

Telefon: 233 – 22559
Telefax: 233 – 21559

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
Abteilung Recht, Verwaltung,
Regionales

Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Dagfing-Johanneskirchen

Sachstandsbericht Grundlagenermittlung

Vorstellung der nächsten Planungsschritte und Finanzierung

Erschließung des künftigen Gebiets der „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Münchner Nordosten – SEM“ mit schienengebundenen ÖPNV – Verknüpfung der tiefergelegten S8 mit der U4

Antrag Nr. 14-20 / A 02830 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 01.02.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11729

Anlagen:

1. Zeitplan Gesamtvorhaben
2. Antrag Nr. 14-20 / A 02830
3. Übersichtslageplan Stadtbezirk 13

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.07.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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

1. Anlass

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 05474) hat der Stadtrat seine bisherige Haltung zum angestrebten viergleisigen Ausbau der Flughafenanbindung auf der Trasse der S8, wonach für die Landeshauptstadt München (LHM) nur eine Tunnellösung in Betracht kommt, bestätigt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, eine Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG abzuschließen, nach der die LHM die Mehrkosten einer um die Tunnellösung erweiterten Grundlagenermittlung Leistungsphase (Lph) 1 gemäß der Honorarordnung der Architekten und Ingenieure (HOAI) zur oberirdischen Lösung bis zu einem Betrag von 100.000 € übernehmen wird. Die Vereinbarung wurde unmittelbar nach Beschlussfassung unterschrieben und die Planung in Gang gesetzt.

Der mittlerweile durchgeführten Grundlagenermittlung lagen eine zu diesem Zeitpunkt bereits fertiggestellte Verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) sowie eine darauf folgende Betriebliche Aufgabenstellung (BAst) zugrunde, an der sich die Stadt beteiligt hatte. Eine Verkehrliche Aufgabenstellung stellt u.a. die durch das Infrastrukturvorhaben zu bewältigenden Verkehrsströme dar. Die Betriebliche Aufgabenstellung zeigt u. a. auf, wie diese Verkehrsströme durch das Infrastrukturvorhaben technisch bewältigt werden können.

Das Bundeskabinett hat am 3. August 2016 den Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen. Der viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen wird darin statt als Vorhaben des „potenziellen Bedarfs“ nun als Vorhaben des „vordringlichen Bedarfs“ geführt, wodurch die Finanzierung – zumindest der sogenannten (oberirdischen) Amtslösung – sichergestellt ist. Als Bedarfsgrund wurde nur der steigende Bedarf an Güterverkehrstrassen angegeben, für die der Bund zuständig ist. Die auch dadurch bewirkte Verbesserung der Flughafenbindung als Maßnahme des Personennahverkehrs wurde wohl auf Grund der nicht bestehenden Zuständigkeit nicht angegeben. Hierfür ist der Freistaat verantwortlich.

Am 10.04.2017 hat die Deutsche Bahn AG die BAst zur Tunnellösung sowie zur oberirdischen Lösung dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung übergeben. Damit ist die Grundlagenermittlung für den viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen abgeschlossen. Die Planungen führten u.a. zu den unter Ziffer 2. aufgeführten Ergebnissen.

Im Anschluss an die Erstellung der BAst kam es zu weiteren Abstimmungsgesprächen zwischen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und DB. Auch mit der LHM gab es die ersten Verhandlungen über eine mögliche Finanzierung der Vorplanung. Angesichts der hohen rechtlichen Komplexität des Vorhabens hat die LHM eine Kanzlei mit der juristischen Beratung und Betreuung dieses eisenbahninfrastrukturellen Großprojektes mandatiert.

Eine erste Lenkungskreissitzung mit dem BMVI, der DB, dem Freistaat Bayern und der LHM fand am 16.01.2018 statt. Hierbei stellte die DB erste Überlegungen zu den nächsten Planungsschritten und Terminketten im Rahmen der Vorplanung vor. Diese künftigen Entwicklungen werden in diesem Beschluss unter Ziffer 2.3. und Ziffer 3. erläutert.

In dieser Lenkungskreissitzung hat die LHM erneut bekräftigt, dass weiterhin ausschließlich eine Tunnellösung für die LHM in Frage kommt. Demgegenüber hat das BMVI vom Grundsatz her die Auffassung vertreten, dass eine oberirdische Lösung den rechtlichen Anforderungen genügen sollte.

Eine zweite Lenkungskreissitzung mit identischem Teilnehmerkreis soll für den Sommer 2018 terminiert werden. Mit dieser Beschlussvorlage sollen die Ergebnisse der Grundlagenermittlung und der aktuelle Sachstand dargestellt und das beabsichtigte weitere Vorgehen vorgestellt werden.

2. Ergebnisse der Grundlagenermittlung

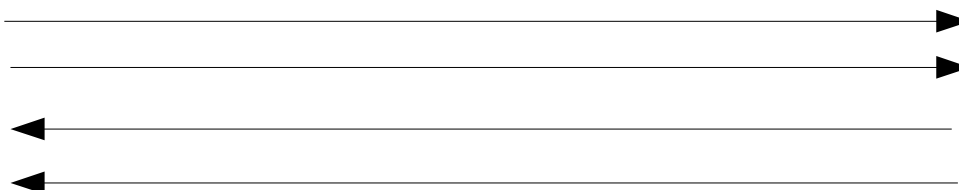
2.1. Technisch- betriebliche Ergebnisse

Die Spurpläne für die oberirdische Variante und die Tunnellösung konnten in der BAst nahezu identisch geplant werden. Die folgenden Aussagen gelten daher, sofern nicht anders erwähnt, sowohl für die Tunnellösung als auch für die oberirdische Lösung.

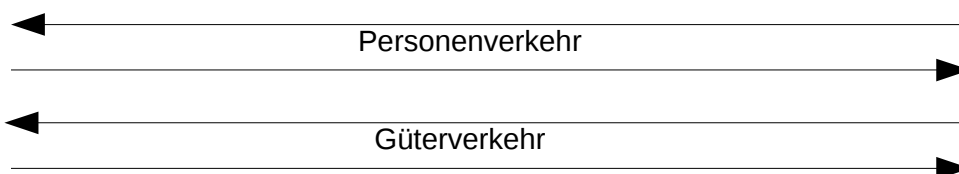
Nach einer eisenbahnbetrieblichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird der noch in der vertiefenden Machbarkeitsstudie 2011 (vorgestellt in VV am 29.02.2012, Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 08238) untersuchte Linienbetrieb zugunsten eines Richtungsbetriebs verworfen. Beim Richtungsbetrieb wird jedes Gleis einer Fahrtrichtung zugeordnet, s.u. Schema 1. Dies ermöglicht eine größere Flexibilität im Schienennetz, da z. B. schnellere Züge langsamere Züge überholen können. Die Gleise für die selbe Fahrtrichtung verlaufen aus diesem Grund parallel zueinander und sind durch Weichen miteinander verbunden. Beim Linienbetrieb wird jedem Gleis eine Linie (z. B. erstes Gleis Güterverkehr; zweites Gleis Personenverkehr) zugeordnet. Folglich hat jeder Zug sein festes Gleis und ein Wechsel der Gleise ist grundsätzlich nicht vorgesehen und zudem mit Verzögerungen im Betriebsablauf verbunden, s.u. Schema 2.

Nach der Planung gemäß der eisenbahnbetrieblichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden zwei S-Bahngleise in der Mitte verlaufen, eingerahmt durch zwei Güterzuggleise.

Schema 1 für den Richtungsbetrieb mit vier Gleisen:



Schema 2 für den Linienbetrieb mit vier Gleisen:



Da sich auf Grund der Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Betrieb von Eisenbahntunneln Güter- und Personenzüge nicht in einer Röhre begegnen dürfen, sind für den Fall der Tunnellösung mindestens drei Röhren vorzusehen, die mit einer Länge von etwas über 1000m als „langer Tunnel“ eingestuft werden.

Der Wechsel zwischen den Gleisen ist nach derzeitiger Planung nördlich der Station Johanneskirchen und südlich der Station Daglfing möglich, bei der Tunnelvariante also noch außerhalb, vor den Tunnelportalen. Im bisherigen Konzept der DB erschien das ausreichend, weil kein Halt der Express-S-Bahnen zwischen Daglfing und Johanneskirchen vorgesehen war und die Express-S-Bahnen daher in den äußeren Röhren im Mischbetrieb mit den Güterzügen hätten fahren sollen.

Sollte es allerdings durch eine Verlängerung der U4 zu einem Kreuzungsbahnhof Englschalking kommen, bietet es sich an, dass die Express-S-Bahnen mit den anderen S-Bahnen auf den mittleren Gleisen fahren, um teure und vor allem sicherheitstechnisch proble-

matische Außenbahnsteige in der Güterröhre zu vermeiden. Um bei möglichen Problemen im Betriebsablauf dennoch einen reibungslosen Ablauf sicherzustellen, soll im Rahmen der Vorplanung nach Aktualisierung der Verkehrlichen Aufgabenstellung und damit des Betriebskonzeptes durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) der Bedarf von zusätzlichen Weichen auch im Tunnel geprüft werden, um Überholmanöver zwischen Regel-S-Bahnen und Express-S-Bahnen zur Erhöhung der Betriebsstabilität zu ermöglichen.

Derzeit plant die DB noch ein Konzept „Bahnhof München Nordost“ ohne die genannten Weichen, da diese das Projekt deutlich verteuern würden. Es basiert auf einer betrieblichen Besonderheit im Bahnverkehr. Indem die drei Bahnhöfe Johanneskirchen, Engelschalking und Daglfing zu einem Bahnhof mit drei Haltepunkten zusammengefasst werden, ergeben sich betriebliche Vorteile. Bei drei Bahnhöfen gibt es Zwischenstrecken. Züge dürfen aber auf den Zwischenstrecken nicht zurückfahren oder rangieren, außer nach Erlaubnis in einem zeitintensiven Verfahren. Sind die drei Bahnhöfe aber zu einem, unter einer einheitlichen Führung zusammengefasst, kann innerhalb des Bahnhofs, also hier auf der gesamten Ausbaustrecke, nach Belieben mit Hilfe von „Zwischensignalen“ rangiert werden. Somit könnten auch die o.g. Störungssituationen gelöst werden.

Die Gleislage zieht nach sich, dass alle drei Bahnhöfe als Inselbahnsteige gebaut werden, d.h. dass die Bahnsteige zwischen den beiden S-Bahngleisen liegen werden. Bei der Lageverschiebung der drei S-Bahnhöfe entlang der Gleise wird an den Vorschlägen der Machbarkeitsstudie von 2011 festgehalten, die eine bessere Abdeckung des Siedlungsbereichs ermöglicht. Das bedeutet, dass der Bf Johanneskirchen um ca. eine halbe Länge nach Süden verlegt wird, die Bf Engelschalking und Daglfing jeweils um ca. eine volle Länge. Im Zuge des viergleisigen Ausbaus werden die Bahnhöfe und ihre neuen Zugänge barrierefrei ausgebaut werden. Die Ausführungsdetails, etwa zur Anzahl der Zugänge oder den Alternativen Rampe oder Aufzug sind noch in Abstimmung zwischen DB und LHM festzulegen. Das gleiche gilt für die Lage, Ausführung und den Unterhalt von Taxistellplätzen, Busabstellplätzen, Bushaltestellen, Park & Ride-Anlagen, Bike & Ride-Anlagen sowie SEV-Stellplätzen.

Für beide Strecken (5560 und 5554) wird im Abschnitt zwischen Daglfing und Johanneskirchen eine Anhebung der maximalen Geschwindigkeit auf 160 km/h in Relation zu den Kosten untersucht.

Details zu Lärmschutzanlagen können erst nach der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Vorplanung gemacht werden.

2.2. Grobkostenschätzung für das Gesamtvorhaben

Die Grundlagenermittlung hat als Ergebnis auch die Kostenschätzung der aus dem Jahr 2010 stammenden Machbarkeitsstudie aktualisiert und ergänzt. Dabei handelt es sich weiterhin um eine Grobkostenschätzung zum Stand 2016. Eine erste qualifizierte Kostenschätzung erfolgt erst im Rahmen der Vorplanung (Lph 2).

Die Grobkostenschätzung gibt einen Orientierungsrahmen, wie sich die Kosten entwickeln können. In der Grobkostenschätzung werden neben den erwarteten Baukosten und den Planungskosten auch die Ablösungskosten für eine Tunnelwartung durch die DB berücksichtigt und ein Risikozuschlag angesetzt. Da zu diesem Zeitpunkt die Planungstiefe noch

sehr gering ist, wurde der Risikozuschlag angesichts des langen Planungszeitraums, siehe Anlage 1, vergleichsweise konservativ mit 30 % angesetzt.

Nach der Grobkostenschätzung der Grundlagenermittlung liegen die Kosten für eine Tunnellösung bei 2,274 Mrd. € und bei einer oberirdischen Amtslösung bei 757 Mio. €. Das Delta zwischen der Tunnellösung und der oberirdischen Lösung beträgt somit auf Basis der vorgenannten Zahlen bis zu 1,5 Mrd. €. Die mögliche Verteilung der Kostenanteile zwischen Bund und LHM ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt. Insofern sind die weiteren Abstimmungen (vgl. dazu bei Ziffer 3) erforderlich.

Nach der Vorplanung steht nach Vorstellungen von Bund und Bahn die Variantenentscheidung an. Sollte die von der DB beauftragte Grobplanung nicht zum Ergebnis gelangen, dass nur eine Tunnellösung rechtlich zulässig wäre, schlägt die DB vor, dass voraussichtlich im 3. Quartal 2019 der Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen zur Realisierung der Tunnellösung stattfinden sollte, vgl. dazu bei Ziff. 3. Für diese Verhandlungen und den möglichen Abschluss einer Finanzierungs-, Planungs- und Ausführungsvereinbarungen soll die bereits genannte Kanzlei mit der rechtssachverständigen Unterstützung der LHM beauftragt werden.

2.3. Zeitplan des Gesamtvorhabens

Die DB geht, abhängig von möglichen Entwicklungen bei Planung, Bau und den zwischenzeitlichen Finanzierungsverhandlungen zwischen DB, Bund, ggf. Freistaat und LHM von einer Inbetriebnahme tendenziell im Jahr 2037 aus (vgl. Anlage 1). Diese Einschätzung ist aufgrund des langen Planungshorizonts und der derzeit geringen Planungstiefe noch mit großer Unsicherheit behaftet. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird dabei im Benehmen mit dem Baureferat dringend auf kürzere Planungs- und Bauzeiten hinwirken.

2.4. Ablauf der Vorplanung

Der nächste Planungsschritt nach der Grundlagenermittlung ist die Vorplanung (Lph 2 gem. HOAI). Die DB hat die Vorplanung auf den Zeitraum 2018 bis 2020/2021 angesetzt. Der erste Schritt der Vorplanung ist die Grob-Variantenuntersuchung. Die DB beginnt mit der Ausschreibung zur Grob-Variantenuntersuchung voraussichtlich im Juni/ Juli 2018.

In der Grob-Variantenuntersuchung werden alle Varianten (ebenerdige, Trog- und Tunnellösung) durch Fachplaner ergebnisoffen geprüft. Die Grob-Variantenuntersuchung soll im 2. Halbjahr 2018 beginnen und voraussichtlich Mitte 2019 nach einer Abwägung und Abschichtung der Planungsalternativen mit der Festlegung auf eine „Grob-Vorzugsvariante“ abgeschlossen werden. Die Finanzierung dieser Grobplanung erfolgt durch den Bund. Die Entscheidung für die „Grob-Vorzugsvariante“ erfolgt durch die DB und den Bund. Für die Festlegung auf die „Grob-Vorzugsvariante“ lässt die DB durch einen unabhängigen Trassierungsexperten im Vorfeld der Grob-Variantenuntersuchung eine Bewertungsmethodik und konkrete Bewertungsmatrix für die Bewertung der drei genannten Planungsvarianten erarbeiten. Der Trassierungsexperte soll dabei alle abwägungsrelevanten Belange berücksichtigen und das Verfahren betreffend die Grob-Variantenuntersuchung begleiten. Am Ende der Grob-Variantenuntersuchung überprüft er die durch die Fachplaner vorgenommenen Varianten an Hand der entwickelten Bewertungskriterien und Bewertungsmatrix und gibt eine Schlussempfehlung für eine

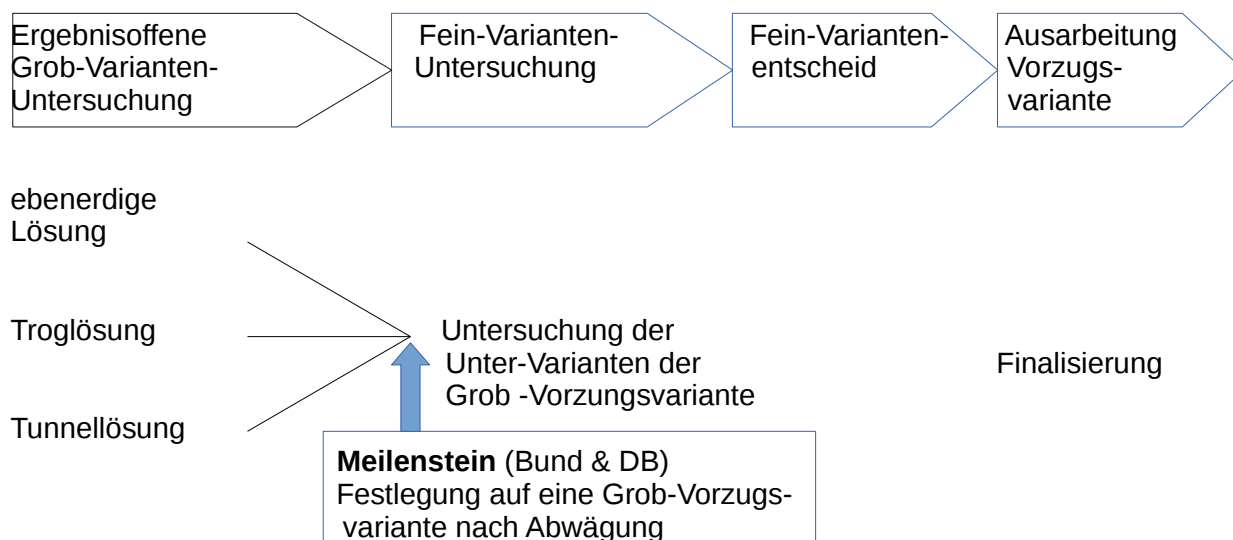
„Grob-Vorzugsvariante“ ab.

Weitere Vorplanungsphasen werden nur für die wirtschaftlichste Variante als „Grob-Vorzugsvariante“ durch den Bund weiter finanziert.

Im Anschluss an die Festlegung auf eine „Grob-Vorzugsvariante“ folgt eine Fein-Variantenuntersuchung. In dieser werden Untervarianten der „Grob-Vorzugsvariante“ untersucht und z.B. genauer die Lage der Bahnsteige oder Lärmschutzmaßnahmen betrachtet.

Ergebnis der Fein-Variantenuntersuchung ist der Feinvariantenentscheid voraussichtlich im 1. Quartal 2020. Die Vorzugsvariante soll in der Folge bis zum 4. Quartal 2020 abschließend ausgearbeitet werden.

Planungsschritte der Vorplanung:



3. Weiteres Vorgehen – Inhaltliche Beteiligung der LHM an der Grob-Variantenuntersuchung

Die LHM wird in Verhandlungen mit der DB versuchen darauf hinwirken, dass die städtischen Belange zuerst bei der Begleitung der Tätigkeit des Trassierungsexperten und im weiteren bei der Grob-Variantenuntersuchung berücksichtigt werden. Durch eine aktive Beteiligung bereits in diesem frühen Planungsstadium wird der Gefahr begegnet, dass die DB über die Bestimmung der Anforderungen der Ausschreibung und deren Gewichtung eine Vorfestlegung auf die Variantenentscheidung trifft.

Im gesamten Verfahren muss ein kooperativer Austausch mit der DB über die städtischen Belange stattfinden. Die Einbindung eines nach Aussagen der DB unabhängigen Trassierungsexperten und das Angebot der DB die LHM bei den Gesprächen mit dem Trassierungsexperten zu beteiligen, ist hierzu ein erster Schritt. Auch den weiteren Verlauf der Grob-Variantenuntersuchung wird die LHM stets unter der Prämisse, dass für die LHM ausschließlich eine Tunnellösung in Betracht kommt, kritisch begleiten. Die von der LHM mandatierte Kanzlei befürwortet aus den genannten Gründen ebenfalls eine aktive Beteili-

gung der LHM an der Grob-Variantenuntersuchung.

Während der Bund die Kosten für die Grob-Variantenuntersuchung vollständig trägt, können bei der LHM Kosten für die eigenständige Projektbegleitung anfallen. Die daraus resultierenden Folgen wie beispielsweise finanzielle Auswirkungen durch zu beauftragende Ingenieurbüros werden Gegenstand nachfolgender Stadtratsbeschlüsse sein.

Die DB schließt die Grob-Variantenuntersuchung mit der Festlegung auf eine „Grob-Vorzugsvariante“ ab. Wird im Rahmen der Grobplanung festgelegt, dass als Amtslösung eine andere Lösung als die Tunnelvariante verfolgt wird, sollen auf Vorschlag der DB die weiteren Phasen der Vorplanung einer Tunnelvariante (Fein-Variantenuntersuchung, Detaillierung, Ausarbeitung) von der LHM finanziert und dazu eine Vereinbarung abgeschlossen werden. Auf Basis dieser Vereinbarung mit der LHM könnte die DB die Tunnelplanung parallel zur „Grob-Vorzugsvariante“ zu Ende führen. Die DB schätzt erfahrungsgemäß die Kosten der gesamten Vorplanung bei Großprojekten mit maximal 2 % der gesamten Baukosten ein. Aufgrund der Synergien, die bei einer parallelen Vorplanung zweier Varianten entstünden und dem Umstand, dass der Bund die Grobplanung finanziert, wird der Betrag, den die LHM zu leisten hätte, voraussichtlich geringer sein.

Die DB hat dazu vorgeschlagen, bereits im Jahr 2018 eine „vorsorgliche“ Planungsvereinbarung für eine mögliche parallele Vorplanung einer Tunnelvariante gemeinsam mit der LHM zu verhandeln, da durch das Nachholen von Planungsschritten ansonsten das Gesamtvorhaben um mindestens eineinhalb Jahre verzögert würde. Diese Vereinbarung soll erst dann wirksam abgeschlossen werden, wenn das Ergebnis der Grobplanung (2. Quartal 2019) feststeht und vorsehen, dass das Planungsbüro, welches die Vorplanung für die „Grob-Vorzugsvariante“ durchführt, parallel die weitere Vorplanung einer Tunnelvariante ausführt. Dem Stadtrat wird auch hierzu rechtzeitig eine entsprechende Stadtratsvorlage zur Entscheidung vorgelegt werden.

Der Vorschlag der DB hat auch aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung den Vorteil, dass der Abschluss der Vorplanung nicht um weitere mindestens eineinhalb Jahre hinausgezögert würde. Ohne eine „vorsorgliche“ Finanzierungsvereinbarung bezüglich der Vorplanung einer Tunnelvariante ist nach den Berechnungen der DB zufolge mit einem Abschluss der Vorplanung für eine Tunnelvariante nicht vor dem 4. Quartal 2022 zu rechnen. Zudem könnten sich dadurch die anteiligen Planungskosten für die Fein-Varianten-Untersuchung erhöhen. Dies setzt grundsätzlich jedoch einen kooperativen Austausch mit der DB im Rahmen der Grob-Variantenuntersuchung voraus.

Nach den Vorstellungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wäre sicherzustellen, dass der Bund Auftraggeber des Gesamtvorhabens bleibt. Denkbar erscheint seitens der LHM nur eine finanzielle Beteiligung an der Realisierung einer Tunnellösung. Ein Delta, welches die Differenz zwischen der „Grob-Vorzugsvariante“ und der von der LHM präferierten Tunnellösung darstellt, kann erst nach Abschluss der Leistungsphase 2 für beide Varianten ermittelt werden.

4. Stadtratsantrag

Erschließung des künftigen Gebiets der „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Münchner Nordosten – SEM“ mit schienengebundenen ÖPNV – Verknüpfung der tiefergelegten S8 mit der U4

Antrag Nr. 14-20 / A 02830 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 01.02.2017

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN – Rosa Liste fordert in ihrem Antrag vom 01.02.2017 (Anlage 2), dass sich die Stadt beim Freistaat dafür einsetzt, die Machbarkeitsstudie für den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen um eine „tiefergehende, technische Machbarkeitsstudie für die tiefergelegte S8 inklusive Verknüpfungs- und Umsteigebahnhof zur U4 in Engelschalking“ zu erweitern.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zum Antrag Nr. 14-20 / A 02830 wie folgt Stellung:

Eine solche Machbarkeitsstudie beim Freistaat ist dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht bekannt.

Beim viergleisigen Ausbau handelt es sich um ein reines Bundesprojekt zur Verbesserung der Güterverkehrstrassen (vgl. Ziffer 1 des Vortrages der Referentin). Allerdings trägt der Ausbau auch zur Verbesserung des Personenverkehrs bei und ermöglicht, die Fahrtzeiten zum Flughafen München zu verkürzen bzw. Express-Bahnen in den Fahrplan aufzunehmen. Die Zuständigkeit des Freistaates für den Personenverkehr sowie seine Rolle als Gesellschafter des Flughafens München veranlassten den Freistaat im Jahr 2008, die Machbarkeitsstudie zur Flughafenanbindung in Auftrag zu geben.

Aus Sicht der Landeshauptstadt München ist aus den vorgenannten Gründen eine noch stärkere Beteiligung des Freistaates in fachlicher und finanzieller Hinsicht an dem Projekt wünschenswert und notwendig. In diesem Sinne sollte Herr Oberbürgermeister Reiter mit diesem Stadtratsbeschluss beauftragt werden, an Herrn Ministerpräsident Dr. Söder heranzutreten, um gemeinsam eine für die Gesamtregion München bestmögliche Lösung der zukünftigen Flughafenanbindung zu erreichen.

Der Stadtrat hat am 15.06.2016 beschlossen, die Grundlagenermittlung der DB zum ebenerdigen viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen auf die Tunnellösung auszuweiten und die Planung dazu zu finanzieren.

Im Rahmen dieser Grundlagenermittlung erfolgte eine detaillierte Abstimmung zwischen DB und Landeshauptstadt München. Es gab bereits Ende 2016 Gespräche zwischen der DB und dem Baureferat sowie anderen Fachdienststellen.

Dabei wurde auch darauf geachtet, den Verknüpfungsbahnhof zwischen U4 und S8 so zu gestalten, dass nach Möglichkeit kein verlorener Bauaufwand entsteht, egal welches Projekt eher realisiert wird und ob die S8 in Tunnellage oder oberirdisch geführt werden wird. Es wird auch in der Lph 2 eine detaillierte Abstimmung zwischen der DB und Landeshauptstadt München erfolgen und auf Verknüpfung zwischen S8 und einer möglichen U4 geachtet werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02830 der Stadtratsfraktion der Die Grünen – Rosa Liste vom 01.02.2017 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

5. Notwendige Unterstützung

In Zusammenhang mit der geplanten Beteiligung an der Planung der DB sowie der Erweiterung des viergleisigen Ausbaus der Strecke Daglfing-Johanneskirchen um die Tunnellösung kommen auf die Landeshauptstadt München neue umfangreiche Aufgabenstellungen in Hinblick auf Koordination, juristische und planerische Begleitung zu. Neben den städtischen Dienststellen wird vor allem mit dem Bundesverkehrsministerium, der Obersten Baubehörde, der Regierung von Oberbayern und der Deutschen Bahn AG mit ihren Töchtern und deren beteiligten Ingenieurbüros zusammengearbeitet werden müssen. Mit der Umsetzung des Stadtratsbeschlusses ist – wie die bisherigen Kontakte insbesondere mit der DB AG zeigen – eine sehr umfangreiche und komplexe Betreuung von Seiten der Verwaltung als Schnittstelle erforderlich.

Die gleichzeitig im selben Raum zu planende und umzusetzende städtebauliche und landschaftsplanerische Entwicklung im Münchner Nordosten wird weitere Schnittstellen mit sich bringen und den Abstimmungsaufwand zusätzlich erhöhen.

Einerseits die Größe und Bedeutung der Baumaßnahme sowie deren Auswirkungen auf das Umfeld und andererseits die Komplexität der damit verbundenen Planungs-, Management-, und Steuerungsprozesse erfordern zusätzliche personelle Ressourcen. Für die Begleitung der Ausschreibung und der weiteren beschriebenen Verfahrensschritte ist deshalb bereits jetzt in einem ersten Schritt eine externe zunächst rechtliche Unterstützung durch eine Kanzlei erforderlich. Im weiteren Verlauf der Planungen können aber auch interne personelle Ressourcen und weitere externe Leistungen wie z.B. externe Ingenieurleistungen erforderlich werden.

Es handelt sich bei dem Ausbau der S8 um ein Bauvorhaben mit besonderen juristischen und technischen Anforderungen, für dessen Betreuung nicht nur die Kenntnis der betroffenen Rechtsgebiete, sondern auch die Erfahrung mit Großprojekten, mit dem Tunnelbau samt Schienenverkehr und mit dem jeweils spezifischen Ablauf nötig ist. Deshalb möchte sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Leistungsphase 2 weiterhin von einer spezialisierten Kanzlei rechtsgutachterlich unterstützen lassen.

Die hierzu bereits beauftragte Kanzlei wird die LHM je nach Bedarf bei Gesprächen und Verhandlungen mit der DB AG, Bund und Freistaat Bayern unterstützen, beraten und Gutachten fertigen. Daneben wird die angesprochene Finanzierungsvereinbarung in vergabe-, haftungs- und baurechtlicher Sicht betreut und geprüft werden. Eine genaue Schätzung des Zeitaufwands ist insofern nicht möglich.

Für diese umfangreichen Tätigkeiten sind für die Jahre 2018 und 2019 erfahrungsgemäß insgesamt 150.000 € anzusetzen. Diese Einschätzung beruht darauf, dass dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bislang 49.763,42 € für die rechtssachverständige Unterstützung zur Verfügung stehen. Von diesem Betrag wurde im Zeitraum Juni 2017 bis Februar 2018 ca. 40.000,00 € abgerufen. Aufgrund der aufgeführten Komplexität der weiteren Verhandlungen ist davon auszugehen, dass der Umfang der Tätigkeit der Kanzlei zumindest gleich bleibt.

6. Darstellung der Kosten und der Finanzierung der Phase 2

6.1. Kostenaufstellung Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Das Produktausgabenbudget (Produktleistung L38512100100 Kommunale Interessenvertretung) des Referats für Stadtplanung und Bauordnung erhöht sich damit um insgesamt 150.000 €, die in den Haushaltsjahren 2018 und 2019 anteilig zahlungswirksam werden.

6.2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	,--	150.000 € 2018 - 2019	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	,--		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)	,--		
Transferauszahlungen (Zeile 12)	,--		
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	,--	75.000 € in 2018 75.000 € in 2019	
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	,--		

6.3. Nutzen

Der Nutzen, der nicht durch Kennzahlen beziffert werden kann ergibt sich aus den Ziffern 3 und 4 des Sachvortrags.

6.4 Finanzierung

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung stehen keine frei verfügbaren Hausmittel mehr zur Verfügung.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden. Die DB arbeitet bereits das Leistungsbild für die Vergabe der Grobvariantenplanung aus. Damit die Landeshauptstadt München noch Einfluss auf das Leistungsbild haben kann, sind unverzüglich Gespräche mit der DB erforderlich. In diese Gespräch ist auch die beauftragte Kanzlei einzubinden, um das bestmögliche Ergebnis erzielen zu können.

Die Investition ist sachlich unabweisbar, um der kommunalen Aufgabe der städtischen Planungshoheit nachzukommen. Ebenso ist sie auch zeitlich unabweisbar, da die Landeshauptstadt München nicht Herrin des Verfahrens ist, sondern sich an den Untersuchungen der DB beteiligt und das Gesamtprojekt nicht bis zum Nachtragshaushalt im Spätherbst/ Winter verzögert werden kann. Dies gilt insbesondere deshalb, weil die DB bereits die Vergabe der Grobplanung im Europäischen Amtsblatt so schnell wie möglich ausschreiben wird und somit bereits den nächsten Planungsschritt einleitet. Von diesem Umstand hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erst in der Lenkungskreissitzung am 16.01.2018 Kenntnis erlangt, so dass eine Beantragung der Haushaltsmittel nicht früher erfolgen konnte.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Nachtragshaushaltsplan 2018 und dem Haushaltsplan 2019 aufgenommen werden. Die tatsächliche Höhe der Anmeldung zum jeweiligen Haushaltsplan erfolgt nach der voraussichtlichen Kassenwirksamkeit in Absprache mit der Stadtkämmerei.

7. Vergabe von Gutachterleistungen im Sinne von § 22 Satz 2 Nr. 3a der Geschäftsordnung des Stadtrates

Der vorgenannte Auftrag über eine rechtssachverständige Unterstützung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist bislang auf 49.763,42 € einschließlich Mehrwertsteuer limitiert und bis zum Abschluss der Verhandlungen zur Vorbereitung der Leistungsphase 2 befristet. Der finanzielle Umfang dieser Gutachterleistungen soll um 150.000,00 € auf nunmehr 199.763,42 € einschließlich Mehrwertsteuer erweitert werden. Die Laufzeit des Vertrages soll bis Jahresende 2019 verlängert werden.

Die Leistungen wurden im Rahmen einer freihändigen Vergabe unter Anwendung der wesentlichen Elemente der VOL/A in Auftrag gegeben. Die Möglichkeit des Verhandels wurde dabei genutzt.

Die nachgefragten Leistungen werden nur von einem Markt angeboten, der sich ausschließlich aus Rechtsanwaltskanzleien bzw. einzelnen Rechtsanwälten zusammensetzt. Rechtsanwälte sind freiberuflich tätig. Die Leistungen werden somit von freiberuflich Tätigen angeboten. Die Vergabe derartiger Dienstleistungen unterliegt nicht den Verfahrenszwängen der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen Teil A - VOL/A sondern dem Haushaltsrecht in Form von § 30 der Kommunalhaushaltsverordnung – Doppik – Komm HV-Doppik (§ 1 Satz 2 zweiter Spiegelstrich VOL/A). Zum Nachweis einer ordnungsgemäßen, objektiven, nachvollziehbaren und wirtschaftlichen Vergabe wurden die Verfahrensschritte in gleicher Weise durchgeführt, wie bei Vergaben nach der VOL/A. Der Unterschied bestand jedoch darin, dass gegenüber den Wettbewerbsteilnehmenden jeder Verweis auf die VOL/A unterblieb.

Rechtsanwaltsdienstleistungen gelten von ihrer Natur her als nicht erschöpfend und eindeutig beschreibbar. Damit liegen besondere Umstände im Sinne von § 30 Abs. 1 KommHV-Doppik vor, die eine freihändige Vergabe erlauben.

Zu erwähnen ist, dass mit drei Rechtsanwaltskanzleien über die endgültige Auftragsvergabe verhandelt wurde.

Auftragsvergaben über die Erstellung von Rechtsgutachten sind nicht erfasst von der Weisung des Herrn Oberbürgermeisters vom 22.08.2008. Eine Beteiligung der Vergabestelle ist somit nicht erforderlich.

Die Stadtkämmerei hat der Sitzungsvorlage zugestimmt.

8. Beteiligung des Bezirksausschusses

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Der Korreferentin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, weiterhin Verhandlungen zum viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen, insbesondere mit der Deutschen Bahn AG, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Freistaat Bayern, zu führen. Im Rahmen der Vorplanung wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Belange der Stadt zu koordinieren und in die Planungen der Deutschen Bahn AG durch einen kooperativen Austausch in die Grob-Variantenuntersuchung z.B. durch die Teilnahme an Gesprächen mit dem Trassierungsexperten mit Hinweis auf die Beschlusslage (Tunnelvariante bzw. Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklung Münchner Nordosten) einzubringen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt, eine „vorsorgliche“ Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn zu verhandeln und dem Stadtrat zur Zustimmung vorzulegen. In der Vereinbarung soll die Deutsche Bahn beauftragt werden, die Tunnelvariante parallel zu einer anderweitigen Fein-Varianten-Untersuchung auszuführen, sofern die Tunnelvariante nicht die „Grob-Vorzugsvariante“ der DB darstellt.
3. Herr Oberbürgermeister wird beauftragt, an Herrn Ministerpräsident Dr. Söder mit dem Ziel heranzutreten, sich gemeinsam mit der Landeshauptstadt München dafür einzusetzen, eine für die Gesamtregion München bestmögliche Lösung der zukünftigen Flughafenbindung bzw. des viergleisigen Ausbaus der Strecke Daglfing – Johanneskirchen zu erreichen. Zudem wird der Freistaat Bayern um fachliche und finanzielle Unterstützung bei diesem Projekt gebeten, um die Erreichbarkeit des Flughafens München besser durch die S-Bahn zu ermöglichen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt, die Laufzeit des Auftrages über eine rechtssachverständige Unterstützung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bis Jahresende 2019 zu verlängern und dabei Leistungen in einem finanziellen Umfang von insgesamt 199.763,42 € einschließlich Mehrwertsteuer abzurufen.
5. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die einmalig erforderlichen, zusätzlichen Haushaltsmittel im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2018 und im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2019 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
6. Das Produktkostenbudget (Produktleistung L38512100100) erhöht sich um 150.000 €, davon sind in den Haushaltsjahren 2018 und 2019 jeweils 75.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02830 der Stadtratsfraktion der Die Grünen – Rosa Liste vom 01.02.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

8. 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 Vorsitzende

Die Referentin

Oberbürgermeister

Prof. Dr.(I) 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/V 1 (1)
3. An den Bezirksausschuss 13
4. An das Baureferat
5. Stadtkämmerei
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An die MVV GmbH
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/01 BVK, I/1, I/31-2, I/32-2
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3