bomben im Bereich der Gleise detektiert werden, ist ein Nachgraben erforderlich; hierfür muss je nach Lage auch ein Gleisabbau erfolgen. Aus Gründen der (Verkehrs-)Sicherheit muss jedem Verdacht auf Bombenfund nachgegangen und müssen detektierte Objekte frei gegraben werden. Dabei kann ein Ausbau der Gleise auf einer Länge von **jeweils** bis zu 10 m erforderlich sein. Wie dann mit dieser Lücke umzugehen ist, muss mit der Denkmalschutzbehörde von Fall zu Fall geklärt werden. Die Kosten für diese Kampfmittelerkundung und -räumung fallen unabhängig vom Erhalt der Gleise an. Kleinmunition ist im Bereich der Gleise nicht zu erwarten, da im Rahmen der Oberflächenmodellierung beim Bau des Bahnhofs der gesamte Unterbau gegenüber dem damaligen Gelände um ca. 70-100 cm aufgeschüttet wurde.

Die bestehenden Gleisanlagen liegen auf Holzschwellen, die nutzungsbedingt verunreinigt und wie in der Bauzeit üblich mit ölhaltiger Imprägnierung versehen sind. Die Schwellen wären im Fall eines Ausbaus (teuer) als Sondermüll zu entsorgen. Im Fall des Verbleibs, wie von der Denkmalbehörde gefordert, würde für eine öffentliche Nutzung wie vorgesehen eine ca. 10 cm hohe Abdeckung der Schwellen mit unbelastetem Material als Sicherung vom RGU akzeptiert. Dieser Konsens wurde im Rahmen der Erarbeitung des Sanierungskonzeptes von allen Beteiligten bestätigt und stellt gegenüber dem Ausbau der Gleise einschließlich Entsorgung der Schwellen eine kostengünstige Lösung dar, unabhängig von der Option, im Rahmen der späteren Umgestaltung andere Varianten zu entwickeln.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine vollständige Entfernung der Gleise wegen der dann anfallenden Entsorgungskosten für die kontaminierten Schwellen deutlich teurer wäre als der aufgrund des Denkmalstatus vorgesehene teilweise Erhalt und Überdeckung der Schwellen mit unbelastetem Material wie mit dem RGU abgestimmt.

3. Sanierungsnotwendigkeit aufgrund gesetzlicher Grundlagen

Zu den in der Diskussion aufgeworfenen Fragen nach der Notwendigkeit der Sanierung angesichts einer voraussichtlich nur oberflächennahen Umgestaltung sowie der Möglichkeit, die Sanierungskosten auf den Verursacher abzuwälzen (Gegenstand des Änderungsantrags der ÖDP) führt das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) Folgendes aus:

3.1 Forderungen aus der BBodSchV wegen der beabsichtigten Nutzung

„Bei Altlastenuntersuchungen im Bereich des Olympiabahnhofs wurden z. T. erhebliche Belastungen festgestellt:

- *Zwischen dem Bahnsteig und dem früheren Gewerbegebiet westlich des Bahnhofs wurden bis zu 3 m mächtige Auffüllungen angetroffen, die insbesondere im obersten halben Meter Beimengungen an Asche und Schlacke und deutlich erhöhte Schadstoffgehalte an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Schwermetallen aufwiesen.*
- *In zwei Teilflächen wurden an der Oberfläche Rote Sande angetroffen, die erheblich mit Schwermetallen verunreinigt sind. Beim Aushub ist dieses Material als gefährlicher Abfall einzustufen.*

Eluat-Untersuchungen (wässriger Probenauszug zur Ermittlung der Löslichkeit von Schadstoffen im Boden) wiesen z. T. eine deutliche Löslichkeit der Schwermetalle nach, die maximal bis zum 14-fachen über dem entsprechenden Prüfwert der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) lagen. Das Wasserwirtschaftsamt München hält daher Sanierungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers für erforderlich. Hierzu sollten die Roten Sande ausgehoben und die Auffüllung bis in eine Tiefe von 0,5 m entfernt werden.

Da die Analysewerte auch die Prüfwerte für eine Nutzung als Park- und Freizeitfläche z. T. um mehr als das fünffache überschritten, wurden zum Schutz der menschlichen Gesundheit ebenfalls Sanierungsmaßnahmen als notwendig erachtet. Deren Umfang ist mit den o.g. wasserwirtschaftlich erforderlichen Maßnahmen erfüllt.“

3.2 Möglichkeit der Inanspruchnahme der Verursacher der Verunreinigungen für die Sanierungskosten

„Eine eindeutige Zuordnung der Kontaminationen zwischen dem Bahnsteig und dem früheren Gewerbegebiet zu einem Verursacher ist dem RGU nicht möglich, da diese Gleisanlagen nicht nur von dem angrenzenden ehemaligen Mineralöllager und einem Schrott-

platz genutzt wurden, sondern auch (seinerzeit) von dem südlich gelegenen Gaswerk und den Chemischen Werken München Otto Bärlocher GmbH. Zudem handelt es sich bei den Auffüllungen um ortsfremde Böden, die vor oder für die Errichtung der Gleisanlagen entweder von der Bahn oder einem Voreigentümer aufgebracht wurden. Ein Teil der Belastungen ist evtl. auf die Durchmischung mit Roten Sanden zurückzuführen.

Bzgl. der Roten Sande geht das RGU davon aus, dass diese von der Bahn abgelagert wurden, da ähnliche Stoffe auch auf einer anderen Bahnanlage in München angetroffen wurden. Ein zweifelsfreier Nachweis liegt jedoch nicht vor.

Da die Kosten einer Sanierung hier nicht einem Verursacher gegenüber geltend gemacht werden können, wurde beim Grundstückserwerb eine Übernahme von Sanierungskosten (280.000 €) durch die Bahn als ehemalige Eigentümerin vereinbart.“

3.3 Kostenbeteiligung DB und Kostensteigerung 2010 - 2016

Die Deutsche Bahn schließt bei Grundstücksverkäufen – soweit gesetzlich zulässig – die Haftung für Bodenmängel grundsätzlich immer aus, so auch beim Verkauf des Olympiabahnhofs. Insofern ist die Kostenbeteiligung der DB ein durchaus positives Verhandlungsergebnis.

Das RGU hatte die reinen Sanierungskosten, sowohl für die Roten Sande als auch für den Bereich des östlichen Mineralöllagers, im Rahmen der Grundstücksverhandlungen im Jahr 2010 auf ca. 373.000 € netto geschätzt. Die Entsorgungskosten sind zwischenzeitlich deutlich gestiegen.

Nicht enthalten waren in der Schätzung des RGU Kosten für die Entsorgung der kontaminierten Schwellen im Bereich des zum Ausbau vorgesehenen Industriegleises. Dieser Ausbau erfolgt in Vorbereitung der Kampfmittel-Sondierung auf Abwurf- und Kleinmunition.

Dem Thema Kampfmittelfreiheit wird erst seit ca. 3 Jahren die notwendige Aufmerksamkeit als eigenständige und kostenrelevante Aufgabe eingeräumt. Bei der Schätzung des RGU aus dem Jahr 2010 sind dementsprechend hierfür noch kein Ansatz enthalten.

4. Planungsstand der künftigen Nutzungen des Bahnhofs und des Geländes einschließlich der Gleisanlagen

Das Kommunalreferat ist mit der Bodensanierung nur vorbereitend tätig für die nachfolgenden Planungen des Baureferats - Gartenbau. Das Baureferat wird nach erfolgter Sanierung die Flächen für den Ausbau der gewünschten Nord-Süd-Grünverbindung übernehmen und gibt die Standards für den zu übergebenden Zustand vor. Die inhaltlichen Nutzungsvorstellungen für das Areal werden vom Baureferat – im Einvernehmen mit dem Stadtrat und dem Bezirksausschuss – in Partizipation mit den künftigen Nutzern entwickelt. Erste Schritte dazu haben bereits stattgefunden.

Das Baureferat wurde zum Inhalt und zum Status der künftigen Planung um Stellungnahme gebeten. Diese ist in den relevanten Teilen in den folgenden Ziffern 4.1 bis 4.3 wiedergegeben.

4.1 Beschlusslage

Zitate unter 4.1 – 4.3 aus der Stellungnahme des BauR/Gartenbau / Bau-G1 vom 8.2.2016:

„Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09746) wurde das Baureferat beauftragt, in Abstimmung mit den betroffenen Fachreferaten die Grundlagen für die Objektplanung zu ermitteln, ein Beteiligungsverfahren in Form eines „Runden Tisches“ vorzubereiten und durchzuführen sowie den Stadtrat über das Ergebnis zu informieren.“

Das Beteiligungsverfahren wurde am 23.07.2014 und 24.07.2014 durchgeführt und die Ergebnisse in einer Dokumentation zusammengefasst.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 13.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03086) wurde der Stadtrat über die Ergebnisse des „Runden Tisches“ und der Grundlagenermittlung informiert. Das Baureferat wurde beauftragt ein Nutzungskonzept zu erarbeiten und mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Runden Tisches und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abzustimmen. Zudem soll dem Stadtrat auf Grundlage des Nutzungskonzeptes das weitere Planungsverfahren zur Entscheidung vorgelegt werden.“

4.2 Wesentliche Ergebnisse des „Runden Tisches“

Der „Runde Tisch“ hat folgende wesentliche Ziele für die geplante Nord-Süd-Grünverbindung formuliert, die dem Stadtrat bereits in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03086 vom 13.10.2015 vorgestellt wurden:

„Schaffung von Wegeverbindungen

- *Schaffung einer durchgängigen funktionsfähigen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Sapporobogen im Süden und DB Nordring im Norden zur Weiterführung in die nördlich angrenzenden Stadtteile*
- *Schaffung von Wegeverbindungen Richtung Westen*
- *Schaffung einer barrierefreien Wegeverbindung über den Bahnhofsvorplatz Richtung Osten*

Biotopvernetzung

Herstellung einer Trockenbiotop-Verbundachse zwischen den ökologischen Ausgleichsflächen auf dem ehemaligen Gaswerksgelände und den Biotopflächen entlang des DB-Nordringes

Erhalt des Bahnhofsbauwerkes

- *Erhalt des Lindenhains, des Vorplatzes und der überdachten Fläche als großzügiger, allgemein nutzbarer Raum*
- *Erhalt des Bauwerkes als skulpturales Baudenkmal mit Nutzungsmöglichkeiten für Jugendkultur im Erdgeschoss*
- *Erhalt als nicht kommerzieller Ort*

Schaffung einer durchgängigen und robusten öffentlichen Grünfläche, die den Charakter und die Identität des Ortes weiterträgt

- *flexibles Planungskonzept als Rahmen für Aneignung und Entwicklung*
- *Integration der vorhandenen Gleisanlagen und Bahnsteigflächen in ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept*
- *Anlage von ruhigen Nutzungsformen nördlich des Kusocinski-Dammes, z.B. Boccia-Anlage, Sitzplätze, Mehrgenerationenparcour*
- *Schaffung von generationsübergreifenden flexiblen Nutzungsmöglichkeiten*

4.3 Aktueller Planungsstand

Auf Grundlage des o.g. Stadtratsbeschlusses hat das Baureferat ein Nutzungskonzept beauftragt, das derzeit erarbeitet wird. Die o.g. Ziele werden kontinuierlich mit den städtischen Fachreferaten abgestimmt und verfeinert.

Nach (erneuter) Abstimmung mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des „Runden Tisches“ wird dem Stadtrat das Nutzungskonzept sowie das weitere Planungsverfahren zur Entscheidung vorgelegt. (voraussichtlich im Sommer 2016)“

5. Antrag Nr. 14-20 / A 01773 des Stadtratsmitglieds Alexander Reissl v. 12.02.2016

Herr Stadtrat Alexander Reissl stellte am 12.02.2016 folgenden Antrag:

„Um am westlichen Rand des Olympiaparks eine durchgängige Grünverbindung entwickeln zu können, müssen Teile des Bodens entlang und im Umkreis der Gleise des ehemaligen Olympiabahnhofs saniert werden. Im Rahmen dessen ergreift die Stadtverwaltung alle nötigen Maßnahmen, um die nutzlos gewordenen Gleise vollständig zu entfernen.“

Das Kommunalreferat nimmt hierzu unter Bezugnahme auf die Ziffer 2.2 des Vortrags wie folgt Stellung:

Der Schutzstatus der Gleisanlagen beeinträchtigt die Sanierung nicht. Sollten Teile dieser aufgrund der Kampfmittelfreimessung entfernt werden müssen, muss aufgrund der Denk-

maleigenschaft das weitere Vorgehen im Einzelfall mit der Denkmalschutzbehörde abgestimmt werden.

Da die aktuell geplante Bodensanierung von der Denkmaleigenschaft unabhängig ist bzw. die Entsorgung der Bahnschwellen sogar zu erheblichen Mehrkosten führen würde, wird vorgeschlagen, die Gleise – zumindest zunächst – entsprechend den Vorgaben des Denkmalschutzes zu erhalten. Eine abschließende Entscheidung und Prüfung, wie später im Zuge der Umsetzung der geplanten Nord-Süd-Grünverbindung mit den Gleisen verfahren werden soll, muss dann im Rahmen der Projektplanung **des Baureferats** in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und ggf. dem Bayerischen Amt für Denkmalpflege erfolgen.

6. Änderungsantrag der ÖDP

In der Sitzung des Kommunalausschusses am 04.02.2016 brachte die ÖDP folgenden Änderungsantrag zum ursprünglichen Referentenantrag ein:

„Die Landeshauptstadt München stellt die Sanierungskosten denjenigen in Rechnung, die die Bodenverunreinigung verursacht haben, soweit dies rechtlich möglich ist.“

Ich übernehme den Antrag und ergänze den bisherigen Referentenantrag entsprechend.

7. Entscheidungsvorschlag

Unter Berücksichtigung der vorstehenden, ergänzenden Informationen wird entsprechend der Vorlage für den Kommunalausschuss vom 04.02.2016 (siehe Anlage) vorgeschlagen, die Gesamtkosten für die erforderliche Bodensanierung und Kampfmittelerkundung im Plangebiet bis zu einer Höhe von 1.375.000,00 € zu genehmigen. Damit wird sichergestellt, dass das Gelände bis zu seiner Umgestaltung als Nord-Süd-Grünverbindung auf der ehemaligen S-Bahn-Trasse gefahrlos betreten und die Planung dieser Verbindung nach Abschluss der vorbereitenden Verfahren ohne Verzug umgesetzt werden kann.

Für die vorgezogene Durchführung der Sanierungsmaßnahmen sprechen in erster Linie zwei Gründe:

- 1) Durch die intensive Öffentlichkeitsarbeit des Baureferates in Vorbereitung der Planung ist auch die Frequentierung des Geländes insbesondere im Bereich des Bahnhofs durch interessierte Bürger deutlich gestiegen. Gerade hier finden sich jedoch die gesundheitsgefährdenden Roten Sande. Eine zeitliche Verschiebung der Sanierungsmaßnahmen und Ausführung als bauvorbereitende Maßnahme vor der Realisierung der Nord-Süd-Grünverbindung wäre aus Sicht des Kommunalreferats nur zu vertreten, wenn das Gelände bis zum Beginn der Baumaßnahmen gegen unbefugtes Betreten gesichert würde.
- 2) Der Anspruch der Stadt München zur Inanspruchnahme der DB bezüglich der Kostenbeteiligung von 280.000 € brutto ist befristet bis zum 24.10.2017. Dieser Termin ist nach dem derzeitigen Projektterminplan des Baureferates nicht einzuhalten, wenn

die Sanierung erst unmittelbar im Zusammenhang mit der Realisierung der Nord-Süd-Grünverbindung durchgeführt wird.

8. Finanzielle Abwicklung

Die für die Maßnahme erforderlichen Auszahlungsmittel stehen bei Finanzposition 8800.602.0000.8 „Allgemeines Grundvermögen; Leistung für oder durch Dritte“ im Haushaltsplan 2016 zur Verfügung (Bestellnummer 380117040, IA 995430010).

Nach Abschluss der Entmunitionierung des Geländes wird der DB die vertraglich festgelegte Kostenbeteiligung in Höhe von 280.000 € in Rechnung gestellt; sie wird bei Finanzposition 8800.150.0000.8 „Allgemeines Grundvermögen; Ersätze allgemein“ verrechnet.

Die Maßnahme ist zur Gefahrenabwehr für spielende Kinder und andere Unbefugte sowie zur Umsetzung der geplanten städtebaulichen Maßnahmen unverzichtbar.

9. Beteiligung anderer Referate

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

10. Beteiligung der Bezirksausschüsse

In dieser Angelegenheit besteht kein Anhörungsrecht des Bezirksausschusses 10 Moosach.

11. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates

Der Korreferentin des Kommunalreferates, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, und dem Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Hans Podiuk, wurde ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet.

12. Beschlussvollzugskontrolle

Diese Sitzungsvorlage soll nicht der Beschlussvollzugskontrolle unterliegen, weil der Stadtrat ohnehin mit der Auftragsvergabe für die Einzelleistung im Rahmen der Wertgrenzen zu befassen ist.

II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat stimmt der Bodensanierung und Kampfmittelerkundung im Planbereich der Nord-Süd-Grünverbindung auf der ehemaligen S-Bahn-Trasse zu.
2. Das Kommunalreferat wird ermächtigt, die Bodensanierungsmaßnahmen bis zu einem Wert von 1.375.000 € (incl. eines Ansatzes von 229.000 € für Unvorhergesehenes) zu beauftragen.
3. Das Kommunalreferat wird, soweit die Verursacher ermittelt werden können und dies rechtlich möglich ist, diesen die angefallenen Sanierungskosten in Rechnung stellen.
4. Der Schutzstatus der Gleisanlagen beeinträchtigt, wie in den Ziffern 2.2 und 5 des Vortrags dargestellt, die Sanierung nicht. Die Gleise werden deshalb, soweit sie aus denkmalrechtlicher Sicht zu erhalten sind, im Zuge der Bodensanierung nicht ausgebaut. Wie mit der Gleistrasse im Rahmen der Errichtung der Nord-Süd-Grünverbindung umgegangen wird, ist im Zuge der Realisierung dieses Projekts in Abstimmung mit dem Denkmalschutz zu überprüfen.
Der Antrag Nr. 14-20 / A 01733 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 12.02.2016 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
5. Diese Beschlussvorlage unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Axel Markwardt
Berufsmäßiger Stadtrat

- IV. Abdruck von I. mit III.
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Revisionsamt
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an die Stadtkämmerei
z.K.
- V. Wv. Kommunalreferat - Immobilienservice -SP-KG

Kommunalreferat

- I. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
- II. An
das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV-52
das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV-61
das Kommunalreferat IS-KD
das Baureferat G1
das Baureferat J112
das Referat für Gesundheit und Umwelt UW 21
das Referat für Gesundheit und Umwelt UW 12
das Kreisverwaltungsreferat HA III
z.K.

Am _____