

**Fuß- und Radwegbrücke Arnulfpark
über die zentrale Bahnachse
am S-Bahnhaltepunkt Donnersbergerbrücke
im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt,
im 8. Stadtbezirk Schwanthalerhöhe und
im 9. Stadtbezirk Neuhausen - Nymphenburg**

Projektkosten (Kostenobergrenze):	
für Brückenkonstruktion	13.700.000 €
für Erschließungsanlagen	4.300.000 €
für Eingriffe in Bahnbetrieb und -anlagen	4.000.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08086

Anlage

Projektbeschreibung (Auszug aus dem Projekthandbuch 1)

Beschluss des Bauausschusses vom 21.03.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 13.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04370) hat der Stadtrat die Ausführungsgenehmigung für das Projekt „Fuß- und Radwegbrücke Arnulfpark über die zentrale Bahnachse am S-Bahnhaltepunkt Donnersbergerbrücke“ mit Projektkosten von 18.000.000 € erteilt und das Baureferat beauftragt, das Projekt zu realisieren. Die Ausführungsgenehmigung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04370) erfolgte auf Basis der in nichtöffentlicher Sitzung, ebenfalls am 13.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04371), erteilten Vergabegenehmigung für die Brückenbauarbeiten.

Aufgrund der Probleme mit der Arbeitsgemeinschaft (nachfolgend „ARGE“), die am 06.11.2015 den Zuschlag für die Brückenbauarbeiten erhalten hatte, wurde dem Stadtrat mit Bekanntgabe vom 26.04.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05984) zum Stand des Projektes berichtet. Dabei wurde dem Stadtrat mitgeteilt, dass der ARGE, bei weiter anhaltendem Verzug und Vorliegen aller formalen Voraussetzungen, der Auftrag für die Brückenbauarbeiten mittels Kündigung entzogen werde. Für weitere Details wird auf die Bekanntgabe vom 26.04.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05984) verwiesen.

Zwischenzeitlich hat das Baureferat, das in dieser Angelegenheit von einer spezialisierten Rechtsanwaltskanzlei beraten und vertreten wird, der ARGE den Brückenbauauftrag mit Schreiben vom 10.05.2016 außerordentlich aus wichtigem Grund gekündigt. Das Baureferat beabsichtigt, die sich hieraus ergebenden Schäden, insbesondere entstehende Mehrkosten, bei der ARGE geltend zu machen. Im Zusammenhang mit einer solchen rechtlichen Auseinandersetzung bestehen allerdings tatsächliche und rechtliche Risiken und zwar im Hinblick auf eine abweichende technische Bewertung durch einen gerichtlich bestellten Sachverständigen, eine abweichende rechtliche Bewertung durch das Gericht und, im Falle des Obsiegens, auf das Insolvenzrisiko der ARGE-Partner. Die Erfolgsaussichten eines Rechtsstreits mit der ARGE können daher derzeit nicht mit hinreichender Sicherheit prognostiziert werden.

Die Risiken stellen sich nach Einschätzung der beauftragten Rechtsanwaltskanzlei im Einzelnen wie folgt dar:

- a) Im Hinblick auf die Frage des Leistungssolls (und auch des Verzugs) ist erforderlich, dass der vom Gericht bestellte Sachverständige bestätigt, dass die tordierte (gedrehte) Ausführung der Brücke in den Ausschreibungsunterlagen hinreichend beschrieben wurde. Das Baureferat hat dies durch ein Sachverständigengutachten überprüfen lassen. Da die hinreichende Beschreibung der Leistung von der ARGE – unter Vorlage einer Kurzstellungnahme eines eigenen Sachverständigen bestritten wurde, müsste ein gerichtlicher Sachverständiger als „Obergutachter“ diese Frage erneut prüfen.
- b) Aufgrund der ausgesprochenen Kündigung aus wichtigem Grund hat das Gericht zudem zu überprüfen, ob ein solcher außerordentlicher Kündigungsgrund vorlag. Erforderlich hierfür ist, dass die ARGE mit der Erbringung der Leistungen tatsächlich im Verzug war. Für die Beurteilung dieser Frage ist – neben der Frage des Leistungssolls (vgl. lit a)) - voraussichtlich ein baubetriebliches Gutachten erforderlich, welches die Ansicht des Baureferates bestätigen müsste.
- c) Schließlich wäre erforderlich, dass die ARGE-Partner im Falle des Obsiegens in einem möglicherweise Jahre dauernden Rechtsstreit, die geltend gemachte Klagesumme auch tatsächlich leisten können. Anfang Januar 2017 ist über das Vermögen des einen ARGE-Partners auf Antrag des Geschäftsführers das Insolvenzverfahren eröffnet worden. Auch wenn die Partner einer ARGE gesamtschuldnerisch haften (d. h. jeder ARGE-Partner haftet für die gesamten Verbindlichkeiten der ARGE), ist damit fraglich, ob die gesamte Klagesumme auch im Falle des Obsiegens vollständig liquidiert werden kann.

Obwohl die Ausgangslage grundsätzlich als erfolgversprechend beurteilt wird, ist wegen der vorgenannten Risiken zum heutigen Zeitpunkt eine abschließende Beurteilung nicht möglich.

Sobald die Höhe der von der ARGE verursachten Schäden abschließend feststeht, beabsichtigt das Baureferat, diese bei der ARGE geltend zu machen. Das Baureferat wird dem Stadtrat daher voraussichtlich im Rahmen der Ausführungsgenehmigung hierüber weitergehend berichten.

Außerdem hat das Baureferat gemäß der Bekanntgabe vom 26.04.2016 mit der DB Netz AG die komplette Rückabwicklung des hinfälligen Sperrpausenkonzepts durchgeführt.

Im Anschluss daran musste eine völlig neue Sperrpausenplanung für die Arbeiten im Bahnbetrieb mit den dazu erforderlichen Sicherungsleistungen (z. B. Sicherungspersonal, Technischer Berechtigter, Betriebsanweisung usw.) und Betriebserschwernissen (z. B. Umleitungen, Verspätungen, Langsamfahrten, Schienenersatzverkehr) erstellt werden.

Nach Überprüfung der Finanzierung und der aktuellen Projektkosten wird dem Stadtrat hiermit die Projektgenehmigung auf Basis der geänderten Projektgrundlagen zur neuerlichen Entscheidung vorgelegt.

2. Projektbeschreibung

Gegenüber den zur Ausführungsgenehmigung vom 13.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04370) vorliegenden Planungsunterlagen haben sich keine nennenswerten Änderungen ergeben, so dass im Vortrag auf eine erneute Projektbeschreibung verzichtet und auf den in der Anlage beiliegenden Auszug aus dem Projekthandbuch 1 zur Projektbeschreibung verwiesen wird.

3. Vergabeverfahren

Zur zusätzlichen Qualitätssicherung für eine erneute Ausschreibung der Bauleistungen wird dem nicht offenen Verfahren mit öffentlicher Vergabe-bekanntmachung nach der geltenden Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) ein Teilnahmewettbewerb vorgeschaltet. Der europaweite Teilnahmewettbewerb wurde bereits am 17.08.2016 im Supplement zum EU-Amtsblatt bekannt gemacht. In diesem Wettbewerb können sich bis zu sieben der am besten geeigneten Bewerber und Bergergemeinschaften für die Abgabe eines Preisangebotes qualifizieren. Nach Ablauf der Bewerbungsfrist wurden die eingereichten Teilnahmeanträge ausgewertet. Es wurden nur solche Bewerber zugelassen, deren Eignung für die Ausführung von Eisenbahnüberführungen in Stahl und Stahlbeton, für Betonbauwerke und für Spezialtiefbauarbeiten (Pfahlgründungen) – jeweils unter Eisenbahnbetrieb – von der Deutschen Bahn AG im Wege eines Präqualifizierungsverfahrens bestätigt ist.

Die Leistungsfähigkeit der Bewerber musste durch vergleichbare Referenzen über erfolgreich durchgeführte Projekte in den Bereichen Brückenbau über elektrifizierte und betriebene Bahnanlagen, Stahl-/Stahlverbundbrückenbau im Taktschiebeverfahren einschließlich Werkstattplanung, Herstellung vergleichbarer Stahlkonstruktionen, Betonkonstruktionen mit gekrümmten Flächen sowie Betonbau innerhalb betriebener und elektrifizierter Bahnanlagen nachgewiesen werden. Die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit der Bewerber ist insbesondere durch die in den letzten drei Geschäftsjahren erzielten Umsätze sowie das jährliche Mittel der beschäftigten Arbeitskräfte nachzuweisen. Zur Bestätigung der Erfüllung steuerlicher und sozialrechtlicher Pflichten hatten die Bewerber u. a. Unbedenklichkeitsbescheinigungen des Finanzamtes, der tariflichen Sozialkasse und der Berufsgenossenschaft vorzulegen; aktuelle Gewerbezentralregisterauszüge wurden vom Baureferat eingeholt. Bewerber und Bewerbergemeinschaften, die alle geforderten Kriterien erfüllen und für die Ausführung geeignet sind, stehen in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Nach Erteilung der Projektgenehmigung wird das Baureferat die ausgewählten Bewerber und Bewerbergemeinschaften zur Abgabe eines Preisangebotes auffordern. Mit diesem zweistufigen Vergabeverfahren wird sichergestellt, dass nur die für dieses Projekt am besten geeigneten und erfahrensten Bieter ein Angebot abgeben können. Die von diesen Bietern abgegebenen Angebote werden im weiteren Verfahren eingehend technisch und wirtschaftlich geprüft und gewertet (im Gegensatz zur damaligen öffentlichen Ausschreibung, bei der jeder Bieter ein Angebot abgeben konnte).

4. Bauablauf und Termine

Für die Herstellung und Montage der Brücke sind die bahnbetrieblichen Belange von zentraler Bedeutung. Um den Bahnbetrieb möglichst wenig zu stören, wird der Überbau mit einem sogenannten Taktschiebeverfahren hergestellt. Vor dem Einschub der Brücke müssen die erforderlichen Anpassungen an den Bahnanlagen durchgeführt und die beiden Brückenpfeiler hergestellt werden. Der stählerne Überbau wird auf der Nordseite der Bahn in einer dafür eigens hergestellten Feldfabrik abschnittsweise zusammengeschweißt, korrosionsbeschichtet und taktweise in Sperrpausen über die Bahnanlagen geschoben, bis das südliche Widerlager erreicht ist.

Das Baureferat hat mittlerweile in enger Abstimmung mit der DB Netz AG ein für die Herstellung der Brücke erforderliches neues Sperrpausenkonzept erarbeitet, da die erforderlichen Arbeiten im Gleiskörper, hier vor allem im S-Bahnbereich, aber auch im Bereich der Regional- und Ferngleise sowie der Vorstellgruppen nur in Sperrpausen durchgeführt werden können. Dies betrifft insbesondere die Herstellung von Pfeilern und Hilfspfeilern, den Verschub des Überbaus selbst sowie die Verlegung von Oberleitungs- und Signalmasten. Die Sperrpausen für diese nach derzeitiger Planung im Jahre 2018 vorgesehenen Arbeiten musste das Baureferat noch im Frühjahr 2016 bei der DB Netz AG zum Baukapazitätsmanagement 2018 beantragen. So können nach derzeitiger Planung im Jahre 2018 im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke teilweise Sperrpausen der DB AG für bahneigene Arbeiten genutzt werden, um dort gleichzeitig und im Schutz dieser Sperrungen notwendige Brückenbauarbeiten durchzuführen.

Die Sperrungen der Gleise außerhalb des S-Bahnbereiches, also der Regional- und Ferngleise sowie der Vorstellgruppen, müssen bis spätestens April 2017 zum Baukapazitätsmanagement 2019 angemeldet werden. Die genannten Gleissperrungen wurden bzw. werden nach intensiven baubetrieblichen Überlegungen und Diskussionen mit den Betriebsabteilungen der DB Netz AG geplant, optimiert und angemeldet. Es ist vorgesehen, im Frühjahr 2018 mit den Bauarbeiten zu beginnen; als Fertigstellungstermin ist Ende 2020 geplant.

5. Kosten

Mit der Ausführungsgenehmigung vom 13.10.2015 wurden Ausführungskosten in Höhe von 18,0 Mio. € genehmigt. Hierin war eine Risikoreserve in Höhe von 5 % enthalten. Die Kosten teilten sich wie folgt auf:

- für die Brückenkonstruktion	12,10 Mio. €
- für die Erschließungsanlagen	3,45 Mio. €
- für die Eingriffe im Bahnbetrieb und -anlagen	2,45 Mio. €

5.1 Aktuelle Kosten auf Grundlage der Kostenberechnung

Gemäß aktueller Kostenberechnung ergeben sich Projektkosten in Höhe von 22,0 Mio. €. Die Kosten teilen sich wie folgt auf:

- für die Brückenkonstruktion	13,7 Mio. €
- für die Erschließungsanlagen	4,3 Mio. €
- für die Eingriffe im Bahnbetrieb und -anlagen	4,0 Mio. €

Das Baureferat hat in enger Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro für die Brückenbauarbeiten auf der Basis der aktuellen Planungsgrundlagen eine Kostenberechnung erstellt. Die neu zu erwartenden Kosten wurden positionsscharf unter Berücksichtigung des aktuellen Preisniveaus berechnet. Zusätzlich wurden sämtliche neu berechneten Positionen mit den Mittelpreisen aus der Erstausschreibung plausibilisiert. Zur Ermittlung der Mittelpreise wurden alle abgegebenen Angebote der Erstausschreibung verwendet.

In den Projektkosten enthalten sind Baukosten entsprechend dem derzeitigen Preis- und Erkenntnisstand zuzüglich einer Risikoreserve in Höhe von 1,0 Mio. € (5 %). Statt des üblichen 10 % - Ansatzes bei Projektgenehmigungen werden 5 % als ausreichend erachtet, da bereits eine ausführungsbereite Planung vorliegt. Die Gesamtprojektkosten in Höhe von 22.000.000 € (inklusive Risikoreserve) werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Die laufenden Folgekosten betragen rund 100.000 € pro Jahr.

5.2 Darstellung der Kostendifferenz

Die Differenz in Höhe von 4,0 Mio. € zwischen den Kosten der Ausführungsgenehmigung in Höhe von 18,0 Mio.€ und den aktuellen Kosten in Höhe von 22,0 Mio.€ wird wie folgt begründet:

- Index- bzw. Marktpreisveränderungen 2,3 Mio. €
In diesem Zusammenhang führt das mit der Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen betraute Ingenieurbüro in seinen Erläuterungen zur aktuellen Kostenberechnung insbesondere aus:
„Die Erfahrung aktueller Vergaben belegt ein weit über dem Rahmen vergangener Jahre befindliches Preisniveau, was sicherlich auf die derzeit gute Auslastung der noch auf dem Markt befindlichen Baufirmen zurückzuführen ist. Es fand in der Vergangenheit ein harter Preiswettbewerb mit einem Konsolidierungsprozess am Baumarkt statt, der die Überkapazitäten beseitigte. Darüber hinaus werden derzeit zeitgleich konjunkturbedingt zahlreiche öffentliche und private Bauvorhaben realisiert.“ Diese Einschätzung wird vom Projektsteuerer bestätigt.
- Verlorener Planungs- und Bauaufwand sowie Mehrkosten 0,50 Mio.€
aufgrund der Bauunterbrechung
Hierzu gehören insbesondere Planungs- und Bauüberwachungsleistungen sowie Baustelleneinrichtungs-, -räumungs- und Beweissicherungsleistungen, die im Rahmen der Ausführungsvorbereitung im Jahre 2015 bereits erbracht wurden. Außerdem sind die bestehenden Planungs- und Bauverträge aufgrund der neuen Terminplanung zu aktualisieren.
- Zusatzleistungen im Bahnbereich 0,80 Mio.€
Dazu zählt insbesondere die komplette Rückabwicklung des hinfälligen Sperrpausenkonzeptes. Außerdem musste eine völlig neue Sperrpausenplanung erstellt werden. Hinzu kommen zusätzliche Aktualisierungen der Leit- und Sicherungstechnik.
Zudem bleibt hinsichtlich der Projektkosten für Eingriffe in Bahnbetrieb und -anlagen festzustellen, dass auch bei diesem neuen Sperrpausenkonzept Änderungen der Sperrpausenplanung der DB AG zu zusätzlichen Kosten führen können. Insbesondere die hier angesetzten Kosten sind daher nach wie vor risikobehaftet und können daher nur geschätzt werden.
- Rechtsstreit mit der ARGE 0,40 Mio.€
Hierzu gehören die bereits angefallenen und zu erwartenden Honorare der anwaltlichen Vertretung und der erforderlichen Gutachten im Zusammenhang mit der rechtlichen Auseinandersetzung mit der ARGE.

6. Finanzierung

Der derzeitige Finanzbedarf beträgt einschließlich Risikoreserve 22,0 Mio. €. Die Maßnahme ist bisher im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 -2020 in der Investitionsliste 1 unter der Maßnahme-Nr. 6300.1165 (Rangfolge-Nr. 208) mit Projektkosten in Höhe von 16,6 Mio. € (ohne Risikoreserve in Höhe von 1,4 Mio. €) enthalten.

Das Baureferat wird die notwendige MIP-Änderung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021 anmelden.

Eine endgültige Entscheidung über die Finanzierung soll nach den Regularien der Stadtkämmerei in der Vollversammlung im Juli dieses Jahres im Rahmen der Gesamtaufstellung aller bisher gefassten Empfehlungs- und Finanzierungsbeschlüsse erfolgen.

Die in 2017 erforderlichen Planungsmittel sind im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020 und im Haushalt 2017 veranschlagt. Somit entsteht keine unterjährige Haushaltsausweitung.

Gemäß städtebaulichen Verträgen haben sich die Investoren für das Gebiet der Bebauungspläne Nr. 1873 und Nr. 1921 verpflichtet, für die Herstellung der Fuß- und Radwegbrücke einen Finanzierungsbeitrag von 5.140.000 € und für die Herstellung der Lärmschutzwand im Bereich der Brücke den anteiligen Betrag in Höhe von 374.550 € zu übernehmen.

Eine Beteiligung der DB AG an den Kosten gemäß dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) scheidet aus.

Nach dem derzeitigen Stand kann weiterhin mit Zuschüssen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz gerechnet werden. Das Baureferat hat dem Fördermittelgeber Regierung von Oberbayern am 11.05.2016 schriftlich mitgeteilt, dass der Antrag auf Zuwendungen wegen der Nichtdurchführung der Brückenbauarbeiten im vorgesehenen Zeitraum mit zugehörigen Kosten formal zurückgezogen wird. Die Regierung von Oberbayern teilte mit, dass die bereits bewilligten Fördermittel in Höhe von rund 4 Mio. € auch bei einem Bau der Brücke zu einem späteren Zeitpunkt weitestgehend erhalten bleiben können. Es muss aber ein neuer Förderantrag gestellt werden.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Die Bezirksausschüsse 3 Maxvorstadt, 8 Schwanthalerhöhe und 9 Neuhausen - Nymphenburg wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 in Verbindung mit Ziffer 2 des Katalogs „Baureferat“ im Rahmen der Vorprojektgenehmigung vom 17.12.2014 angehört und haben dem Projekt bereits zu diesem Zeitpunkt zugestimmt.

Eine nochmalige Anhörung entfällt, da sich keine nennenswerten Änderungen der Planungsinhalte ergeben haben.

Die Bezirksausschüsse 3 Maxvorstadt, 8 Schwanthalerhöhe und 9 Neuhausen - Nymphenburg haben Abdrucke dieser Vorlage zur Kenntnis erhalten.

Aufgrund des verwaltungsinternen Abstimmungsverfahrens mit der Stadtkämmerei war eine frühere Zuleitung der Beschlussvorlage nicht möglich.

Eine Behandlung der Angelegenheit in der heutigen Sitzung des Bauausschusses ist erforderlich, da der Baubeginn im Bahnbereich durch das mit der Deutschen Bahn AG bereits 2016 abgestimmte Sperrpausenkonzept taggenau festgelegt ist (Beginn am 15.05.2018) und der Zeitraum ab der Projektgenehmigung bis zum Baubeginn für die Vorbereitung der Ausführung dringend benötigt wird.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Danner, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herrn Stadtrat Reissl, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 22,0 Mio. € wird nach Maßgabe des PHB 1 und der vorgelegten Projektplanung genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung herbeizuführen.
3. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung des Stadtrates im Juli 2017 empfiehlt der Bauausschuss, das Baureferat zu beauftragen, die Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021 anzumelden.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

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

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

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

An den Bezirksausschuss 3
An den Bezirksausschuss 8
An den Bezirksausschuss 9
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Kreisverwaltungsreferat - HA III
An das Kommunalreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - G, H, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T, T 02, T 1, T 1/B, T 2, T 3, TZ-K, TZ 3
An das Baureferat - J, J 0, J 1, J 3, J 4, J Z
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - J 2

Am
Baureferat - RG 4
I. A.