

**Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West
von Laim nach Pasing**

Hier:

Planfeststellungsabschnitt 77

**zwischen Von-der-Pfordten-Straße und Fischer-von-Erlach-Straße
einschließlich U-Bahnhof Willibaldstraße**

**im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing und
im 25. Stadtbezirk Laim**

1. Antrag auf Planfeststellung (SB)
2. Zusätzliche Personal- und Sachmittelbedarfe (VB)
3. Stellsenzuschaltungen für die Beschleunigung der U-Bahn-Planungen
Antrag Nr. 14-20 / A 00512
von Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Herrn Stadtrat Michael Kuffer,
Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Alexander Reissl,
Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier und Herrn Stadtrat Jens Röver
vom 04.12.2014 (VB)

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259

Anlagen

1. Übersichtslageplan
2. Schreiben Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr vom 31.08.2016
3. Antrag Nr. 14-20 / A 00512
4. Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferates vom 23.10.2017

Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 (SB) und (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Beschlusslage

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12297) wurde das Baureferat beauftragt, die Vorplanung für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing zu aktualisieren und dabei eine unterirdische Lage des U-Bahnhofs Pasing unter den südlichen DB-Gleisen zu Grunde zu legen. Eine mögliche Verlängerung der Linie in westlicher Richtung sollte in der Planung berücksichtigt werden.

Mit dieser Beschlussfassung wurden die weiteren bis zu diesem Zeitpunkt untersuchten Varianten zur Anbindung der Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West in Pasing nicht weiterverfolgt:

Die oberirdische Einschleifung in die Betriebsgleise der Deutschen Bahn AG war nicht möglich, da die notwendigen Flächen auch weiterhin dauerhaft für den Bahnbetrieb benötigt werden.

Ebenso wurde die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1922 a planungsrechtlich gesicherte Lage der U-Bahn südlich des Empfangsgebäudes der Deutschen Bahn aufgrund der massiven Eingriffe im Zentrum Pasings für die weiteren Planungen verworfen.

Der Bauausschuss hat in seiner letzten Befassung zur U-Bahn-Linie U5-West mit Beschluss vom 14.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03325) das Baureferat beauftragt, „die Streckengenehmigung für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing auf der Grundlage der in dieser Sitzung vorgestellten Vorplanung zu beantragen.“ Ferner wurde das Baureferat beauftragt, „die Antragsunterlagen für die Planfeststellung auszuarbeiten, dem Stadtrat nach Abschluss dieser Planungsarbeiten über den dann vorliegenden aktuellen Sachstand zu berichten und vor der Stellung des Planfeststellungsantrages einen gesonderten Stadtratsauftrag hierfür herbeizuführen.“

2. Sachstand

2.1 Streckengenehmigung

Die mit Beschluss des Bauausschusses einzuholende Streckengenehmigung auf Basis der Vorplanung wurde vom Baureferat mit Schreiben vom 16.09.2015 bei der Regierung von Oberbayern beantragt. Der entsprechende positive Genehmigungsbescheid der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 23.2, erging mit Schreiben vom 14.03.2016 (Az. 23.2-3623.2-1-15).

2.2 Konkretisierung der Planungen

Im Zuge der Entwurfsplanung ergaben sich nachfolgend beschriebene Änderungen und Modifikationen. Dadurch waren erhebliche Teile der Vorplanung zu prüfen und zu überarbeiten. Im Ergebnis zeigte sich, dass die Anforderungen insbesondere in den U-Bahnhöfen mit den bereits in der Vorplanung ermittelten Baukörpern erfüllt werden können. Ferner wurden in der gegenständlichen Entwurfsplanung weitere Optimierungen in den Trassierungsparametern vorgenommen, um Eingriffe in private Grundstücke zu vermeiden oder zumindest auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren.

2.2.1 Fortschreibung Technischer Regeln

Die „Technischen Regeln Straßenbahnen für den Tunnelbau“ (TRStrab Tunnelbau) gelten als Regel der Technik für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen bzw. U-Bahnanlagen und konkretisieren die Grundanforderungen der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab).

Sie werden derzeit vom zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss BOStrab fortgeschrieben und liegen im Entwurf vor. Sie ersetzen die bisher geltenden Richtlinien für den Bau von Tunneln nach der BOStrab (BOStrab-Tunnelbau-richtlinien) und sind bei den Planungen für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West anzuwenden. Die Überarbeitung wurde aufgrund neuer Erkenntnisse und Verfahren notwendig. Insbesondere soll dadurch die im Personenbeförderungsgesetz (PbefG) grundsätzlich erhobene Forderung nach Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in den öffentlich zugänglichen Bereichen während des Regelbetriebes sichergestellt werden.

Formal sind die fortgeschriebenen TRStrab Tunnelbau noch nicht im Verkehrsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bekannt gemacht. Nach Gesprächen mit der Technischen Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern sowie mit der Branddirektion München wurde jedoch dringend empfohlen, die bisherigen Planungen entsprechend zu prüfen und fortzuschreiben. Unterschiede ergaben sich dabei zum Beispiel bei der Planung der Angriffs- und Rettungswege, in den Anforderungen an den baulichen Brandschutz sowie hinsichtlich der Rauchfreihaltung der Bahnhofsbauwerke. Zur Umsetzung dieser Anforderungen ist unter anderem auch die anlagentechnische Betriebsausstattung anzupassen. Es waren neue Lüftungskonzepte für die Betriebsräume zu entwickeln und Anlagen für die Entrauchung der Bahnhofsbauwerke vorzusehen. Hinzu kommt die brandschutztechnische Abschnittstrennung zwischen den Betriebsräumen und den Bahnhofsbereichen, wodurch weitere Oberflächenbauwerke für die Lüftung und Rauchableitung erforderlich werden.

Für den Nachweis, dass die erforderlichen Ausstattungsbestandteile in den Betriebsräumen untergebracht werden können, wurden bereits in diesem frühen Planungsstadium die Raumprogramme für die Betriebsräume erarbeitet. Gleichzeitig wurden die Anzahl sowie die Größe der erforderlichen Lüftungs- und Entrauchungsschächte und ihre mögliche Lage an der Oberfläche festgelegt. Ferner waren auf der Basis der Entlüftung bzw. Raumklimatisierung die Öffnungen und Schächte an der Oberfläche zu dimensionieren und in der Lage festzulegen.

Die Abmessungen der U-Bahn-Bauwerke und damit die Kosten haben sich jedoch dadurch nicht wesentlich verändert.

2.2.2 Lagemodifikation U-Bahnhof Pasing

Im Rahmen der Vorplanung wurde seitens der Deutschen Bahn AG der grundsätzliche bahnbetriebliche Bedarf für die südlich bestehenden Gleise 1 und 2 bestätigt. In der Folge wurde über eine bauzeitliche Freigabe der Gleise 1 und 2 im DB-Bahnhof Pasing zur Herstellung des unterirdischen U-Bahnhofs Pasing eine Einigung mit der Deutschen Bahn AG erzielt.

Auf Basis dieser Abstimmungsergebnisse wurde die Vorplanung erarbeitet. Wesentlicher Bestandteil dieser Planung war, dass das noch nicht hergestellte Gleis 1 und außerdem das Gleis 2, der dortige Bahnsteig sowie die in diesem Bereich vorhandene Oberleitungsanlage bauzeitlich rückgebaut und nach Herstellung des „Deckels“ wiederhergestellt werden können. Diese Planungen wurden dem Bauausschuss in der Sitzung am 14.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03325) zur Genehmigung vorgelegt.

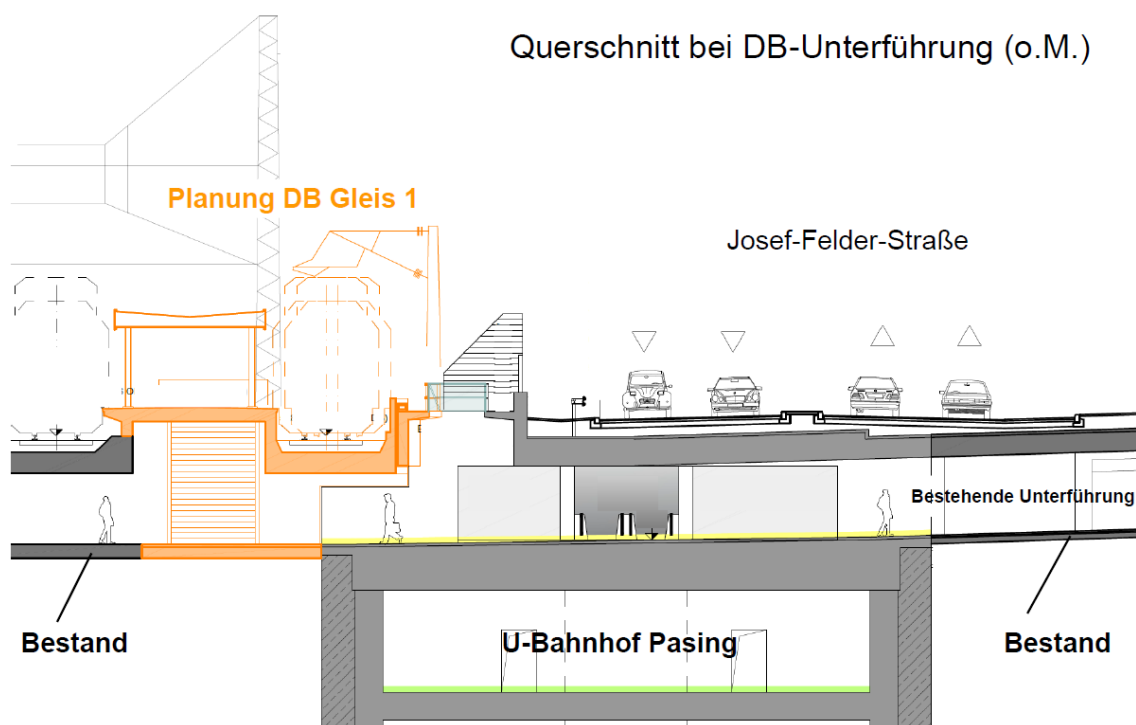
Bei den folgenden Abstimmungen hat die Deutsche Bahn AG nach weiteren internen Prüfungen eine dreijährige Nichtnutzbarkeit des Gleises 2 als nicht realisierbar bewertet und die Zusagen zur bauzeitlichen Verfügbarkeit von Gleis 2 widerrufen. Insbesondere für die Abwicklung der S-Bahn-Linie S 20 sowie aufgrund betrieblicher Notwendigkeiten im Störfall auf der S-Bahn-Stammstrecke könne seitens der DB AG nicht auf den Bahnsteig des DB-Gleises 2 verzichtet werden.

Da in der Konsequenz die Herstellung des U-Bahnhofs Pasing entsprechend der in der Vorplanung dargestellten Lage nicht mehr möglich war und daraus erhebliche Umplanungsarbeiten resultierten, hat das Baureferat die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (OBB) um Klärung gebeten (vgl. Anlage 2, Schreiben OBB).

Am 06.04.2016 fand ein Klärungsgespräch bei der Obersten Baubehörde zusammen mit Vertretern der Deutschen Bahn AG statt. Im Ergebnis wurde gemeinsam festgehalten, dass Eingriffe in die DB-Flächen durch den U-Bahnbau nicht vermieden werden können. Seitens des Baureferates musste aber im Interesse der Machbarkeit der U-Bahnverlängerung zugesagt werden, die „bisherigen Planungen im Bereich Pasing zu überarbeiten“. Ziel dabei sollte auch sein, den Eingriff in die Bahn- und Oberleitungsanlagen zu minimieren. Letztlich war dies durch Verschiebung der U-Bahn-Gleisachsen um ca. 9 m nach Süden möglich.

Die bereits in der Beschlussvorlage vom 14.07.2015 angesprochenen Risiken im Hinblick auf die Eingriffe in den Bahnbereich sind grundsätzlich weiterhin gegeben, jedoch durch die Verschiebung in wesentlich geringerem Umfang vorhanden. Durch den vergrößerten Abstand zum Bahnbetrieb verringert sich der Eingriff in den Bahnsteig für das DB-Gleis 2, so dass dieser auch während der Herstellung des U-Bahnhofs Pasing grundsätzlich zur Verfügung steht. Weiterhin werden die Eingriffe in die Versorgungs- und Oberleitungsanlagen der DB AG gegenüber der Vorplanung entscheidend verringert. Hierdurch werden die finanziellen Auswirkungen, die durch einen Eingriff in diese bestandsgeschützten Anlagen ausgelöst worden wären, auf ein Minimum reduziert.

Für das U-Bahnhofsbauwerk selbst ergeben sich außer der in der Lage gekrümmten Form in den Weichenbereichen westlich und östlich des Bahnsteigs keine wesentlichen Änderungen und somit keine Kostenmehrungen gegenüber der Vorplanung.



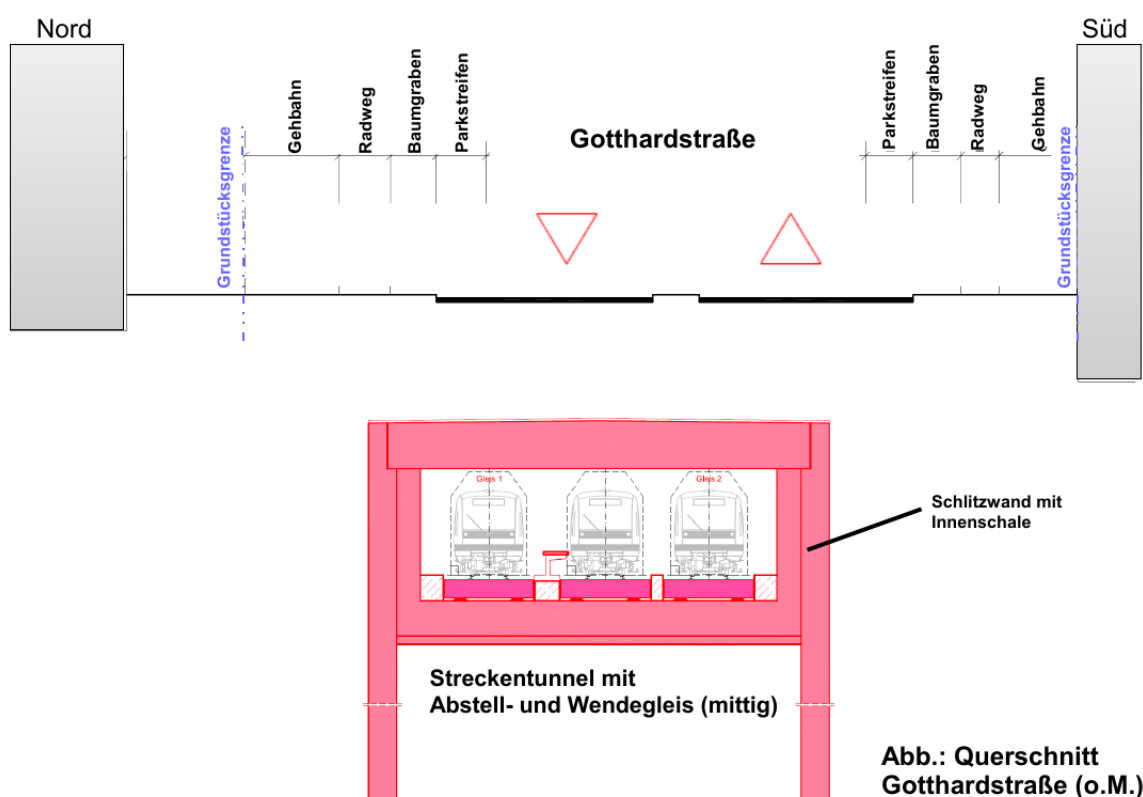
2.3 Planfeststellungsabschnitt 77 zwischen Von-der-Pfordten-Straße und Fischer-von-Erlach-Straße einschließlich U-Bahnhof Willibaldstraße

2.3.1 Bauweise und Verkehrsführung während der Bauzeit

Der Anschluss der Verlängerungsstrecke beginnt an der bestehenden dreigleisigen Abstell- und Wendeanlage westlich des U-Bahnhofs Laimer Platz. Im Zuge des Weiterbaus der U-Bahn muss diese Abstellanlage umgebaut werden. Die außen liegenden Gleise werden dabei zu Durchfahrtsgleisen, das mittige Gleis wird weiterhin als Abstell- und Wendeanlage benötigt. Als Ersatz für die entfallenden Abstelllängen im heutigen Bestand werden zwischen den U-Bahnhöfen Willibaldstraße und Laimer Platz zusätzliche mittige Abstellgleise in einer dreigleisigen Tunnelstrecke angeordnet. Diese befinden sich zwischen der Von-der-Pfordten-Straße und der Geyerspergerstraße. Die Tiefenlage des Streckenabschnittes in der Gotthardstraße ist im östlichen Anschlussbereich vorgegeben durch die Höhe der Bestandsgleise in der Abstellanlage. Im weiteren Verlauf nach Westen ist die Höhe durch die Trassierungsrichtlinien vorgegeben, wonach Abstellanlagen annähernd horizontal auszubilden sind. Im weiteren Verlauf sind die Gleise im Bereich des Bahnsteiges am U-Bahnhof Willibaldstraße horizontal auszubilden. Die Überdeckung der Tunnelstrecke in der Gotthardstraße beträgt dadurch nur ca. 5 Meter (Anschlussbereich Laimer Platz) bis ca. 6 Meter unmittelbar östlich des U-Bahnhofes Willibaldstraße. Dies bedingt zwingend eine offene Bauweise in der Gotthardstraße.

Die Herstellung des Streckenabschnittes in bergmännischer Bauweise in den überwiegend anstehenden quartären Kiesen ist nicht möglich. Für die Herstellung der Streckentunnel und des Bahnhofes in der Gotthardstraße sowie die damit zusammenhängenden Kanal- und Spartenverlegungen muss die Gotthardstraße nahezu in ihrer gesamten Breite (einschließlich Grünflächen) in Anspruch genommen werden.

Dies bedingt unausweichlich die Entfernung der Straßenbäume in diesem Bereich. Selbstverständlich werden Bäume in gleicher Anzahl nach Abschluss der Bauarbeiten wieder ersetzt (siehe auch Ziffer 2.3.3).



Die Herstellung der Bahnhofsbauwerke mit anschließenden Weichenbereichen wird daher in der in München üblichen „Deckelbauweise“ erfolgen. Gegenüber der Vorplanung werden die Baugrubenwände auf Grund der statischen Beanspruchungen in der Gotthardstraße ab der heutigen Abstellanlage am Bahnhof Laimer Platz bis zum Startschacht für den Tunnelvortrieb im Bereich der Fischer-von-Erlach-Straße in Schlitzwandbauweise hergestellt. Im Zuge der baubetrieblichen Untersuchungen hat sich gezeigt, dass der Herstellung von Schlitzwänden statt der in der Vorplanung favorisierten Bohrpfehlbauweise auch aufgrund der Auswirkungen auf die Bauzeit der Vorzug zu geben ist. Die Deckelherstellung erfolgt in der Gotthardstraße „halbseitig“.

Im Beschluss vom 14.07.2015 wurde davon ausgegangen, dass die Gotthardstraße während der Durchführung der Bauarbeiten für den Durchgangsverkehr gesperrt werden muss. Durch eine Optimierung der Planung kann nun gewährleistet werden, dass während der gesamten Bauzeit beide Fahrtrichtungen mit jeweils einer Fahrspur in der Gotthardstraße zwischen der Von-der-Pfordten-Straße und der Willibaldstraße für den Individualverkehr aufrechterhalten werden.

Bezüglich einer möglichen Verlegung von Buslinien laufen Abstimmungen mit der MVG.

Nach der Herstellung des Bauwerksdeckels werden der Aushub darunter sowie der Baubetrieb über Logistiköffnungen abgewickelt. Im Bereich der Gotthardstraße befinden sich diese zwischen der Agricolastraße und der Geyerspergerstraße sowie im Bereich der Von-der-Pfordten-Straße.

In Nord-Süd-Richtung werden über die komplette Bauzeit die Von-der-Pfordten-Straße / Rushaimerstraße, die Willibaldstraße, die Agricolastraße und die Geyerspergerstraße aufrechterhalten.

Die Reutterstraße, die Stroblstraße, die Stöberlstraße sowie der Genovevaweg enden in bestimmten Bauphasen kurz vor der Gotthardstraße als Sackgasse.

Über den Startschacht im Bereich der Fischer-von-Erlach-Straße werden die Tunnelvortriebsarbeiten für alle bergmännischen Streckentunnel in den Planfeststellungsabschnitten 78 (Am Knie) und 79 (Pasing) über die gesamte Bauzeit zentral versorgt.

Übersichtslageplan Planfeststellungsabschnitt 77 – Willibaldstraße (ohne Maßstab)



2.3.2 Hydrogeologie

Das geplante Bahnhofsbauwerk Willibaldstraße reicht von der Sohle des Grundwasserleiters bis über die Grundwasseroberfläche hinaus. Zudem liegt es quer zur Strömungsrichtung des Grundwassers und behindert somit den natürlichen Grundwasserstrom im oberen, quartären Grundwasserleiter.

Um die Auswirkungen des Bahnhofsbauwerks auf die Grundwasserstände in dessen Umfeld zu reduzieren, müssen Grundwasserdüker erstellt werden, die nach dem Prinzip der kommunizierenden Röhren funktionieren. Diese Düker leiten auf der Anströmseite das Grundwasser mittels horizontalen Filtersträngen (geschlitzte Rohre) zu einem Sammelschacht. Von dort wird das Grundwasser mittels einer Querleitung durch das Bahnhofsbauwerk oder unter diesem hindurch einem Schacht auf der Abströmseite zugeführt und von dort über weitere Filterstränge dem Grundwasserleiter wieder zugeführt.

Die Dimensionierung der Überleitungsbauwerke sowie deren Anordnung wurden in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München mittels dreidimensionaler Simulationsberechnungen überprüft. Im Ergebnis wird der Grundwasseraufstau mit den geplanten Dükeranlagen auf ein zulässiges Maß begrenzt.

2.3.3 Umweltverträglichkeit

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird von der Regierung von Oberbayern auch die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere / Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Landschaft und Kultur- / Sachgüter zu betrachten.

Die entsprechenden, mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Unterlagen werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom Vorhabensträger bei der Regierung von Oberbayern eingereicht.

Im Bereich der Gotthardstraße sind Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf die Oberfläche erforderlich. Die Gotthardstraße ist geprägt von charakteristischer verdichteter Bebauung mit markanten Straßenbäumen sowie einzelnen Grünstrukturen und Grünflächen. Naturschutzfachlich bedeutsame Biotopbestände gibt es zwischen der Gotthardstraße und dem angrenzenden Baumschulgelände.

In den Bereichen, in denen an der Oberfläche Baumaßnahmen stattfinden, ist ein mittelalter bis teilweise alter Gehölzbestand betroffen. Dieser hat eine positive Wirkung auf das Stadtbild und ist deshalb von ästhetischer Bedeutung.

Als Kompensation werden Ersatzpflanzungen vorgenommen.

Die jungen Gehölze können jedoch nicht unmittelbar eine gleichwertige raumprägende Wirkung aufweisen wie die bestehenden Bäume.

Zur Neugestaltung des Stadtbildes in den betroffenen Bereichen braucht es deshalb ein qualifiziertes Begrünungskonzept.

Ein bauzeitlicher Eingriff in das Straßenbegleitgrün, in öffentliche Frei- und Grünflächen und in angrenzende Privatgrundstücke ist leider unvermeidbar. Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten mit Rasen- und Wiesenansaaten sowie mit Strauch- und Baumpflanzungen neu gestaltet.

Im Straßenbereich entlang der Gotthardstraße sowie östlich der Rushaimerstraße / Von-der-Pfordten-Straße und in den angrenzenden Freiflächen, insbesondere am westlichen Ende der Gotthardstraße, sind etwa 530 Bäume vorhanden, die die Schutzkriterien der Baumschutzverordnung (Stammumfang größer 80 cm) erreichen. Davon müssen während der Bauphase ca. 360 Bäume entfernt werden. Hierfür erfolgt eine Neupflanzung in gleicher Anzahl im Straßenbereich und in den angrenzenden Freiflächen.

Im Baufeld sind verschiedene Vogel- und Fledermausarten zu erwarten, die Bäume mit entsprechender Eignung als Lebensstätte und Quartiere nutzen. Um das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch die Fällung der Bäume zu vermeiden, werden vorab Ersatzquartiere in ausreichender Anzahl angelegt. Dies kann vor allem im Bereich der städtischen Baumschule durch Aufhängen von Vogelnist- und Fledermauskästen erreicht werden.

2.3.4 Schallschutz

Baubedingte Schallimmissionen

Auf dem Gelände der städtischen Baumschule am südwestlichen Ende der Gotthardstraße ist während der Baumaßnahmen eine Baustelleneinrichtungsfläche geplant, von der aus die Baumaßnahmen - insbesondere für die Herstellung der im Westen anschließenden Streckentunnel im Schildvortrieb - „zentral“ bedient werden kann. Auf dieser Fläche ist der dauerhafte Betrieb von Separieranlagen, Kränen und Baumaschinen geplant, um den Tunnelvortrieb und den Einbau der Tunnelschalen (Tübbing) kontinuierlich gewährleisten zu können. Auf der Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) sind nach einer Stellungnahme des Gutachters Maßnahmen zu ergreifen, um die Anwohner vor unzumutbaren Beeinträchtigungen zu schützen. Demnach sind Geräte zu verwenden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen. Ferner werden die Einbringöffnungen sowie die Separieranlagen schalltechnisch eingehaust. Die LKW-Transporte finden nicht in der Nachtzeit statt. Durch diese Maßnahmen wird erreicht, dass keine gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen in der Nachbarschaft zu erwarten sind. Grundsätzlich sind aufgrund von Art und Umfang der Baumaßnahme in einem gewissen Umfang baubedingte Lärmimmissionen im Nachtzeitraum unvermeidbar. Die verbleibenden Überschreitungen der AVV Baulärm müssen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgewogen werden. Die weiteren Planungen werden mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Betriebsbedingte Schallimmissionen durch Lüftungs- und Entrauchungsöffnungen in den Decken des Bahnhofsbauwerks

Wie bereits unter Ziffer. 2.2.1 dargestellt, müssen aufgrund gesteigerter sicherheitstechnischer Anforderungen in unterirdischen Personenverkehrsanlagen in Bahnsteigdecken Entrauchungsöffnungen an die Oberfläche angeordnet werden. Diese Öffnungen befinden sich zwischen Reutterstraße und Willibaldstraße.

Wie für die Entrauchungsöffnungen sind auch für Zuluft- und Fortluftleitungen Luftschächte aus den Betriebsstationen, die sich in den Kreuzungsbereichen der Gotthardstraße mit der Reutter- bzw. der Willibaldstraße befinden, an die Oberfläche zu führen. Zum Schutz der Bauwerke und der unterirdischen Einbauten werden die Öffnungen mit Einhausungen aus Lamellen versehen. Diese Aufbauten sind unter Berücksichtigung straßenbaulicher Belange im Bereich des U-Bahnhofes an der Oberfläche in der Gotthardstraße angeordnet.

Die im Zuge der Planungen durchgeführten schalltechnischen Ausbreitungsberechnungen führen für den Verkehrslärm aus dem U-Bahnbetrieb zu Beurteilungspegeln, mit denen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung zuverlässig eingehalten werden können. Auch die Anlagengeräuschanteile, die nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu beurteilen sind, führen zu keinen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für die angrenzenden Wohngebiete. Nach einer Stellungnahme des Gutachters bestehen keine Lärmkonflikte in Folge der Entrauchungsöffnungen. Für das im Bereich der städtischen Baumschule liegende Betriebsgebäude, in dem eine zentrale Netzersatzanlage untergebracht wird, werden die Richtwerte ebenfalls eingehalten.

2.3.5 Grunderwerb

Insbesondere die Dükeranlagen zur Überleitung der Grundwasserströmungen können nicht mehr allein auf städtischem Grund hergestellt werden. Die Lagen der Grundwasserdüker wurden in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt auf der Basis von 3-D-Grundwassersimulationen festgelegt und bestätigt. Auch Kanäle müssen dem U-Bahnbau weichen und zur Seite verlegt werden, was nicht immer vollständig im öffentlichen Grund abgewickelt werden kann.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird das Baureferat mit den betroffenen Eigentümern in Verhandlungen über die private Grundstücksinanspruchnahme eintreten.

3. Weitere Vorgehensweise

3.1 Einleitung Planfeststellungsverfahren

Zum Zeitpunkt der gegenständlichen Beschlussfassung im Stadtrat liegen für den Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße) die erforderlichen Unterlagen und Gutachten, die regelmäßig einem Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegt werden, vor. Dem Stadtrat wird daher im Antrag der Referentin empfohlen, das Baureferat mit der Beantragung der Planfeststellung für den Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße) noch im Jahr 2017 zu beauftragen.

Für die weiteren Planfeststellungsabschnitte 78 (Am Knie) und 79 (Pasing) stellt sich der Verfahrensstand so dar, dass in der ersten Jahreshälfte 2018 nach der Befassung des Stadtrates die Einleitung der Planfeststellungsverfahren erfolgen kann.

Beim Planfeststellungsabschnitt 78 (Streckentunnel und U-Bahnhof Am Knie) werden die zwei eingleisigen Streckentunnel beginnend am Startschacht westlich des U-Bahnhofs Willibaldstraße zeitversetzt in bergmännischer Bauweise aufgefahren. Die Einfahrt erfolgt in den bereits fertig ausgehobenen U-Bahnhof Am Knie. Im Anschluss daran wird die Tunnelvortriebsmaschine zum nördlichen Bereich durchgezogen und zur Ausfahrt Richtung Pasing vorbereitet. Die Herstellung des Bahnhofsbauwerk Am Knie mit anschließenden Weichenbereichen ist in Bohrpfahl-Deckel-Bauweise geplant. Es sind zwei Hauptbauphasen zur Herstellung des längs geteilten Deckels vorgesehen. Im Anschluss kann die Oberfläche abschnittsweise endgültig wiederhergestellt werden. Der Aushub sowie der Vortrieb Richtung Pasing erfolgt unterirdisch im Schutze des Deckels.

Im Planfeststellungsabschnitt 79 (U-Bahnhof Pasing mit Streckentunnel und Abstellanlage) werden die Streckentunnel östlich des U-Bahnhofs Pasing sowie die Tunnel der Abstellanlage im Westen bis zum Zielschacht in der Pippinger Straße / Lortzingstraße ebenfalls in bergmännischer Bauweise, ausgehend vom Planfeststellungsabschnitt 78 (Am Knie), aufgefahren. Der Schacht des U-Bahnhofes Pasing wird in Schlitzwand-Deckel-Bauweise in der gegenüber der Vorplanung modifizierten Lage (siehe 2.2.2) hergestellt. Analog zum Vorgehen beim Bahnhof Am Knie erfolgt der Bau des längsgeteilten Bauwerksdeckels in zwei grundsätzlichen Hauptbauphasen.

Für die Verkehrsführung während der Bauzeit werden für beide Planfeststellungsabschnitte (78 und 79) derzeit die Konzepte erarbeitet und abgestimmt. Die Tramlinie 19 wird ständig aufrechterhalten. Unlösbarer Lärmimmissionskonflikte werden nicht erwartet.

Als Zeitraum für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren werden ca. zwei Jahre angenommen, sofern die Planfeststellungsbeschlüsse nicht beklagt werden. Im Anschluss an die Planfeststellungsverfahren sind die regelmäßig anhängigen Auflagen aus der Planfeststellung zu berücksichtigen und die Entwurfsplanung abzuschließen, bevor die Projektgenehmigung im Stadtrat erfolgen kann.

Um im unmittelbaren Anschluss an die erfolgreich durchgeführten Planfeststellungsverfahren zeitnah mit dem Bau der U-Bahn-Verlängerung beginnen zu können, wird vorgeschlagen, die nachfolgend beschriebenen vorziehbaren Teilleistungen zeitgleich zum Genehmigungsverfahren auszuführen.

3.2 Vorgezogene Ausführungsplanung und Vorbereitung der Ausschreibung von Bauleistungen

Für einen möglichst frühen Baubeginn der U-Bahn-Verlängerung der Linie 5-West nach Pasing müssen die Planungen parallel zum Planfeststellungsverfahren soweit fortgeschrieben werden, dass mit Vorliegen der Projektgenehmigung durch den Stadtrat unverzüglich die Ausschreibung von Bauleistungen veröffentlicht werden kann.

Die hierzu notwendigen Planungsleistungen wurden in der Vergangenheit vom Personal des Baureferates erbracht. Auf Grund der Personalknappheit muss für diese Leistungen ein externes Büro beauftragt werden, wobei die Vergabe im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens erfolgt. Für die Planungsleistungen einschließlich des vorauslaufenden Vergabeverfahrens ist ein Zeitraum von rund zwei Jahren zu veranschlagen. Sollten diese Planungsleistungen erst nach der Projektgenehmigung ausgeschrieben werden, würde sich der Baubeginn um etwa zwei Jahre verzögern.

Aufgrund der weitreichenden terminlichen Konsequenzen wird im Antrag der Referentin vorgeschlagen, diese dargestellten Planungsleistungen begleitend zum Baurechtsverfahren zu erbringen. Auf dieser Grundlage kann die Ausschreibung der Bauleistungen für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West nahtlos nach Vorliegen der Projektgenehmigung erfolgen.

3.3 Neue Trassenführung für die 110-kV-Leitung als Vorwegmaßnahme

Um das Baufeld für die Rohbauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße) freizumachen, muss zuallererst die 110-kV-Kabeltrasse in der Gotthardstraße dauerhaft in einen anderen Straßenzug verlegt werden. Diese Umverlegung ist im Hinblick auf einen möglichst zeitnahen Baubeginn im Planfeststellungsabschnitt 77 bereits während des Genehmigungszeitraumes durchzuführen.

Insofern sind in diesem Zusammenhang begleitend zum Planfeststellungsverfahren die entsprechenden Planungen zu erstellen sowie die Ausschreibung und Baudurchführung für diese Leitungsumverlegung durchzuführen, so dass unmittelbar nach der Projektgenehmigung die Rohbauarbeiten für die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 beginnen können. Für die Umverlegungsmaßnahme liegen bereits Kostenangaben der Stadtwerke München GmbH (SWM GmbH) vor. Die Gesamtkosten für die Umlegung liegen bei ca. 5,5 Mio. €.

Es wird im Antrag der Referentin vorgeschlagen, die für die Verlegung der 110-kV-Trasse in einen anderen Straßenzug notwendigen Planungs- und Bauleistungen begleitend zum Planfeststellungsverfahren zu erbringen.

3.4 Planungsleistungen für die Umverlegung der Trambahnlinie 19 Am Knie

Nach Abstimmung mit der MVG muss die Trambahnlinie 19 ständig aufrechterhalten werden. Für die Ausführungsplanung der provisorischen Gleisachsen sowie die verschiedenen Provisorien der Oberleitung sind 1,5 Jahre anzusetzen. Im Hinblick auf einen möglichst frühen Beginn der Rohbauarbeiten für die U-Bahn-Verlängerung wird im Antrag der Referentin vorgeschlagen, diese Planungsleistungen vorgezogen auszuführen.

3.5 Vorgezogene Planung der Verlegung von DB-Sparten auf den Flächen der Deutschen Bahn AG

Für die Erstellung der Baugrubenwände des neuen U-Bahnhofs südlich des DB-Bahnhofs Pasing müssen auf Grund der zum Teil deckungsgleichen Lage im Vorfeld der Bauarbeiten die vorhandenen Versorgungsleitungen der Deutschen Bahn AG aus dem Bau Feld in den Flächen der Deutschen Bahn AG verlegt werden. Dabei handelt es sich insbesondere um betriebsnotwendige Versorgungsleitungen der Deutschen Bahn wie z. B. zwei S-Bahn-Speiseleitungen, Leitungen der Leit- und Sicherungstechnik und Telekommunikationskabel. Diese sind unter überwiegender Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs zu verlegen.

Es sind folglich vorgezogene Umbaumaßnahmen im Gelände der Deutschen Bahn erforderlich, die vor Beginn der Rohbauarbeiten für den U-Bahnhof Pasing abgeschlossen sein müssen. Die hierzu erforderlichen Arbeiten im Gleisbereich unter laufendem Bahnverkehr sind teilweise in Sperrpausen durchzuführen. Diese Sperrpausen sind im Zuge der „integrierten Sperrpausenbündelung“ ca. drei Jahre vor Beginn der Umverlegungsarbeiten bei der DB Netz AG zu beantragen. Die konkreten Sperrungstermine sind dazu im Vorfeld detailliert im Rahmen einer Planung zu erarbeiten und frühzeitig festzulegen. Seitens der Deutschen Bahn AG sind derzeit keine Aussagen zum zeitlichen Umfang dieser Planungsleistungen sowie hinsichtlich zu erwartender Kosten für die Umverlegungsarbeiten möglich.

Aufgrund der dargestellten Vorlaufzeiten und im Hinblick auf einen schnellstmöglichen Baubeginn der Rohbauarbeiten für die U-Bahn hat das Baureferat die erforderlichen Planungen für eine Umverlegung der DB-Versorgungsleitung bereits in die Wege geleitet.

Die Verlegung der DB-Versorgungsleitungen kann nur in eigener Zuständigkeit durch die Deutsche Bahn AG selbst erfolgen. In Folge der dargestellten Vorlaufzeiten von rund drei Jahren von der Planung der Umverlegung bis zum Beginn der Umverlegungsarbeiten sind diese Leistungen bereits zum jetzigen Zeitpunkt bei der Deutschen Bahn AG zu beauftragen.

Es ist daher die Kostenübernahme für diese Leitungsumverlegungen gegenüber der Deutschen Bahn AG zu erklären. Im Rahmen dieser Beschlussfassung soll das Baureferat ermächtigt werden, alle hierfür erforderlichen Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG abzuschließen und die Deutsche Bahn AG mit der Durchführung der Leitungsverlegungen zu beauftragen.

4. Förderung und Nutzen-Kosten-Untersuchung

Der Bauausschuss hat mit seinem Beschluss vom 14.07.2015 das Baureferat auch beauftragt, „über eine Förderung der Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 West vom Laimer Platz nach Pasing durch Landesmittel und über die dafür vorzulegenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen in Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern einzutreten und dem Stadtrat spätestens bis zur Entscheidung über die Stellung des Planfeststellungsantrages über den Stand der Verhandlungen zu berichten.“

Im Beschluss vom 14.07.2015 wurde davon ausgegangen, dass es spätestens in 2019 keine gemeinsame Finanzierung durch Zuwendungen des Bundes und der Länder nach dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) mehr geben könne. Auftragsgemäß wurden mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (OBB) Gespräche zu einer möglichen Förderung der Verlängerung der U 5 geführt. Hierbei wurde auch mitgeteilt, dass zwischenzeitlich im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen die dauerhafte Fortführung des GVFG-Bundesprogramms beschlossen wurde.

Weiterhin wurde seitens der OBB bestätigt, dass es gemäß dem Beschluss des Bayerischen Ministerrats vom 25. Oktober 2016 durch die Förderung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, die einen Großteil der Bundesmittel für lange Zeit binden wird, keine Benachteiligungen für die Förderung weiterer Maßnahmen nach dem GVFG-Bundesprogramm geben wird.

Gemäß einer Vereinbarung des Bundesverkehrsministeriums mit den Verkehrsministerien der Länder hat beim Ausbau von Schienenwegen, die gemäß dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden sollen, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung zu erfolgen, sofern die zuwendungsfähigen Kosten 50 Mio. € übersteigen. Mit dieser Untersuchung wird der Nachweis einer volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit erbracht.

Um eine verbindliche Aussage über die Förderfähigkeit der Verlängerung der U 5 nach Pasing zu erhalten, muss zunächst eine Nutzen-Kosten-Bewertung des Projekts durchgeführt werden. Dazu sind belastbare Kosten erforderlich. Im Beschluss vom 14.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03325; Preisstand 2014) wurden die zu erwartenden Baukosten auf der Basis bereits realisierter U-Bahn-Projekte dargestellt. Hierzu gibt es derzeit keine neuen Erkenntnisse. Belastbare Kostenaussagen können jedoch erst nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Die Kosten sowie das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.

5. Personalbedarf

Herr Stadtrat Hans Podiuk, Herr Stadtrat Michael Kuffer, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herr Stadtrat Alexander Reissl, Herr Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier und Herr Stadtrat Jens Röver haben am 04.12.2014 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 00512 gestellt.

Hierzu hat das Baureferat im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 17.12.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02095) Folgendes ausgeführt: „Um das ambitionierte Programm zum Ausbau der U-Bahn umsetzen zu können, ist ein zusätzlicher Stellenbedarf notwendig. Eine qualifizierte und abgestimmte Personalbemessung kann erst nach weiteren fachlichen Beschlussfassungen zum Thema U-Bahn Ausbau erfolgen. In einer ersten Vorwegmaßnahme sollen zunächst einarbeitsbedingte Parallelvorhaltungen von U-Bahnplaner-Stellen, deren Inhaber in den kommenden 5 Jahren zur Pensionierung anstehen, genehmigt werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand handelt es sich dabei um fünf Stellen der Einwertung A 16, E 15, A 14, E 13 und E 12. Aus Sicht der Verwaltung soll diesem Antrag zum Haushalt 2015 entsprochen werden, um das vorhandene Spezial- und Fachwissen zu sichern und gezielt weiterzugeben. Da die derzeitigen Stellen sachgerecht bewertet sind und durch die U-Bahn-Planung ein weit höherer Stellenbedarf zu erwarten ist, ist die vorgriffsweise Schaffung unproblematisch.“

Mit Beschluss vom 17.12.2014 hat der Stadtrat zunächst der Einrichtung von fünf U-Bahnplaner-Stellen zugestimmt. Der Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 00512 wurde hinsichtlich Ziffer 1 aufgegriffen und hinsichtlich der Ziffern 2 und 3 geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Mit diesen zusätzlichen fünf Stellen und dem in der Hauptabteilung Ingenieurbau vorhandenem Personal ist eine zuverlässige Bearbeitung des Projekts U5 Pasing bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen möglich.

Derzeit sind in der Hauptabteilung Ingenieurbau 10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einem Zeitanteil von rund 7,0 VZÄ mit den Planungen der U 5 tätig. Mit diesem Personal können ab 2018 die Projektleitung, die technische Betreuung der Planfeststellungsverfahren sowie die Fertigstellung der Entwurfsplanung sichergestellt werden. Die Betreuung der unter den Ziffern 3.2, 3.3, 3.4 und 3.5 dargestellten, parallel zum Planfeststellungsverfahren laufenden Arbeiten ist mit dem vorhandenen Personal jedoch nicht möglich.

Um eine fundierte Aussage über das benötigte Personal im Baureferat für die weitere Projektabwicklung ab Einreichung der Planfeststellung bis zur Projektgenehmigung treffen zu können, hat das Baureferat eine Personalbemessung nach den Regeln der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) und den Empfehlungen des Ausschusses der Verbände und Kammern der Ingenieure und Architekten für die Honorarordnung e.V. (AHO) durchgeführt und mit dem Personal- und Organisationsreferat abgestimmt.

Aus der durchgeführten Personalbemessung kann für die Hauptabteilung Ingenieurbau bis zur Projektgenehmigung ein zusätzlicher Bedarf von acht Stellen ab dem Jahr 2018 abgeleitet werden. Diese Stellen sind insbesondere für folgende Tätigkeiten erforderlich:

- Projektleitung und technische Betreuung der Ausführungsplanung sowie der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen (Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen)
- Projektleitung und technische Betreuung der Ausführungsplanung der Technischen Ausrüstung sowie Abstimmung mit der SWM GmbH, Unternehmensbereich Verkehr
- Betreuung der Planung, Ausschreibung und Ausführung der vorgezogenen Spartenverlegung der 110-kV-Leitung und Abstimmung mit dem Maßnahmen träger SWM GmbH
- Betreuung der vorgezogenen Planung der Verlegung der Tramgleise durch die SWM GmbH, Unternehmensbereich Verkehr
- Projektleitung und technische Betreuung der vorgezogenen Planung der Verlegung von DB-Sparten am U-Bahnhof Pasing durch die Deutsche Bahn AG auf den Flächen der Deutschen Bahn AG
- Vorbereitung der Vergabe von Bauleistungen

In der Hauptabteilung Verwaltung und Recht besteht ab dem Jahr 2018 darüber hinaus der Bedarf für eine zusätzliche Stelle für die rechtliche Betreuung der Planfeststellungsverfahren und die umfassende rechtliche Betreuung der Projektleitung einschließlich aller Vertrags- und Grundstücksangelegenheiten.

Im Hinblick auf die hohen fachlichen und inhaltlichen Anforderungen, die die Bearbeitung des Projekts mit sich bringt, wird von 1 VZÄ in Entgeltgruppe 14 (Jahresmittelbetrag = 89.570 €), 1 VZÄ in BesGr. A 14 (Jahresmittelbetrag = 71.450 €), 2 VZÄ in Entgeltgruppe 13 (Jahresmittelbetrag = 81.070 €), 4 VZÄ in Entgeltgruppe 12 (Jahresmittelbetrag = 84.180 €) und 1 VZÄ in Entgeltgruppe 11 (Jahresmittelbetrag = 77.050 €) ausgegangen. Hierfür fallen jährlich Kosten in Höhe von 736.930 € an.

Mit diesen zusätzlichen Personalkapazitäten ist eine zuverlässige Abwicklung des Projekts bis zur Projektgenehmigung gewährleistet. Spätestens zum Baubeginn sind weitere Stellen erforderlich. Der Bedarf hierfür wird zu gegebener Zeit dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Das Personal- und Organisationsreferat bestätigt mit der Stellungnahme vom 23.10.2017 (siehe Anlage 4) den vom Baureferat geforderten Bedarf von 9,0 VZÄ. Die Stellen sollen zunächst bis zum Ende der Bauphase bis 2030 befristet werden. Zu gegebener Zeit ist die Evaluierung der befristet angemeldeten Personalkapazitäten vorgesehen.

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Neben den Personalkosten fallen auch laufende Arbeitsplatzkosten in Höhe von 7.200 € sowie in 2018 einmalige Kosten für die Stellenausschreibungen in Höhe von 13.600 € an, da die Stellenbesetzung im technischen Dienst regelmäßig zumindest indirekt über eine externe Besetzung erfolgt. Aufgrund der extrem schwierigen Personalgewinnungssituation ist mit mehrmaligen Ausschreibungen zu rechnen (vier Ausschreibungen in 2018).

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten*		13.600,-- € in 2018	744.130,-- € 2018 - 2030
davon:			
<u>Personalauszahlungen</u> (Zeile 9)*			736.930,-- € 2018 - 2030
Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen (Zeile 11)**			
<u>Ausschreibungskosten</u>		13.600,-- € in 2018	
<u>Lfd. Arbeitsplatzkosten</u> ** 9 VZÄ x 800,--€			7.200,-- €
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			9,0

* Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.
Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten

Ab 2015 gelten für die Verrechnung der Leistungen mit it@M die vom Direktorium und der Stadtkämmerei genehmigten Preise. Die zur Zahlung an it@M erforderlichen Mittel für die Services „Arbeitsplatzdienste“ und „Telekommunikation“ werden im Rahmen der Aufstellung des Haushalts- bzw. Nachtragshaushaltsplanes in die Budgets der Referate eingestellt.
Eine gesonderte Beschlussfassung über die Mittelbereitstellung ist daher nicht mehr erforderlich.

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

Für die Ersteinrichtung von 9 Büroarbeitsplätzen entstehen in 2018 einmalige Kosten in Höhe von 21.330 € (9 AP x 2.370 €).

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsschemas)		21.330,-- € in 2018	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)		21.330,-- € in 2018	
Ersteinrichtung von 9 Büroarbeitsplätzen (9 AP x 2.370,-- €)			

Finanzierung Personalbedarf

Zur Sicherstellung eines zügigen Baubeginns nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren sind die dargestellte Personalzuschaltung und die damit verbundene gegenständliche Befassung des Stadtrates unabdingbar (Unabweisbarkeit).

Für die unter den Ziffern 3.2, 3.3, 3.4 und 3.5 dargestellten, vorgezogenen Arbeiten erfolgt die Beauftragung des Baureferates erst mit dieser Beschlussvorlage. Erst mit einem Stadtratsbeschluss auf der Basis dieser Vorlage ist die Planbarkeit gegeben. Eine frühere Stadtratsbefassung war nicht möglich aufgrund der erforderlichen komplexen Vorabstimmungen. Insbesondere war es für die Personalbemessung erforderlich, im Hinblick auf den anzustrebenden frühzeitigen Baubeginn, die dafür erforderlichen Arbeiten bzw. Vorleistungen zu bestimmen und diese zu priorisieren und zu optimieren (Nichtplanbarkeit).

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

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in die Haushaltspläne 2018 ff. aufgenommen werden.

Beim Baureferat erhöht sich das Produktkostenbudget bei dem Produkt „U-Bahn-Bau im städtischen Hoheitsbereich – 32547100“ befristet 2018 bis 2030 um 671.880 € sowie um weitere 13.600 € einmalig in 2018 sowie befristet 2018 bis 2030 um 72.250 € beim Produktkostenbudget „Zentrale Dienstleistungen im Baureferat - 32111610“.

Davon sind sämtliche Beträge zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

6. Büroflächenbedarf

Nach den Vorgaben des Kommunalreferates ist der Büroflächenbedarf in einer eigenen Ziffer darzustellen.

Mit diesem Beschluss sollen 9 Stellen, die auch einen entsprechenden zusätzlichen Flächenbedarf auslösen, geschaffen werden.

Die Stellen werden bei der HA Ingenieurbau (acht Stellen) und bei der HA Verwaltung und Recht (eine Stelle) eingerichtet. Die betroffenen Dienststellen sind im Technischen Rathaus an der Friedenstraße 40 untergebracht. Die Stellen sollen zum 01.01.2018 geschaffen und schnellstmöglich besetzt werden.

Es gibt keine freien Büroflächen für die Stellenzuschaltungen im Technischen Rathaus. Nachverdichtungsmöglichkeiten wurden geprüft, sind aber nicht vorhanden.

Auf die verschiedenen Anmietbeschlüsse für den neuen Standort Berg-am-Laim-Straße 45 wird verwiesen (Vollversammlung (VV) 27.01.2016 – Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05064; VV 20.07.2016 – Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06268; VV 17.05.2017 – Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08699, jeweils nichtöffentliche Sitzung).

Das Baureferat wird daher einen zusätzlichen Flächenbedarf für 9 Arbeitsplätze beim Kommunalreferat anmelden.

7. Mehrjahresinvestitionsprogramm und Haushalt

Im Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2017 bis 2021 sind unter der Maßnahme-Nr. 6050.3865 „U-Bahn-Linie 5-West, Laimer Platz – Pasing, Finanzrahmen“ (Rangfolge-Nr. 004) insgesamt 664,8 Mio. € veranschlagt. Im Haushaltsplan 2017 – Bereich Investitionstätigkeit – sind für die Baumaßnahme Mittel in Höhe von 1,6 Mio. € veranschlagt. Zum Haushaltsplan 2018 wurden vom Baureferat 7,7 Mio. € angemeldet. Diese Mittel sind ausreichend, um die Durchführung der vorgezogenen Leistungen in den Handlungsbereichen der Deutschen Bahn AG sowie der Stadtwerke München GmbH gemäß Ziffer 3.2, 3.3, 3.4 und 3.5 zu finanzieren.

Für die Vorwegmaßnahmen gemäß Ziffer 3.3 sind die im Entwurf des MIP 2017 – 2021 im Jahr 2019 eingestellten Mittel ausreichend.

Die Stadtkämmerei, das Personal- und Organisationsreferat sowie das Kommunalreferat sind mit der Sachbehandlung einverstanden.

Gemäß § 9 Abs. 2 und 3 der Bezirksausschusssatzung i. V. m. Ziffer 25 des Kataloges der Entscheidungs-, Anhörungs- und Unterrichtungsfälle der Bezirksausschüsse (Anlage 1 der BA-Satzung) besteht bezüglich des Standes der Planungsarbeiten und der Planfeststellungsabschnitte für den U-Bahn-Bau ein Unterrichtsrecht für die Bezirksausschüsse. Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing und des Stadtbezirkes 25 Laim haben daher Abdrucke dieser Beschlussvorlage erhalten und werden weiterhin im Zuge der Projektgenehmigung satzungsgemäß eingebunden.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herr Stadtrat Reissl, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Der Bauausschuss beschließt als Senat:
 - 1.1 Die Ausführungen zum aktuellen Sachstand für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing werden zur Kenntnis genommen.
 - 1.2 Das Baureferat wird beauftragt, noch im Jahre 2017 für den Planfeststellungsabschnitt 77 (Willibaldstraße) die Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen.
 - 1.3 Das Baureferat wird weiter beauftragt, für die Planfeststellungsabschnitte 78 (Am Knie) und 79 (Pasing) vor der Beantragung des Planfeststellungsverfahrens bei der Regierung von Oberbayern einen gesonderten Stadtratsauftrag hierfür in der ersten Jahreshälfte 2018 herbeizuführen.
 - 1.4 Das Baureferat wird beauftragt, gemäß Ziffer 3.2 des Vortrages die Ausführungsplanung, soweit erforderlich, vorgezogen durchzuführen und die Ausschreibung von Bauleistungen für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vorzubereiten.
 - 1.5 Das Baureferat wird ermächtigt, gemäß Ziffer 3.3 des Vortrages im Rahmen der Baufeldfreimachung des Planfeststellungsabschnitts 77 (Willibaldstraße) die Verlegung der 110-kV-Leitung in der Gotthardstraße in einen anderen Straßenzug vorzubereiten und durchzuführen.
 - 1.6 Das Baureferat wird beauftragt, gemäß Ziffer 3.4 des Vortrages Planungsleistungen für die Umverlegung der Trambahnlinie 19 Am Knie vorgezogen durchzuführen.
 - 1.7 Das Baureferat wird beauftragt, gemäß Ziffer 3.5 des Vortrages alle notwendigen Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG für die Verlegung von DB-Sparten auf den Betriebsflächen der DB AG im Bereich des künftigen U-Bahnhofs Pasing abzuschließen.
 - 1.8 Das Baureferat wird beauftragt, nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren die Entwurfsplanung für die Planfeststellungsabschnitte 77, 78 und 79 einschließlich einer Nutzen-Kosten-Bewertung abzuschließen und dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorzulegen.
 - 1.9 Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

2. Der Bauausschuss beschließt als vorberatender Ausschuss:
 - 2.1 Das Baureferat wird beauftragt, die ab dem Jahr 2019 zur Finanzierung der Baumaßnahme erforderlichen Haushaltsmittel im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungen 2019 ff. bei der Stadtkämmerei zu beantragen.
 - 2.2 Das Baureferat wird beauftragt, die Einrichtung von bis zu 9 befristeten Stellen und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel für Personalauszahlungen in Höhe von 736.930 € entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stellen im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungen ab 2018 ff. zusätzlich anzumelden.
Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung der Stellen mit einer Beamtin / einem Beamten durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ein zusätzlicher Personalaufwand in Höhe von bis zu 40 % des Jahresmittelbetrages (JMB).
 - 2.3 Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von
13.600 € für die Stellenausschreibungen (einmalig in 2018)
21.330 € für die Ersteinrichtung der Büroarbeitsplätze (einmalig in 2018)
7.200 € für die laufenden Kosten der Büroarbeitsplätze
(befristet 2018 bis 2030)
im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen 2018 ff.
bei der Stadtkämmerei anzumelden.
 - 2.4 Das Produktkostenbudget beim Produkt „U-Bahn-Bau im städtischen Hoheitsbereich – 32547100“ erhöht sich befristet 2018 bis 2030 um 671.880 € sowie um weitere 13.600 € einmalig in 2018 (zahlungswirksam).
 - 2.5 Das Produktkostenbudget für das Produkt „Zentrale Dienstleistungen im Baureferat“ - 32111610 erhöht sich befristet 2018 bis 2030 um 72.250 € (zahlungswirksam).
 - 2.6 Das Baureferat wird beauftragt, einen zusätzlichen Flächenbedarf für 9 Arbeitsplätze beim Kommunalreferat anzumelden.
 - 2.7 Der Antrag Nr. 14-20 / A 00512 von Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Herrn Stadtrat Michael Kuffer, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier und Herrn Stadtrat Jens Röver vom 04.12.2014 bleibt hinsichtlich der Ziffer 1 aufgegriffen.
 - 2.8 Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Über Abschnitt 2 des Antrages der Referentin 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/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 21

An den Bezirksausschuss 25

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Personal- und Organisationsreferat

An das Kommunalreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Referat für Gesundheit und Umwelt

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An die Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr

An das Baureferat - RG, H, G, T, V, MSE

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - J 0, J 1, J 2, J 3, J 4, J Z

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - J

zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Baureferat - RG 4

i. A.