

**Laimer Unterführung - „Umweltverbundröhre“
im 9. Stadtbezirk Neuhausen - Nymphenburg
und im 25. Stadtbezirk Laim**

1. Projektgenehmigung für die planfestgestellte Lösung
Projektkosten (Kostenobergrenze): 96.675.000 €
Anteil LHM: 85.525.000 €
2. Genehmigung der Tektur zur planfestgestellten Lösung
mit Mehrkosten von max. 10 Mio. Euro
Anteil LHM: max. 10 Mio. Euro
3. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2017 - 2021

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10153

Anlage
Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.12.2017
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Eine unmittelbare Befassung der Vollversammlung ist erforderlich, weil die umfangreichen verwaltungsinternen Abstimmungen erst Anfang Dezember 2017 abgeschlossen werden konnten und deshalb eine Vorberatung in der Sitzung des Bauausschusses am 28.11.2017 nicht erfolgen konnte. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist notwendig, um eine weitere Bearbeitung ohne Verzögerung im Verfahren zu ermöglichen. Die Deutsche Bahn AG benötigt eine beschlussmäßige Finanzierungs- und Planungszusage im Dezember 2017.

1. Sachstand

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 28.07.2004 einen Grundsatzbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 04703) für den Bau einer neuen Eisenbahnbrücke, der sog. „Umweltverbundröhre“, gefasst und das Baureferat beauftragt, gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG die Genehmigungsplanung zu erarbeiten. Bauherrin für die neue Eisenbahnbrücke ist die Deutsche Bahn AG. Sie ist auch die künftige Eigentümerin des neuen Bauwerks. Die Landeshauptstadt München, Baureferat, ist Bauherrin für die Fahrbahn inkl. der zugehörigen Ausgestaltung und Beleuchtung.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit Beschluss vom 27.07.2005 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06592) das Bedarfsprogramm für die Laimer Unterführung - „Umweltverbundröhre“ genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Kreuzungsvereinbarung abzuschließen und nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Die Kreuzungsvereinbarung wurde am 15.05.2006 / 13.11.2006 zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG geschlossen. Mit dem Abschluss der Kreuzungsvereinbarung ist die Landeshauptstadt München gegenüber dem Vorhabensträger, der Deutschen Bahn AG, die rechtliche Verpflichtung eingegangen, ihren Finanzierungsanteil für das Projekt „Umweltverbundröhre“ i. H. v. von ca. 90 % der Gesamtkosten sicherzustellen und rechtzeitig die Baumittel in das Mehrjahresinvestitionsprogramm sowie in den Haushalt einzustellen.

Die Unterlagen zur Genehmigungsplanung wurden vom Baureferat in enger Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH (SWM), Unternehmensbereich Verkehr, erstellt und bei der Deutschen Bahn AG eingereicht.

Die Breiten für den ÖPNV wurden dabei gemäß den Vorgaben der SWM entwickelt.

Das Projekt Umweltverbundröhre wurde von der Deutschen Bahn AG in das Planfeststellungsverfahren der 2. S-Bahn-Stammstrecke integriert.

Seit dem 09.06.2015 liegt der Planfeststellungsbeschluss (Az.: 61134-611pps/001-2300#003) gemäß § 18 AEG für das Vorhaben „Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1, München West, Bereich Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof“, welcher die „Umweltverbundröhre“ beinhaltet, rechtskräftig vor.

Der Bau der Umweltverbundröhre ist terminlich an den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke der Deutschen Bahn AG gebunden.

Um die Ausführung der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht zu verzögern, muss der Bau der Umweltverbundröhre deshalb zeitgleich mit dem Bau der beiden Haltestellen erfolgen.

Für die vorgenannte Baumaßnahme wurden die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Projektbeschreibung

Die beiden bestehenden Eisenbahnkreuzungsbauwerke (Kfz-Tunnel und Fuß- und Radwegtunnel) im Zuge der Wotanstraße (Laimer Unterführung) sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und ihrer vorhandenen Ausgestaltung für Fußgänger und Radfahrer wenig attraktiv.

Vor dem Hintergrund des erfolgten Realisierungsentscheides der 2. S-Bahn-Stammstrecke und der neu entstandenen städtebaulichen Entwicklungen im Zuge des Projektes Hauptbahnhof - Laim - Pasing wird dem S-Bahnhof Laim durch die Erhöhung der Umsteigezahlen eine völlig neue Bedeutung innerhalb des städtischen Verkehrsnetzes zukommen.

Daher sind die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn und die Anbindung an den S-Bahnhaltepunkt durch den Bau der „Umweltverbundröhre“ zu optimieren und an die neuen Anforderungen anzupassen.

Die Umweltverbundröhre wird auf Basis des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses (Az.: 61134-611pps/001-2300#003 vom 09.06.2015) errichtet und ist durch die angrenzenden rechtskräftigen Bebauungspläne nach Süden (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1894 a „Laimer Knoten“) und nach Norden (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1925 „Nymphenburg Süd“) planungsrechtlich angebunden.

Die Umweltverbundröhre wird etwa im Abstand von 12 Metern östlich des bestehenden Straßen- und Fußgängertunnels Wotanstraße (Laimer Unterführung) errichtet. Durch Rampen wird die Umweltverbundröhre im Süden an den Laimer Kreisel (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1894 a „Laimer Knoten“) und im Norden an die Kreuzung Wotanstraße / Winfriedstraße (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1925 „Nymphenburg Süd“) angebunden.

Neben der Busfahrbahn mit je einem Fahrstreifen pro Richtung, die jeweils eine Regelbreite von 3,25 Meter besitzen, werden auch ein 2,50 Meter breiter Radweg und eine 3,50 Meter breite Gehbahn vorgesehen.

Die lichte Höhe der Umweltverbundröhre erhält nach den Vorgaben der SWM /MVG ein Regelmaß von 4,90 m bzw. auf kurzer Länge auch 4,65 m (an Zwangspunkten, wie z.B. im Bereich des Südportals), so dass sie ausreicht, um im Bereich der jetzt vorgesehenen Busfahrbahn in Zukunft Trambahnen verkehren zu lassen.

Von der Umweltverbundröhre aus wird in Richtung Osten ein Zugangsbauwerk zum S-Bahnhof Laim errichtet. Fahrgäste können dort über eine Rampe und wahlweise über Aufzüge, Fahrtreppen oder Festtreppen die beiden neuen Bahnsteige erreichen, die beim Umbau des S-Bahnhofes Laim im Zuge der 2. S-Bahn-Stammstrecke entstehen. Die Aufzüge sind von der Deutschen Bahn AG im Zuge des behindertengerechten Ausbaus zu erstellen. Die Fahrtreppen sollen die Hauptumsteigebeziehung des neuen Bahnhofs weiter optimieren.

Auf Höhe des Zugangsbauwerkes ist in der Umweltverbundröhre auf beiden Seiten je eine Bushaltestelle mit 48 Metern Länge vorgesehen. Die Breite der Bushaltestellen beträgt 3 Meter.

Die lichte Weite des Tunnels insgesamt variiert wegen der Bushaltestellen und unterschiedlichen Anforderungen an Sicherheitsstreifen zwischen 14,85 Metern und 18,45 Metern.

Zur bestehenden Laimer Unterführung hin ist aus Sicherheitsgründen ein Verbindungsgang zu erstellen, der Rettungsdiensten im Notfall als zusätzlicher Angriffspunkt dient.

Im Zusammenhang mit den von der Bahn nicht mehr benötigten Flächen (siehe Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1925 „Nymphenburg Süd“) ist der Teilabbruch der bestehenden Straßen- und Fußgängertunnel der Laimer Unterführung im Norden um ca. 35 Meter vorgesehen. Dabei verbleibt längs der Bahnanlage ein Teil der nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Straßen- und Fußgängertunnel für eine künftige Grünbrücke. Im Bereich der Umweltverbundröhre wird hierfür ein neues Bauwerk durch die Deutsche Bahn AG errichtet.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen sowie die Bezirksausschüsse 9 Neuhausen - Nymphenburg und 25 Laim haben der Maßnahme zugestimmt.

3. Haltestellendimensionierung in der „Umweltverbundröhre“

Hierzu führt die Stadtwerke München GmbH (SWM) Folgendes aus:

"Die derzeitige Planung des auch für den innerstädtischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wichtigen Bauwerks sieht neben den beiden durchlaufenden Fahrstreifen für den Busverkehr sowie Gehbahn und Radweg zwei im Bauwerk gelegene Haltestellen mit jeweils 3,00 m Breite vor. Die Planung für die Länge der Haltestellen als auch die Breite der Haltestellen geht auf das Jahr 2004 mit den damals vorhandenen Fahrgastzahlen/Prognosezahlen, Betriebskonzept und Planungsvorgaben zurück.

Es ist bekannt, dass die reale Entwicklung der Bevölkerung in und um München stärker wächst als erwartet (Prognose vom Planungsreferat vom Juni 2017). Die damit einhergehende ansteigende Entwicklung der Fahrgastzahlen zwingt dazu, die bisherigen Planungsgrundlagen kritisch zu hinterfragen.

Als dimensionierungsrelevant sind die zwischenzeitlich verfügbaren Verkehrszahlen für den Prognosezustand 2025 und die einschlägigen Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013) zu betrachten, welche sich beide seit der Planung in 2004 in wichtigen Punkten (z.B. Flächenansatz für wartende und/oder auch aussteigende Fahrgäste) geändert haben.

Auf Basis der zuvor genannten geänderten Grundlagen haben die SWM das Büro Intraplan Consult GmbH im Juli 2015 beauftragt, die hieraus abzuleitende notwendige Haltestellenbreite in der UVR zu ermitteln.

Diese Studie stellte fest, dass die Haltestelle in Richtung Laimer Kreisel mit einer Breite von 6,10 m geplant werden muss.

Darüber hinaus ist auch der im Januar 2013 dargelegte Bedarf nach längeren Haltestellen (48,00 m anstatt 40,00 m), um für die seit 2013 in München im Einsatz befindlichen Buszüge eine ausreichende Haltestellenlänge zu ermöglichen, bisher nicht in der Planung enthalten.

Die zuvor genannten Änderungen (Haltestellenverbreiterung und -verlängerung) konnten bisher nicht in die Planung übernommen werden, da abschließende Gespräche mit den Beteiligten (LHM, DB und SWM) erst Ende November 2017 geführt werden konnten."

Die SWM haben die maximalen Mehrkosten für die Tektur gegenüber der planfestgestellten Variante ermittelt und beziffern diese auf max. 10 Mio. Euro. Diese Mehrkosten sind in voller Höhe von der Stadt München zu tragen.

4. Bauablauf und Termine

Die Deutsche Bahn AG als Vorhabensträger der 2. S-Bahn Stammstrecke erstellt neben der 2. S-Bahn Stammstrecke auch den Großteil der Umweltverbundröhre.

Von der Landeshauptstadt München werden auf Grundlage der geschlossenen Kreuzungsvereinbarung lediglich die nachfolgende Anlagenteile baulich übernommen:

Umweltverbundröhre:

- Herstellen der Verkehrsflächen mit sämtlichen Entwässerungseinrichtungen, einschließlich Rampenbereiche
- Wandverkleidung – Sichtflächen der Wände innerhalb der Umweltverbundröhre
- Pumpstation für die Maschinenteknik
- technische Ausrüstung, wie Beleuchtung, Belüftung, Notrufsäulen, BOS Funkversorgung und Fluchtwegkennzeichnung
- den für die Rampen erforderlichen Grunderwerb

Zugangsbauwerk Ost:

- Beleuchtung von Rampe und Zwischenebene

Die Vorabmaßnahmen für die Umweltverbundröhre beginnen bereits Mitte 2018 und die Hauptbaumaßnahmen bereits im September 2019.

Für die von der LHM übernommenen Anlagenteile wird es eine eigene Ausschreibung durch die LHM geben.

Die Submission für diese Anlagenteile erfolgt zu einem deutlich späteren Zeitpunkt und wird in einer eigenen Ausführungsgenehmigung nochmals dem Stadtrat vorgelegt.

Laut Schreiben der Deutschen Bahn AG vom 04.12.2017 können die zuvor genannten noch umzusetzenden Planungsänderungen in den laufenden Planungs- und Ausschreibungsprozess integriert werden, ohne dabei die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke im Jahr 2026 zu verzögern.

5. Kosten

5.1. Kosten für die planfestgestellte Lösung

Die Kostenträger für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes der Umweltverbundröhre mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke sind die Landeshauptstadt München (LHM) und die Deutsche Bahn AG.

Da beide Seiten ein Änderungsverlangen besitzen, wurde in der, mit der Deutschen Bahn AG abzuschließenden, Kreuzungsvereinbarung eine Kostenteilung festgesetzt. Grundlage hierfür ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

Zwischen Deutschen Bahn AG und LHM wurde nach EKrG der unmittelbar zum gemeinsamen Kreuzungsbauwerk zählende Projektumfang festgelegt. Dieser Umfang bildet den sog. kreuzungsbedingten Teil der Maßnahme („Kostenteilungsmasse“).

Nach Eisenbahnkreuzungsrecht wird mittels Fiktivprojekten (Was kosten die jeweiligen Einzelmaßnahmen der Beteiligten, wenn diese unabhängig von der anderen Maßnahme erstellt würden) ein Teilungsschlüssel ermittelt, der wider-spiegelt, welchen Anteil die jeweilig beteiligten Maßnahmenträger an dem gesamten Kreuzungsbauwerk veranlassen.

Zu diesen Kosten addieren sich die nicht kreuzungsbedingten Kosten, die jeder Maßnahmeträger selbst zu tragen hat.

Nicht kreuzungsbedingt ist auch ein nach EkrG berechneter Ablösebetrag für das neue Bauwerk Umweltverbundröhre und das Zugangsbauwerk zum S-Bahnhof Laim. Diese Bauwerke werden von der Deutschen Bahn AG auf Veranlassung der LHM erstellt und gehen in das Eigentum der Deutschen Bahn AG über. Daher ist auch der Unterhalt abzulösen.

Da die Deutsche Bahn AG Unternehmer im Sinne des Umsatzsteuergesetz ist, ist sie im Gegensatz zur LHM von der Umsatzsteuer befreit.

Werden also Anlagenteile der LHM durch die Deutsche Bahn AG erstellt, bzw. zurückgebaut, muss die LHM entsprechend dem Kostenteilungsschlüssel einen Ausgleich der Umsatzsteuer bezahlen. Die Deutsche Bahn AG muss für die Anlagenteile der LHM, welche sie für die LHM erstellt, bzw. zurückbaut, ebenfalls anteilig nach Kostenteilungsschlüssel die Umsatzsteuer zahlen.

Dieser jeweilige Ausgleich von der Umsatzsteuer gehört nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz bei beiden Kreuzungsbeteiligten zur Kostenmasse.

Die nachfolgenden Tabellen stellen übersichtlich die Summen der kreuzungsbedingten und nicht kreuzungsbedingten Kosten der Umweltverbundröhre dar. Die Massen- und Kostenberechnung basiert dabei auf der Entwurfsplanung, die von dem durch LHM und Deutsche Bahn AG beauftragten Ingenieurbüro für die planfestgestellte Lösung erstellt wurde.

Der Umfang der zu erstellenden Anlagenteile sowie die dazugehörigen prozentualen Angaben der Kostentragungen (Kostenteilungsschlüssel) ergeben sich aus der bereits geschlossenen Kreuzungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG.

Eine detaillierte Kostenaufstellung ist dem PHB 2 zu entnehmen. Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken.

Für Bau und Grunderwerb des Kreuzungsbauwerkes der Umweltverbundröhre mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke fallen für die planfestgestellte Lösung folgende **kreuzungsbedingte Kosten** (gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz) an:

	Gesamt	Kostentragung	
Kreuzungsbedingte Kosten (§ 12.2) für Anlagenteile, welche durch die Deutsche Bahn AG erstellt werden <small>* Deutsche Bahn AG ist von Umsatzsteuer befreit</small>		LHM	Deutsche Bahn AG
		90,018 %	9,982 %
Summe Nettokosten	48.957.562 €	44.070.284 €	4.886.906 €
gerundet	49.000.000 €	44.000.000 €	5.000.000 €
Kreuzungsbedingte Kosten (§ 12.2) für Anlagenteile, welche durch die LHM erstellt werden <small>* LHM ist nicht von Umsatzsteuer befreit</small>		LHM	Deutsche Bahn AG
		90,018 %	9,982 %
Summe Bruttokosten	14.475.264 €	13.030.343 €	1.444.921 €
gerundet	14.500.000 €	13.000.000 €	1.500.000 €

Neben den kreuzungsbedingten Kosten nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, fallen für beide Beteiligte auch **nicht kreuzungsbedingte** Kosten an:

	Gesamt	Kostentragung	
Nicht Kreuzungsbedingte Kosten (§ 12.2) für Anlagenteile der LHM, welche durch die Deutsche Bahn AG erstellt werden <small>* Deutsche Bahn AG ist von Umsatzsteuer befreit</small>		LHM	Deutsche Bahn AG
		100 %	0 %
Summe Nettokosten	5.449.332 €	5.449.332 €	0 €
gerundet	5.500.000 €	5.500.000 €	0 €
Nicht Kreuzungsbedingte Kosten (§ 12.2) für Anlagenteile der LHM, welche durch die LHM erstellt werden <small>* LHM ist nicht von Umsatzsteuer befreit</small>		LHM	Deutsche Bahn AG
		100 %	0 %
Summe Bruttokosten	952.951 €	952.951 €	0 €
gerundet	950.000 €	950.000 €	0 €

Nicht Kreuzungsbedingte Kosten (§ 12.2) für Anlagenteile der Deutsche Bahn AG, welche durch die Deutsche Bahn AG erstellt werden <small>* Deutsche Bahn AG ist von Umsatzsteuer befreit</small>		LHM	Deutsche Bahn AG
		0 %	100 %
Summe Nettokosten	2.724.408 €	0 €	2.724.408 €
gerundet	2.750.000 €	0 €	2.750.000 €

Kostensummen EKrG § 12.2 <small>* gemischt Brutto und Nettokosten</small>	72.529.517 €	63.476.239 €	9.053.278 €
gerundet	72.700.000 €	63.450.000 €	9.250.000 €

Zusätzlicher Ausgleich von Umsatzsteuer für die Erstellung von Anlagenteilen des jeweils anderen Kreuzungspartners		LHM	Deutsche Bahn AG
für kreuzungsbedingte Anlagenteile		8.027.865 €	890.201 €
für nicht kreuzungsbedingte Anlagenteile		1.035.373 €	0 €
Summe	9.985.485 €	9.095.284 €	890.201 €
gerundet	9.900.000 €	9.000.000 €	900.000 €

	Gesamt	Kostentragung	
Zusätzliche Ablöse der Unterhalts- und Erneuerungslast an die Deutsche Bahn AG <small>* Anlagenteile die durch LHM genutzt, aber zukünftig nicht unterhalten werden, werden einmalig pauschal abgelöst</small>		LHM	Deutsche Bahn AG
Summe	4.338.500 €	4.338.500 €	0 €
gerundet	4.300.000 €	4.300.000 €	0 €

Projektkosten EKrG § 12.2	86.821.456 €		
LHM Bruttokosten, also inkl. Umsatzsteuerausgleich		76.877.977 €	
Deutsche Bahn AG - Nettokosten			9.943.480 €
Projektkosten EKrG § 12.2 - gerundet	86.900.000 €	76.750.000 €	10.150.000 €

Kreuzungsbedingte Kosten (§ 14a) für Anlagenteile, welche durch die Deutsche Bahn AG erstellt werden		LHM	Deutsche Bahn AG
		50 %	50 %
Summe Nettokosten	1.896.339 €	948.169 €	948.169 €

zusätzlicher Ausgleich von Umsatzsteuer für die Erstellung von Anlagenteilen des jeweils anderen Kreuzungspartners			
Summe	180.152 €	90.076 €	90.076 €
Projektkosten EKrG § 14a	2.076.491 €		
LHM Bruttokosten, also inkl. Umsatzsteuerausgleich		1.038.245 €	
Deutsche Bahn AG Nettokosten exkl. Ausgleich von Umsatzsteuer anteilig dem Kostenteilungsschlüssel			1.038.245 €
Projektkosten EKrG § 14a - gerundet	2.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €

Projektkosten ohne Risikoreserve gerundet	88.900.000 €	77.750.000 €	11.150.000 €
--	---------------------	---------------------	---------------------

Risikoreserve 10 %	7.775.000 €	7.775.000 €	0 €
--------------------	--------------------	--------------------	------------

Projektkosten gerundet	96.675.000 €	85.525.000 €	11.150.000 €
-------------------------------	---------------------	---------------------	---------------------

* LHM – Gesamtkosten sind Bruttokosten, also inkl. Ausgleich von der Umsatzsteuer

* Deutsche Bahn AG – Gesamtkosten sind Nettokosten (Umsatzsteueranteile sind anteilig enthalten)

Einmalig verursachte Folgekosten in Höhe von 30.000 € fallen für die Versetzung von zwei Hydranten auf der Südseite der UVR an.

Ebenfalls fallen einmalige Folgekosten in Höhe von 25.000 € für Anpassungsmaßnahmen der Mittel- und Niederspannungsversorgung im Bereich der beiden Portale an.

Die bestehende 110-kV-Gasdruckkabelstrecke in der Laimer Unterführung muss aufgrund der flacheren Gradienten der UVR einmalig umverlegt werden. Die Kosten hierfür belaufen sich auf 1.800.000 €.

Durch die Neubaumaßnahmen entstehen künftige jährliche Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt der Umweltverbundröhre in Höhe von ca. 106.000 €.

5.2 Kosten der Tektur zur planfestgestellten Lösung

Zu den in Ziffer 5.1 genannten Kosten kommen gemäß den Ermittlungen der SWM max. 10 Mio. Euro für die Tektur der planfestgestellten Lösung hinzu.

6. Finanzierung

Für die Maßnahme „Laimer Unterführung - Umweltverbundröhre“ sind bisher nur Planungskosten in Höhe von 1.400.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2017 - 2021, in der Investitionsliste 1, unter Maßnahme-Nr. 6300.8070, Rangfolge Nr. 216 enthalten und im Haushalt 2017 150.000 € veranschlagt.

Somit entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Die restliche Finanzierung der Projektkosten von der planfestgestellten Lösung von insgesamt 84.125.000 € (einschließlich Risikoreserve in Höhe von 7.775.000 €) sowie die maximalen Mehrkosten für die Tektur der planfestgestellten Lösung in Höhe von 10 Millionen Euro sind im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 - 2021 bisher nicht enthalten.

In den städtebaulichen Verträgen zu den Bebauungsplänen mit Grünordnung Nr. 1894 a „Laimer Knoten“ und Nr. 1925 „Nymphenburg Süd“ sind für die durch die Umweltverbundröhre entstehenden Verbesserungen Finanzierungsbeiträge des Baubegünstigten (CA Immo Deutschland GmbH) enthalten.

Für den neuen Geh- und Radweg im Zuge der Umweltverbundröhre wurde dies für den Bebauungsplan Laim mit 350.000 € und für den Bebauungsplan Nymphenburg Süd mit 700.000 € bewertet. Diese Beträge sind als Festbeträge fixiert.

Im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Nymphenburg Süd ist zusätzlich festgehalten, dass sich die CA Immo Deutschland GmbH zu 50 % an dem nach Kreuzungsvereinbarung auf die LHM entfallenden Finanzierungsbeitrag zum Teilabbruch der bestehenden Laimer Unterführung beteiligt. Dies sind nach derzeitigem Stand:

Abbruch EÜ Wotanstraße: Fuß/Radweg	350.000 €
Abbruch EÜ Wotanstraße: Straße	620.000 €
Summe (Netto):	970.000 €
Summe (*Brutto):	1.062.150 €

* inkl. Ausgleich von Umsatzsteuer anteilig dem Kostenteilungsschlüssel

50 % Anteil LHM gemäß EKrG: 531.075 €

Die Finanzierungsbeteiligung i. H. v. 50 % durch die CA Immo Deutschland GmbH ergibt: 265.538 € (Brutto).

Gesamtbetrag der Kostenbeteiligungen:

Bebauungsplan Laim	350.000 €
Bebauungsplan Nymphenburg Süd	700.000 €
Teilabbruch bestehende Laimer Unterführung	265.538 €
	1.315.538 €

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 - 2021 ist deshalb, wie im Antrag dargestellt, zu ändern. Die Risikoreserve in Höhe von 7.775.000 € ist der Risikoausgleichspauschale zu zuführen.

Die ab dem Jahr 2018 erforderlichen Auszahlungsmittel werden vom Baureferat im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2018 ff. bei der Finanzposition 6300.950.8070.5 „Laimer Unterführung - Umweltverbundröhre“ bei der Stadtkämmerei beantragt. Für das Haushaltsjahr 2018 wird das Baureferat 2.000.000 € anmelden.

Das Projekt Umweltverbundröhre ist nach Maßgabe der "Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger" (RZStra) und nach Maßgabe der "Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr" (RZÖPNV) voraussichtlich zuwendungsfähig. Die zu erwartenden Zuwendungen erfolgen aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft war in den Prozess der Vorlagenerstellung eingebunden und erhält einen Abdruck der Vorlage.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Gemäß § 9 Abs. 2 und 3 der Bezirksausschusssatzung i. V. m. Ziffer 2.1, Baureferat, des Kataloges zur Bezirksausschusssatzung besteht ein Anhörungsrecht des Bezirksausschusses der Stadtbezirke 9 Neuhausen - Nymphenburg und 25 Laim zur ingenieurmäßigen Planung.

Da die Umweltverbundröhre Teilmaßnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist, erfolgte die Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung jeweils im Zusammenhang mit den städtischen Stellungnahmen zur Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Beide Bezirksausschüsse haben Abdrucke der Vorlage zur Information erhalten.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Beschlussvorlage gem. Ziffer 2.7.2 AGAM war nicht möglich, da zum Zeitpunkt der regulären Anmeldung die umfangreichen verwaltungsinternen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist aber erforderlich, um eine weitere Bearbeitung ohne Verzögerung im Verfahren zu ermöglichen. Die Deutsche Bahn AG benötigt eine beschlussmäßige Finanzierungs- und Planungszusage im Dezember 2017.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Das planfestgestellte Projekt mit Projektkosten in Höhe von 96.675.000 € (Anteil LHM 85.525.000 €) wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen der SWM zur Tektur der planfestgestellten Lösung zur Kenntnis und genehmigt die Tektur der Planung sowie die von den SWM ermittelten maximalen Mehrkosten in Höhe von 10 Millionen Euro. (Anteil LHM 10 Mio. Euro)
3. Das Baureferat wird beauftragt, die Kreuzungsvereinbarung zwischen Deutsche Bahn AG und Landeshauptstadt München vom 15.05./13.11.2006 in der Fassung des Nachtrags Nr. 1 vom 07.09./22.08.2017 entsprechend der unter Antragspunkt 2 genehmigten Tektur zur planfestgestellten Lösung zu aktualisieren.
4. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung für die von der LHM herzustellenden Anlagenbauteile vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung hierfür herbeizuführen.

5. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 - 2021 wird in der Investitionsliste 1 wie folgt geändert:

alt:

Laimer Unterführung – Umweltverbundröhre

IL 1 , Maßnahme-Nr. 6300.8070, Rangfolge-Nr. 216

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2017-2021	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Restfinanzierung 2023 ff
	950	1.400	1.250	150	150	0	0	0	0	0	0
B	Summe	1.400	1.250	150	150	0	0	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		1.400	1.250	150	150	0	0	0	0	0	0

neu:

Laimer Unterführung – Umweltverbundröhre

IL 1 , Maßnahme-Nr. 6300.8070, Rangfolge-Nr. 216

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2017-2021	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Restfinanzierung 2023 ff
	950	87.750	1.250	29.900	150	2.000	3.750	12.000	12.000	15.000	41.600
B	Summe	87.750	1.250	29.900	150	2.000	3.750	12.000	12.000	15.000	41.600
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	1.315	0	1.315	0	0	1.315	0	0	0	0
St.A.		86.435	1.250	28.585	150	2.000	2.435	12.000	12.000	15.000	41.600
nachrichtlich Risikoreserve											7.775

6. Das Baureferat wird beauftragt, die in 2018 erforderlichen Auszahlungsmittel i. H. v. 2.000.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2018 bei der Finanzposition 6300.950.8070.5 "Laimer Unterführung - Umweltverbundröhre" bei der Stadtkämmerei zu beantragen.
7. Das Baureferat wird beauftragt, die ab dem Jahr 2019 erforderlichen Auszahlungsmittel im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2019 ff. bei der Finanzposition 6300.950.8070.5 "Laimer Unterführung - Umweltverbundröhre" bei der Stadtkämmerei zu beantragen.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober- / Bürgermeister / -in

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - II/12, II/21
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An die Bezirksausschüsse 9 und 25
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An das Kommunalreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Baureferat - H, G, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T 0, T 1, T 1/S, T2, T3, TZ, TZ/K
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T 1/PM
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
i. A.