

Telefon: 233-22669  
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit  
und Wirtschaft**  
Beteiligungsmanagement  
Stadtwerke und MVV

Telefon: 233-28091 / 233-25827  
Telefax: 233-26015

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

**Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes –  
Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die  
Entlastungsspanne U9**

**a) Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen**

**b) Finanzierung**

**Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2019-2023  
Anmeldung zum Haushalt 2020-2027**

**Beschleunigte Realisierung der U-Bahnlinie 9**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05792 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt  
vom 12.02.2019

**Keine Streckenführungsänderung auf der U-Bahnlinie 6**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02395 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-  
Westpark am 22.11.2018

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15457**

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und  
Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 16.10.2019 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Anlass</b>	Stadtratsbeschluss vom 23.01.2019 mit dem Auftrag zur Planung der Leistungsphase 5, sowie der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt und dem Auftrag, mit den Beteiligten zu den Vorhaltemaßnahmen eine Abstimmung zur terminlichen Entwicklung und den anfallenden Kosten zu führen und den Stadtrat zeitnah über das Ergebnis zu informieren.  BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05792 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 12.02.2019  Empfehlung Nr. 14-20 / E 02395 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 22.11.2018
<b>Inhalt</b>	Darstellung der Ergebnisse der Planung und den Verhandlungen mit der DB und dem Freistaat Bayern, sowie der Baukosten für die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen und der Kosten für die Vorplanung der Gesamtstrecke U9.

<b>Gesamtkosten</b>	<p>1. Realisierung der Vorhaltemaßnahmen (Kostenanteil LHM):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rohbaukosten inkl. Bauüberwachung (Kostenblock 1); i.H.v. 316 Mio. €</li> <li>• Kosten für Zusammenhangsmaßnahmen (Kostenblock 2); i.H.v. 77 Mio. €</li> </ul> <p>2. <u>Planungskosten für die Vorplanung U9; i.H.v. 100 Mio. €</u></p> <p>Die Gesamtkosten im Zeitraum 2020-2027 betragen <b>493 Mio. € netto</b> bei dieser Maßnahme für die Landeshauptstadt München.</p>
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	<p>Der Stadtrat stimmt dem Bau der Vorhaltemaßnahmen für den U-Bahnhof der U9 am Hauptbahnhof zu den genannten Konditionen von 393 Mio.€ netto und den Planungskosten für die Vorplanung U9 von 100 Mio. € netto zu.</p> <p>Das Baureferat wird beauftragt, jeweils in enger Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH und der Stadtkämmerei auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung die notwendige Finanzierungs- und Umsetzungsvereinbarung mit dem Freistaat Bayern sowie die Durchführungsvereinbarung mit der DB Netz AG, welche insbesondere das Eigentum an den Vorhaltemaßnahmen und deren Unterhaltung regelt, vorzubereiten und abzuschließen.</p> <p>Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der LHM, im Rahmen der baulichen Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen die notwendigen Aufgaben der Landeshauptstadt München in enger Abstimmung mit dem Baureferat, sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der DB Netz AG wahrzunehmen.</p> <p>Der Bericht über die geplante Organisationsstruktur für die Weiterverfolgung der U9 Gesamtstrecke einschließlich der Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Bericht über die Gesamtstrecke der U9 wird zur Kenntnis genommen. Als Grundlage für die weiterführende Planung wird die derzeitige Vorzugsvariante festgelegt. Eine Bestätigung der finalen Streckenführung erfolgt mit der Vorstellung der Ergebnisse der Vorplanung vsl. im Jahr 2024/2025.</p> <p>Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, im Namen, im Auftrag und auf Rechnung der LHM die Vorplanung für die Gesamtstrecke der U9 gemeinsam und mit Unterstützung durch das Baureferat durchzuführen und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten.</p>

	<p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das Ergebnis zum Fahrradparken dem Stadtrat zeitnah vorzustellen und dazu unverzüglich die notwendigen Verhandlungen und Variantendiskussionen mit der DB Netz AG und der DB Station &amp; Service AG aufzunehmen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, zeitnah Vereinbarungen mit der DB Netz AG und der DB Station &amp; Service AG zum Fahrradparken vorzubereiten und dem Stadtrat diese vorzulegen.</p> <p>Der Genehmigung des Gesamtbudgets i.H.v. 493 Mio. € netto, davon für die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof (393 Mio. €), sowie für die Vorplanung der Entlastungsspanne U9 (100 Mio. €) gemäß dem Vortrag der Referentin und des Referenten auf den Seiten 20 bis 22 wird zugestimmt.</p> <p>Der Ausweitung der dafür zusätzlich zum vorgegebenen Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2020 erforderlichen Mittel wird zugestimmt.</p> <p>Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6050.950.7530.1 erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. insgesamt 493 Mio. € netto bzw. die benötigten Verpflichtungsermächtigungen bedarfs- und zeitgerecht ab dem Jahr 2020 zu den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.</p> <p>Das Baureferat wird beauftragt für die nach Fertigstellung des Rohbaus bis zur tatsächlichen Inbetriebnahme des U-Bahnhofs anfallenden Unterhalts- und Betriebskosten rechtzeitig einen Beschluss einzubringen.</p>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch nach</b>	U-Bahn, U9, Vorhaltemaßnahmen, Entlastungsspanne
<b>Ortsangabe</b>	Hauptbahnhof

Telefon: 233-22669  
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit  
und Wirtschaft**  
Beteiligungsmanagement  
Stadtwerke und MVV

Telefon: 233-28091 / 233-25827  
Telefax: 233-26015

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

**Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes –  
Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die  
Entlastungsspanne U9**

**a) Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen**

**b) Finanzierung**

**Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2019-2023  
Anmeldung zum Haushalt 2020-2027**

**Beschleunigte Realisierung der U-Bahnlinie 9**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05792 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt  
vom 12.02.2019

**Keine Streckenführungsänderung auf der U-Bahnlinie 6**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02395 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-  
Westpark am 22.11.2018

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15457**

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und  
Wirtschaft und Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 16.10.2019 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

**Inhaltsverzeichnis**

**Seite**

<b>I. Vortrag der Referentin und des Referenten</b>	<b>1</b>
1. Verkehrliche Notwendigkeit U9 – Zusammenfassung	1
2. Anlass / Beschlusslage	2
3. Finanzierung der U9	4
3.1 Förderung der Gesamtstrecke – Abstimmungsergebnisse	4
3.2 Förderunschädlichkeit der Vorhaltemaßnahmen	5
4. Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof	5
4.1 Vorhaltemaßnahmen – Umfang	5
4.2 Vorhaltemaßnahmen – Nutzung der Ebenen	8
5. Vorhaltemaßnahmen – Kosten	9
5.1 Vorhaltemaßnahmen – Kostenüberblick	9
5.2 Vorhaltemaßnahmen – Rohbaukosten / Kostenblock 1	9
5.3 Vorhaltemaßnahmen – Kosten für Zusammenhangsmaßnahmen / Kostenblock 2	11

5.4 Vorhaltemaßnahmen – davon Kostenanteil der Landeshauptstadt München für den Bau der Vorhaltemaßnahmen	11
5.5 Vorhaltemaßnahmen – Risiko von Kostensteigerungen	12
5.6 Vorhaltemaßnahmen – Unterhaltskosten	13
5.7 Vorhaltemaßnahmen – Inbetriebnahmetermin der 2. Stammstrecke	14
6. Vorhaltemaßnahmen – Sachstand Planfeststellungsverfahren	14
6.1 Vorhaltemaßnahmen – Sachstand Vereinbarungen	14
6.2 Sachstand Fahrradparken am Hauptbahnhof	14
7. Gesamtstrecke U9	15
7.1 Gesamtstrecke U9 – Sachstand	15
7.2 Gesamtstrecke U9 – Kosten Vorplanung	17
7.3 Gesamtstrecke U9 – Termine für weitere Beschlussfassung	17
8. Organisationsstruktur für die Planung und den Bau der U9	18
9. Darstellung der Kosten und der Finanzierung	19
10. Anträge und Empfehlungen	22
11. Beteiligung der Bezirksausschüsse und Abstimmung der Beschlussvorlage	23
<b>II. Antrag der Referentin und des Referenten</b>	<b>25</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>27</b>

Telefon: 233-21151  
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit  
und Wirtschaft**  
Beteiligungsmanagement  
Stadtwerke und MVV

Telefon: 233-28091 / 233-25827  
Telefax: 233-26015

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

**Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes –  
Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die  
Entlastungsspanne U9**

**a) Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen**

**b) Finanzierung**

**Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2019-2023**

**Anmeldung zum Haushalt 2020-2027**

**Beschleunigte Realisierung der U-Bahnlinie 9**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05792 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt  
vom 12.02.2019

**Keine Streckenführungsänderung auf der U-Bahnlinie 6**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02395 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-  
Westpark am 22.11.2018

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15457**

4 Anlagen

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und  
Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 16.10.2019 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin und des Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b  
der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für  
Arbeit und Wirtschaft sowie Stadtplanung und Bauordnung.

**1. Verkehrliche Notwendigkeit U9 – Zusammenfassung**

Die weiterhin wachsenden Fahrgastzahlen, sowie unter anderem die Inbetriebnahme der  
2. Stammstrecke werden insbesondere im innerstädtischen U-Bahn-Bereich zu erhebli-  
chen Steigerungen des Fahrgastaufkommens führen. Die geplante U9 erzielt die zwin-  
gend erforderlichen Entlastungen der bestehenden U-Bahn-Strecken in Nord-Süd-Rich-  
tung sowie der Innenstadtbahnhöfe. Sie ist Voraussetzung für weitere Verbesserungen  
des Angebotes in Form von Taktverdichtungen und Streckenerweiterungen und damit für  
die Zukunftsfähigkeit des Münchner ÖPNV-Systems.

Für den maximalen verkehrlichen Nutzen ist deshalb ein Halt der U9 am Hauptbahnhof unbedingt notwendig. Die Vorhaltemaßnahmen für die U9 am Hauptbahnhof stellen damit eine Grundvoraussetzung für die U9 Gesamtstrecke als zentrale Weiterentwicklung des Münchner U-Bahn Netzes dar.

In einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Herrn Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Herrn Ministerpräsident Dr. Markus Söder und dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG Herrn Dr. Richard Lutz bekräftigte Herr Oberbürgermeister Reiter die Notwendigkeit der U9 als dringend benötigte Entlastungsspanne für die Linien U3 und U6. Gerade für diese zentrale U-Bahnlinie sei die Anbindung an den Münchner Hauptbahnhof zwingend erforderlich. Nachdem auch die Deutsche Bahn Umplanungen für die 2. Stammstrecke angekündigt hatte, sei es möglich gewesen das Projekt zukunftsfähig aufzustellen. Nach der Pressekonferenz vom 02.07.2019 haben der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München mit der DB Netz AG hinsichtlich der Kostenaufteilung und der Realisierung der Vorhaltemaßnahmen für die U9 eine Gemeinsame Erklärung abgestimmt. Zu den Ausführungen und zum Wortlaut der Gemeinsamen Erklärung wird auf die nichtöffentliche Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16079 „Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes – Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die Entlastungsspanne U9 – Gemeinsame Erklärung“ verwiesen. Danach erscheint es mit Blick auf die Vorhaben der DB „2. Stammstrecke“ und „Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof“ in baulich-technischer sowie wirtschaftlicher Sicht sinnvoll, durch integrierte und aufeinander abgestimmte Planungen beim Bau der 2. Stammstrecke Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof baulich vorzusehen und anschließend von der DB realisieren zu lassen.

## **2. Anlass / Beschlusslage**

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom **22.10.2014** zum Verkehrskonzept Münchner Norden (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 01145) wurde u. a. beschlossen, dass „[...] dem Stadtrat [...] Planungen zum Bau einer neuen U-Bahn-Entlastungsstrecke im Korridor Implerstraße - Hauptbahnhof - Münchner Freiheit („Projekt U9-Spanne“) zusammen mit einer bautechnisch konstruktiven Grobeinschätzung wieder vorgelegt werden.“

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom **30.09.2015** zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 03603) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter Ziffer 6 u. a. beauftragt, „die Planung der U9 auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie [...] zusammen mit Stadtwerke München GmbH (SWM)/MVG und Baureferat voranzutreiben und dem Stadtrat schnellstmöglich zum weiteren Vorgehen mit Zeitplan und notwendigem Personalbedarf zu berichten.

Soweit die SWM/MVG unterstützend tätig werden, wird diese Tätigkeit in die vorhandene Betrauung Zusatzaufgabe Infrastruktur der SWM aufgenommen.“

Auf Grundlage der zuvor beschriebenen Aufträge haben die SWM umfangreiche Machbarkeitsuntersuchungen zur U9-Entlastungsspanne durchgeführt, die dem Stadtrat am **24.01.2018** (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 10475) vorgestellt wurden. Aus diesen Untersuchungen ergibt sich, dass die U9 baulich machbar sowie betrieblich und verkehrlich sinnvoll ist. Weiterhin wurde dargestellt, dass ein dringender Entscheidungsbedarf im Bereich Hauptbahnhof besteht.

Dort ergibt sich im Zusammenwirken mit der 2. Stammstrecke und dem Projekt Neubau Empfangsgebäude die einmalige und kurze Chance, durch integrierte und aufeinander abgestimmte Planungen beim Bau der 2. Stammstrecke Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof der späteren U-Bahn-Entlastungslinie U9 zu bauen. Ferner hat der Stadtrat zur Kenntnis genommen, dass ohne diese integrierte Planung der U9 am Hauptbahnhof in der vorgestellten Vorzugsvariante nicht die erforderliche verkehrliche Wirkung erzielt werden kann. Da ein nachträglicher Bau des U-Bahnhofes am Hauptbahnhof mit den vorseilenden Projekten Neubau Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke nicht zu vereinbaren ist, hat es der Stadtrat deshalb als sinnvoll erachtet, durch Planungen in den HOAI Leistungsphasen 1 bis 4 prüfen zu lassen, ob die Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof mit den Projekten 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude terminlich und baulich vereinbar sind. Mit Beschluss vom 24.01.2018 wurde die U9 weiterhin im Nahverkehrsplan in die Kategorie Planung/Bau aufgenommen.

Aufbauend auf dem zuvor beschriebenen Beschluss vom 24.01.2018 wurde die Planung für die Vorhaltemaßnahmen im Rahmen der Leistungsphasen 1-4 zusammen mit der DB Netz AG in einem konstruktiven Planungsprozess weiter vorangetrieben. Die Ergebnisse dieser Planung wurden dem Stadtrat ein Jahr später am **23.01.2019** (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 13402) vorgestellt. Kernaussage der durchgeführten Planungen ist, dass die Vorhaltemaßnahmen für die U9 am Hauptbahnhof die zentrale Perspektive für die Weiterentwicklung des Münchner U-Bahn Netzes darstellen und dass die Vorbereitung für die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen nur zum jetzigen Zeitpunkt und im direkten Zusammenhang mit den Baumaßnahmen von 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude erfolgen kann.

Um dies voranzutreiben, ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt erforderlich. Parallel müssen die Planungen für die Vorhaltemaßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) weiter vorangetrieben werden.

Der Stadtrat hat diese Ausführungen zur Kenntnis genommen und auf dieser Grundlage am **23.01.2019** der weiteren Planung der Vorhaltemaßnahmen in der Leistungsphase 5, sowie der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt zugestimmt. Ebenso hatte der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, mit den Beteiligten Verhandlungen zur Finanzierung der U9 aufzunehmen. Über das Ergebnis der Verhandlungen wird unter Punkt 3.1 berichtet.

Ergänzend zum Beschluss der weiteren Planungen zur U9 hat der Stadtrat ebenfalls am **23.01.2019** den Beschluss zur „weiteren U-Bahnplanung der Landeshauptstadt München“ gefasst (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 12213). Die Bedeutung der U9-Entlastungsspanne wurde darin offiziell bekräftigt, indem ihr die höchste Priorität A beigemessen wurde.

Aufbauend auf der bisherigen Beschlusslage und um der einstimmig anerkannten Bedeutung der U9-Entlastungsspanne Rechnung zu tragen, sollen die Planungen für das Projekt nun weiter vorangetrieben werden.

Mit dem vorliegenden Beschluss soll deshalb die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof sowie die Vorplanung für die U9-Entlastungsspanne in die Wege geleitet werden.

### **3. Finanzierung der U9**

#### **3.1 Förderung der Gesamtstrecke – Abstimmungsergebnisse**

Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und sinnvollen Verwendung von finanziellen Mitteln erschien es für die Planungssicherheit der Landeshauptstadt München erforderlich zu wissen, wie die U9 (ein späteres Milliardenprojekt) finanziert werden kann, bevor die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen beschlossen werden kann.

Dazu hatte sich Herr Oberbürgermeister Reiter mit Schreiben vom 24.01.2019 sowohl an das Bundesverkehrsministerium, das Bundesfinanzministerium als auch mit Schreiben vom 22.02.2019 an das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gewandt und darauf hingewiesen, dass entsprechende Vorwegmaßnahmen nur in Betracht kommen, wenn zu einem späteren Zeitpunkt eine Förderung in Aussicht gestellt werden könne.

In diesem Zusammenhang fand dann im April diesen Jahres ein Spitzengespräch mit Vertretern des Bundesfinanzministeriums, des Bundesverkehrsministeriums, des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sowie der Landeshauptstadt München (Herr Oberbürgermeister Reiter) statt.

In Folge dieses Termins wurde der Landeshauptstadt München mit Schreiben von Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer vom 02.07.2019 zugesagt, für große ÖPNV Projekte in Ballungszentren einen größeren Spielraum schaffen zu wollen, was die Standardisierte Bewertung und deren Auswirkung auf die bereitgestellten Fördergelder angeht (Anlage 1).

Mit einem Antwortschreiben vom 09.08.2019 (Anlage 2) hat Herr Oberbürgermeister Reiter seinen Dank für diese Bereitschaft ausgesprochen und dabei darauf hingewiesen, dass die jetzige Finanzierung der Vorhaltemaßnahmen von der begründeten Annahme ausgeht, dass seitens des Bundesverkehrs- und Finanzministeriums die angekündigte Gesetzesinitiative zeitnah auf den Weg gebracht wird.

### **3.2 Förderunschädlichkeit der Vorhaltemaßnahmen**

Um eine mögliche Förderung der Gesamtstrecke U9 durch den Bau der Vorhaltemaßnahmen nicht zu gefährden, wurde bei der Regierung von Oberbayern auf Basis der Ergebnisse aus den Verhandlungen zur Kostenteilung am 10.07.2019 der Antrag auf vorzeitigen Vorhabensbeginn eingereicht. Mit Bescheid vom 20.08.2019 hat die Regierung von Oberbayern für die Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof eine Unbedenklichkeitsbescheinigung erteilt; damit ist die Durchführung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof für eine spätere Förderung nicht schädlich.

Mit der Bestätigung der Förderunschädlichkeit wird weder dem Grunde noch der Höhe nach ein Rechtsanspruch auf eine spätere Förderung begründet. Vielmehr kann die eigentliche Förderung des Projektes voraussichtlich erst vor Beginn der Bauarbeiten mit der Hauptmaßnahme beantragt werden. Bis dahin werden die Kosten der Vorhaltemaßnahmen durch die Landeshauptstadt München vorfinanziert.

## **4. Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof**

### **4.1 Vorhaltemaßnahmen – Umfang**

Um den für den maximalen verkehrlichen Nutzen erforderlichen Halt der U9 am Hauptbahnhof zu ermöglichen, muss zum jetzigen Zeitpunkt und im engen Zusammenhang mit den Projekten 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude ein Vorhaltebaukörper errichtet werden, die sogenannten Vorhaltemaßnahmen (vgl. bisherige Stadtratsbeschlüsse).

Die Planungen für die Vorhaltemaßnahmen U9 am Hauptbahnhof wurden durch das Planungskonsortium der DB Netz AG in enger Abstimmung mit der SWM GmbH und der DB Station & Service AG durchgeführt.

Diese Konstellation ermöglicht eine grundlegende und ganzheitliche Betrachtung des Knotenpunktes Münchner Hauptbahnhof in Form einer integrierten Gesamtlösung unter Berücksichtigung der Belange aller Beteiligten und der Optimierung insbesondere aller Umsteigebeziehungen für die Kundinnen und Kunden. So kann vermieden werden, dass für die Großprojekte voneinander unabhängige Insellösungen entwickelt werden, die der Funktion des zentralen Verkehrsknotenpunktes Hauptbahnhof nicht gerecht werden.

Im Rahmen der Vorhaltemaßnahmen für die spätere Gesamtstrecke der U9 wird am Hauptbahnhof der vollständige Umgriff des U-Bahnhofes im Rohbau erstellt.

Dieser ist so dimensioniert, dass er in mehreren Ebenen die Bahnsteige in Nord-Süd Ausrichtung mit den zentralen Verknüpfungen zur 2. Stammstrecke, der U1/U2 und dem Fernverkehr aufnehmen kann. Weiterhin werden die Aufgänge der späteren U9-Station zur Oberfläche im Norden und Süden vorgerüstet. Sowohl die Oberfläche mit Bus und Tram, als auch der Umstieg zur 1. Stammstrecke, zur U4/U5 und zum Fern- und Regionalverkehr der DB können für die Kundinnen und Kunden optimiert erreicht werden (vgl. Abb. 1).

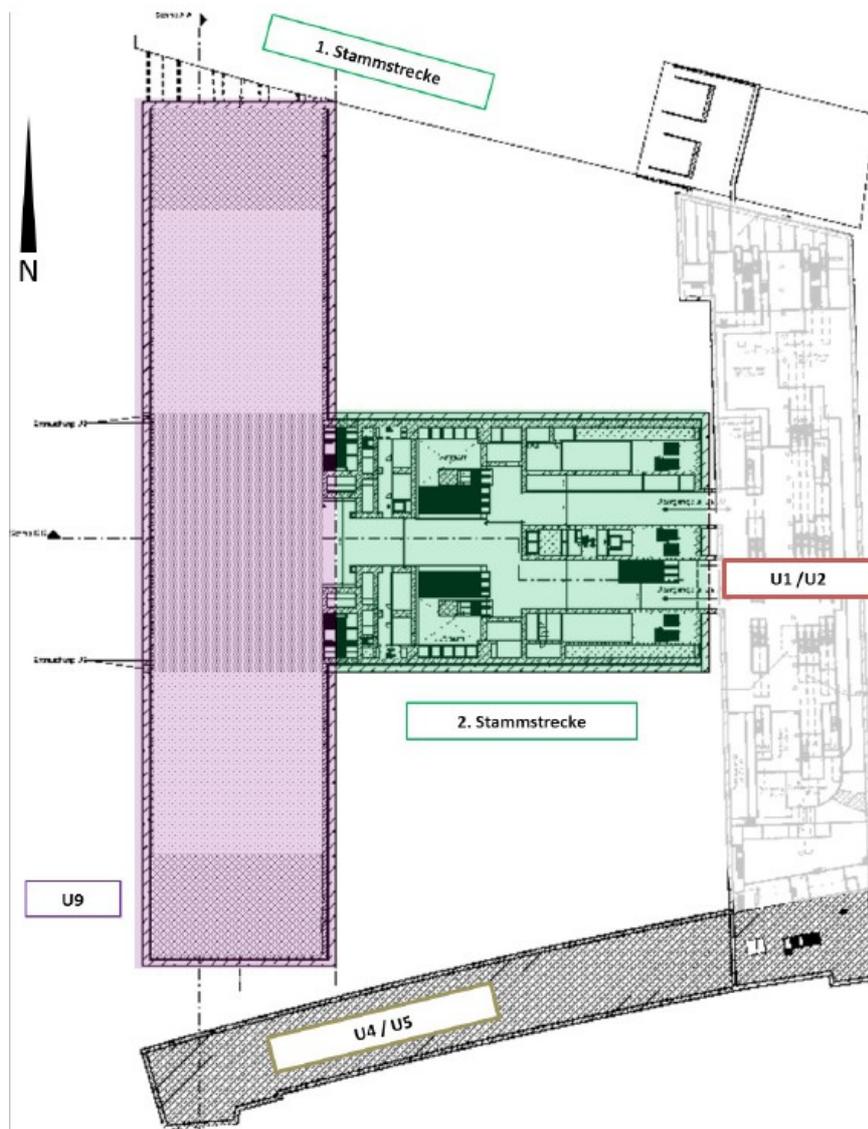


Abbildung 1: Umgriff der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof

Die Vorrüstung der Station erfolgt, indem ausschließlich die Bestandteile errichtet werden, die für die Standsicherheit zwingend erforderlich sind.

Dabei handelt es sich um die Baugrubenumschließung (Schlitzwand/Bohrpfahlwand) des U9-Bauwerks in offener Bauweise, sowie die Innenwände und die erforderlichen Aussteifungen des entstandenen Kastens mit Zwischendecken in Deckelbauweise.

Der gesamte Rohbau des Vorhaltebaukörpers soll so konzipiert werden, dass die späteren Nutzungen (auch unter Berücksichtigung eines Puffers für fortschreitende technische Anforderungen) unterzubringen sind. Desweiteren werden die später erforderlichen Installationskanäle mit eingeplant, die sich auf den Rohbau auswirken.

Der Baukörper erstreckt sich insgesamt über 6 Ebenen. Er hat in den Ebenen -1 bis -4 eine Dimension von ca. 200 m Länge und 40 m Breite sowie in den Ebenen -5 und -6 eine Dimension von ca. 60 m Länge und 40 m Breite. In der untersten Ebene beinhaltet der Baukörper die Station der 2. Stammstrecke.

#### 4.2 Vorhaltemaßnahmen – Nutzung der Ebenen

Die -1-Ebene wird durch das zukünftige Empfangsgebäude genutzt. Die Ebenen -2, -3 und -4 sind für die U9 erforderlich und nehmen später die Bahnsteigebene, die Betriebsräume, sowie die Umsteigebeziehungen zu den anderen Verkehrsträgern auf. Die Ebene -5 wird sowohl durch die 2. Stammstrecke als auch für die U9 als Umsteigeebene genutzt. Die Ebene -6 beinhaltet die Bahnsteigebene der 2. Stammstrecke (vgl. Abb. 2).

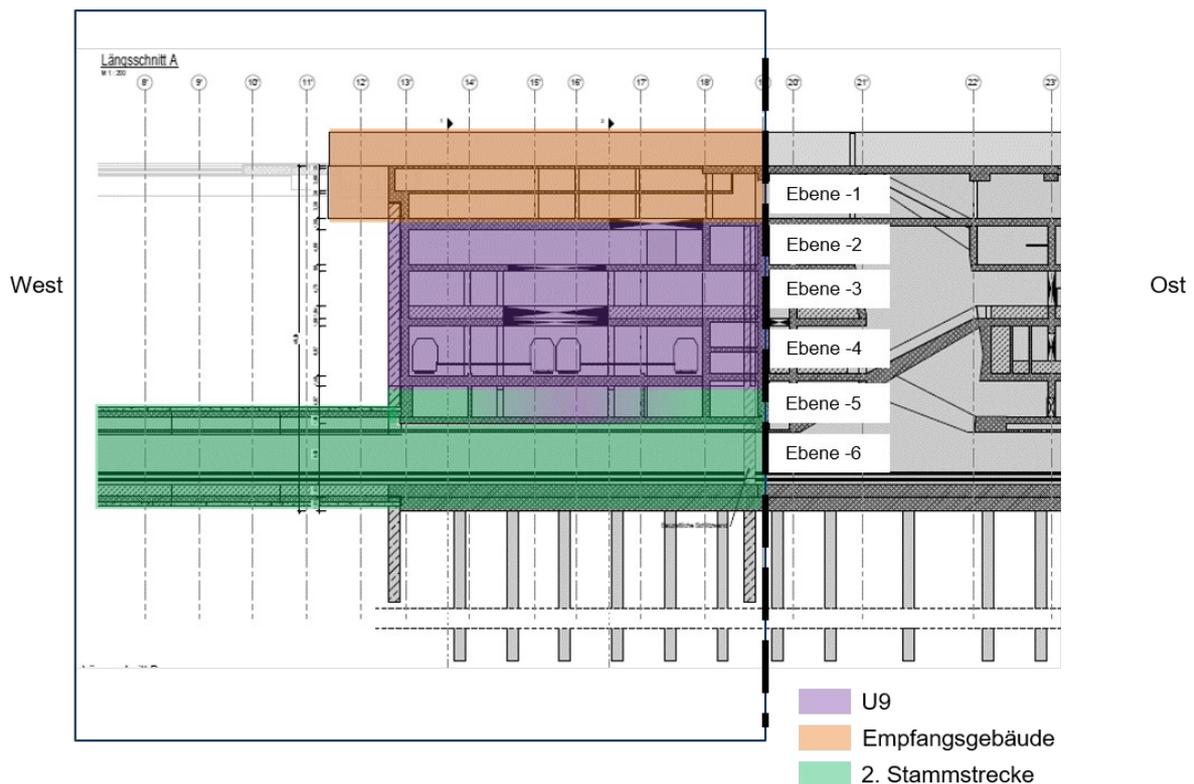


Abbildung 2: Querschnitt Vorhaltemaßnahmen – Nutzung der Ebenen

Grundsätzlich können die Ebenen mit ihren entsprechenden Nutzungen nicht vollständig von einander getrennt werden. In den Ebenen ergeben sich teilweise Flächen „geteilter Nutzung“ (z.B. Fluchttreppenhaus der 2. Stammstrecke führt durch U9-Baukörper). Diese Flächen stellen aber einen untergeordneten Anteil dar und werden deshalb hier nicht detailliert aufgeführt.

## 5. Vorhaltemaßnahmen – Kosten

### 5.1 Vorhaltemaßnahmen – Kostenüberblick

<b>Maßnahme: Vorhaltemaßnahmen U9</b>		<b>Kosten bereits genehmigt (netto)</b>	<b>Kosten zu genehmigen (netto)</b>
Planung bis Genehmigungsreife	Beschluss 14-20 / V 10475 24.01.2018	11 Mio. €	
Genehmigungsverfahren Ausführungsplanung	Beschluss 14-20 / V 13402 23.01.2019	15 Mio. €	
<u>bauliche Umsetzung der Planung mit:</u>			
<u>Kostenblock 1:</u>			
1. Kosten für die Umsetzung des Rohbaus			1. 316 Mio. €
1.1 Rohbaukosten			1.1 300 Mio. €
1.2 Kosten für Bauüberwachung / Projektmanagement			1.2 16 Mio. €
<u>Kostenblock 2:</u>			
2. anteilige Kosten für Zusammenhangsmaßnahmen (gedeckt)			2. 77 Mio. €
<b>Gesamtsumme:</b>		<b>26 Mio. €</b>	<b>393 Mio. €</b>

### 5.2 Vorhaltemaßnahmen – Rohbaukosten / Kostenblock 1

Die Rohbaukosten für die Vorhaltemaßnahmen beziehen sich auf die im Folgenden dargestellten Ebenen (vgl. Abb. 3):

Die Ebene -1 ist zwar später wie beschrieben Bestandteil des neuen Empfangsgebäudes der DB und wird auch durch dieses genutzt; da im Zuge der U9 - Vorhaltemaßnahmen allerdings die heute bereits bestehende -1 Ebene abgebrochen werden muss – die andernfalls für das Empfangsgebäude bereits weiter zur Verfügung gestanden hätte - muss diese für das Empfangsgebäude wieder neu errichtet werden.

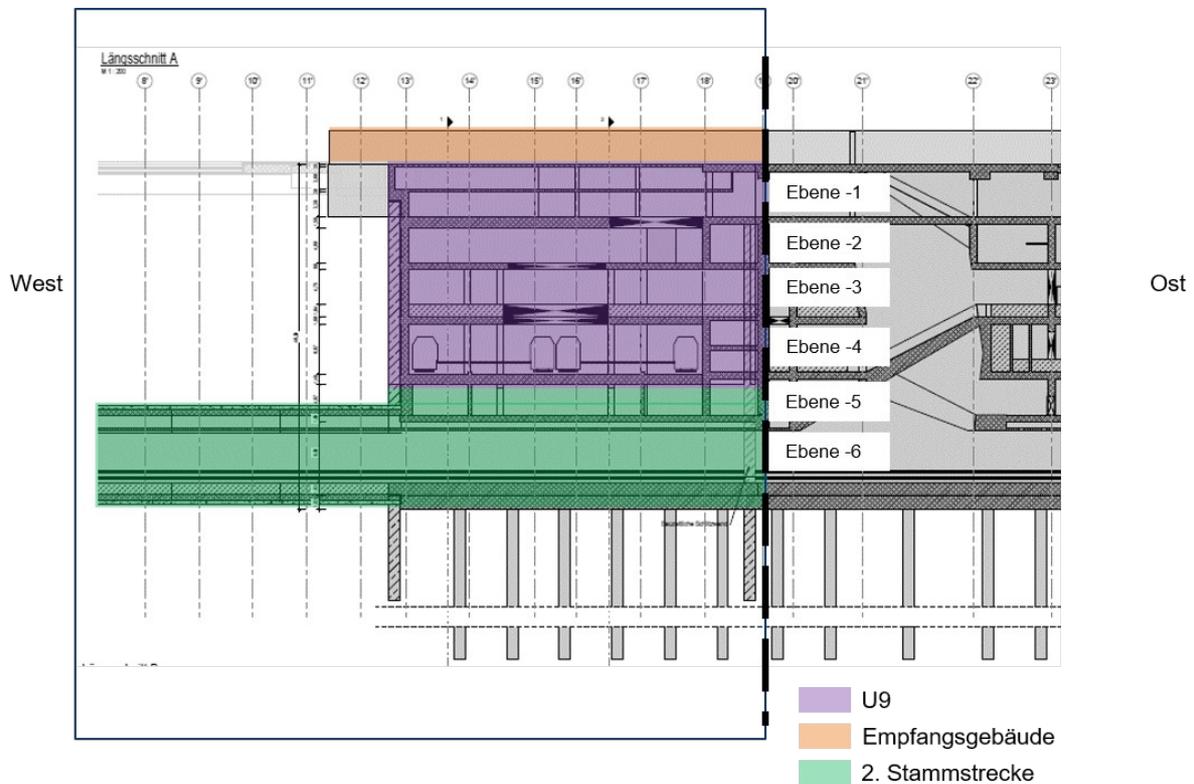


Abbildung 3: Querschnitt Vorhaltemaßnahmen – Zuordnung der Rohbaukosten

Daher werden die Rohbaukosten für die -1 Ebene den Vorhaltemaßnahmen U9 zugeordnet. Die Ebenen -2, -3, und -4 sind rein für den zukünftigen U9-Bahnhof am Hauptbahnhof erforderlich und werden daher ebenfalls den Vorhaltemaßnahmen der U9 zugeordnet. Die Ebene -5 stellt die Ebene für den Umstieg zwischen der 2. Stammstrecke und der U9 dar, dient aber auch zur Aufnahme für flüchtende Personen aus dem Tunnelbereich der 2. Stammstrecke, sowie als Direktverbindung des westlichen Bahnsteigbereiches der 2. Stammstrecke zum DB-Nukleus. Weiterhin bietet der direkte Umstieg zwischen 2. Stammstrecke und U9 nicht nur einen verkehrlichen Nutzen für die U9, sondern auch für die 2. Stammstrecke. Darüber hinaus erhält die 2. Stammstrecke hierdurch einen zweiten Nukleus von der Ebene -6 bis zum Querbahnsteig der Gleishalle. Die Ebene -6 beinhaltet den Bahnsteig der 2. Stammstrecke. Die Rohbaukosten der Ebene -5 und -6 der erweiterten Schlitzwandbaugrube wurde dem Projekt 2. Stammstrecke zugeordnet, da dies die ursprüngliche und aufwendige bergmännische Bauweise reduziert und somit eine wirtschaftlichere Lösung für die 2. Stammstrecke darstellt.

Die Rohbaukosten, die den Vorhaltemaßnahmen der U9 zugerechnet werden, wurden von der DB auf Grundlage eines vorliegenden, mit Preisangaben versehenen Leistungsverzeichnisses der DB Netz AG benannt.

Die reinen Rohbaukosten, die den Vorhaltemaßnahmen der U9 zugerechnet werden können, betragen knapp **250 Mio. € netto** zuzüglich einem angenommenen Risikoanteil von knapp **50 Mio. € netto** (Ansatz: 20 % der Rohbaukosten).

Ergänzend kommen als baubegleitende Planungskosten noch die Aufwände für die Bauüberwachung und das Projektmanagement hinzu, die gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure einen eigenen Kostenblock darstellen. Diese Kosten belaufen sich auf **16 Mio. €**.

Insgesamt ergeben sich für den Kostenblock 1 somit Aufwendungen von **316 Mio. € netto**. Die Finanzierung der 2. Stammstrecke enthält einen Risikoanteil von 20 %. Da die VHM U9 innerhalb des Projektes 2. Stammstrecke realisiert werden, wird auch hier ein Risikoanteil von 20 % zugrunde gelegt (siehe Ziffer 5.5).

### **5.3 Vorhaltemaßnahmen – Kosten für Zusammenhangsmaßnahmen / Kostenblock 2**

Ergänzend zu den reinen Rohbaukosten entstehen aufgrund der engen Verzahnung der Projekte 2. Stammstrecke, Neubau Empfangsgebäude und Vorhaltemaßnahmen U9 noch weitere Kosten für die sogenannten Zusammenhangsmaßnahmen, die keinem einzelnen Projekt zur Gänze zugeordnet werden können. Dies betrifft insbesondere die Themengebiete Medienfreimachung, Interimsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des Bahnhofsbetriebs, Rückbau des Daches im Bereich des Querbahnsteigs, Schallschutzmaßnahmen, Umgang mit Grundwasser und Fernwärme, Umgang mit den bestehenden Abgängen zur U4/U5, sowie zur 1. Stammstrecke, Abbruch des Empfangsgebäudes, sowie das zugehörige Baubüro.

In Summe belaufen sich die Kosten für Zusammenhangsmaßnahmen gemäß Angaben der DB Netz AG vom 13.06.2019 auf knapp **230 Mio. € netto insgesamt**.

### **5.4 Vorhaltemaßnahmen – davon Kostenanteil der Landeshauptstadt München für den Bau der Vorhaltemaßnahmen**

In umfangreichen Verhandlungen zwischen Landeshauptstadt München, Stadtwerke München, DB Netz AG und Freistaat Bayern, die in der Gemeinsamen Erklärung festgehalten wurden, ist Einigung darüber erzielt worden, dass die reinen Rohbaukosten/Kostenblock 1, die den Vorhaltemaßnahmen der U9 zuzuordnen sind, vollständig von der Landeshauptstadt München als Verursacherin getragen werden.

Für die Kosten der Zusammenhangsmaßnahmen / Kostenblock 2 – die keinem Projekt direkt zugeordnet werden können und durch alle Teilprojekte der Integrierten Gesamtlösung verursacht werden – wurde in den Verhandlungen ebenfalls eine Einigung erzielt. Zu den Ausführungen wird auf die nichtöffentliche Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16079 "Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes - Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die Entlastungsspanne U9 - Gemeinsame Erklärung", verwiesen.

Die Höhe der Aufwendungen für die Zusammenhangsmaßnahmen werden durch die Stadtwerke München GmbH und das Baureferat als angemessen und plausibel bestätigt.

Die Kosten für die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof für die LHM setzen sich demnach folgendermaßen zusammen:

**Kostenblock 1** i.H.v. 316 Mio. € netto:

100 % der Rohbau- (250 Mio. €) sowie der Bauüberwachungs-/Projektmanagementkosten (16 Mio. €) inkl. einem abgeschätzten Risiko von Mehrkosten aufgrund von Nachträgen (50 Mio. €)

sowie

**Kostenblock 2** i.H.v. 77 Mio. € netto:

ein Drittel der Kosten für Zusammenhangsmaßnahmen (230 Mio. €) bis zu einem Kostendeckel von 77 Mio. €.

Somit ergeben sich für die **LHM Gesamtkosten** für die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen von 316 Mio. € + 77 Mio. € = **393 Mio. € netto**.

Die Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen steht im unmittelbaren Zusammenhang mit den Baumaßnahmen von 2. Stammstrecke und Empfangsgebäude.

## **5.5 Vorhaltemaßnahmen – Risiko von Kostensteigerungen**

Während den Verhandlungen zwischen LHM, SWM, Freistaat Bayern und DB Netz AG wurde seitens der LHM angestrebt, das mögliche Kostenrisiko weitestgehend zu minimieren. Das Verhandlungsergebnis entsprechend der Gemeinsamen Erklärung zwischen den Beteiligten sieht im Wesentlichen dazu nun folgende Regelungen vor:

**Kostenblock 1:**

Ein Risikopuffer in Höhe von 20 % der Rohbaukosten (50 Mio. €) ist vorgesehen. Der Risikozuschlag hat seine Berechtigung darin, dass die Finanzierung der 2. Stammstrecke einen Risikoanteil von 20 % enthält. Da die Vorhaltemaßnahmen U9 innerhalb des Projektes „2. Stammstrecke“ realisiert werden, wird auch hier ein Risikoanteil von 20 % zugrunde gelegt. Eine Kostendeckelung besteht nicht.

**Kostenblock 2:**

Die LHM übernimmt ein Drittel der Kosten für Zusammenhangsmaßnahmen bis zu einem Kostendeckel von 77 Mio. €.

Etwaige Mehrkosten außerhalb von Kostenblock 1 und 2:

1. Mehrkosten, die in den anderen Teilprojekten der Integrierten Gesamtlösung am Hauptbahnhof entstehen und ihre Ursache ausschließlich in dem Teilprojekt Vorhaltemaßnahmen haben, werden von der LHM getragen.
2. Mehrkosten, die außerhalb der Integrierten Gesamtlösung am Hauptbahnhof entstehen, gehen unabhängig von der jeweils zugrundeliegenden Ursache nicht zulasten der LHM.
3. Über den Umgang mit Mehrkosten, die innerhalb der Integrierten Gesamtlösung am Hauptbahnhof in einem der Teilprojekte entstehen, ihre Ursache jedoch nicht ausschließlich in diesem Teilprojekt haben, soll ein Lenkungskreis, der sich aus Vertretern des Freistaats Bayern, der DB und der LHM zusammensetzt, auf Basis einer verursachungs- und risikogerechten Betrachtung einen einvernehmlichen Entscheidungsvorschlag für die jeweiligen Gremien erarbeiten.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe etwaige Mehrkosten außerhalb von Kostenblock 1 und 2 entstehen, lässt sich derzeit nicht abschätzen. Eine Kostendeckelung besteht nicht.

Zu den Regelungen der Gemeinsamen Erklärung im Einzelnen wird auf die nichtöffentliche Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16079 "Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes - Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die Entlastungsspanne U9 - Gemeinsame Erklärung", verwiesen.

## **5.6 Vorhaltemaßnahmen – Unterhaltskosten**

Nach Fertigstellung bis zur tatsächlichen Inbetriebnahme des U-Bahnhofs fallen Unterhalts- und Betriebskosten an. Die hierfür anfallenden Aufwendungen sind durch die LHM zu tragen. Das Baureferat wird nach der Fertigstellung der Vorhaltemaßnahmen den Unterhalt übernehmen. Derzeit können diese Kosten nicht beziffert werden. Das Baureferat wird die erforderlichen Mittel rechtzeitig im Rahmen eines Beschlusses beantragen. Die Unterhaltskosten beziehen sich auf die Ebenen -2, -3 und -4 (vgl. Abb. 3). Die gemeinsame durch die 2. Stammstrecke und die U9 genutzte Ebene -5 wird bereits im Vorfeld einer Inbetriebnahme der U9 durch die 2. Stammstrecke als Verbindung zwischen deren westlichem Bahnsteigbereich und dem DB Nukleus genutzt, sodass der Unterhalt für diese Ebene bei der DB AG liegt.

## **5.7 Vorhaltemaßnahmen – Inbetriebnahmetermin der 2. Stammstrecke**

Aufgrund von umfangreichen Optimierungen im Projekt der 2. Stammstrecke unter anderem aufgrund der Umplanung des Abschnitts Ost, sowie der Integrierten Gesamtlösung am Hauptbahnhof ist von der Deutschen Bahn AG der Inbetriebnahmetermin der 2. Stammstrecke auf 2028 fortgeschrieben worden (siehe hierzu auch Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15876).

## **6. Vorhaltemaßnahmen – Sachstand Planfeststellungsverfahren**

Die Planfeststellungsunterlagen für die Vorhaltemaßnahmen der U9 am Hauptbahnhof wurden durch die DB Netz AG erstellt. Sie enthalten neben den Änderungen aufgrund der U9-Vorhaltemaßnahmen auch die Anpassungen an den Projekten 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude für die Integrierte Gesamtlösung. Es ist beabsichtigt, das Verfahren offiziell im Rahmen einer Planänderung zur 2. Stammstrecke beim Eisenbahnbundesamt einzuleiten.

Das Verfahren wurde noch nicht eingeleitet.

### **6.1 Vorhaltemaßnahmen – Sachstand Vereinbarungen**

Entsprechend den Ergebnissen der Gemeinsamen Erklärung zur Kosten- und Risikoteilung werden der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München eine Finanzierungs- und Umsetzungsvereinbarung mit weiteren Detailregelungen schließen. Des Weiteren werden die Landeshauptstadt München und die DB Netz AG entsprechend der Gemeinsamen Erklärung eine Ausführungsvereinbarung abschließen, welche insbesondere das Eigentum an den Vorhaltemaßnahmen und deren Unterhaltung regelt.

Aus umsatzsteuerrechtlichen Gründen sollen diese Vereinbarungen von der Hoheitsverwaltung abgeschlossen werden. Daher wird das Baureferat jeweils in enger Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH und der Stadtkämmerei diese Vereinbarungen schließen.

### **6.2 Sachstand Fahrradparken am Hauptbahnhof**

Da für den neuen Hauptbahnhof (EG und Starnberger Flügelbahnhof) ein Bedarf von 3.000 Bike+Ride Stellplätzen prognostiziert wurde und von sechs im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung geprüften größeren Standorten sich aktuell lediglich für den Standort Arnulfstraße / Ecke Paul-Heyse-Unterführung eine Realisierungsmöglichkeit von ca. 1.300 Bike+Ride Stellplätzen abzeichnet, hat der Stadtrat mit Beschluss vom 23.01.2019 die SWM gebeten die bereits vorhandene Vereinbarung für die Planung der Vorhaltemaßnahmen U9 mit der DB Netz AG um einen Passus für das Thema B+R zu ergänzen, in der

sich diese verpflichtet, eine Machbarkeitsstudie inklusive Kostenschätzung zur Unterbringung von ca. 2.000 Bike+Ride Stellplätzen zuzüglich Erschließung anlässlich und im Zusammenhang mit den am Hauptbahnhof vorgesehenen Maßnahmen in Auftrag zu geben. Ferner wurde die Verwaltung beauftragt, ein Konzept für das Fahrradparken während der Bauzeit zu erstellen. Die DB Netz AG hat bereits mit der Machbarkeitsstudie begonnen. Das Ergebnis wird dem Stadtrat zeitnah vorgestellt. Das Konzept für das Fahrradparken während der Bauzeit im Bereich des Hauptbahnhofes wurde erstellt und befindet sich derzeit mit den anderen Dienststellen in Abstimmung.

Angesichts der Dringlichkeit der Thematik wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, unverzüglich in Verhandlungen mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG zu treten, damit die gesamtstädtischen Belange in einem möglichst frühen Stadium der Variantendiskussion zum Fahrradparken eingebracht werden können.

Weiterhin wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, zeitnah entsprechende Vereinbarungen mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG vorzubereiten und dem Stadtrat diese vorzustellen.

## **7. Gesamtstrecke U9**

### **7.1 Gesamtstrecke U9 – Sachstand**

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.01.2018 (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 10475) wurden die Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudien vorgestellt, die im Rahmen des Projektes U9 durchgeführt worden sind und in den Nahverkehrsplan in Planung/Bau aufgenommen.

Ergebnis war, dass die U9 in der Vorzugsvariante baulich machbar, verkehrlich sinnvoll und betrieblich stabil fahrbar ist.

Die Vorzugsvariante verläuft von Süd nach Nord über folgende Haltestellen:

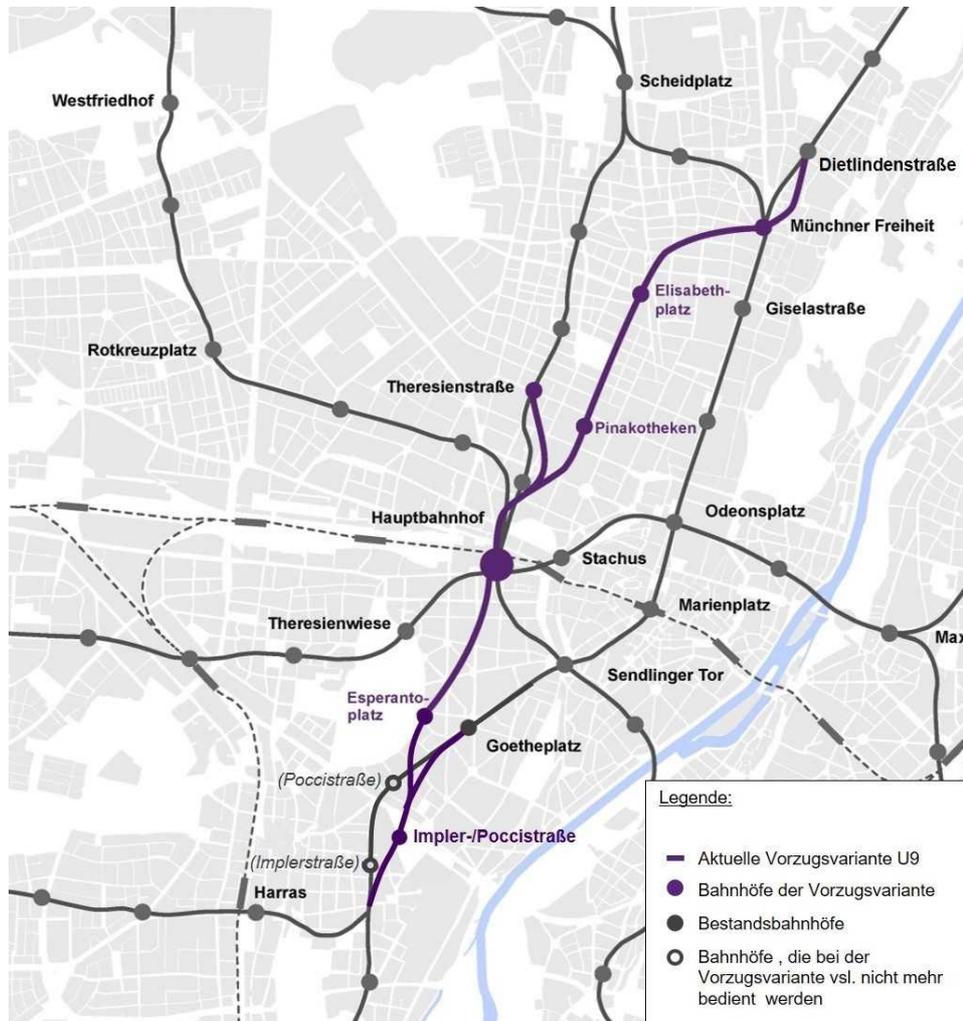


Abbildung 4: Aktuelle Vorzugsvariante der U9

Impler-/Poccistraße – Esperantoplatz – Hauptbahnhof – Pinakotheken – Elisabethplatz – Münchner Freiheit – Dietlindenstraße mit einer zusätzlichen ca. 1 km langen Verbindungsstrecke (Hauptbahnhof – Theresienstraße) zur Anbindung und Verstärkung der U2-Nord-Achse (vgl. Abb. 4). Insgesamt ergibt sich damit eine neue U-Bahnlinie mit einer Gesamtstreckenlänge von 10,5 km inkl. der Anschlüsse an den Bestand.

Die Streckenführung der Vorzugsvariante begründet sich im Wesentlichen aus dem Ziel, die bereits heute stark belasteten Innenstadtbahnhöfe sowie den am stärksten frequentierten innerstädtischen Streckenabschnitt der Linien U3/U6 entlasten zu können.

Die im Beschluss vom 24.01.2018 erläuterte und zuvor beschriebene Vorzugsvariante der U9 entwickelte sich aus verschiedenen baulichen Untersuchungen und der sich daraus ergebenden besten verkehrlichen Wirkung der einzelnen Varianten.

Dem Beschluss des Stadtrates vom 23.01.2019 zur „weiteren U-Bahnplanung der Landeshauptstadt München“ soll nun Rechnung getragen werden. Die Wichtigkeit der U9-Entlastungsspanne wurde darin offiziell bekräftigt, indem ihr die wichtigste Priorität A beigemessen wurde. Mit vorliegendem Beschluss soll nun die Vorplanung auf Basis der Vorzugsvariante (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2) beauftragt werden.

## **7.2 Gesamtstrecke U9 – Kosten Vorplanung**

Für die Vorplanung fallen im Zeitraum zwischen 2020 und 2025 Planungskosten in Höhe von 100 Mio. € netto an. Diese enthalten Aufwendungen für die zu erbringenden Planungs- und Gutachterleistungen, wie beispielsweise Baugrundgutachten mit zugehöriger geotechnischer Erkundung, die im Rahmen des Projektes einschließlich der Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen noch erbracht werden müssen. Ebenfalls inkludiert sind die Kosten für das übergeordnete Projektmanagement sowie die Aufwendungen zur Wahrnehmung der Bauherrenvertretung. Die genannten Kosten für Planungs- und Gutachterleistungen wurden separat ermittelt und zusätzlich anhand der erwarteten Baukosten plausibilisiert. Die gesamten Planungskosten über alle Leistungsphasen betragen ca. 20 % der veranschlagten Baukosten, dies sind für die Gesamtstrecke der U9 ca. 600 Mio. €. Hier-von entfallen ca. 16 % auf die Leistungsphasen 1 und 2, dies sind ca. 100 Mio. €. Die SWM werden beauftragt, die Vorplanung der Gesamtstrecke federführend voran zu treiben. Die Finanzierung erfolgt mittels Beauftragung durch die Landeshauptstadt München, welche dadurch die Kosten der Vorplanung i.H.v. 100 Mio. € netto trägt.

## **7.3 Gesamtstrecke U9 – Termine für weitere Beschlussfassung**

Auf Basis dieses Beschlusses wird die Vorplanung der Gesamtstrecke U9 gestartet. Nach Erstellung der Leistungsbeschreibung sind europaweite Vergabeverfahren der Planungs-, Projektmanagement- und Gutachterleistungen durchzuführen. Anschließend erfolgt die tatsächliche Planungsleistung mit Variantenuntersuchung. Die Ergebnisse der Vorplanung werden geprüft und bewertet.

Mit Abschluss der Vorplanung zur U9 werden die Ergebnisse dem Stadtrat zur Bestätigung der finalen Streckenführung vorgestellt, woraufhin die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung beauftragt werden soll.

Die Beschlussfassung wird voraussichtlich im Jahr 2024/2025 erfolgen können.

## **8. Organisationsstruktur für die Planung und den Bau der U9**

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.01.2018 wurden die SWM/MVG, das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, gemeinsam eine Organisationsstruktur für die Planung der Gesamtstrecke der U9-Spange zu entwickeln und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten.

Die Zuständigkeit für den Neubau von U-Bahn-Linien in München liegt grundsätzlich beim Baureferat. Dies betrifft sowohl die Planungsphase als auch die Bauabwicklung. Aufgrund der begrenzten Personalkapazitäten im Baureferat und der Vorbefassung der SWM soll beim Projekt „U9“ von diesem Grundsatz teilweise abgewichen werden.

Aktuell befindet sich im Baureferat das Projekt der U5-Verlängerung nach Pasing in Bearbeitung. Hier wird ein Baubeginn im Jahr 2021 angestrebt. Zudem wurde das Baureferat mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) beauftragt, eine Vorplanung für die weitere Verlängerung der U5 nach Freiam zu erstellen.

Seit der Eingliederung des ehemaligen U-Bahn-Referates in das Baureferat im Jahr 1998 wurde das Personal im Bereich U-Bahn-Bau des Baureferats sukzessive reduziert. Mit dem noch verbliebenen U-Bahn-Personal hätten diese beiden Projekte nicht zuverlässig abgewickelt werden können. Daher hat der Stadtrat für die Bearbeitung dieser Projekte neue Stellen genehmigt. Die Besetzung dieser Stellen ist vor dem Hintergrund des angespannten Stellenmarktes eine große Herausforderung. Bewerberinnen bzw. Bewerber mit einschlägiger Erfahrung im U-Bahn-Bau sind kaum zu finden, was in der Regel auch einen erhöhten Einarbeitungsaufwand mit sich bringt. Trotz dieser Schwierigkeiten können die erforderlichen Personalkapazitäten im Baureferat für die beiden U5-Projekte voraussichtlich geschaffen werden. Die Einstellung und Einarbeitung weiteren Personals für die federführende Bearbeitung zusätzlicher Projekte erscheint zum jetzigen Zeitpunkt jedoch ausgeschlossen.

Aus diesem Grund ist bereits die Machbarkeitsstudie der U9 von den SWM durchgeführt worden. Dies ist auch deshalb sinnvoll, weil in dieser frühen Projektphase die betrieblichen Problemstellungen der Anschlusslösungen an den laufenden U-Bahn-Betrieb eine höhere Komplexität als die konstruktiven Fragen haben. Daher wurde abweichend von der üblichen Aufgabenverteilung im U-Bahn-Bau für die U9 folgende Organisationsstruktur entwickelt:

### Vorhaltemaßnahmen

Die Federführung für die Planung der Vorhaltemaßnahmen inkl. der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der späteren betrieblichen Belange (Leistungsphasen 1 bis 5) lag bei den SWM.

Mit Abschluss dieser Planungsphase sind die späteren betrieblichen Belange für die U9 Station am Hauptbahnhof berücksichtigt. Im Zuge der Ausführung der Vorhaltemaßnahmen übernehmen die SWM in Federführung die notwendigen Aufgaben der Landeshauptstadt München mit Unterstützung des Baureferats.

#### Planung der Gesamtstrecke U9

Die Federführung für die Vorplanung der Gesamtstrecke der U9 (Leistungsphasen 1 und 2) liegt bei den SWM, wobei das Baureferat eng einbezogen wird und insoweit an der Planung mitwirkt, als dass es nach der Vorplanung die weiteren Planungen vollständig übernehmen kann. Maßgeblich ist das Baureferat während der Vorplanung unter der Federführung der SWM zuständig für die hauseigenen Kernkompetenzen Trassierung, Objekt- und Tragwerksplanung Ingenieurbau, Geologie, sowie Baulogistik und Baudurchführung. Ab der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) wird die Federführung an das Baureferat übergehen. Die Zuständigkeit für alle Belange des laufenden U-Bahn-Betriebs, insbesondere für den Anschluss an die Bestandsstrecken im Norden und im Süden, verbleibt bei den SWM.

### **9. Darstellung der Kosten und der Finanzierung**

Unter steuerlichen Gesichtspunkten ist davon auszugehen, dass die Vorhaltemaßnahmen den unternehmerischen Zwecken des städtischen Betriebes gewerblicher Art U-Bahnbau und -verpachtung (BgA) dienen und in vollem Umfang dem unternehmerischen Bereich der Stadt zuzuordnen sind.

Insbesondere ist hervorzuheben, dass die Vorhaltemaßnahmen ausschließlich der Sicherung der U9 dienen und für den Fall der späteren Errichtung eines entsprechenden U-Bahnbauwerks die Absicht besteht, dieses im Rahmen des BgA zu errichten sowie die im Zuge der Gesamtmaßnahme neu zu errichtenden U-Bahn-Teilabschnitte durch den BgA entgeltlich an die SWM zur Erbringung von Nahverkehrsleistungen zu überlassen. Es handelt sich jeweils um steuerpflichtige Leistungen im Sinne des Umsatzsteuergesetzes, so dass der BgA unter den weiteren Voraussetzungen des § 15 Umsatzsteuergesetz grundsätzlich den Vorsteuerabzug aus den Vorhaltemaßnahmen beanspruchen kann. Die steuerrechtliche Bauherrenrolle sowohl bei der Planung als auch beim Bau der Vorhaltemaßnahmen sowie einer späteren U-Bahn-Linie liegt bei der Landeshauptstadt München.

**Darstellung der Maßnahme nach den Gesamtkosten (in Mio. €; netto) geordnet nach dem Mittelbedarf der einzelnen Jahre**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Summe:
<b>Kostenblock 1</b>									
Rohbau	2	26	63	56	30	53	20	50	300
Bauüberwachung / Projektmanagement	2	3	3	3	2	2	1		16
<b>Kostenblock 2</b>									
Zusammenhangsmaßnahmen	6	16	9	14	12	1	1	18	77
<b>Vorplanung U9</b>	10	22	23	23	17	5	0	0	100
<b>Gesamtsumme:</b>	<b>20</b>	<b>67</b>	<b>98</b>	<b>96</b>	<b>61</b>	<b>61</b>	<b>22</b>	<b>68</b>	<b>493</b>

Es handelt sich um eine freiwillige und bürgernahe Aufgabe.

**Auszahlungen im Bereich der Investitionstätigkeit im Haushalt des Baureferates, Finanzposition 6050.950.7530.1 „U-Bahn-Linie U9“ als Erhöhungsbetrag zu den bereits genehmigten 26 Mio. €.**

Beinhaltet: Kostenblock 1 i.H.v. 316 Mio. €, Kostenblock 2 i.H.v. 77 Mio. €, Vorplanung U9 i.H.v. 100 Mio. €

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe Auszahlungen (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)</b>		493 Mio € netto	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)		20 Mio. € in 2020 67 Mio. € in 2021 98 Mio. € in 2022 96 Mio. € in 2023 61 Mio. € in 2024 61 Mio. € in 2025 22 Mio. € in 2026 68 Mio. € in 2027	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			

	dauerhaft	einmalig	befristet
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

**Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019-2023 wird wie folgend dargestellt geändert:**

**MIP alt:**

**Neubau U-Bahn-Linie 9; Vorhaltemaßnahmen Hauptbahnhof  
Investitionsliste 1, UA 6050, Maßnahme-Nr. 7530, Rangfolge-Nr. 4**

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2018	Programmzeitraum 2019 bis 2023 (Euro in 1.000)					nachrichtlich	
			Summe 2019-2023	2019	2020	2021	2022	2023	2024
(950)	26.000	1.231	24.769	5.269	17.500	1.000	1.000		
Summe	26.000	1.231	24.769	5.269	17.500	1.000	1.000		
Z361									
St. A.	26.000	1.231	24.769	5.269	17.500	1.000	1.000		

**MIP neu:**

**Neubau U-Bahn-Linie 9; Vorhaltemaßnahmen Hauptbahnhof  
Investitionsliste 1, UA 6050, Maßnahme-Nr. 7530, Rangfolge-Nr. 4**

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2018	Programmzeitraum 2019 bis 2023 (Euro in 1.000)					nachrichtlich		
			Summe 2019-2023	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Finanz. 2025 ff
(950)	519.000	1.231	305.769	5.269	37.500	68.000	99.000	96.000	61.000	151.000
Summe	519.000	1.231	305.769	5.269	37.500	68.000	99.000	96.000	61.000	151.000
Z361										
St. A.	519.000	1.231	305.769	5.269	37.500	68.000	99.000	96.000	61.000	151.000

Ob und Wie (Höhe) einer Förderung durch Bund oder Freistaat ist derzeit offen.

### **Finanzierung**

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Die beantragte Ausweitung entspricht den Festlegungen für das Baureferat im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2020 nicht, da nunmehr ein um 11 Mio. € höherer Betrag benötigt wird; siehe Nr. 21 der Liste der geplanten Beschlüsse des Baureferats.

Zum Eckdatenbeschluss 2020 wurden seinerzeit 9 Mio. € für die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen anhand des damals aktuellen Bauablaufplans angemeldet.

Die Änderung ergibt sich aus einem aktualisierten Bauablauf, der einen anderen Mittelabfluss mit sich bringt. Es fallen frühzeitig umfangreiche Abbrucharbeiten von Bestandsgebäuden mit zugehöriger Baufeldfreimachung an, die bisher zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen waren.

Die zur Umsetzung der Maßnahme benötigten Haushaltsmittel in Höhe von 493 Mio. € netto im Zeitraum 2020 - 2027 werden genehmigt und dem Baureferat auf der investiven Finanzposition 6050.950.7530.1 entsprechend der Aufteilung der voranstehenden Jahresmittelbedarfe aus zentralen Mitteln bereitgestellt.

Das Baureferat wird beauftragt die für die Finanzposition 6050.950.7530.1 ab 2020ff. erforderlichen Mittel bzw. Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.

Sollten der Bund oder der Freistaat Bayern Fördermittel für das Projekt zur Verfügung stellen, werden diese Zuwendungen zugunsten des städtischen Haushalts abgerufen und dort entsprechend aufgenommen.

Die Bindefrist beträgt für das bewegliche Anlagevermögen 3 Jahre sowie für das unbewegliche Anlagevermögen 20 Jahre.

Die Investitionszuschüsse können nur für den vorgesehenen Zweck verwendet und andernfalls zurückgefordert werden.

## **10. Anträge und Empfehlungen**

Der Bezirksausschuss des 03. Stadtbezirks hat am 12.02.2019 den BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05792 (Anlage 3) gestellt, welcher eine beschleunigte Realisierung der U-Bahnlinie 9 fordert. Zur Beantwortung dieses Antrags wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Beschlussvorlage verwiesen. Der Antrag gilt damit als erledigt.

In der Bürgerversammlung des 07. Stadtbezirks am 22.11.2018 wurde zudem die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02395 (Anlage 4) gestellt, welche im Zuge der Gesamthematik U9 keine Streckenführungsänderung auf der U-Bahnlinie U6 fordert. Die Planungen zu einer die Nord-Süd-U-Bahnlinien und die zentralen Umsteigebahnhöfe entlastenden neuen U-Bahnverbindung zwischen der Münchner Freiheit und der Implerstraße über den Hauptbahnhof befinden sich derzeit noch in einer sehr frühen Phase.

Im Fokus stehen im Moment vor allem bauliche Machbarkeitsstudien zu einer möglichen Integration einer Neubaustrecke auf genannter Relation in das Bestandsnetz.

Im Rahmen dieser Untersuchungen werden diverse Liniennetzscenarien entwickelt, welche die Flexibilität, die Qualität und die Leistungsfähigkeit der künftigen Infrastruktur bei weiter steigenden Fahrgastzahlen aufzeigen sollen. Die Planungen haben jedoch noch keinen Status erreicht, der eine verbindliche künftige Liniengestaltung festlegt.

Zur Beantwortung der Bürgerversammlungsempfehlung wird zudem auf die entsprechenden Ausführungen in der Beschlussvorlage verwiesen. Die Empfehlung ist damit behandelt.

### **11. Beteiligung der Bezirksausschüsse und Abstimmung der Beschlussvorlage**

Vorliegend ist kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse nach § 9 Abs. 2 und 3 der Satzung für die Bezirksausschüsse der Landeshauptstadt München vorgesehen.

Bezüglich der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02395 (Anlage 4) aus der Bürgerversammlung des 07. Stadtbezirk am 22.11.2018 ergibt sich ebenfalls kein Anhörungsrecht, da die Empfehlung zur Streckenführung der U6 alle Stadtbezirke betrifft.

Die Bezirksausschüsse haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Die SWM haben im Übrigen gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Baureferat die tangierten Bezirksausschüsse sowie die Stadt Garching und die Gemeinde Planegg zu einer Informationsveranstaltung eingeladen, die am 10.07.2019 stattfand.

Dabei haben die SWM über den aktuellen Sachstand und das weitere Vorgehen zur U9 berichtet. Im weiteren Verlauf ist geplant, die fünf direkt an der Neubaustrecke anliegenden Bezirksausschüsse in den weiteren Planungsprozess einzubinden.

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Baureferat sowie der Stadtkämmerei abgestimmt.

Die Stadtkämmerei weist hinsichtlich der Kosten und Finanzierung auf folgendes hin:

„Zwar konnten für die Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof sowie für die Planung und den Bau der Gesamtlinie U9 die Risiken bereits deutlich reduziert oder beseitigt werden. Dennoch bestehen, wie auch in der Beschlussvorlage an verschiedenen Stellen beschrieben, nach wie vor drei wesentliche Risiken, die derzeit nicht ausgeräumt werden können:

- Zwar hat die Regierung von Oberbayern eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für die Förderung der Gesamtlinie erteilt (Ziffer 3.2) sowie der Bundesverkehrsminister schriftlich eine Überarbeitung der Standardisierten Bewertung für eine leichtere Förderung von ÖPNV-Projekten in Ballungsräumen, wie die neue U9, zugesagt (siehe Ziffer 3.1). Allerdings ergibt sich durch diese Zusage der Überarbeitung kein Rechtsanspruch für die Landeshauptstadt München. Ob daher die Gesamtlinie U9 nach Durchführen der neuen Standardisierten Bewertung tatsächlich und wenn ja in welcher Höhe bezuschusst wird, kann frühestens nach Abschluss der jetzt beginnenden Vorplanung der Gesamtlinie ermittelt werden. Bis dahin ist die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof bereits weit fortgeschritten.
- Eine Förderung kann derzeit nur für die Gesamtlinie und nicht bereits für die Vorhaltemaßnahmen gewährt werden. Zu welchem konkreten Projektstand die Förderung beantragt werden kann, ist daher ebenfalls noch zu klären. Derzeit wird die Förderung in der Regel erst in der Bauphase der Gesamtmaßnahme, also voraussichtlich Ende der 20er-Jahre, nach Baufortschritt gewährt. Bis dahin müsste die Landeshauptstadt München alle bis dahin entstehenden Kosten vorfinanzieren. Dies sind ca. 419 Mio. € für die Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof (393 Mio. € + 26 Mio. €) sowie bis zu 600 Mio. € (siehe Ziffer 7.2) für die Planung der Gesamtlinie U9.
- Trotz der Gemeinsamen Erklärung verbleibt auch für die Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof ein nicht bezifferbares Restrisiko über die vorgenannten 419 Mio. € hinaus, siehe Ziffer 5.4, vorletzter Absatz.“

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, die Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Heide Riecke, und der Verwaltungsbeirat des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Stadtentwicklungsplanung, Herr Stadtrat Paul Bickelbacher, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## II. Antrag der Referentin und des Referenten

1. Der Stadtrat stimmt dem Bau der Vorhaltemaßnahmen für den U-Bahnhof der U9 am Hauptbahnhof zu den genannten Konditionen von 393 Mio. € netto und den Planungskosten für die Vorplanung U9 von 100 Mio. € netto zu.
2. Das Baureferat wird beauftragt, jeweils in enger Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH und der Stadtkämmerei auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung die notwendige Finanzierungs- und Umsetzungsvereinbarung mit dem Freistaat Bayern sowie die Durchführungsvereinbarung mit der DB Netz AG, welche insbesondere das Eigentum an den Vorhaltemaßnahmen und deren Unterhaltung regelt, vorzubereiten und abzuschließen.
3. Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der LHM, im Rahmen der baulichen Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen die notwendigen Aufgaben der Landeshauptstadt München in enger Abstimmung mit dem Baureferat, sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der DB Netz AG wahrzunehmen.
4. Der Bericht über die geplante Organisationsstruktur für die Weiterverfolgung der U9 Gesamtstrecke einschließlich der Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
5. Der Bericht über die Gesamtstrecke der U9 wird zur Kenntnis genommen. Als Grundlage für die weiterführende Planung wird die derzeitige Vorzugsvariante festgelegt. Eine Bestätigung der finalen Streckenführung erfolgt mit der Vorstellung der Ergebnisse der Vorplanung vsl. im Jahr 2024/2025.
6. Die Stadtwerke München GmbH wird ermächtigt, im Namen, im Auftrag und auf Rechnung der LHM die Vorplanung für die Gesamtstrecke der U9 gemeinsam und mit Unterstützung durch das Baureferat durchzuführen und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das Ergebnis zum Fahrradparken dem Stadtrat zeitnah vorzustellen und dazu unverzüglich die notwendigen Verhandlungen und Variantendiskussionen mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG aufzunehmen.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, zeitnah Vereinbarungen mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG zum Fahrradparken vorzubereiten und dem Stadtrat diese vorzulegen.

9. Der Genehmigung des Gesamtbudgets i.H.v. 493 Mio. € netto, davon für die bauliche Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof (393 Mio. €), sowie für die Vorplanung der Entlastungsspanne U9 (100 Mio. €) gemäß dem Vortrag der Referentin und des Referenten auf den Seiten 20 bis 22 wird zugestimmt. Der Ausweitung der dafür zusätzlich zum vorgegebenen Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2020 erforderlichen Mittel wird zugestimmt.
10. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6050.950.7530.1 erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. insgesamt 493 Mio. € netto bzw. die benötigten Verpflichtungsermächtigungen bedarfs- und zeitgerecht ab dem Jahr 2020 zu den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.
11. Das Baureferat wird beauftragt für die nach Fertigstellung des Rohbaus bis zur tatsächlichen Inbetriebnahme des U-Bahnhofs anfallenden Unterhalts- und Betriebskosten rechtzeitig einen Beschluss einzubringen.
12. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019-2023 wird wie im Vortrag der Referentin und des Referenten auf Seite 20/21 dargestellt, entsprechend geändert.
13. Der Antrag Nr. 14-20 / B 05792 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 12.02.2019 ist satzungsgemäß behandelt.
14. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02395 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 – Sendling-Westpark am 22.11.2018 ist gemäß Art. 18 Abs. 4 GO erledigt.
15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**  
nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Dieter Reiter  
Ober-/Bürgermeister/-in  
ea. Stadtrat/-rätin

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

Clemens Baumgärtner  
Berufsm. StR

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium - Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei HA II/31

an die Stadtkämmerei HA/II12

an das Revisionsamt

jeweils z.K.

**V. Wv. RAW - FB V**

Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/5 Betrieb/1 Eigentliches Geschäft/08 Verkehr/04 U-Bahn/U9/VorbereitungFolgebe-  
schluss2019/BV zur Realisierung VHM/Öffentlicher Teil\_finale Fassung.odt  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (2-fach)  
An den Bezirksausschuss 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 und 12  
An das Baureferat  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1, I/3, I/4, I/01-BVK  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II, II/4  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft-GL 2

per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH – Ressort Mobilität (3-fach)

An die MVV GmbH

jeweils z.K.

Am