

Telefon: 233 - 22974
Telefax: 233 - 21559

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

Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen

Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen

Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen

Bahnausbau Daglfing-Johanneskirchen: Stadt soll Tunnelplanung finanzieren und U-Bahn-Halt Engelschalking Richtung Nord-Ost gleich mitplanen

Antrag Nr. 20-26 / A 00420 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 17.09.2020, eingegangen am 18.09.2020

Tunnellösung für den Streckenabschnitt Daglfing-Johanneskirchen zeitnah vorantreiben – Planungskosten übernehmen

Antrag Nr. 20-26 / A 00175 von Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Fabian Ewald vom 26.06.2020, eingegangen am 26.06.2020

Detaillierte Prüfung der Grobvariantenplanung für den 4-gleisigen Ausbau

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00512 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 28.07.2020

Bahntunnel zwischen Daglfing und Johanneskirchen zügig vorantreiben: Übernahme der Planungskosten für die Feinvariantenuntersuchung

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00517 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 28.07.2020

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01554

Anlagen:

1. Schreiben des Herrn OB Reiter an den Bundesverkehrsminister vom 06.07.2020
2. Schreiben des Herrn OB Reiter an den Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern vom 06.07.2020
3. Schreiben des Herrn OB Reiter an die Münchner Bundestagsabgeordneten vom 24.07.2020
4. Antrag Nr. 20-26 / A 00420
5. Antrag Nr. 20-26 / A 00175
6. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00512
7. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00517
8. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses am 07.10.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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

1. Anlass

Mit Beschluss "Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Sachstandsbericht Grundlagenermittlung - Vorstellung der nächsten Planungsschritte" der Vollversammlung vom 25.07.2018 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 11729) hat der Stadtrat seine bisherige Haltung zum angestrebten viergleisigen Ausbau der Güterstrecke auf der Trasse der S8 bestätigt, wonach für die Landeshauptstadt München nur eine Tunnellösung in Betracht kommt.

Weiterhin wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Belange der Landeshauptstadt München im Rahmen der Vorplanung kooperativ-kritisch in die Grob-Variantenuntersuchung der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) einzubringen und mit der DB Netz AG „vorsorglich“ eine Zuwendungsvereinbarung zu verhandeln, falls die Tunnelvariante nicht die Grob-Vorzugsvariante werden sollte.

Diese Haltung wurde mit dem Beschluss "Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Sachstandsbericht Grob-Variantenuntersuchung - Finanzierung Fein-Variantenuntersuchung" der Vollversammlung vom 27.11.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 16616) durch den Stadtrat bestätigt. Mit diesem Beschluss wurde zudem der Herr Oberbürgermeister beauftragt, bei der DB Netz AG und dem Bund eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung vor der Entscheidung zur Grob-Variantenuntersuchung zu fordern.

Außerdem blieb Herr Oberbürgermeister beauftragt, sich weiterhin beim Freistaat Bayern für eine finanzielle Unterstützung einzusetzen.

Mit Schreiben vom 08.05.2020 hat die DB Netz AG das Referat für Stadtplanung und Bauordnung informiert, dass die Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung vorliegen und diese bereits dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgestellt worden sind. Nach Mitteilung der DB Netz AG sei die ebenerdige Trassierung als Vorzugsvariante anzusehen. Das BMVI habe deshalb auch den Auftrag an die DB AG erteilt, nur die ebenerdige Variante im Rahmen der Vorplanung vertieft zu untersuchen. Die weiteren Varianten (Trog und Tunnel) würden nicht weiter untersucht, es sei denn, die Landeshauptstadt München wäre bereit, die zusätzlichen Kosten für diese Untersuchungen im Rahmen einer Zuwendungsvereinbarung übernehmen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie das weitere Vorgehen und die Vereinbarung zur Gewährung einer Zuwendung in Bezug auf die Planungen des Infrastrukturvorhabens „4-gleisiger Ausbau München Daglfing- Johanneskirchen in den Grundzügen dargestellt. Letztere ist dem Stadtrat in nichtöffentlicher Sitzung (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01560) zur Zustimmung vorzulegen, da Vertragsangelegenheiten Dritter (der DB AG) betroffen sind. Die Vereinbarung ist des Weiteren Grundlage für das Vergabeverfahren der DB Netz AG. Die Behandlung der Vereinbarung erfolgt daher gem. § 46 Abs. 1 und 3 Geschäftsordnung des Stadtrats in nichtöffentlicher Sitzung.

Weiterhin sollen mit diesem Beschluss auch die Vergabe von Gutachter- und Beratungsleistungen zur Begleitung und Betreuung Fein-Variantenuntersuchung bewilligt werden. Da der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der

Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In der Beschlussvorlage werden auch Angaben über Kosten, dem geschätzten Auftragswert und die Kalkulationsgrundlagen gemacht. Diese Angaben könnten die Bewerber*innen bei der Kalkulation beeinflussen und den Wettbewerb einschränken. Der Tagesordnungspunkt ist daher in einen öffentlichen und nicht öffentlichen Teil aufzuteilen.

2. Grob-Variantenuntersuchung

2.1 Ergebnis der Grob-Variantenuntersuchung

Am 08.06.2020 wurden die Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung mittels Video-Konferenz dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgestellt. Eine Überprüfung der ermittelten Daten und der Ergebnisse konnte zwischenzeitlich erfolgen. Das Ergebnis dieser Prüfung wird unter Punkt 2.3 des Vortrages der Referentin dargestellt.

Mit dem bereits erwähnten Beschluss der Vollversammlung vom 27.11.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 16616) wurde der Stadtrat unterrichtet, dass die DB Netz AG einen Trassierungsexperten der Universität Innsbruck mit Ausarbeitung einer Empfehlung für die Grob-Vorzugsvariante beauftragt hatte. Dieser hatte einen mit der DB Netz AG, dem BMVI und dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmten Kriterienkatalog entwickelt, anhand dessen die Bewertung der ebenerdigen, Trog- und Tunnelvariante erfolgte.

Im Anschluss an die Entwicklung des Katalogs haben die von der DB Netz AG beauftragten Fachplaner (Strecken- und Umweltplanung) die Bewertung der drei genannten Varianten vorgenommen. Die Bewertung erfolgte mittels folgender Bewertungsskala (Nutzungspunkte):

Sehr gut	5	entspricht vollständig den Projektzielen
Gut	4	entspricht in hohem Maße den Projektzielen; kleine Nachteile
Durchschnitt	3	entspricht in wesentlichen Punkten den Projektzielen, in Teilbereichen aber auch relevante Nachteile
Mäßig	2	wesentliche Projektziele nur ungenügend erfüllt; relevante Nachteile
Schlecht	1	wesentliche Projektziele nicht erfüllt; schwerwiegende Nachteile; aber bei entsprechenden Vorteilen in anderen Themenbereichen akzeptierbar

Als weitere Bewertungsstufe wäre noch "Machbarkeit/Genehmigungsfähigkeit in Frage gestellt" möglich gewesen. Diese Bewertung wurde allerdings bei keiner Variante in einem Kriterium vergeben.

Im Rahmen dieser Bewertung wurden folgende Nutzungspunkte für die einzelnen Varianten ermittelt:

Ebenerdig	Trog	Tunnel
48	37	47

Des Weiteren ermittelten die Fachplaner*innen anhand des Kostenkennwertekatalogs (Preisstand 2016) die Herstellungskosten sowie die laufenden Kosten (30 Jahre Nutzungsdauer, Kalkulationssatz 4%, Risikozuschlag 30%). Die voraussichtlichen Baukosten spiegeln diese Berechnung jedoch nicht wieder, da keine Nominalisierung in Höhe von 2% per anno im Hinblick auf den Realisierungszeitraum erfolgt.

Es wurden folgende Kosten bei der Bewertung berücksichtigt:

Ebenerdig	Trog	Tunnel
778 Mio. €	1,686 Mrd. €	1,756 Mrd. €

Vom Trassierungsexperten wurde aus diesen Ergebnissen sodann die Kosten je Nutzungspunkt ermittelt. Dies ergaben folgende Werte:

Ebenerdig	Trog	Tunnel
16,21 Mio. €	45,57 Mio. €	37,36 Mio.

In einer weiteren Überprüfung berücksichtigte der Trassierungsexperte, dass evtl. Unsicherheiten bei der fachlichen Beurteilung bestehen. Hierzu wurde eine hypothetische Veränderungen der Nutzungspunkte in den Fachbereichen von insgesamt 2 Punkten bei den einzelnen Varianten vorgenommen. Für die ebenerdige Variante wurden demnach im ungünstigen Fall 44 Nutzungspunkte und für den Tunnel im günstigen Fall 51 Nutzungspunkte zu Grunde gelegt.

Eine Änderung der Reihenfolge bei den Kosten je Nutzungspunkt ergab sich hierdurch nicht (ebenerdig: 17,68 Mio. €; Tunnel: 34,43 Mio. €).

Laut Aussage des Trassierungsexperten soll selbst eine Gewichtung der Hauptkriterien sowie der Fachbereiche (Verkehr und Technik und Raum und Umwelt) zugunsten der Tunnelvariante zu dem Ergebnis führen, dass die ebenerdige Variante in der Sensitivitätsanalyse am besten abschneidet.

Sie wurde deshalb vom Trassierungsexperten als Grob-Vorzugsvariante empfohlen. Diese Einschätzung wurde sowohl von der DB Netz AG als auch vom BMVI übernommen. Nach Angaben der DB Netz AG beruhen die höheren Kosten bei der Trog- und Tunnelvariante auf den längeren Bauzeiten (ebenerdig: 6 Jahre; Trog: 10 Jahre; Tunnel: 12 Jahre) sowie dem Umstand, dass im Bereich der Strecke Daglfing-Johanneskirchen ein hoher Grundwasserstand vorherrscht und der Bau in Form einer Unterwasserbauweise erfolgen müsse.

Die Höhe der Lärmschutzwände bei der ebenerdigen Variante beträgt nach Mitteilung der DB Netz AG je nach Art der Bebauung im betroffenen Abschnitt zwischen 2 und 6 m, was aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung städtebaulich als erheblich anzusehen ist.

Die DB Netz AG veröffentlicht die Informationen zum viergleisigen Ausbau unter dem Link: <https://www.daglfing-johanneskirchen.de/home.html>

2.2 Kosten

Die für die Bewertung der Grob-Variantenuntersuchung herangezogenen Kosten sind von den von der DB Netz AG ermittelten Kosten für den tatsächlichen Ausbau zu unterscheiden. Diese belaufen sich auf folgende Beträge:

Ebenerdig	Trog	Tunnel
894 Mio. €	2,185 Mrd. €	2,383 Mrd. €

Diese Kosten sind nominalisiert und basieren auf der Kostenschätzung aus der Grob-Variantenuntersuchung. Sie wurden aus dem sogenannten Kostenkennwertekatalog der DB Netz AG (Kostenstand 2016) ermittelt. Zu diesen Baukosten (Realkosten) wurde je Grobvariante eine Planungskostenpauschale in Höhe von 21% hinzugerechnet, mit der die Planungskosten sämtlicher Leistungsphasen 1 – 9 der HOAI abgedeckt sind.

Auf diese Gesamtsumme aus Planungs- und Baukosten wurde ein Risikozuschlag von 30% aufgeschlagen und anschließend dieser Wert mit einem jährlichen Nominalisierungsfaktor von 2,0% p.a. auf die Projektlaufzeit nominalisiert.

Diese Kosten setzt die DB Netz AG für die Realisierung der jeweiligen Variante an.

2.3 Überprüfung der Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung

Eine summarische Überprüfung der Daten und Ergebnisse hat mit der Unterstützung des Baureferates und des Referates für Gesundheit und Umwelt zwischenzeitlich stattgefunden.

Das **Baureferat** ist in seiner (summarischen) Prüfung zu folgendem Ergebnis gekommen:

Bei der vorliegenden Planung zum 4-gleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen handelt es sich nicht um eine vollständige Vorplanung, sondern um eine Grobvariantenuntersuchung, welche die Stufe 1 einer Vorplanung darstellt.

Zur Erstellung einer vollständigen Vorplanung fehlen Planungsgrundlagen wie u.a. eine Baugrunderkundung. Zu den Baugrundverhältnissen wurden (nur) Annahmen getroffen und die Planung auf diesen aufgebaut. Sollten in Realität andere Baugrundverhältnisse vorliegen, wäre die Planung daraufhin anzupassen. Der Einfluss der Baugrund- und Grundwasserverhältnisse auf die Planung ist wesentlich, wie beispielsweise auf die Art des Baugrubenverbau. Dessen grundlegende Umplanung kann die Kosten wesentlich beeinflussen. Die fehlenden Informationen zum Baugrund wirken sich in erster Linie auf die Planung der Tunnel- und der Trogvariante aus, während der Einfluss auf die ebenerdige Variante gering bleibt.

Die Planung scheint grundlegend plausibel, weist aber die eben geschilderten Defizite auf. Für einen belastbaren Vergleich der drei Varianten (Tunnel / Trog / ebenerdig) – auch im Hinblick auf die Kosten – sollte aus Sicht des Baureferats eine vollständige Vorplanung mit allen erforderlichen Grundlagen erarbeitet werden.

Das **Referat für Umwelt und Gesundheit** ist in seiner summarischen Prüfung zu verschiedenen Aspekten zu folgendem Ergebnis gekommen:

Stadtklima

Insgesamt sind die Aussagen der Untersuchung zum Mikroklima plausibel und nachvollziehbar. Die Tunnelvariante stellt aus stadtklimatischer Sicht die beste Variante dar.

Grundwasser

Bei allen drei Varianten kommt das Bauwerk in Kontakt mit Grundwasser. Bei der ebenerdigen Variante sind Eisenbahnunterführungen auftriebssicher und wasserdicht in einer Grundwasserwanne zu errichten. Die ebenerdige Ausführung hat den geringsten Einfluss auf das Grundwasser und würde keinen schädlichen Grundwasseraufstau erzeugen. Außerdem muss bei dieser Variante keine aufwändige Bauwasserhaltung betrieben werden.

Bei der Trogvariante sind für die Erstellung des Trogbauwerks wasserdichte Baugruben mit Sicherung gegen Sohlaufbruch erforderlich. Die im Grundwasser liegenden Bauwerke müssen auftriebssicher und wasserundurchlässig errichtet werden. Das Trogbauwerk muss für die Auswirkungen des Bemessungswasserstandes (HW1940 + Sicherheitszuschlag) entsprechend bemessen werden. Ein Wasserrechtsverfahren ist zwingend notwendig. Des Weiteren dürfen die im Grundwasser liegenden Bauwerke keinen zu großen Grundwasseraufstau produzieren (< 10 cm). Der Grundwasseraufstau muss rechnerisch dargestellt werden und im Falle von zu hohen Aufstaubeträgen müssen Wasserüberleitungsmaßnahmen zur Reduzierung des Aufstaus errichtet werden.

Bei der Tunnelvariante wird das gesamte Bauwerk im Grundwasser liegen. Durch die Tiefelage des Tunnelbauwerks ist eine erhebliche Beeinflussung des quartären oberen Grundwasserleiters und eine teilweise aufstauende bzw. absperrende Wirkung unvermeidlich. Des Weiteren wird eine aufwändige Bauwasserhaltung notwendig, bei der sogar Taucher eingesetzt werden müssen. Die im Grundwasser liegenden Bauwerke müssen auftriebssicher und wasserundurchlässig errichtet werden. Das Tunnelbauwerk muss für die Auswirkungen des Bemessungswasserstandes (HW1940 + Sicherheitszuschlag) entsprechend bemessen werden. Ein Wasserrechtsverfahren ist zwingend notwendig. Des Weiteren dürfen die im Grundwasser liegenden Bauwerke keinen zu großen Grundwasseraufstau produzieren (< 10 cm). Der Grundwasseraufstau muss rechnerisch dargestellt werden und im Falle von zu hohen Aufstaubeträgen müssen Wasserüberleitungsmaßnahmen zur Reduzierung des Aufstaus errichtet werden.

Im Falle der Tunnel- und Trogvariante ist mit dem Sachgebiet Wasserrecht des Referats für Gesundheit und Umwelt abzusprechen, ob im Wasserrechtsverfahren eine numerische Grundwassermodellierung notwendig ist, um die Auswirkungen der Bauwasserhaltung sowie der Untergrundbauwerke auf das quartäre obere Grundwasserstockwerk darzustellen.

Lufthygiene

Ist-Situation

An der zu überplanenden S-Bahnstrecke Daglfing-Johanniskirchen liegen gemäß einer in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München enthaltenden Immissionsprognose keine Straßen, bei denen zum Ist-Zustand mit einer NO₂-Grenzwertüberschreitung zu rechnen ist. Die Immissionsprognose des Bayerischen Landesamts für Umwelt hat das veraltete Referenzszenario S0 des Masterplans zur Luftreinhaltung als Planungsgrundlage abgelöst. Die Feinstaubgrenzwerte (PM_{2,5} und PM₁₀) werden im Stadtgebiet von München generell eingehalten.

Prognostizierte lufthygienisch relevanten (Verkehrs-)veränderungen

Neben dem Baustellenverkehr während der Bauphase sind lufthygienisch vor allem mögliche Änderungen der Durchlüftungssituation durch Beeinträchtigung der Luftaustauschverhältnisse zu berücksichtigen (vgl. auch Abschnitt zum Stadtklima). Von einer lufthygienisch nennenswerten Mehrung des dieselbetriebenen Schienenverkehrs ist nicht auszugehen.

Auswirkungen auf die Lufthygiene und erforderliche Maßnahmen

Im Rahmen des Scoping-Verfahrens wurde eine Bewertung der Beeinträchtigung der Luftqualität durch Staubemissionen der Baustelle ebenso wie durch die Emissionswirkung der Baustellenfahrzeuge erbeten. Zunächst wurde diese Bewertung in Form einer verbal-argumentativen gutachterlichen Einschätzung der mit der Baustelle einhergehenden lufthygienisch relevanten Emissionen (NO₂, Feinstaub) als ausreichend erachtet.

Diese Einschätzung wird insbesondere vor dem Hintergrund der im Erläuterungsbericht aufgeführten LKW-Fahrten als relevant angesehen, die mit der Baustelle in Abhängigkeit von der gewählten Variante anfallen werden:

- Grobvariante 1, ebenerdiger Ausbau: 23.000 LKW-Fahrten (einfach); im Mittel 20 LKW/d, in Spitzenzeiten 50 LKW/d
- Grobvariante 2, Ausbau in Troglage: 141.000 LKW-Fahrten (einfach); im Mittel 70 LKW/d, in Spitzenzeiten 300 LKW/d
- Grobvariante 3, Ausbau im Tunnel: 203.000 LKW-Fahrten (einfach); im Mittel 80 LKW/d, in Spitzenzeiten 300 LKW/d

In den vorliegenden Unterlagen konnte zum Aspekt Luftreinhaltung keine Aussagen zur Auswirkung der Baustelle auf die Luftreinhaltung ausgemacht werden. Eine dahingehende Ergänzung, z.B. als Teilüberschrift „6.3. Lufthygiene“ im Erläuterungsbericht wird die Landeshauptstadt München einfordern.

Arten- und Biotopschutz

Die Beurteilungen des Gutachterbüros insbesondere zur Fauna beschränken sich im Wesentlichen auf Sekundärdaten. Dies ist auf der Ebene eines Vergleichs grob ausgeplanter Varianten zwar grundsätzlich nicht zu beanstanden. Allerdings könnten vertiefende Untersuchungen verschiedener Tiergruppen (Eremit, Wildbienen etc.) durchaus zu Verschiebungen bei einzelnen Wertungskriterien führen und insbesondere auch einen zusätzlichen, verbal-argumentativ hergeleiteten funktionalen Kompensationsbedarf begründen.

Dies gilt es für das weitere Verfahren zu beachten, für das vertiefende Untersuchungen von als potenziell hochwertig erkannten, vom Eingriff betroffenen Flächen wünschenswert wären bzw. in Bezug auf artenschutzrechtlich relevante Arten zwingend sind.

Die Ausarbeitung auf Basis der bestehenden Datengrundlage erfolgte durch das Gutachterbüro in gut strukturierter, übersichtlicher Form auf insgesamt hohem Niveau. In den meisten Punkten können die gutachterlichen Aussagen daher nachvollzogen und mitgetragen werden.

In den nachfolgenden Punkten bestehen allerdings Überarbeitungsbedarf bzw. muss dem Gutachterbüro widersprochen werden:

- Nicht nachzuvollziehen und wohl darauf zurückzuführen, dass die Habitatbereiche der artenschutzrechtlich relevanten Zauneidechse nicht flächenmäßig abgegrenzt wurden (keine gezielte Erfassung, allerdings laut Gutachten wiederholte Beobachtungen), ist, dass für die Varianten ebenerdiger Ausbau und Trogvariante von keinen dauerhaften Lebensraumverlusten ausgegangen wird. Durch die Verbreiterung des Gleisfelds von 15 auf 30 m Breite wird es unweigerlich zu Verlusten von Bankett- und Böschungsbereichen kommen, da die häufig befahrenen und allenfalls spärlich bewachsenen Gleisstränge selbst wegen Deckungs- und Nahrungsarmut kaum Lebensraumfunktion besitzen. Es dürfte wegen Verschattungen durch Lärmschutzwände, aber auch durch Gehölze in angrenzenden Bereichen (Gärten) höchstens punktuell gelingen, angrenzend an die äußeren Gleise der künftig viergleisigen Strecke Ersatzlebensräume anzubieten.
- Aus den gleichen Gründen ist auch bei ebenerdigem Ausbau mit Verlusten von Flächen mit Vernetzungsfunktion zu rechnen, da auch migrierende Zauneidechsen unverschattete Bereiche mit krautiger Vegetation benötigen.
Allerdings fallen die Verluste bei der Tunnelvariante sicher höher aus, da die Entwicklung von Habitaten auf der Tunneldecke wegen des Erholungsdrucks wohl wenig realistisch wäre. Aufgrund fehlender technischer Detailplanung ist zwar eine flächenmäßige Bilanzierung hier nachvollziehbar kaum möglich, die Betrachtung betroffener Streckenlänge ist allerdings wenig aussagekräftig bzw. irreführend.
- Folgende Aussage im Abschnitt "Bewertung der Grobvarianten" vermittelt ein falsches Bild: "Die Zauneidechse verliert ihre Lebensräume im Randbereich der Gleise durch die Untertunnelung komplett. Zur Vermeidung artenschutzrechtlich relevanter Auswirkungen sind deshalb voraussichtlich umfangreiche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen notwendig".
Derzeit ist in keiner Weise erkennbar, wie Verbotsverletzungen artenschutzrechtlicher Verbote, insbesondere bezüglich des Lebensstätten schutzes vermeidbar sein sollen angesichts auf überwiegender Strecke fehlender Möglichkeiten zur Angliederung von CEF-Flächen im unmittelbaren Anschluss an die von den Vorkommen besiedelten Flächen (was die zitierte Aussage jedoch suggeriert). Vielmehr ist nach derzeitigem Planungsstand ein Totalverlust des Populationssystems - und zwar nicht nur bei der Tunnelvariante - zu befürchten, sodass der Weg in die artenschutzrechtliche Ausnahme vorgezeichnet erscheint. Voraussetzung, dass eine artenschutzrechtliche Ausnahme überhaupt erteilt werden darf, ist jedoch u. a. dass es keine zumutbare Alternative gibt, welche die europäisch geschützte Art weniger stark beeinträchtigt.

Für dieses Teilkriterium wäre daher das Kriterium "Machbarkeit / Genehmigungsfähigkeit in Frage gestellt (!)" zu vergeben, soweit keine Kompensationsmaßnahmen in Aussicht stehen, welche sicherstellen, dass die zusätzliche fachliche Ausnahmevoraussetzung "keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Art" erfüllt werden kann. Wegen der Bedeutung der Alternativenprüfung im weiteren Verfahren sollten diesbezüglich daher im Gutachten klarere Aussagen bzw. Prognosen für die untersuchten Planungsalternativen gemacht werden.

Lärmvorsorge

Schalltechnische Voruntersuchung

Grundlage der Untersuchung stellen die Verkehrszahlen der DB AG von 2018 dar (für Bestand und Nullvariante) sowie die Verkehrszahlen für den Prognosehorizont 2030 aus dem Bundesverkehrswegeplan (für die drei Grobvarianten).

Hierzu ist anzumerken, dass der Prognosehorizont 2030 nicht ausreicht. Die Prognosezahlen sollten mindestens 15 Jahre in die Zukunft betragen. Insofern wäre auf den Prognosehorizont 2035 abzustellen. Diese Zahlen werden von der DB AG jedoch noch nicht zur Verfügung gestellt.

Zu den für die Grobvarianten verwendeten Verkehrszahlen ist festzustellen, dass diese dem Bundesverkehrswegeplan 2030 entnommen wurden. Darin sind jedoch nicht die tatsächlichen Potentiale und maximalen Kapazitäten des Brenner-Basistunnels berücksichtigt. Erheblich höhere Zugzahlen wurden in der sogenannten Trimode-Studie (die vom Bundesverkehrsministerium beauftragt wurde) ermittelt, die auf der Verkehrsprognose 2030 aufbaut und mögliche wirtschaftliche Entwicklungen bis zum Jahr 2050 berücksichtigt. Würden diese höheren Verkehrszahlen berücksichtigt werden, wären insbesondere bei der ebenerdigen Variante zusätzliche Schallschutzmaßnahmen notwendig. Dementsprechend würde im Endergebnis die Tunnelvariante noch besser abschneiden als unter den im Gutachten angenommenen Voraussetzungen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt regt daher an, eine ergänzende Grobvariantenuntersuchung unter Verwendung der Zahlen aus der Trimode-Studie durchzuführen.

Bei der Berechnung der Grobvarianten wurden bestehende Schallschutzanlagen berücksichtigt und zusätzlich vor allem aktive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen, um eine weitestgehende Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu gewährleisten. Berücksichtigt wurden hierbei

- Schallschutzwände mit max. 6 m Höhe, hochabsorbierend
- bis max. 2 Mittelwände zwischen den Gleisen
- besonders überwacht Gleis (büG)
- Schienenstegdämpfer (SSD)
- Schienenstegabsorber (SSA)

Bei der untersuchten ebenerdigen Grobvariante 1 wurden Schallschutzwände mit optimalen Höhen und zusätzlich auch Mittelwände bei der Berechnung berücksichtigt. Bei einer späteren Umsetzung müssen jedoch alle aktiven Schallschutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG vorab einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden. Um-

gesetzt werden nur solche aktiven Maßnahmen, deren Kosten nicht außer Verhältnis zum Nutzen stehen.

Inwieweit die hier angesetzten Schallschutzmaßnahmen nach dieser detaillierten Kosten-Nutzen-Analyse hinsichtlich Schallschutz tatsächlich auch in diesem Umfang umgesetzt würden, ist sehr fraglich. Demnach könnte es sein, dass bei einer Umsetzung der ebenerdigen Variante deutlich weniger Schallschutzmaßnahmen aus Kostengründen realisiert und damit die ebenerdige Variante deutlich höhere Betroffenheiten aufweisen würde, als hier im Variantenvergleich berücksichtigt ist.

Demnach wird im vorliegenden Gutachten der Vergleich mit einer optimierten ebenerdigen Variante erstellt, die in dieser Form voraussichtlich nicht realisiert wird und daher im Endergebnis voraussichtlich schlechter abschneiden würde.

Es wäre sinnvoll, neben dieser optimierten Variante auch nochmals eine realistische Untervariante (mit hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Berechnung realistisch dimensionierten Schallschutzmaßnahmen) zu betrachten und für einen Vergleich der Grobvarianten heranzuziehen.

Die Flächenauswertung und Auswertung von Einzelpunktberechnungen erfolgt entsprechend des Kriterienkataloges der DB AG.

Neben der reinen Flächenauswertung zeigt insbesondere die Einzelpunktberechnung der betroffenen Wohneinheiten mit $L_{r,n} > 45 \text{ dB(A)}$, welche deutliche Entlastung die Tunnelvariante für die angrenzenden Anwohner*innen hat. Die Darstellung ist gut verständlich und bietet zusätzlich auch einen Vergleich mit der heutigen Bestandssituation.

Zusätzlich wurden vom Schallgutachter für alle Grobvarianten Histogramme der statistischen Pegelverteilung im Vergleich zur Nullvariante erstellt. Diese veranschaulichen nochmals sehr deutlich, wie wirksam die unterschiedlichen Bauweisen der Varianten (ebenerdig, Trog, Tunnel) in Verbindung mit den berücksichtigten Schallschutzmaßnahmen auf die Immissionssituation der angrenzenden Wohneinheiten wirkt.

Das Fazit des Gutachters, dass die Grobvarianten Trog und Tunnel schalltechnisch günstiger als die ebenerdige Variante und vor allem im Beurteilungszeitraum Nacht die Tunnelvariante die schalltechnisch günstigste Variante ist, wird durch die Untersuchungsergebnisse hinreichend bestätigt.

Die in der Zusammenfassung ermittelten Grobkosten für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen würden sich bei Verwendung von Verkehrszahlen, die das zukünftig zu erwartende höhere Güter-Verkehrsaufkommen berücksichtigt, nochmals deutlich v.a. bei der ebenerdigen Variante erhöhen. Demnach wäre die Tunnelvariante aus Sicht der Lärmvorsorge noch positiver zu beurteilen.

Erschütterungstechnische Voruntersuchung

Zusammenfassend ist zu der vorgelegten Untersuchung zu sagen, dass die angesetzten Grundlagendaten umfassend beschrieben sind, die Untersuchungen und Berechnungen wurden entsprechend der einschlägigen Regelwerke vorgenommen und auch die Beurteilung ist plausibel und nachvollziehbar dargestellt.

Aufgrund der hohen zu erwartenden Erschütterungswirkungen sind für alle drei Grobvarianten erschütterungsmindernde Maßnahmen im Gleisbereich vorzusehen. Bei der ebenerdigen Variante kann eine Minderung durch den Einbau von hochverdichteten, gebundenen Tragschichten erfolgen, bei der Trog- und Tunnelvariante wirkt sich einerseits die massive Trog-/Tunnelsohle positiv aus, darüber hinaus können zusätzlich Unterschottermatten eingebaut werden.

Im Endergebnis sind hinsichtlich der Erschütterungswirkungen die Trog- und Tunnelvariante als deutlich günstiger zu beurteilen. Eine weitere Differenzierung dieser beiden Varianten ist bezüglich der erschütterungstechnischen Auswirkungen nicht möglich.

Zusammenfassend ist aus Sicht der Lärmvorsorge Folgendes festzustellen:

Im Variantenauswahlverfahren werden für die drei Grobvarianten alle untersuchten Aspekte bezüglich Verkehr und Technik sowie Raum und Umwelt zusammengetragen und unter dem Aspekt der Kosten-Wirksamkeits-Analyse abschließend beurteilt.

Hierzu kann festgestellt werden, dass die Tunnelvariante insbesondere durch die hohe Lärmreduktion und die dadurch positive Wirkung auf das Schutzgut Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden innerhalb des Bereichs Raum und Umwelt die eindeutig beste Variante darstellt. Hinsichtlich Bauzeit und auch Planungs- und Baukosten stellt die Tunnelvariante jedoch die zeit- und kostenintensivste Variante dar.

In der Gesamtbetrachtung der Variantenauswahl werden jedoch die jeweiligen Gesamtkosten pro Variante auf die sogenannten Nutzenpunkte umgelegt. Demnach kann die Tunnelvariante aufgrund der gewählten Systematik durch die starke Gewichtung der Kosten immer nur ein insgesamt deutlich schlechteres Ergebnis liefern als die ebenerdige Variante.

Bei einer solch weitreichenden Entscheidung sollte jedoch dem Umweltvorsorgegedanken ein größeres Gewicht zugestanden werden, als es in der vorliegenden Studie erfolgt ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Untere Naturschutzbehörde (uNB) der Landeshauptstadt München kommt zu folgender Einschätzung:

Grundsätzlich ist das erarbeitete Gutachten „4-gleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen Umweltplanung i. R. d. Grobvariantenuntersuchung“ einschließlich Planunterlagen (Stand 04.11.2019) für die von der uNB zu prüfenden naturschutzfachlichen – und rechtlichen Belange ansatzweise solide und fundiert erarbeitet. Auch wenn möglicherweise hinsichtlich der Einwertung in manche Bewertungsskala der jeweiligen Schutzgüter argumentativ Spielräume vorhanden sein mögen, ändert dies nichts an den grundsätzlichen Aussagen, denen weitgehend gefolgt werden kann.

Bei allen drei Varianten werden die teilweise naturschutzfachlich noch sehr hochwertigen bahnbegleitenden Vegetationsbestände mit ihrer Biotopvernetzungsfunktion nahezu vollständig in Anspruch genommen. Insofern gibt es für keine der drei Varianten schlagende Argumente der Eingriffsvermeidung oder Minimierung nach § 13 bzw. § 15 Abs. 1

BNatSchG, des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 bzw. § 45 Abs. 7 BNatSchG oder im Rahmen der Variantenuntersuchung in einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Durch den größeren Platzbedarf in Kombination mit Troglage und Lärmschutzwänden wäre auch bei den Varianten Troglage und ebenerdiger Ausbau dauerhaft mit einem nahezu vollständigen Verlust, zumindest jedoch mit einer erheblichen Beeinträchtigung der vorhandenen Biotopverbundfunktion der bestehenden zweigleisigen Trasse zu rechnen. Der Vorteil der Tunnellösung aber wäre, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen die Tunneldecke naturschutzgerecht begrünt und als Biotopverbundachse ausgeführt und damit zumindest in Teilen die Biotopverbundfunktion der bestehenden Bahnböschungen wieder ersetzt werden kann. Dies setzt jedoch zwingend voraus, dass sich die Gestaltung der auf der Tunneldecke liegenden Biotopvernetzungsachse strikt an die naturschutzfachlichen Erfordernisse der Gestaltung von trockenwarmen und nährstoffarmen Lebensräumen mit entsprechender Ausstattung an Habitatrequisiten beispielsweise für Reptilien orientiert. Das Verhältnis zur Freizeit- und Erholungsnutzung muss zudem hierzu genauer betrachtet werden. Des Weiteren muss geprüft werden, wo der Biotopverbund auf der Tunneldecke durch querende Straßen möglichst nicht unterbrochen werden kann.

Weiterhin wurden die Unterlagen auch aus Sicht des **Referats für Stadtplanung und Bauordnung - Grünplanung** überprüft. Vor allem die Gewichtung stadt- und landschaftsplanerischer Gesichtspunkte wird hinterfragt. Dies gilt sowohl grundsätzlich, als auch bezogen auf einzelne Aspekte. Insgesamt erscheint die Variante „Tunnel“ weit näher an der ebenerdigen Vorzugsvariante als dargestellt.

Zu den übergeordneten und langfristig wirksamen Aspekten gehören etwa die städtebauliche und landschaftliche Struktur und die Chancen, die sich durch die Tunnellösung für die Stadtentwicklung ergeben, etwa indem der Tunneldeckel zu einem starken, städtebaulich und landschaftlich wirksamen und stadtbildprägenden Freiraum ausgebaut wird, der die Stadtteile verbindet und an die Landschaftsräume des Grüngürtels anbindet. Dagegen ist die Vorstellung einer beidseitigen Lärmschutzbarriere mit Querungstunneln nur schwer als städtebaulich vertretbare Alternative zu erkennen.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden großen Vorteile der Variante „Tunnel“ werden aus Sicht der Grünplanung im Fachbereich Verkehr und Technik der technische und wirtschaftliche Aufwand sowie die Flächenbedarfe, Schwierigkeiten, Einschränkungen und Belastungen während der Bauzeit zu stark gewichtet.

Auch im Fachbereich Raum und Umwelt erscheinen die bauzeitlichen Belastungen und Einschränkungen bei der Variantenbewertungen innerhalb der einzelnen Kriterien zu stark gewichtet zu werden. Sobald der Tunnel einmal da ist, wird er bei fast allen Kriterien als bessere Lösung gesehen.

Insgesamt kommt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zum Ergebnis, dass die Fein-Variantenuntersuchung, die auch eine Untersuchung der Tunnellösung beinhaltet, für eine endgültige Variantenentscheidung aufgrund der dann vorliegenden Tiefe weiterhin zielführend ist. Daher empfiehlt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Abschluss einer Vereinbarung zur Gewährung einer Zuwendung in Bezug auf die Planungen

der Leistungsphase 2 nach HOAI des Infrastrukturvorhabens für eine Fein-Variantenuntersuchung, bei der auch die Tunnellösung untersucht wird.

Die Fein-Variantenuntersuchung soll voraussichtlich ab Januar 2021 beginnen und ca. 18 Monate dauern. In der Zwischenzeit und nach Abschluss der Feinplanung werden weiterhin mit dem Land und dem Bund Gespräche über die Kostenteilung zur Umsetzung der Tunnelvariante geführt werden müssen.

2.4 Information der Öffentlichkeit durch die DB Netz AG

Die DB Netz AG hat die Öffentlichkeit auf ihrer Internetseite über das Ergebnis der Grob-Variantenuntersuchung informiert (<https://www.daglfing-johanneskirchen.de/home.html>). Eine weitergehende Beteiligung der Bürger*innen wurde sowohl seitens der DB AG als auch vom BMVI, trotz nachdrücklicher Aufforderung durch Herrn Oberbürgermeister Reiter, bisher abgelehnt.

Die diesbezüglichen Schreiben vom 10.01.2020 an den Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern und den Bundesverkehrsminister sowie die Antwort des Konzernbevollmächtigten vom 06.02.2020 wurde bereits dem Beschluss "Truderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten" der Vollversammlung vom 18.03.2020 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15609) als Anlage 14, 15 und 17 beigefügt.

Aus Sicht der DB AG reicht aktuell die Onlineinformation der Bürger*innen vollständig aus. Eine direkte Beteiligung der Bürger*innen an der Entscheidungsfindung bei der Auswahl der Grob-Vorzugsvariante kann aus Sicht der DB AG nicht stattfinden, da diese rein auf objektiven Kriterien basieren muss. Dieser Sichtweise hat sich auch Herr Bundesverkehrsminister Scheuer in seinem Schreiben vom 06.04.2020 angeschlossen.

Es hat somit keine Bürgerbeteiligung, sondern nur eine reine Onlineinformation über das Ergebnis bei der Auswahl der Grob-Vorzugsvariante durch die DB Netz AG stattgefunden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass eine Bürgerbeteiligung in den nächsten Planungsstufen stattfindet, auch wenn eine vorherige Einbeziehung unbedingt notwendig gewesen wäre.

3. Vereinbarung zur Gewährung einer Zuwendung

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat gemäß Auftrag aus dem Beschluss der Vollversammlung vom 25.07.2018 mit der DB Netz AG eine Vereinbarung zur Gewährung einer Zuwendung in Bezug auf die Planungen der Leistungsphase 2 nach HOAI des Infrastrukturvorhabens verhandelt, damit bei der Fein-Variantenuntersuchung auch eine Tunnellösung im Kontext zur oberirdischen Lösung untersucht wird.

Wie dargestellt ist die Vereinbarung erforderlich, wenn die Landeshauptstadt München erreichen möchte, dass die Tunnelvariante neben der vom BMVI ausgewählten Grob-Vorzugsvariante im Rahmen der Fein-Variantenuntersuchung weiter verfolgt wird. Ansonsten würde die DB Netz AG nur die ebenerdige Variante Ende 2020 vergeben und planen lassen.

Die Verhandlungen über die Zuwendungsvereinbarung sind abgeschlossen. Es waren in den letzten Monaten intensive Verhandlungen mit der DB Netz AG erforderlich, damit der

Zeitplan der DB Netz AG zur gleichzeitigen Vergabe der Varianten Ende 2020 eingehalten werden kann. Einzelheiten sind der nichtöffentlichen Beschlussvorlage, Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01560, zu entnehmen.

Bei diesen Verhandlungen waren umfangreiche rechtliche Fragestellungen, insbesondere in vergabe-, haftungs-, bau- und steuerrechtlicher Sicht, zu prüfen. Es bedurfte daher einer Unterstützung durch die bereits beauftragte Kanzlei. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 25.07.2018 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ermächtigt, die Laufzeit des Auftrages über eine rechtssachverständige Unterstützung bis zum Jahresende 2019 zu verlängern. Die Befristung bis Ende 2019 wurde in diesem Beschluss gewählt, da nach dem ursprünglichen Zeitplan der DB Netz AG der Abschluss der Zuwendungsvereinbarung im 3. Quartal 2019 erfolgen sollte. Aufgrund der Verzögerung im Zeitplan der DB Netz AG bei der Grob-Variantenentscheidung ist der Abschluss nun erst für Ende 2020 vorgesehen.

Die Unterstützung durch die Kanzlei war deshalb bis zum Abschluss der Grob-Variantenuntersuchung und dem möglichen Abschluss einer Zuwendungsvereinbarung vorgesehen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hält nun eine weiteren Ermächtigung zur Verlängerung der Laufzeit des Auftrages zur rechtssachverständigen Unterstützung bis zum Abschluss der Überprüfung der Grob-Variantenuntersuchung sowie der Verhandlungen über eine Zuwendungsvereinbarung und auch während der Fein-Variantenuntersuchung für notwendig. Weitere finanzielle Mittel sind für diese Verlängerung des Auftrages nicht erforderlich, da bei der Bemessung des Finanzbedarfs im Jahre 2018 berücksichtigt wurde, dass die Abschlussverhandlung nach Vorliegen der Grob-Variantenentscheidung intensiviert werden müssen. Diese Mittel sind somit noch vorhanden.

4. Zugzahlenszenarienstudie

Die Landeshauptstadt München hat bereits mehrfach, u. a. auch in den Schreiben des Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 10.01.2020 und vom 06.07.2020 (siehe Anlage 1 und 2) an den Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern, den Bundesverkehrsminister sowie den Freistaat Bayern, darauf hingewiesen, dass beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen nicht nur die Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zu berücksichtigen sind, sondern auch zu berücksichtigen ist, dass es auf dem Streckenabschnitt durch den Bau des Nordzulaufs für den Brennerbasistunnel mutmaßlich zu einer massiv steigenden Belastung der Landeshauptstadt München mit Durchgangs-Güterverkehr kommen wird.

Es wurde daher – wie für das Inntal – die Erstellung einer Trimode-Studie mit Verkehrsentwicklungszenarien bis zum Jahre 2050 gefordert. Dies wurde von Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer im Schreiben vom 06.04.2020 jedoch mit dem Verweis abgelehnt, dass die so genannte „Trimode-Studie“ für das Inntal nur Potentiale des Wirtschaftswachstums, der Verkehre und Warenströme aufzeige und keine Prognose sei, die Planungsgrundlage sein könne.

Seitens dem BMVI wird der viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen außerdem dem Bahnknoten München und nicht dem Nordzulauf zum Brennerbasistunnels zu gerechnet.

Unabhängig dieser Zuordnung ist aus Sicht der Landeshauptstadt München offensichtlich, dass über die Strecke Daglfing-Johanneskirchen zukünftig Schienengüterverkehr des Nordzulaufes zum Brennerbasistunnel abgewickelt werden und es zu einer massiven Steigerung der Zugzahlen kommen wird.

Zur weiteren Beurteilung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen sowie weiterer anstehender Bahnprojekte auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München ist es daher aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung unerlässlich, die zukünftige Belastung der Landeshauptstadt München über den Zeitraum des Bundesverkehrswegeplans 2030 hinaus zu kennen. Es würden sonst Projekte geplant und nach Zahlen beurteilt, die nach jetzigem Kenntnisstand bereits überholt sind. Diese Zugzahlenszenariestudie ist deshalb von großer Wichtigkeit.

Dies hat Herr Oberbürgermeister auch erneut in einem Termin mit dem Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, am 24.09.2020 betont und die Aktualisierung der Zugzahlen eingefordert. Die DB-Vertreter haben auf die Zuständigkeit des BMVI verwiesen. Daher wird Herr Oberbürgermeister erneut diese Studie beim BMVI einfordern. Dieses hat eine solche Studie im Schreiben von Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer vom 06.04.2020 jedoch bislang abgelehnt.

5. Parlamentarische Befassung

Im Beschluss der Vollversammlung vom 27.11.2019, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 16616, wurde der Stadtrat unter dem Punkt „4. Weiteres Verfahren nach der Fein-Variantenuntersuchung“ darüber informiert, dass auf den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung vom 25.07.2017 anzuwenden sei.

Dazu hat die DB Netz AG nunmehr mit Schreiben vom 08.05.2020 dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mitgeteilt, dass das BMVI eine parlamentarische Befassung nach § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) für die Projekte des Knotens München, mithin auch für den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen, nicht vorsieht. Als Begründung führt das BMVI an, dass die parlamentarische Befassung nach der BUV nur auf neue Bahnprojekte Anwendung finden soll. Die Projekte des Bahnknoten München seien jedoch bereits vor Inkrafttreten der BUV geplant gewesen, so dass sie nicht zur Anwendung kommen soll.

Dem ist entgegenzuhalten, dass alleine aufgrund der Tatsache, dass erste Überlegungen zur Planung länger zurückreichen, eine parlamentarische Befassung entfallen soll, nicht nachvollziehbar ist. Nach der Präambel der BUV soll die BUV die Einbeziehung des Deutschen Bundestages verbessern und die öffentliche Akzeptanz der Verkehrsprojekte erhöhen. Die parlamentarische Befassung nach der BUV soll verhindern, dass Vorhaben in späteren Leistungsphasen auf Grund fehlender politischer Zustimmung nachträglich angepasst werden müssen. Bei dem viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen handelt es sich um ein Projekt, das die verkehrliche Infrastruktur in München, aber auch des Großraums der Metropolregion der nächsten Jahrzehnte betrifft sowie bundesweite Bedeutung aufweist. Außerdem erfolgt der Ausbau in einem dicht besiedelten Lebens- und Wohnraum und ist insofern Umbaumaßnahmen mit Neutrassierungen über Land gleichzusetzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist insofern der Auffassung, dass nach dem Sinn und Zweck der BUV eine parlamentarische Befassung zwingend durchgeführt werden muss und wird sich dafür weiterhin einsetzen. Entspre-

chend hat Herr Oberbürgermeister Reiter auch bereits mit Schreiben vom 06.07.2020 an Herrn Bundesminister Scheuer geschrieben und diese parlamentarische Befassung eingefordert. Ebenso hat Herr Oberbürgermeister Reiter mit einem Schreiben vom gleichen Tag den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, um Unterstützung gebeten. Beim Treffen am 24.09.2020 verwies dieser auf die alleinige Entscheidung des BMVI, so dass Herr Oberbürgermeister auch dieses Thema erneut beim BMVI einfordern wird. Darüber hinaus hat Herr Oberbürgermeister mit Schreiben vom 24.07.2020 auch die Münchner Bundestagsabgeordneten um Unterstützung in dieser Frage gebeten (siehe Anlage 3).

6. Unterstützung durch den Bund und Freistaat Bayern

Herr Bundesverkehrsminister Scheuer hat auf die Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Reiter am 06.04.2020 geantwortet. In diesem Schreiben hat Herr Bundesverkehrsminister Scheuer nicht nur eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung abgelehnt (siehe 2.4 des Vortrages der Referentin), sondern auch mitgeteilt, dass der Bund nur die wirtschaftlichste Variante finanzieren kann. Hierzu schrieb der Bundesverkehrsminister Folgendes:

“Sollte die Landeshauptstadt München eine von der Vorzugsvariante abweichende Tunnelösung favorisieren, sind die hierdurch entstehenden Mehrkosten von der Landeshauptstadt München zu tragen, da der Bund mit Bundesmitteln nur die wirtschaftlichste Variante nach § 7 BHO finanzieren kann. Für den Fall, dass die Vorzugsvariante nicht dem von Ihnen favorisierten Tunnelbau entspricht, hat die Landeshauptstadt München mit Beschluss vom 11.07.2018 das Referat Stadtplanung und Bauordnung ermächtigt, vorsorglich eine Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG auszuhandeln.

Ihr Vorschlag, dass sich die Landeshauptstadt München an den Mehrkosten einer Tunnelösung lediglich beteiligt, ist in dem Fall, dass das Ergebnis der Grobvariantenuntersuchung keine Tunnelösung zum Ergebnis hat, allein aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht umsetzbar. Dementsprechend halte ich es für unabdingbar, dass es unser gemeinsames Ziel sein sollte, die Planungsvereinbarung bis zum dritten Quartal dieses Jahres zu finalisieren, um Verzögerungen des Ausbauvorhabens zu vermeiden.“

Weiterhin teilte Herr Bundesverkehrsminister Scheuer zu der geforderten Zugzahlenszenarienstudie, die Entwicklung bis zum Jahr 2050 betrachtet, Folgendes mit:

“Die Bewertung der Bedarfsplanvorhaben des Großknotens München und der Truderinger Kurve beruht auf den für 2030 prognostizierten Verkehrsströmen im Personen- und Güterverkehr des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Diese Zugzahlen legt die DB Netz AG ihren Planungen zugrunde. Die in diesem Zusammenhang von Ihnen angesprochene Szenarienstudie 2050 für den Brenner-Nordzulauf enthält hingegen keine Prognose, sondern Abschätzungen möglicher zukünftiger Entwicklungen. Die diesen Entwicklungen zugrunde liegenden Annahmen sind in vier Fallstudien in dem Gutachten ausgeführt. Die Studie zeigt Potentiale des Wirtschaftswachstums, der Verkehre und Warenströme auf, sie stellt jedoch keine Prognose dar und kann dementsprechend nicht als Planungsgrundlage für das Vorhaben verwendet werden.

Im Rahmen des BVWP 2030 wurden auch Maßnahmen untersucht, die eine Umfahrung Münchens für den Güterverkehr ermöglichen könnten.

Die Maßnahme ABS Regensburg - Mühldorf mit dem im Zuge der Bewertung optimierten Ausbauumfang Elektrifizierung Landshut -Mühldorf, $V_{\max} = 120 \text{ km/h}$, Blockverdichtung Obertraubling -Landshut konnte aufgrund der positiven Bewertung in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Der ebenfalls bewertete Ausbauumfang zweigleisiger Ausbau Landshut Süd - Geisenhausen, Elektrifizierung Landshut - Mühldorf, $V_{\max} = 120 \text{ km/h}$, Blockverdichtung Obertraubling - Landshut, 1-gleisige Verbindungskurve Mühldorf ist hingegen nicht wirtschaftlich.

Nach Erkenntnissen der DB Netz AG werden derzeit rund 2/3 der Züge, die über den Brenner verkehren, im Knoten München, insbesondere im Rangierbahnhof München Nord, zusammengestellt. Eine großräumige Umfahrungsmöglichkeit würde daher nicht zwangsläufig zu einer Verlagerung der Güterzüge im Großraum München führen.“

Ebenso hat Frau Staatsministerin Schreyer auf die Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Reiter geantwortet und ausgeführt, dass sie den Wunsch nach einer Untertunnelung aus städtebaulicher Sicht nachvollziehen könne. Die gewünschte fachliche Unterstützung werde der Freistaat Bayern gerne weiter leisten. Die gewünschte finanzielle Beteiligung könne jedoch nicht in Aussicht gestellt werden.

Die Antwortschreiben zeigen, dass noch weitere Gespräche mit dem Bund und dem Freistaat Bayern erforderlich sind. Diese sollten mit Blick auf die Grob-Variantenentscheidung intensiviert und eine Lösung gesucht werden.

7. Schnittstellen zu Projekten des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Verlängerung der U4 von der derzeitigen Endhaltestelle Arabellapark bis nach Englschalking ist im Nahverkehrsplan enthalten (Kategorie „in Untersuchung / offen zu halten“). Derzeit wird im Rahmen der Untersuchungen zum Münchner Nordosten eine mögliche Verlängerung über die S8 hinaus nach Osten, zum Beispiel zur Messestadt-West, im Zusammenhang mit der geplanten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwicklung östlich der S8 weiter untersucht.

Mit dem Beschluss „**Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München**“ der Vollversammlung vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 12213) wurde die Verlängerung der U4 mit der Priorität B versehen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, den Stadtrat über das weitere Vorgehen in Sachen Verlängerung der U-Bahn-Linie U4-Ost zu informieren.

Im Beschluss „Aktueller Status der Verkehrsprojekte U4/Tram St. Emmeram/Föhringer Ring (im Hinblick auf SEM Nordost)“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.09.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 14013) wurde diesbezüglich ausgeführt, dass die Ergebnisse der Untersuchungen zum Münchner Nordosten abzuwarten sind und diese „dann als Grundlage für die weiteren Planungsschritte in den Nahverkehrsplan (Kategorie „in Planung / im Bau“) dienen sollen.

In der für den Herbst 2020 geplanten Beschlussvorlage „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ soll die Verlängerung der U4 bis in das Entwicklungsgebiet Nordost in die Kategorie „Planung / im Bau“ des Nahverkehrsplans aufgenommen werden.

Weiterhin soll in dieser geplanten Beschlussvorlage zum Nahverkehrsplan die Tramstrecke Cosimastraße – Johanneskirchen in die Kategorie „Planung / im Bau“ des Nahverkehrsplans aufgenommen werden. Die Planungen berücksichtigen auch die Möglichkeit einer späteren Weiterführung zur Erschließung des Entwicklungsgebiets Münchner Nordosten.

Diese Planungen stehen im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Tramplanungen zur Tram-Nordtangente (gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 24.01.2018 – Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 10293), denn durch den Stadtratsantrag-Nr. 14-20 / A 03772 wurde ebenfalls gefordert, eine Machbarkeitsstudie für einen Abzweig der Trasse der Trambahn von der Cosimastraße mit Linienführung durch die Johanneskirchner Straße und Wendeschleife westlich des S-Bahnhofs Johanneskirchen durchzuführen. Dieser Antrag wurde mit Antwortschreiben positiv beschieden und die ca. 1 km lange Strecke mit in die Prüfungen zur Tram-Nordtangente aufgenommen.

In den Unterlagen der DB ist die Tram Johanneskirchen bislang nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Verhandlungen über die Zuwendungsvereinbarung wurde der DB Netz AG mitgeteilt, dass die Landeshauptstadt München die Verlängerung der Tramstrecke bis Johanneskirchen plant. Teile der Tramwendeschleife können gegebenenfalls auf Grundstücken liegen, die die DB Netz AG in der Bauphase des viergleisigen Ausbaus als Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen hat. Die DB Netz AG hat dies zur Kenntnis genommen.

Die Landeshauptstadt München wird deshalb sicherstellen, dass die Planungen der DB AG eine mögliche Verlängerung der Tram entlang der Johanneskirchner Straße bis auf die Ostseite der Bahntrasse nicht erschweren oder verhindern.

8. Bahnausbau Daglfing-Johanneskirchen: Stadt soll Tunnelplanung finanzieren und U-Bahn-Halt Engelschalking Richtung Nord-Ost gleich mitplanen

Antrag Nr. 20-26 / A 00420 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 17.09.2020, eingegangen am 18.09.2020

Im Antrag wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, „dem Stadtrat noch im 4. Quartal 2020 den Planungs- und Finanzierungsvertrag mit der Deutschen Bahn für die Parallelplanung der Tunnel-Variante des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen vorzulegen“ und die Landeshauptstadt München soll die durch die Fein-Variantenuntersuchung des Tunnels entstehenden Mehrkosten übernehmen. Weiterhin soll die Planung der ebenerdigen und der Tunnelvariante „durch das gleiche Ingenieur- bzw. Planungsbüro“ erfolgen und eine „U-Bahn-Station im Bereich S-Bahn-Halt Engelschalking“ berücksichtigt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / A 00420 wie folgt Stellung:

Dem Stadtrat wird am 07.10.2020 in nichtöffentlicher Sitzung der Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Zuwendungsvereinbarung für die Feinvariantenuntersuchung der Tunnelvariante - Vergabeermächtigung für eine Beglei-

tung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01560) zur Abstimmung vorgelegt. In diesem Beschluss wird die mit der DB Netz AG ausgehandelte Zuwendungsvereinbarung dem Stadtrat vorgestellt und deren Abschluss empfohlen. Zu diesem Ergebnis kommt auch der vorliegende Beschluss unter Punkt 2.3 (Seite 13 des Beschlusses) des Vortrages der Referentin.

Mit dem Abschluss der Zuwendungsvereinbarung verpflichtet sich die Landeshauptstadt München gemäß den Regelungen der Vereinbarungen Kosten für die Fein-Variantenuntersuchung der Tunnelvariante zu übernehmen.

Die DB Netz AG wird die Fein-Variantenuntersuchung für die ebenerdigen und die Tunnelvariante durch das gleiche Ingenieur- bzw. Planungsbüro beauftragen. Aus diesem Grund ist der Abschluss der Zuwendungsvereinbarung im November 2020 erforderlich.

Bezüglich einer U-Bahn-Station Engelschalking wird auf Punkt 7 des Vortrages der Referentin verwiesen. Die DB Netz AG ist über diese Planungen informiert und es ist ausreichend, wenn zum Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung der DB Netz AG endgültig mitgeteilt wird, dass eine U-Bahn-Station vorzusehen ist.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00420 der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 17.09.2020 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

9. Stadtratsantrag „Tunnellösung für den Streckenabschnitt Daglfing - Johanneskirchen zeitnah vorantreiben – Planungskosten übernehmen“

Antrag Nr. 20-26 / A 00175 von Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Fabian Ewald vom 26.06.2020, eingegangen am 26.06.2020

Im Antrag wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, „die Verhandlungen mit der DB Netz AG über den Abschluss einer Planungsvereinbarung für die Untersuchung einer Tunnellösung im Rahmen des viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Daglfing-Johanneskirchen schnellstmöglich“ abzuschließen „und sagt die Übernahme der Planungskosten zu“.

Weiterhin wird beantragt, dass sich Herr Oberbürgermeister Reiter gegenüber „Bahn und Bund für eine angemessene Beteiligung an den Mehrkosten für die Tunnelvariante“ einsetzt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / A 00175 wie folgt Stellung:

In Punkt 3 des Vortrages der Referentin wird ausgeführt, dass die Verhandlungen hinsichtlich einer Zuwendungsvereinbarung zur Durchführung der Fein-Variantenuntersuchung für die Tunnellösung zwischen der Landeshauptstadt München und der DB Netz AG abgeschlossen sind.

Die Zuwendungsvereinbarung wird deshalb in einer parallelen Sitzungsvorlage in nicht-öffentlicher Sitzung zur Abstimmung vorgelegt.

Herr Oberbürgermeister Reiter und die Verwaltung werden sich weiterhin für die Tunnelvariante einsetzen und dabei auch einfordern, dass der Bund und der Freistaat Bayern die Kosten für den Tunnelbau, gegebenenfalls auch anteilig, zu tragen haben.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00175 von Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Fabian Ewald vom 26.06.2020 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

10. BA-Antrag „Detaillierte Prüfung der Grobvariantenplanung für den 4-gleisigen Ausbau“

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00512 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 28.07.2020

Mit dem Antrag wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, „im Rahmen der Prüfung der von der DB Netz vorgelegten Grobvariantenplanung für den 4-gleisigen Ausbau der Güterverkehrsstrecke Daglfing-Johanneskirchen, folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen und den BA13 dazu detailliert zu informieren:

Sind die von der DB Netz getroffenen Annahmen als Grundlage der Grobvariantenplanung, insbesondere die zu erwartenden **Zugzahlen**, nach heutigem Stand realistisch und nachvollziehbar?

Welche **Querungsmöglichkeiten** der Güterverkehrsstrasse sind in Ost-/Westrichtung für ÖPNV und Individualverkehr vorgesehen? Gewährleisten diese einen kontinuierlichen Verkehrsfluss?

Welche zusätzliche **Lärmbelastung** ist durch die sich ergebende Straßenverkehrsführung je Variante (insbesondere für Engelschalkinger/Brodersenstr. + Daglfinger Str.) für die Bürger zu erwarten?

Wie sieht die **Grundstückssituation** entlang der geplanten Ausbaustrecke aus? Sind hier Abtretungen ggf. auch Enteignungen von Privatgrundstücken für die Realisierung erforderlich?

Sieht sich das Planungsreferat bei der eigenen Bewertung der Grobvarianten an den **Kriterienkatalog** und die damit verbundene Gewichtung der Einzelkriterien der DB Netz gebunden?“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / B 00512 wie folgt Stellung:

Die DB Netz AG hat als Grundlage für die Grob-Variantenuntersuchung die Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde gelegt. Die Landeshauptstadt München hat dies bereits mehrfach kritisiert und darauf hingewiesen, dass es auf dem Streckenabschnitt durch den Bau des Nordzulaufs für den Brennerbasistunnel mutmaßlich zu einer massiv steigenden Belastung der Landeshauptstadt München mit Durchgangs-Güterverkehr kommen werde. Es wurde deshalb mehrfach vom BMVI die Erstellung einer Trimodestudie mit Verkehrsentwicklungszenarien bis zum Jahre 2050 gefordert. Eine solche Studie wurde vom BMVI allerdings abgelehnt.

Hinsichtlich der Bewertung der Grob-Variantenuntersuchung verweisen wir auf Punkt 2.3 des Vortrages der Referentin.

Hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten sehen die Planungen der DB Netz AG Querungen im Bereich Johanneskirchner Straße, Stegmühlstraße, Engelschalkinger Straße und Daglfinger Straße vor. Diese sind gemäß der Forderung der Landeshauptstadt München höhenfrei zu gestalten. In den Planungen der DB Netz AG ist dies auch so vorgesehen. Die Art der höhenfreien Querung, also Straßenunter- oder überführungen, hängt von der Varianten ab. Insbesondere durch den Ersatz der höhengleichen Querungen kann ein deutlich verbesserter Verkehrsfluss erreicht werden, da die Schrankenschließzeiten an den Querungen Brodersenstraße und Daglfinger Straße diesen aktuell erheblich reduzieren. Teilweise sind auch separate Querungen für den motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr vorgesehen.

Eine Berücksichtigung des Tramanschlusses Johanneskirchen ist aus den Unterlagen bisher nicht ersichtlich. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird diese Schnittstelle sowie auch die weiteren Schnittstellen mit Projekten der Landeshauptstadt München, wie sie z.B. aus dem Nahverkehrsplan zu entnehmen sind, weiterhin in die Abstimmungen mit der DB Netz AG einbringen.

Bezüglich der Lärmbelastung wird in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung des Büros Möhler+Partner (Bericht Nr. 200-5975-STU-01 vom 04.12.2019) keine Aussage gemacht. Aufgabe der schalltechnischen Untersuchung war es, die Grobvarianten GV 1 (ebenerdiger Ausbau), GV 2 (Ausbau in Troglage) und GV 3 (Ausbau im Tunnel) hinsichtlich der zu erwartenden Schallimmissionen aus dem Bahnbetrieb zu untersuchen und anhand der im Vorfeld vereinbarten Kriterien (Kriterienkatalog der DB) im Vergleich zur Nullvariante zu beurteilen.

Eine Aussage, welche Auswirkungen sich auf die Lärmsituation durch die gegebenenfalls notwendigen Straßenänderungen und -anpassungen ergeben können, war in der Stufe 1 der Grobvariantenuntersuchung noch nicht gefragt und kann daher in diesem Planungsstadium auch noch nicht beantwortet werden.

Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München ist die Verlängerung der Johanneskirchner Straße und der Engelschalkinger Straße vorgesehen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erachtet es für sinnvoll, nach Abschluss des Wettbewerbs zum Entwicklungsgebiet Münchner Nordosten ein neues Verkehrsgutachten zur Verifizierung und detaillierten Prüfung der Verkehrserschließung zu erstellen. Genauere Vorgaben für die Querungen der Trasse lassen sich daher gegebenenfalls aus diesem Verkehrsgutachten ableiten.

Bezüglich der Grundstückssituation ist anzumerken, dass keine der Varianten ohne Grundstückserwerb durch die DB AG zu realisieren ist. Eine Aussage, ob Enteignungen notwendig werden, kann die Landeshauptstadt München nicht treffen, da die Verhandlungen durch die DB AG zuführen sind. Enteignungen sind jedoch das letzte Mittel und können erst nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Die Landeshauptstadt München war bei der Beurteilung der Grob-Variantenuntersuchung nicht an den Kriterienkatalog und die erfolgte Gewichtung der Einzelkriterien gebunden. Es wird diesbezüglich auf den Beschluss "Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Sachstandsbericht Grob-Variantenuntersuchung - Finanzierung Fein-Variantenuntersuchung" der Vollversammlung vom 27.11.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 16616) verwiesen. In Punkt 2 des Vortrages der Referentin wurde dargestellt, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nur beobachtend an den Gesprächen zur Erstellung des Kriterienkatalogs teilgenommen hat. Weiterhin wurden nicht alle der Landeshauptstadt München wichtigen Kriterien in den Kriterienkatalog aufgenommen. Eine Bindung an den Kriterienkatalog ergibt sich daraus folglich nicht.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00512 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 28.07.2020 wird nach Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen.

11. BA-Antrag „Bahntunnel zwischen Daglfing und Johanneskirchen zügig vorantreiben: Übernahme der Planungskosten für die Feinvariantenuntersuchung“

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00517 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 28.07.2020

Mit dem Antrag werden der Stadtrat und der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München aufgefordert, „die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn über den Abschluss einer Planungsvereinbarung für die Untersuchung einer Tunnellösung im Rahmen des viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Daglfing-Johanneskirchen schnellstmöglich abzuschließen. Dabei verpflichtet sich die Landeshauptstadt München, die Kosten für die gewünschte Feinvariantenuntersuchung der Tunnellösung zu übernehmen. Ein ebenerdiger Ausbau wird weiterhin abgelehnt“.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / B 00517 wie folgt Stellung:

Die Verhandlungen hinsichtlich einer Zuwendungsvereinbarung zur Durchführung der Fein-Variantenuntersuchung für die Tunnellösung zwischen der Landeshauptstadt München und der DB Netz AG sind abgeschlossen (siehe Punkt 3 des Vortrages der Referentin).

Die Zuwendungsvereinbarung wird dem Stadtrat in einer parallelen Sitzungsvorlage in nichtöffentlicher Sitzung zur Abstimmung vorgelegt.

Die Landeshauptstadt München setzt sich gemäß der aktuell geltenden Beschlusslage weiterhin vehement für die Tunnelvariante beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen ein.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00517 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 28.07.2020 wird entsprochen.

12. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Mit dem Beschluss "Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Sachstandsbericht Grob-Variantenuntersuchung - Finanzierung Fein-Variantenuntersuchung" der Vollversammlung vom 27.11.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 16616) wurden dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung insgesamt 20.000.000 € für die Kosten einer möglichen Zuwendungsvereinbarung sowie die Überwachung der Fein-Variantenuntersuchung unter Hinzuziehung eines*r externen Dienstleisters*in genehmigt.

Ergänzender Hinweis:

Die Maßnahme 7510 (Rangfolge 4) ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019 – 2023 bisher mit Gesamtkosten in Höhe von 20.000.000 € enthalten. Aufgrund der mit der DB Netz AG ausgehandelten Zuwendungsvereinbarung reduzieren sich die Gesamtkosten auf 5.905.000 € (2020: 105.000 €; 2021: 2.900.000 €; 2022: 2.900.000 €). Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat diese Reduzierung bereits im Rahmen der Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms bei der Stadtkämmerei angemeldet.

13. Vergabeverfahren: Begleitung und Betreuung Fein-Variantenuntersuchung

Für die Beauftragung eines*r externen Dienstleisters*in zur Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen wurden dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits im Beschluss "Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Sachstandsbericht Grob-Variantenuntersuchung - Finanzierung Fein-Variantenuntersuchung" der Vollversammlung vom 27.11.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 16616) die notwendigen finanziellen Mittel bewilligt. Für die Vergabe bedarf es noch eines Vergabebeschlusses.

Die Fein-Variantenuntersuchung wird nach Auskunft der DB Netz AG Anfang 2021 beginnen und ca. 18 Monate dauern.

Die Tätigkeiten eines*r externen Dienstleisters*in umfassen dabei folgende Punkte:

- Begleitung und Beurteilung der von der DB Netz AG in Auftrag gegebenen Fein-Variantenuntersuchung der Tunnelvariante des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen
- Kontrolle, dass die planerischen Maßstäbe, Kostensätze und technischen Lösungen bei der Tunnelvariante und der ebenerdigen Variante gleich sind und zuverlässige Beurteilung der beiden Varianten zulassen
- regelmäßige Besprechungen und Erstellung eines Prüfungsberichts
- Unterstützung der Landeshauptstadt München bei den Planungen zum viergleisigen Ausbau Daglfing - Johanneskirchen

Bei der zu vergebenden Leistung handelt es sich um eine Vergabe, die unter die Verfügung des Oberbürgermeisters vom 22.08.2008 fällt und somit nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen kann. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der Vergabestelle 1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird darüber entscheiden, ob es das Vergabeverfahren selbst durchführt oder die Vergabestelle 1 mit der Vergabe beauftragt.

Der geschätzte Auftragswert der auszuschreibenden Leistung wird aus Wettbewerbsgründen in der Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01560 im nichtöffentlichen Teil vorgestellt.

Der geschätzte Auftragswert liegt unterhalb dem Schwellenwertes von 214.000 € ohne Mehrwertsteuer. Daher ist ein nationales Verfahren durchzuführen.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieterinnen und Bieter mit dem Angebot ein aussagekräftiges Konzept über die Vorgehensweise der Bearbeitung und einen Zeitplan einreichen.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

40 % Preis

60 % Qualität des Konzepts zur Vorgehensweise der Bearbeitung

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt.

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist spätestens im vierten Quartal 2020 geplant.

Das Baureferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Die Sitzungsvorlage ist hinsichtlich der vergaberechtlichen Aussagen mit dem Direktorium (Hauptabteilung II / Vergabestelle 1) abgestimmt. Das Direktorium hat Abdruck erhalten.

Die Mitzeichnung der Stadtkämmerei lag zur Drucklegung nicht vor und wird ggf. mittels Hinweisblatt nachgereicht.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen hat gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung ein Anhörungsrecht.

Da ein unaufschiebbarer Fall vorlag (vgl. den folgenden Absatz), wurde zur vorliegenden Beschlussvorlage gemäß §13 Abs. 2 Satz 3 der Bezirksausschusssatzung der Bezirksausschussvorsitzende gehört. Eine rechtzeitig vorliegende Stellungnahme wird in der Sitzung, gegebenenfalls mittels Hinweisblatt, bekannt gegeben. Auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rederechts im Stadtrat wird hingewiesen. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die für die Beschlüsse erforderlichen Verhandlungen mit der DB Netz AG sowie die Prüfung der Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung erst Mitte September 2020 abgeschlossen wurden. Eine Behand-

lung in der Ausschusssitzung am 07.10.2020 ist jedoch erforderlich, da die DB AG den nächsten Planungsschritt, die Fein-Variantenuntersuchung, Ende 2020 vergeben wird und eine gleichzeitige Planung von ebenerdiger Variante und Tunnelvariante nur möglich ist, wenn die Zuwendungsvereinbarung, welche in einer nicht-öffentlichen Beschlussvorlage (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01560) behandelt wird, zwischen der Landeshauptstadt München und der DB AG abgeschlossen wird. Für die Beurteilung des Abschlusses der Zuwendungsvereinbarung ist die Kenntnis über das Ergebnis und die Bewertung der Grob-Variantenuntersuchung von Bedeutung, weshalb auch dieser Beschluss in der Ausschusssitzung am 07.10.2020 behandelt werden muss. Die Eilbedürftigkeit ergibt sich daraus, dass die Zuwendungsvereinbarung im November 2020 abgeschlossen werden muss.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, den zuständigen Verwaltungsbeiräten, Bereich - Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, und Bereich - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. **Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ausführungen zur Darstellung und Einschätzung der Verwaltung zu den Ergebnissen der Grob-Variantenuntersuchung werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat fordert weiterhin die Durchführung einer parlamentarischen Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt, die Laufzeit des Auftrages über eine rechtssachverständige Unterstützung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bis zum Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung und dem möglichen Abschluss weiterer Zuwendungsvereinbarungen zu verlängern.
4. Der Stadtrat stimmt zu, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 die Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen an eine externe Auftragnehmerin bzw. einen externen Auftragnehmer vergibt.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt nach Erteilen des Einvernehmens durch die Vergabestelle 1 das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot. Das Referat behält sich jedoch vor, die Vergabestelle 1 mit der Vergabe zu beauftragen.
6. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00420 der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 17.09.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00175 von Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Fabian Ewald vom 26.06.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

8. Der Antrag Nr. 20-26 / B 00512 des Bezirksausschusses des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen vom 28.07.2020 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Der Antrag Nr. 20-26 / B 00517 des Bezirksausschusses des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen vom 28.07.2020 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
10. 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 / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth 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 – BA (2 x)
3. An den Bezirksausschuss 13
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An das Sozialreferat – Behindertenbeirat
8. An den Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt München
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/3
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 I/11-1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3