

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

1. Projektgenehmigung
2. Ausführungsgenehmigung Baulos 1
3. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021 – 2025
4. Zusätzlicher Personalbedarf

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966

Beschluss des Bauausschusses vom 30.11.2021 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17518) wurde das Baureferat beauftragt, die Ausschreibung der Bauleistungen für den Rohbau im Baulos 1 durchzuführen und dem Stadtrat das Ergebnis im Rahmen der Projektgenehmigung darzustellen.
Inhalt	Projektgenehmigung und Ausführungsgenehmigung Baulos 1
Gesamtkosten / Gesamterlöse	988 Mio. Euro

Entscheidungs- vorschlag	<ol style="list-style-type: none">1. Das Gesamtprojekt für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing wird gemäß den Ausführungen im Vortrag der Referentin mit Projektkosten in Höhe von 988 Mio. Euro genehmigt.2. Die Realisierung der Verlängerungsstrecke vom heutigen Streckenende am Laimer Platz bis zur Losgrenze einschließlich des U-Bahnhofs Willibaldstraße (Baulos 1) mit Ausführungskosten in Höhe von 365 Mio. Euro wird genehmigt. Dem Baubeginn wird zugestimmt.3. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausschreibung der Bauleistungen für den Rohbau im Baulos 2 (im Wesentlichen Planfeststellungsabschnitte 78 Am Knie und 79 Pasing) durchzuführen und dem Stadtrat die Ausführungsgenehmigung vorzulegen.4. Das Baureferat wird ermächtigt, die Vorarbeiten im Baulos 2 gemäß Ziffer 3.3 des Vortrages durchzuführen.5. Das Baureferat wird beauftragt, die Einrichtung der 10 Stellen sowie anschließend deren Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel für Personalauszahlungen entsprechend der tatsächlichen Besetzung bei der Stadtkämmerei und dem Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Beim Baureferat erhöht sich das Profitcenterbudget „U-Bahn-Bau im städtischen Hoheitsbereich 32547100“ im Jahr 2022 einmalig um 470.500 Euro sowie ab dem Jahr 2023 befristet bis 2030 um 919.000 Euro jährlich.6. Das Baureferat wird beauftragt, nach Abschluss der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung einen Förderantrag nach GVFG und FAG zu stellen.7. Das Baureferat wird beauftragt, die bestehende Maßnahme „Verlängerung U5 – West, Laimer Platz – Pasing“ zum MIP 2021 – 2025, Investitionsliste 1, fortzuschreiben.8. Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Mittel und Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff. anzumelden.
-------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none">- U-Bahn-Linie 5-West- Deckelbauweise- Baumschule- Abstellanlage- Entrauchungsöffnungen- Schildvortrieb- ÖPNV- BOStrab- Personenbeförderungsgesetz- PBefG- Spartenverlegung- Hydrogeologie- Umweltverträglichkeit- Personalbedarf
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none">- 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing- Fischer-von-Erlach-Straße- Am Knie- Atterseestraße- Josef-Felder-Straße- Landsberger Straße- Pasing- Emil-Neuburger-Straße- Kaflerstraße- Haberlandstraße- Pippinger Straße- Lortzingstraße- Offenbachstraße- 25. Stadtbezirk Laim- Laimer Platz- Gotthardstraße- Willibaldstraße

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

1. Projektgenehmigung
2. Ausführungsgenehmigung Baulos 1
3. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021 – 2025
4. Zusätzlicher Personalbedarf

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 30.11.2021 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Beschlusslage	1
2. Sachstand	2
3. Weiteres Vorgehen	6
4. Termine, Bauablauf	8
5. Kosten	11
6. GVFG-Förderung	17
7. Personalbedarf	19
8. Finanzierung	22
II. Antrag der Referentin	23
III. Beschluss	25

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

1. Projektgenehmigung
2. Ausführungsgenehmigung Baulos 1
3. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021 – 2025
4. Zusätzlicher Personalbedarf

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966

Anlagen

- 1) Schreiben des Bundesverkehrsministers vom 28.06.2021
- 2) Stellungnahme der Stadtkämmerei
- 3) Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats

Beschluss des Bauausschusses vom 30.11.2021 (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 DB AG war nicht möglich, da die notwendigen Flächen auch weiterhin dauerhaft für den Bahnbetrieb benötigt werden.

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

Der Bauausschuss hat 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.“

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) wurde das Baureferat vom Stadtrat mit der Beantragung der Planfeststellung nach §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für den Planfeststellungsabschnitt 77 („PA 77“ Willibaldstraße) beauftragt.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 03.07.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11646) wurde das Baureferat beauftragt, für die Planfeststellungsabschnitte PA 78 (Am Knie) und PA 79 (Pasing) die Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17518) wurde das Baureferat beauftragt, die Ausschreibung der Bauleistungen für den Rohbau im Baulos 1 durchzuführen und dem Stadtrat das Ergebnis im Rahmen der Projektgenehmigung darzustellen. Grundlage dafür war - wie im Beschluss ausgeführt - der Vorschlag des Baureferates, zur Beschleunigung des Baubeginns parallel zu den noch laufenden Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte 78 und 79 bereits Firmenangebote für den schon planfestgestellten Abschnitt 77 einzuholen. Außerdem schätzte es das Baureferat so ein, dass wegen der großen Preissteigerungen der letzten Jahre und der angespannten Marktsituation seriöse Kostenaussagen für eine Projektgenehmigung durch den Stadtrat nur auf Basis aktueller Firmenangebote möglich sind.

2. Sachstand

2.1 Baurechtliche Voraussetzungen, Genehmigungsverfahren

Die Genehmigungsunterlagen für PA 77 (Willibaldstraße) wurden im Dezember 2017 an die Regierung von Oberbayern als zuständige Planfeststellungsbehörde versandt. Nach öffentlicher Auslegung der Unterlagen fand am 24.07.2019 der Erörterungstermin nach Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG im Bürgersaal am Westkreuz statt. Der Planfeststellungsbeschluss wurde von der Regierung von Oberbayern am 21.11.2019 erlassen.

Für den PA 78 (Am Knie) wurde die Planfeststellung im Juli 2018 beantragt. Für den PA 79 (Pasing) erfolgte der Antrag im November 2018. Pandemiebedingt wurde in den Abschnitten PA 78 und PA 79 auf der Grundlage des Planungssicherstellungsgesetzes seitens der Regierung von Oberbayern auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet. Der Planfeststellungsbeschluss für PA 78 wurde von der Regierung von Oberbayern am 28.07.2020 erlassen, der Planfeststellungsbeschluss für PA 79 am 26.04.2021.

Alle drei Planfeststellungsbeschlüsse sind sofort vollziehbar.

2.2 Stand der Planungen

Für die Ausführungsplanungen wurden zwei Baulose gebildet, die sich an der Vergabe und der Durchführung der späteren Bauleistungen orientieren:

„Baulos 1“: Der Streckenabschnitt des Bauloses 1 wird durchgehend einheitlich in Deckelbauweise hergestellt. Im Wesentlichen entspricht dieses Los dem PA 77 (Willibaldstraße). Die Grenze dieses Bauloses befindet sich im Trogbauwerk am westlichen Ende des PA 77, jedoch wird dieses Trogbauwerk, von dem aus der bergmännische Tunnelbau begonnen werden soll, dem „Baulos 2“ zugeschlagen.

„Baulos 2“: Dieses Los erstreckt sich von der Grenze des Bauloses 1 bis zum Ende der Verlängerungsstrecke im Bereich der Kreuzung Pippinger Straße (westliches Ende PA 79 - Pasing). Die Strecke wird beginnend ab der östlichen Losgrenze (zu Baulos 1) in Richtung Westen mit Ausnahme der Bahnhofsbauwerke „Am Knie“ sowie „Pasing“ bergmännisch im Schildvortriebsverfahren hergestellt.

2.2.1 Baulos 1

Entsprechend dem Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17518) wurden die Rohbauleistungen für das Baulos 1 im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb nach der Sektorenverordnung (SektVO) europaweit ausgeschrieben. Nach der ersten Phase des Verfahrens, dem Teilnahmewettbewerb, wurde mit den vier geeignetsten Bewerbergemeinschaften das Verhandlungsverfahren durchgeführt. Die Wertung der Angebote erfolgte auf Basis der bekannt gegebenen Zuschlagskriterien. Das Angebot der erfolgreichen Bietergemeinschaft erreichte hinsichtlich aller Zuschlagskriterien die beste Wertung und weist mit deutlichem Abstand das beste Preis-Leistungs-Verhältnis auf.

Bestandteil des Angebots sind neben den eigentlichen Rohbauleistungen auch Kanal- und Spartenverlegearbeiten sowie Leistungen der Betriebsausrüstung (z. B. Gleisbau).

Es ist beabsichtigt, den Zuschlag auf das Angebot der erfolgreichen Bietergemeinschaft unmittelbar nach Vorliegen der gegenständlichen Projekt- und Ausführungsgenehmigung zu erteilen.

2.2.2 Baulos 2

Für das Baulos 2 wird die Ausführungsplanung, soweit erforderlich, vorgezogen durchgeführt und die Ausschreibung der Bauleistungen vorbereitet. Die Ausschreibungsunterlagen der Bauleistungen für die Rohbauarbeiten im Baulos 2 (Bf Am Knie, Bf Pasing und Streckentunnel) werden derzeit erstellt, so dass die Grundlage geschaffen ist, um die europaweite Ausschreibung durchzuführen.

2.3 Konkretisierung / Fortschreibung der Planungen

2.3.1 Baulos 1

Im Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) wurde für das Baulos 1 die Maßnahme beschrieben und der Umgriff definiert (im Wesentlichen Planfeststellungsabschnitt 77 – Willibaldstraße).

Auf Basis der Fortschreibung der technischen Regeln sowie der Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss haben sich unter anderem die Anforderungen an die Barrierefreiheit geändert. Demnach wird am Bf Willibaldstraße ein zweiter Aufzug am Westkopf vorgesehen, so dass das Sperrengeschoss sowohl von der Nord- als auch von der Südseite der Gotthardstraße barrierefrei erreicht werden kann. Im Rahmen der weiteren Planung und der Erkenntnisse aus den Altlastenuntersuchungen wurde das Konzept der Baustelleneinrichtungsfläche hinsichtlich weiterer Lagermöglichkeiten modifiziert. Außerdem wurde die Lage der Entrauchungsöffnungen an der Oberfläche in Bezug zu den Zufahrten zu den privaten Anwesen optimiert.

2.3.2 Baulos 2

Aufgrund einer Auflage im Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 78 (Am Knie) ist der Bahnsteig wegen der Nähe zum südlich gelegenen Westbad zusätzlich auch über das südliche Sperrengeschoss barrierefrei zu erschließen. Dadurch werden zwei zusätzliche Aufzüge – von der Oberfläche in das Sperrengeschoss und von dort auf den Bahnsteig – erforderlich.

Für die bisher geplante Tiefenlage bzw. Gleisgradienten des U-Bahnhofs Pasing war die Unterfahrung der Pfahlgründung der Brücke über die Würm im Zuge der Josef-Felder-Straße westlich des Bahnhofs Pasing mit den Gleisen der westlich an den U-Bahnhof anschließenden Abstellanlage bestimmend. Durch die Vorgabe, dass die Abstellanlage nahezu waagrecht sein muss und die tiefe Gründung dieser Brücke beim maschinellen Vortrieb unterfahren werden muss, ergab sich die bisherige Tiefenlage des Bahnhofs Pasing. Durch den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213), die U5 umgehend nach der Fertigstellung der Verlängerung vom Laimer Platz bis Pasing auch weiter nach Freiam zu verlängern, wird die geplante Abstellanlage westlich des Bahnhofs Pasing nur temporär bis zur Inbetriebnahme der Strecke nach Freiam genutzt. Bei der späteren Verlängerung nach Freiam werden dort die notwendigen Abstellpositionen geschaffen.

Unter dieser Maßgabe haben die Stadtwerke München sowie die Technische Aufsichtsbehörde ihr Einverständnis erklärt, diese Abstellgleise in Längsneigung herzustellen. Hieraus ergab sich die Möglichkeit, den Bahnsteig im U-Bahnhof Pasing um ca. 5 Meter höher zu legen.

Im Rahmen dieser Optimierung wurden die Umsteigewege im Bahnhof Pasing verkürzt und die Akzeptanz der Station noch weiter verbessert. Auch verkürzen sich die Flucht- und Rettungsweglängen, was sich positiv auf die Sicherheit des Bahnhofs auswirkt. Diese Optimierung wird seitens der Technischen Aufsichtsbehörde begrüßt. Die Höherlegung des Bahnhofs Pasing würde darüber hinaus auch eine baulich sinnvolle und attraktive Anbindung der Pasing Arcaden ermöglichen. Hierzu fanden bereits mehrere Abstimmungen mit der Eigentümerin statt.

Die Änderungen werden derzeit ausgearbeitet. Das entsprechende Baurecht wird über einen Planänderungsbeschluss durch die Regierung von Oberbayern erwirkt.

Tangierend zum U-Bahnhof in Pasing plant die DB AG am Bf Pasing den Neubau eines Bahnsteiges im Norden sowie den Neubau des „Bahnsteiges 0“ in Verbindung mit dem oberirdisch an das U-Bahnbauwerk angrenzenden bzw. teilweise auf dem Deckel des U-Bahnbauwerks liegenden „Gleis 1“. Diese Maßnahme ist Bestandteil der DB-Ausbaumaßnahme der S4 West Pasing bis Buchenau. Hierdurch entstehen bauzeitliche Abhängigkeiten, da die Maßnahmen der DB erst nach Fertigstellung des U-Bahnhofsbauwerkes, insbesondere im Bereich der Personenunterführungen, erfolgen können. Die Vorplanungen zur Maßnahme sind seitens DB AG abgeschlossen und die weiteren Planungen sind angestoßen. Die Abstimmungen zwischen der DB AG und der U-Bahnmaßnahme erfolgen stetig.

2.3.3 Planung / Ausführung weiterer Gewerke

Ein U-Bahn-Projekt besteht – neben den umfangreichen Rohbauarbeiten – aus zahlreichen weiteren Gewerken. Hierzu zählen u.a. der Innenausbau und die Technische Gebäudeausstattung der Bahnhöfe sowie die endgültige Wiederherstellung der (Straßen-)Oberfläche.

Für die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für die Rohbauarbeiten mussten für diese Gewerke schon bestimmte Planungsleistungen (i.d.R. Vorplanung) erbracht werden. Die Entwurfs- und Ausführungsplanung dieser Gewerke erfolgt parallel zu den laufenden Rohbauarbeiten. Die Ausschreibung der einzelnen Gewerke wird so terminiert, dass sich diese optimal in den Bauablauf einfügen und eine gegenseitige Behinderung ausgeschlossen ist.

Die endgültige Wiederherstellung der (Straßen-)Oberfläche wird zu gegebener Zeit im Rahmen einer eigenen Beschlussvorlage dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

2.4 Durchgeführte Vorarbeiten, Vorwegmaßnahmen

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14 20 / V 10259) wurde das Baureferat ermächtigt, die Verlegung der 110-kV-Leitung in der Gotthardstraße in einen anderen Straßenzug durchzuführen. Diese Maßnahme wird Ende 2021 abgeschlossen sein.

Darüber hinaus wurde das Baureferat beauftragt, „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“. Die erforderlichen Bauleistungen werden derzeit von der DB AG zur Ausführung vorbereitet und werden vor Beginn der Hauptbaumaßnahme in Baulos 2 abgeschlossen.

Mit der Durchführung der Verlegung der 110-kV-Leitung in der Straße Am Knie in einen anderen Straßenzug wurde das Baureferat in der Sitzung des Bauausschusses vom 03.07.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11646) beauftragt. Diese Maßnahme wird derzeit durchgeführt, so dass diese vor Beginn der Hauptbaumaßnahme im Baulos 2 abgeschlossen sein wird.

Mit dem Beschluss vom 03.07.2018 wurde ferner die Münchner Stadtentwässerung beauftragt, die Umverlegung des Kanals in der Fritz-Berne-Straße über die Atterseestraße mit Anschluss an den Hauptsammelkanal in der Landsberger Straße vorzubereiten und durchzuführen. Die Baumaßnahmen wurden in 2021 abgeschlossen.

Gemäß Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17518) wurde das Baureferat beauftragt, ein Ersatzhabitat für die von den Baumaßnahmen am Bahnhof Pasing betroffenen Zauneidechsen vorab herzustellen. Die Einrichtung des Habitats ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Die volle Funktionalität des Habitats wird zum Zeitpunkt des Baubeginns vorliegen.

2.5 Grunderwerb, Grundstücksinanspruchnahmen

Gemäß Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17518) ist das Baureferat auftragsgemäß in die Verhandlungen mit betroffenen Anliegern über die privaten Grundstücksinanspruchnahmen eingetreten. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Beschlussvorlage waren von insgesamt 58 Anliegervereinbarungen im Baulos 1 zu (überwiegend vorübergehenden) Grundinanspruchnahmen oder Unterfangungen bereits 43 erfolgreich abgeschlossen. Es ist davon auszugehen, dass mit Beginn der Hauptbaumaßnahme in Baulos 1 sämtliche erforderlichen Vereinbarungen abschließend vorliegen. Sofern die notwendige Zustimmung der Eigentümer nicht erteilt wird, wird der erforderliche Zugriff auf das jeweilige Grundstück mittels Besitzeinweisung sichergestellt.

3. Weiteres Vorgehen

3.1 Baubeginn Los 1 (Gotthardstraße)

Mit den Arbeiten im Baulos 1 wird - die vorliegende Beschlussfassung vorausgesetzt - im Januar 2022 begonnen.

Der Bauablauf sieht vor, im Januar und Februar 2022 die erforderlichen Baumfällungen im Baulos 1 durchzuführen. Wie bereits im Stadtratsbeschluss vom 28.11.2017 zur Beantragung der entsprechenden Planfeststellung ausgeführt, ist ein bauzeitlicher Eingriff in das Straßenbegleitgrün, in öffentliche Grün- und Freiflächen und in angrenzende Privatgrundstücke leider unvermeidbar. Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten mit Rasen- und Wiesenansaat sowie mit Strauch- und Baumpflanzungen neu gestaltet. Im Zuge der Oberflächenwiederherstellung wird ein qualifiziertes Begrünungskonzept entwickelt, das dem Stadtrat wie in Punkt 2.3.3 beschrieben gesondert vorgelegt wird.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 21.11.2019 sind im Planfeststellungsabschnitt 77 (Streckentunnel Gotthardstraße mit Bahnhof Willibaldstraße) 384 Bäume von den insgesamt in diesem Bereich vorhandenen ca. 530 Bäumen mit einem Stammumfang größer 80 cm zu entfernen. Diese Fällungen betreffen 168 frei stehende Bäume, die vorwiegend in den straßenbegleitenden Baumgräben und den angrenzenden Privatflächen stehen und 216 Bäume in geschlossenen Gehölzbeständen, die sich größtenteils im westlichen Teil der

Gotthardstraße befinden.

Im Rahmen einer gutachterlichen Untersuchung wurde geprüft, ob die Verpflanzung einzelner Bäume möglich ist. Bäume in geschlossenen Beständen sind zur Verpflanzung nicht geeignet, da sie auf Grund des engen Standes einen einseitigen Wuchs und einen hohen Kronenansatz entwickeln, wodurch eine Wiederverwendbarkeit in der Regel nicht gegeben ist.

Bei der Beurteilung der frei stehenden Bäume wurde neben der Vitalität auch die technische Möglichkeit einer Verpflanzung untersucht. Entscheidende Parameter sind hierbei die Höhe und Kronenbreite des Baumes in Hinblick auf die Transportfähigkeit sowie ein offener spartenfreier Wurzelraum, der die Herausnahme eines ausreichend großen Wurzelballens ermöglicht. Die Untersuchung ergab, dass leider keiner der freistehenden Bäume mit einem Stammumfang größer 80 cm verpflanzt werden kann. Allerdings müssen auch 77 frei stehende Bäume mit einem kleineren Stammumfang entfernt werden. Davon sind ca. 30 % für eine Verpflanzung geeignet. Die zur Verpflanzung vorgesehenen Bäume werden in der städtische Baumschule zur weiteren Verwendung aufgepflanzt und kultiviert. Für die nicht verpflanzbaren, freistehenden Bäume erfolgt eine Neupflanzung in gleicher Anzahl im Zusammenhang mit der Oberflächenwiederherstellung.

Im Anschluss an die Baumfällungen bzw. -verpflanzungen finden die Maßnahmen zur bauzeitlichen Umverlegung der Sparten (Strom, Gas, Wasser, Telekom etc.) durch die jeweiligen Spartenträger (SWM, Telekom, Vodafone) statt. Damit wird die Versorgung der Anlieger während des Tunnelbaus aufrechterhalten und es werden die Voraussetzungen für die anschließenden Ersatzkanaltrassen geschaffen.

Im Zusammenhang mit den jeweiligen Tätigkeiten sind entsprechende Verkehrsumlegungen an der Oberfläche verbunden. Dazu müssen mehrere Lichtsignalanlagen in der Gotthardstraße angepasst werden und es sind provisorische Verkehrsflächen außerhalb der ersten Baufelder herzustellen.

3.2 Ausschreibung der Bauleistungen für den Rohbau im Baulos 2

Wie unter Ziffer 2.2.2 ausgeführt, werden derzeit die Ausschreibungsunterlagen für die Rohbauleistungen im Baulos 2 erstellt. Nach aktuellem Zeitplan und vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen Ressourcen kann die Ausschreibung voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2022 veröffentlicht werden. Die Ausschreibungsergebnisse können dann dem Stadtrat im Rahmen der Ausführungsgenehmigung für das Baulos 2 voraussichtlich noch in 2023 vorgelegt werden. Im Anschluss daran ist die Beauftragung der Bauleistungen sowie der Baubeginn im Baulos 2 vorgesehen.

3.3 Vorarbeiten im Baulos 2

Für einen Start der Rohbauarbeiten im Baulos 2 unmittelbar nach Auftragserteilung sind voraussichtlich ab dem Winter 2022/2023 bereits einige Vorarbeiten durchzuführen. Hierzu zählen insbesondere die Baumfällungen im Baulos 2, Spartenarbeiten sowie die Verlegung der Tramgleise Am Knie. Das Baureferat soll daher mit diesem Beschluss ermächtigt werden, alle notwendigen Vorarbeiten im Baulos 2 (einschl. der Baumfällungen) rechtzeitig durchzuführen.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) wurde das Baureferat bereits ermächtigt, die für die Baufeldfreimachung am Bahnhof Pasing notwendige Verlegung von DB-Sparten bei der DB AG zu beauftragen. Die entsprechenden Vereinbarungen mit der DB AG wurden abgeschlossen. Die DB AG hat die Ausschreibung für die Bauleistungen der Baufeldfreimachung in 2021 veröffentlicht. Mit den Arbeiten soll gemäß Zeitplan der DB AG im Frühjahr 2022 begonnen werden.

3.4 Öffentlichkeitsarbeit

Für die erfolgreiche Abwicklung von großen Infrastrukturprojekten ist eine aktive, umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar. In der Vergangenheit wurde vom Baureferat bei Maßnahmen vergleichbarer Größenordnung wie z.B. dem Mittleren Ring Südwest oder der Nordumgehung Pasing mit Baubeginn ein Infocontainer vor Ort errichtet, um die Bürgerinnen und Bürger über das Projekt und die Verkehrsführung während der Bauzeit zu informieren. Die Erfahrungen aus den Planfeststellungsverfahren der U5 und den bereits durchgeführten Vorarbeiten zeigen, dass insbesondere für die von den Bauarbeiten betroffenen Anliegerinnen und Anlieger ein intensiver Informationsbedarf erfüllt werden muss.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17518) stimmte der Stadtrat zu, dass das Baureferat bereits vor Baubeginn noch im Jahr 2020 einen Infocontainer vor Ort im Bereich des Bauloses 1 errichtet. Dies konnte jedoch aufgrund der Pandemielage nicht umgesetzt werden. Die Aufstellung eines Infocontainers ist nunmehr in Abhängigkeit von der Pandemielage parallel zum Beginn der Bauarbeiten in der Gotthardstraße vorgesehen. Voraussichtlich in 2023 wird die Informationseinrichtung in den Bereich der Hauptbaustelleneinrichtungsfläche auf dem Gelände der Baumschule westlich der Willibaldstraße verlagert.

4. Termine, Bauablauf

4.1 Terminplanung Gesamtprojekt

Eine Inbetriebnahme der U5 bis Pasing ist nur insgesamt (Baulos 1 und 2) möglich, d.h. es müssen alle drei Bahnhöfe (Willibaldstraße, Am Knie und Pasing) sowie die Tunnelstrecken vollständig fertig gestellt sein.

Begonnen wird mit den Rohbauarbeiten im Baulos 1 (Streckentunnel Gotthardstraße und Bahnhof Willibaldstraße). Vorbehaltlich der Erteilung der Ausführungsgenehmigung für das Baulos 2 durch den Stadtrat noch in 2023 (vgl. Ziffer 3.2) kann 2024 mit den Rohbauarbeiten der Bahnhöfe Am Knie und Pasing begonnen werden. Sobald die Baugruben der Bahnhöfe ausgehoben sind, kann der maschinelle Tunnelvortrieb vom Bahnhof Willibaldstraße bis zum Ende der Neubaustrecke am Notausgang im Bereich der Pippinger Straße starten. Für den Innenausbau der Bahnhöfe und die technische Betriebsausrüstung, womit nach derzeitiger Gesamtterminplanung im Baulos 1 im Jahr 2028 und im Baulos 2 im Jahr 2029 begonnen wird, werden erfahrungsgemäß rund zwei Jahre benötigt. Nach der baulichen Fertigstellung wird eine etwa halbjährige Testphase einschließlich der notwendigen Abnahmen durch die Technische Aufsichtsbehörde vor Inbetriebnahme erforderlich.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17651) hat der Stadtrat zur Kenntnis genommen, dass ein Baubeginn der weiteren U5-Verlängerung von Pasing bis Freiham bei optimalem Verlauf der Planfeststellungsverfahren im Jahr 2028 erfolgen könnte. Auch bei der Streckenverlängerung bis Freiham müssen zunächst die Rohbauarbeiten der vier Bahnhofsbauwerke erfolgen, was unabhängig von den zu diesem Zeitpunkt noch laufenden Bauleistungen zwischen dem Laimer Platz und Pasing möglich ist. Ein Beginn der Bauarbeiten der U5-Verlängerung von Pasing bis Freiham ist daher schon vor Inbetriebnahme der Strecke vom Laimer Platz bis Pasing möglich.

4.2 Bauablauf Baulos 1

Der grundsätzliche Bauablauf für den Bauabschnitt in der Gotthardstraße und somit im Wesentlichen für das Baulos 1 wurde dem Bauausschuss bereits in der Sitzung am 28.11.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10259) vorgestellt. Die Herstellung des Streckentunnels mit integrierter Abstellanlage sowie des Bahnhofes Willibaldstraße wird in „Deckelbauweise“ erfolgen. Der zentrale Grund dafür ist die geringe Überdeckung der Tunnelstrecke von nur ca. fünf bis sechs Metern bei schwierigen geologischen Verhältnissen. Eine weitere Absenkung ist nicht möglich, da einerseits der Bestand am heutigen Streckenende am Laimer Platz festliegt und andererseits die angrenzende Abstellanlage sowie der dann folgende Bahnsteig am U-Bahnhof Willibaldstraße nahezu horizontal liegen müssen.

Die örtlichen Verhältnisse und die erforderliche Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses in der Gotthardstraße bedingen eine halbseitige Herstellung des Tunnels. Für die Errichtung der dazu erforderlichen Schlitzwand- und Deckelbauteile sowie für die damit zusammenhängenden Kanal- und Spartenverlegungen wird die Gotthardstraße nahezu in ihrer gesamten Breite (einschließlich Grünflächen) in Anspruch genommen. Im Rahmen der Ausschreibung der Rohbauleistungen im Baulos 1 haben alle Bieter eine Bauzeitoptimierung angeboten. Gemäß der Terminplanung des zukünftigen Auftragnehmers ergibt sich folgende zeitliche Abwicklung:

Mit den Bauarbeiten im Baulos 1 wird im Januar 2022 begonnen (vgl. Ziffer 3.1). Zunächst werden die soweit erforderlichen Baumfällungen in der Gotthardstraße stattfinden, um ein freies Baufeld für die im Frühjahr 2022 beginnenden Spartenmaßnahmen zu schaffen.

Voraussichtlich ab Oktober 2022 werden in den ersten Bereichen die Ersatzkanäle hergestellt, so dass dort mit der Herstellung der Schlitzwände begonnen werden kann.

Nach Verlegung der Spartenleitungen aus dem Baufeld werden wechselweise auf der Nord- oder Südseite jeweils die Schlitzwände sowie die zugehörigen Teile des Deckels erstellt. Die Herstellung der Schlitzwände und des Deckels erfolgt je Straßenseite als sogenannte „Wanderbaustelle“, d. h. der Bereich der Hauptbautätigkeit wird innerhalb des gesamten Baufelds kontinuierlich verlagert. Nach der Herstellung des Deckels werden die Baubereiche wieder bis zur ursprünglichen Geländeoberkante verfüllt. Auf der jeweils nicht vom Baugeschehen betroffenen Straßenseite wird der Verkehr auf eigens hergestellten provisorischen Verkehrsflächen abgewickelt.

Die Anbindung der Anwesen an die Gotthardstraße erfolgt während dieses Zeitraumes über provisorische Verkehrsflächen, die begleitend hergestellt werden. Die Zufahrt zu den Gebäuden wird ermöglicht, ebenso wird die Busverbindung in der Gotthardstraße bauzeitlich aufrechterhalten. Parkmöglichkeiten im öffentlichen Bereich stehen jedoch grundsätzlich nicht zur Verfügung. Je nach Baufortschritt können sich vor einzelnen Anwesen kürzere Zeitphasen ergeben, in denen die Grundstücke nicht mit KFZ erreichbar sind. Diese Zeitphasen werden im Rahmen der Bauabwicklung jeweils rechtzeitig bekannt gegeben. In den Bereichen der aufrechtzuerhaltenden Querungen Von-der-Pfordten-Straße, Agricolastraße, Geyerspergerstraße und Willibaldstraße werden die Wände und Deckel durch Verschwenken in Teilabschnitten hergestellt.

Bis ca. Mitte 2026 wird die Tunneldecke im gesamten Baulos 1 hergestellt sein. Mit Fertigstellung des Deckels finden die weiteren Arbeiten im Wesentlichen im Schutz des Deckels statt und es kann mit der Wiederherstellung der Oberfläche in der Gotthardstraße begonnen werden, mit Ausnahme von einzelnen Bereichen mit noch notwendigen Einbringöffnungen:

In den Bereichen an der Baustelleneinrichtungsfläche am Sportplatz zwischen den Kreuzungen Von-der-Pfordten-Straße und Riegerhofstraße, zwischen den Kreuzungen Agricolastraße und Geyerspergerstraße und auf dem Gelände der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche in der Baumschule müssen Logistiköffnungen im Deckel bestehen bleiben. Über diese Öffnungen werden die unterirdischen Tunnelarbeiten bis zur Fertigstellung versorgt. Die provisorische Verkehrsführung muss in diesen Bereichen noch bestehen bleiben. Alle Querstraßen sind grundsätzlich wieder von Norden nach Süden befahrbar.

Zeitversetzt zur Herstellung der Schlitzwände und Deckel erfolgt der Aushub unter der Decke. Der Tunnel wird über die Logistiköffnungen unter Tage ausgehoben und die Materialien werden an der Oberfläche per LKW abgefahren. Danach können die Stahlbetonsohle sowie die Innenschale des Bauwerks blockweise erstellt werden. Die Rohbauarbeiten im Baulos 1 (einschließlich Gleisbau) enden gemäß Terminplanung des zukünftigen Auftragnehmers im Januar 2028, so dass anschließend mit dem Innenausbau der Bahnhöfe und der technischen Betriebsausrüstung begonnen werden kann.

Grundsätzlich erfolgen die Belieferung der Tunnelbaustelle und der Abtransport der anfallenden Materialien über das bestehende öffentliche Straßennetz. Es ist geplant, den Transport westlich über die Willibaldstraße und das vorhandene öffentliche Straßennetz in südliche Richtung zur Autobahn A 96 sowie östlich über die Fürstenrieder Straße durchzuführen.

4.3 Bauablauf Baulos 2

Auch im Baulos 2 ist vorgesehen, mit den Bietern der Rohbauausschreibung über eine Optimierung des Bauablaufs zu verhandeln. Detaillierte Aussagen zum Bauablauf im Baulos 2 sind daher erst im Rahmen der Ausführungsgenehmigung, die dem Stadtrat voraussichtlich noch im Jahr 2023 vorgelegt werden soll (vgl. Ziffer 3.2), möglich.

5. Kosten

Die Verlängerung der U5 dient dem unternehmerischen Zweck des städtischen Betriebes gewerblicher Art U-Bahnbau und -verpachtung (BgA) und ist in vollem Umfang dem unternehmerischen Bereich der Stadt zuzuordnen. Der BgA wird unter den Voraussetzungen des § 15 Umsatzsteuergesetz den Vorsteuerabzug beanspruchen. Bei allen nachfolgenden Kostenansätzen handelt es sich daher um Nettobeträge.

5.1 Kosten gemäß Beschluss vom 14.07.2015

Auf Grundlage der Vorplanung wurde zum Beschluss vom 14.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03325) eine erste Schätzung der Baukosten für die Verlängerung der U5 vom Laimer Platz nach Pasing zum Preisstand November 2014 vorgenommen. Wegen der Vergleichbarkeit der Bauweisen sind diese Kosten mit Kostenkennwerten aus den zuletzt realisierten U-Bahn-Bauabschnitten der Verlängerungstrecken Rotkreuzplatz/Westfriedhof und Olympia-Einkaufszentrum / Moosach (hochgerechnet auf den oben aufgeführten Baupreisindexstand) ermittelt worden mit dem Hinweis, dass eine Prognose zur Preisentwicklung bis zur Angebotseinholung nicht möglich ist. Es wurde außerdem verdeutlicht, dass mit einem für diesen Verfahrensstand üblichen Risikozuschlag von 20 % gerechnet werden muss.

Darüber hinaus wurden im Beschluss vom 14.07.2015 weitere zum damaligen Zeitpunkt noch nicht bezifferbare Kostenbestandteile benannt, zu deren Kostenermittlung keine vergleichbaren Erfahrungswerte vorlagen und die somit einer detaillierteren Planung bedurften. Hierzu wurde damals im Einzelnen ausgeführt:

„In den vorgenannten Kosten nicht enthalten sind erforderliche Maßnahmen an den Anlagen der Deutschen Bahn AG (Umbau-, Rückbau- und Wiederherstellungsarbeiten für Gleise und Weichen, Bahnsteiganlagen, Oberleitungen, Leit- und Sicherungstechnik, sonstige Sparten der DB AG) im Bereich des U-Bahnhofs Pasing sowie Bauprovisorien und Wiederherstellungsmaßnahmen an den Straßenbahngleisen der Linie 19 im Bereich des U-Bahnhofs Am Knie. Die Kosten dieser Maßnahmen können nur durch eine qualifizierte Spartenplanung unter Einbindung der DB AG bzw. der SWM GmbH ermittelt werden, da verwendbare Erfahrungswerte von vergleichbaren Arbeiten nicht vorliegen. Ferner muss insbesondere im Gleisbereich der DB AG, ggf. aber auch in anderen Abschnitten der U-Bahn-Neubaustrecke, mit Altlasten gerechnet werden, die eine besondere Behandlung bzw. Entsorgung von Aushubmaterial und eine Reinigung von mit den Bauwasserhaltungen gefördertem kontaminiertem Grundwasser erforderlich machen können. Qualifizierte Aussagen zu hierfür anfallenden Kosten sind erst nach der erforderlichen Verdichtung des Netzes der Baugrundaufschlüsse mit Ausbau zu Grundwassermessstellen und der im Zuge der Bohrarbeiten durchzuführenden Probennahme und Untersuchung auf evtl. Kontamination möglich. Das Baureferat will sich mit der Durchführung dieser Erkundungsmaßnahmen beauftragen lassen.“

Diese benannten, jedoch zum Zeitpunkt der damaligen Beschlussfassung noch nicht bezifferbaren Kosten liegen nunmehr vor: Die Maßnahmenpakete im Zusammenhang mit den Anlagen der DB AG im Bereich des Bahnhofs Pasing sowie die Provisorien und Wiederherstellungsmaßnahmen an den

Straßenbahngleisen der Tram-Linie 19 im Bereich des U-Bahnhofs Am Knie sind nunmehr qualifiziert beplant. Auch die zu erwartenden Kosten für die Behandlung sowie die Entsorgung von Altlasten konnten mittlerweile auf Basis der aus den Baugrunderkundungen gewonnenen Erkenntnisse ermittelt werden.

Im Beschluss vom 14.07.2015 wurden zwar die Planungskosten für die Durchführung von Baugrunderkundungen sowie für die Erarbeitung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erfasst, nicht jedoch die Planungsleistungen, die nach der Antragstellung auf Planfeststellung für die Projektabwicklung notwendig sind.

Gemäß Beschluss vom 14.07.2015 stellen sich damit die Gesamtkosten wie folgt dar:

Kostenschätzung (Preisstand November 2014)	547 Mio. Euro
Planungsleistungen bis LPh 4	9,3 Mio. Euro
Summe	556,3 Mio. Euro
Risikozuschlag ca. 20 %	111,7 Mio. Euro
Zwischensumme	668 Mio. Euro
Zusätzlich noch nicht bezifferte Kostenbestandteile im Beschluss vom 14.07.2015	
Deutsche Bahn (Bf Pasing)	10 Mio. Euro
Tramlinie 19 (Bf Am Knie)	7 Mio. Euro
Altlasten	14 Mio. Euro
Planungsleistungen ab LPh 4	52 Mio. Euro
Gesamtkosten gemäß Beschluss vom 14.07.2015	751 Mio. Euro

5.2 Kostenrelevante Entwicklungen ab 2015

Um die aktuell ermittelten Projektkosten gemäß Ziffer 5.3 mit den Kostenaussagen von 2015 vergleichen zu können, müssen die seither eingetretenen kostenrelevanten Entwicklungen berücksichtigt werden.

5.2.1 Baupreisindexentwicklung

Die Kostenschätzung im Beschluss von 2015 basiert auf dem Baupreisindexstand vom November 2014 und ist daher auf den aktuellen Baupreisindexstand vom August 2021 fortzuschreiben. Dieser Fortschreibung werden die „Preisindizes für Bauwerke in Bayern im August 2021“ des Bayerischen Statistischen Landesamtes für Statistik zugrunde gelegt. Demnach ergibt sich ausgehend vom Baupreisindexstand November 2014 bis August 2021 eine Baupreisindexentwicklung von 35,0 %. Dies entspricht auf die zur Kostenschätzung bekannten Kosten von 668 Mio. Euro einer Summe von ca. 234 Mio. Euro.

5.2.2 Geänderte technische Anforderungen seit dem Beschluss vom 14.07.2015

- Technische Weiterentwicklungen, Einflüsse Europäischer Normung

Die Ermittlung der Kosten für die Rohbauarbeiten beruhte auf tatsächlichen Kosten bereits hergestellter U-Bahn-Anlagen (Gern, Moosach), die auf Basis damals noch geltender nationaler DIN-Normen hergestellt wurden. Die Abschätzung der Bodenwiderstände erfolgte zum Großteil aus Erfahrungs- und Tabellenwerten, auf denen die Bemessungen durchgeführt wurden. Nach der aktuellen europäischen Normenlage auf dem Gebiet des Spezialtiefbaus (DIN EN 1997 – Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik, „Eurocode 7“ einschließlich nationalem Anhang) muss auf Tabellenwerte zurückgegriffen werden, die für ganz Deutschland Gültigkeit haben. In der Folge sind im Vergleich zu früheren Konstruktionen insbesondere im Abschnitt in der Gotthardstraße (Baulos 1) längere Schlitzwandlamellen herzustellen, um die Standsicherheitsnachweise nach Euro-Norm erfüllen zu können. Beim U-Bahnhof Am Knie (Baulos 2), der in Bohrpfehlbauweise hergestellt wird, treten auch bei dieser Bauweise entsprechende Mehraufwendungen auf. Im Zusammenhang mit den infolge der europäischen Normen vorgegebenen Baugrundannahmen wird seitens des Baureferates versucht, durch erweiterte Baugrunduntersuchungen und entsprechende Versuche noch rechtzeitig günstigere Bodenwiderstände gutachtlich nachzuweisen, sodass bei der Herstellung der Schlitzwände noch Einsparungen erzielt werden könnten. Auch im Bereich des klassischen Stahlbetonbaues haben sich durch den Ersatz der nationalen Normen durch Eurocodes Veränderungen in den Nachweisverfahren ergeben, die zu einem Mehrbedarf (größere Deckendicken) und somit zu Mehrkosten führen.

- Erkenntnisse aus Baugrunderkundungen

Im Zuge der Baugrunderkundungen konnte im Bereich der Gotthardstraße eine geologische Störzone (Sandlinse) festgestellt werden, die eine Verlängerung der Schlitzwände um ca. 5 Meter auf einer Länge von ca. 175 Meter erfordert. Zudem haben die Baugrunderkundungen im Bereich des Bahnhofs Pasing ergeben, dass eine für die Herstellung einer dichten Baugrube erforderliche dichte tertiäre Bodenschicht erst in größerer Tiefe angetroffen wird als dies in München üblich ist. In der Folge sind die Schlitzwände dort ca. 16 Meter tiefer auszuführen als aufgrund der bisherigen Erfahrungen angenommen werden konnte.

- Brandschutzanforderungen, Anforderungen an die Betriebsausrüstung:

Die Anforderungen an das Sicherheitsniveau und den Brandschutz in U-Bahn-Anlagen werden grundlegend in der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) sowie deren zugehörigen Regeln festgelegt. Durch Erkenntnisse aus der laufenden Brandforschung sowie durch gestiegene Vorgaben in der Sicherheitstechnik haben sich die Anforderungen in den letzten Jahren erheblich verändert. Die technische Betriebsausrüstung der Bahnhöfe hat auf Grund erhöhter Brandschutz- und Sicherheitsanforderungen, zur Erreichung der geforderten Schutzziele sowie durch die Weiterentwicklung gesetzlicher und technischer Vorschriften in Umfang und Wertigkeit erheblich zugenommen.

So resultieren aus den verschärften Anforderungen im Brandschutzkonzept, hinsichtlich der Stromversorgung von sicherheitsrelevanten Verbrauchern im Bahnhof bei Stromausfall, Mehrkosten für die Sicherheitsstromversorgung.

In der Münchner U-Bahn wird das Betriebsfunknetz im Hinblick auf ein Metropolenkonzept über alle Bahnhöfe des U-Bahn-Netzes eingeführt (BOSNet). Die entsprechenden technischen Anlagen sind komplexer und aufwändiger als beim bisher realisierten Funk-Netz. Der technologische Fortschritt in der Kommunikation zwischen Leitstelle und den U-Bahn-Stationen bzw. den Zügen zur Sprach- und Datenübertragung von z. B. Fahrgastinformation erfordert einen im Vergleich zu früheren Ausstattungen massiven Ausbau von digitaler Netzwerktechnik sowohl in den Bahnhöfen als auch auf der Strecke.

Aufgrund der in Ziffer 2.3 beschriebenen Auflagen aus dem Planfeststellungsverfahren sind zur Optimierung der barrierefreien Erschließung drei Aufzugsanlagen hinzugekommen (2 Aufzüge im Bahnhof Am Knie und ein Aufzug im Bahnhof Willibaldstraße).

Die aktualisierten Gesamtkosten gemäß Beschluss vom 14.07.2015 stellen sich wie folgt dar:

Gesamtkosten gemäß Beschluss v. 14.07.2015	751 Mio. Euro
Entwicklung durch:	
Baupreisindexentwicklung auf die zur Kostenschätzung benannten Kosten von 668 Mio. Euro (von November 2014 bis August 2021)	35,0 % 234 Mio. Euro
Geänderte technische Anforderungen seit Beschluss vom 14.07.2015 - Techn. Weiterentwicklungen, Einflüsse Europäischer Normung - Erkenntnisse aus Baugrunderkundungen - Brandschutzanforderungen, Anforderungen an Betriebsausrüstung	48 Mio. Euro
Aktualisierte Gesamtkosten gemäß Beschluss vom 14.07.2015	1033 Mio. Euro

5.3 Aktuelle Projektkosten

Das Baureferat hat auftragsgemäß die Ausschreibung der Bauleistungen für den Rohbau im Baulos 1 (im Wesentlichen PA 77 Willibaldstraße) durchgeführt. Anhand der Ausschreibungsergebnisse für die Bauleistungen in Baulos 1 wurde die Kostenberechnung der Gesamtmaßnahme validiert. Die Kostenermittlung basiert daher auf aktuellen Markterkenntnissen.

Im Einzelnen setzen sich die Projektkosten wie folgt zusammen:

5.3.1 Projektkostenanteil Baulos 1

Rohbau	203 Mio. Euro
Sparten	43 Mio. Euro
Straßenwiederherstellung	8 Mio. Euro
Technische Ausstattung	26 Mio. Euro
Stellwerke, Gleichrichterwerke	6 Mio. Euro
Innenausbau	10 Mio. Euro
Sonstiges (z. B. Versicherungen, Dienstbarkeiten)	10 Mio. Euro
Altlasten	5 Mio. Euro
Anteilige Planungskosten	21 Mio. Euro

5.3.2 Projektkostenanteil Baulos 2

Rohbau	380 Mio. Euro
Sparten	26 Mio. Euro
Straßenwiederherstellung	8 Mio. Euro
Technische Ausstattung	34 Mio. Euro
Stellwerke, Gleichrichterwerke	12 Mio. Euro
Innenausbau	28 Mio. Euro
Sonstiges (z. B. Versicherungen, Dienstbarkeiten)	12 Mio. Euro
Deutsche Bahn (Bf Pasing)	10 Mio. Euro
Tramline 19 (Bf Am Knie)	7 Mio. Euro
Altlasten	9 Mio. Euro
Anteilige Planungskosten	40 Mio. Euro

5.3.3 Gesamtprojektkosten

Auf Basis der Ausschreibungsergebnisse für Bauleistungen in Baulos 1 sowie der Entwurfsplanung für Baulos 2 wurde vom Baureferat die Kostenberechnung erstellt. Demnach ergeben sich für die Maßnahme Gesamtprojektkosten in Höhe von ca. 988 Mio. Euro. Darin enthalten ist eine Risikoreserve von ca. 90 Mio. Euro, was einem Anteil von ca. 10 % entspricht. Diese ist nach fachlicher Beurteilung erforderlich. Die Kostenberechnung stellt sich wie folgt dar:

Rohbau	583 Mio. Euro
Sparten	69 Mio. Euro
Straßenwiederherstellung	16 Mio. Euro
Technische Ausstattung	60 Mio. Euro
Stellwerke Gleichrichterwerk	18 Mio. Euro
Innenausbau	38 Mio. Euro
Sonstiges (z. B. Versicherungen, Dienstbarkeiten)	22 Mio. Euro
Deutsche Bahn (Bf Pasing)	10 Mio. Euro
Tramlinie 19 (Bf Am Knie)	7 Mio. Euro
Altlasten	14 Mio. Euro
Gesamtplanungskosten	61 Mio. Euro
Summe	898 Mio. Euro
Risikoreserve (ca. 10 %)	90 Mio. Euro
Gesamtprojektkosten	988 Mio. Euro

Der Vergleich zeigt, dass die aktualisierten Gesamtkosten gemäß Beschluss vom 14.07.2015 (siehe Ziffer 5.2) unterschritten werden.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Diese Summe wird als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist für noch ausstehende Vergaben eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

5.3.4 Ausführungskosten für Baulos 1

Inzwischen sind ca. 60 % der Kosten für das Baulos 1 durch Submission der Rohbauleistungen sowie der darin enthaltenen anteiligen Leistungen für Spartenumverlegungen konkret belegt.

Der Kostenanschlag beläuft sich auf 332 Mio. Euro (siehe Ziffer 5.3.1).

Er gibt die Kosten nach dem derzeitigen Preisstand wieder. Es wird darauf hingewiesen, dass die tatsächliche Entwicklung der Kosten vom Kostenanschlag noch abweichen kann.

Der Stadtrat hat über die Realisierung des Bauloses 1 für das Projekt „Verlängerung der U-Bahnlinie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing“ mit nachfolgenden Kosten zu entscheiden.

Kostenanschlag	332 Mio. Euro
Reserve für Ausführungsrisiken (ca. 10 % des Kostenanschlages)	33 Mio. Euro
<hr/>	
Ausführungskosten	365 Mio. Euro

6. GVFG-Förderung

Bisher wurden alle U-Bahn-Projekte der Landeshauptstadt München von Bund und Land umfangreich gefördert (i. d. R. 60 % der anrechenbaren Kosten durch den Bund und 20 % durch das Land). Um vom Bund Fördermittel für ein U-Bahn-Projekt zu erhalten, muss in der Regel eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt werden. Dies erfolgt anhand der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (Standardisierte Bewertung).

6.1 Änderung GVFG, Fortschreibung „Standardisierte Bewertung“

Grundlage für Bundesfördermittel ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Im Januar 2020 erfolgte eine Neufassung des GVFG. Die wesentlichen Änderungen sind:

- Die Mittel werden von rund 300 Mio. Euro in 2019 auf 666 Mio. Euro (2020), auf 1 Mrd. Euro (ab 2021) und auf 2 Mrd. Euro (ab 2025) erhöht. Ab 2025 werden die Mittel mit jährlich 1,8 % dynamisiert.
- Sofern die Standardisierte Bewertung ein Ergebnis $> 1,0$ ergibt, wird der Neubau von U-Bahn-Projekten künftig mit 75% vom Bund gefördert (bisher 60 %).
- Das GVFG sieht vor, dass im Rahmen der Standardisierten Bewertung bestimmte Kriterien vorhabenspezifisch stärker gewichtet werden können (z. B. Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung, Aspekte der Daseinsvorsorge). Wenn unter stärkerer Berücksichtigung dieser besonderen Faktoren ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) $> 1,0$ erreicht wird, so beträgt die Förderquote des Bundes 60 %.
- Grundsätzlich ist gemäß der Gesetzesbegründung auch eine anteilige Förderung für den Kostenanteil denkbar, der sich in einer Standardisierten Bewertung positiv darstellen lässt, sofern die Gesamtfinanzierung durch Dritte (auch Länder und Gemeinden) sichergestellt ist.

Sofern ein Projekt vom Bund gefördert wird, kann auch mit einer zusätzlichen Förderung durch Landesmittel gerechnet werden. Bei einer Förderung des Bundes mit 75 % kann nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Bauen, Wohnen und Verkehr (StMB) mit einer Komplementärförderung des Landes in Höhe von 15 % gerechnet werden.

Zur Umsetzung der Neuerungen des GVFG ist eine erneute Fortschreibung der Standardisierten Bewertung erforderlich. Die Fortschreibung erfolgt durch das Münchner Gutachterbüro Intraplan im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und unter Beteiligung der Länder, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und des Deutschen Städtetags (DST). Die Landeshauptstadt München (Baureferat) vertritt den DST bei den Sitzungen des projektbegleitenden Arbeitskreises, an dem auch das StMB regelmäßig teilnimmt. Die erste Sitzung des Arbeitskreises fand am 25.03.2021 statt. Derzeit sind seitens des BMVI monatliche Arbeitskreissitzungen bis mindestens Ende 2021 terminiert, so dass mit einem Abschluss der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung nicht vor 2022 zu rechnen ist.

6.2 GVFG-Förderung des Projekts

Bei der U5 Pasing kann mit der aktuell gültigen Standardisierten Bewertung (Version 2016) für die Gesamtstrecke vom Laimer Platz bis Pasing ein Nutzen-Kosten-Verhältnis $> 1,0$ nicht erreicht werden. Dies bedeutet, dass eine vollständige Förderung der Gesamtstrecke auf Basis der aktuell gültigen Standardisierten Bewertung nicht möglich ist

Im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsgespräche des Baureferats mit BMVI, StMB und Regierung von Oberbayern zur Förderung der U5 Pasing hat das vom Baureferat beauftragte Gutachterbüro Intraplan im März 2021 eine Ohne-/Mitfall-Modellierung vorgestellt, die auf Basis der aktuell gültigen Standardisierten Bewertung (Version 2016) wenigstens eine anteilige Förderung ermöglichen würde. Diese Ohne-/Mitfall-Konzeption sieht vor, nur für den westlichen Teil der Gesamtstrecke (Bahnhöfe Pasing und Am Knie) eine Förderung zu beantragen. Somit gehen reduzierte Kosten in die Bewertung ein, jedoch fast der gesamte Nutzen, da dieser erst mit der Anbindung an den Fern-, Regional- und S-Bahnhof Pasing entsteht. Allerdings wären dann auch nur die reduzierten Investitionskosten förderfähig. Nach einer groben Schätzung des Baureferats könnten sich mit dieser Ohne-/Mitfall-Konzeption Fördermittel in Höhe von 150 bis 200 Mio. Euro ergeben.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat in seinem Schreiben vom 28.06.2021 an Oberbürgermeister Dieter Reiter (Anlage 1) bestätigt, dass mit der zuvor beschriebenen Ohne-/Mitfall-Konzeption mit der aktuell geltenden Verfahrensanleitung (Version 2016) eine anteilige Förderung des Projekts ermöglicht werden könnte. Aus Sicht des Bundesverkehrsministers sollte jedoch vor Stellung eines konkreten Förderantrags die Fortschreibung der Verfahrensanleitung abgewartet werden, da sich hierdurch voraussichtlich bessere Förderkonditionen ergeben werden. Er geht davon aus, dass mit den neuen Verfahrensgrundsätzen und den bevorstehenden Erleichterungen im Standardisierten Bewertungsverfahren in Summe bestmögliche Voraussetzungen gegeben sein werden, Vorhaben wie die Verlängerung der U5 Laimer Platz bis Pasing anteilig mit Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG fördern zu können.

Mit Schreiben vom 26.05.2021 an die Länder hat das BMVI die „Grundsätze für die Förderung von Vorhaben im Rahmen des Bundesprogramms zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)“ veröffentlicht und mitgeteilt, dass diese Grundsätze Basis für die neue Verfahrensanleitung sein werden, die derzeit im Rahmen des Forschungsvorhabens zur Überarbeitung der Standardisierten

Bewertung erarbeitet wird.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass für die Verlängerung der U5 vom Laimer Platz bis Pasing bereits mit der aktuell gültigen Standardisierten Bewertung (Version 2016) eine anteilige Förderung ermöglicht würde. Wie ausgeführt, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass nach Abschluss der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung wesentlich bessere Förderkonditionen für die U5 vorliegen werden.

6.3 Vorzeitiger Maßnahmebeginn

Für die Förderung eines Projektes mit GVFG-Mitteln ist es erforderlich, dass vor Auftragserteilung der Bauleistungen entweder ein Förderbescheid vorliegt oder die zuständige Förderbehörde ihre Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabensbeginn bzw. eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung erteilt hat.

Für die bereits durchgeführten Vorwegmaßnahmen (z. B. Verlegung von 110-kV-Leitungen) liegt eine Zustimmung der Regierung von Oberbayern zum vorzeitigen Vorhabensbeginn vor.

Um eine Förderung der U5 Pasing durch den Baubeginn im Baulos 1 nicht zu gefährden, wurde bei der Regierung von Oberbayern am 15.07.2021 der Antrag auf vorzeitigen Vorhabensbeginn eingereicht. Mit Bescheid vom 06.09.2021 hat die Regierung von Oberbayern für das Baulos 1 eine Unbedenklichkeitsbescheinigung erteilt; damit ist der Baubeginn im Baulos 1 für eine Förderung nicht schädlich.

Mit der Bestätigung der Förderunschädlichkeit wird weder dem Grunde noch der Höhe nach ein Rechtsanspruch auf eine spätere Förderung begründet.

6.4 Förderantrag

Gemäß den Ausführungen in Ziffer 6.2 und der ausdrücklichen Empfehlung des BMVI mit Schreiben vom 28.06.2021 sollte ein Förderantrag erst nach Abschluss der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung gestellt werden, da dann mit deutlich besseren Förderkonditionen zu rechnen ist.

Das Baureferat wird nach Abschluss der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung die Antragsunterlagen für den Förderbescheid erstellen und den Antrag einreichen. Nach jetzigem Stand ist davon auszugehen, dass der Förderantrag in 2022 gestellt werden kann. Bis zum Erlass eines Förderbescheids müssen sämtliche Kosten durch die Landeshauptstadt München vorfinanziert werden.

7. Personalbedarf

Nachdem das Personal aus dem ehemaligen U-Bahn-Referat abgebaut wurde, hat das Baureferat in den vergangenen Jahren in den jeweils einschlägigen Beschlüssen zur U-Bahn-Planung darauf hingewiesen, dass zur Umsetzung des ambitionierten Programms für den U-Bahn-Ausbau zukünftig schrittweise zusätzliches Personal erforderlich ist. Dieser schrittweise Personalaufbau erfolgte

dabei auf Basis der konkreten Auftragslage und des jeweils aktuellen Personalbestands. In der Folge ist das vorhandene Personal mit der Bearbeitung der derzeitigen Auftragslage vollständig ausgelastet. Eine Kompensation des fachlich einschlägigen Personals für den U-Bahnbau aus anderen Aufgaben ist nicht mehr möglich. Bei der vom Baureferat im Zuge des Haushaltsbeschlusses für das Jahr 2021 vorgeschlagenen Kompensation (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01826) handelte es sich um einen einmaligen Effekt, welcher durch die eingestellten Straßentunnelplanungen möglich wurde.

Derzeit sind im Bereich U-Bahnbau der Hauptabteilung Ingenieurbau (J1) 21 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einem Zeitanteil von 17,14 VZÄ für die U5 Pasing tätig. Um eine fundierte Aussage für den in 2022 erforderlichen Personalbedarf zur weiteren Bearbeitung beider Baulose treffen zu können, hat das Baureferat 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) eine Personalbemessung durchgeführt. Diese ergab einen zusätzlichen Stellenbedarf im Bereich U-Bahnbau der Hauptabteilung Ingenieurbau (J1) in Höhe von 10 VZÄ. Durch den Baubeginn für das Baulos 1 kommen insbesondere folgende neue Aufgaben hinzu:

- Projektsteuerung und Koordination der Bauausführung
- Bauoberleitung
- Kostenverfolgung und -steuerung
- Qualitätskontrolle (Abnahme, Mängelverfolgung)
- Spartenkoordination
- Einholen der Genehmigungen nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) bei der Technischen Aufsichtsbehörde
- geotechnische und hydrogeologische Betreuung.

Im Hinblick auf die hohen fachlichen und inhaltlichen Anforderungen, welche die Bearbeitung des Projekts mit sich bringt, wird von 1 VZÄ befristet in E14, 2 VZÄ befristet in E13, 5 VZÄ befristet in E12 und 2 VZÄ befristet in E10 ausgegangen. Hierfür fallen jährliche Kosten i.H.v. 911.030 Euro an. Die Befristung erfolgt analog zu den bisher für die U5 Pasing eingerichteten Stellen bis zum 31.12.2030. Darüber hinaus fallen laufende Personalkosten für diese 10 Arbeitsplätze (je 800 Euro) sowie einmalige Kosten für die Stellenausschreibung (5 Stück a 3.000 Euro) an.

Die ermittelten 10 VZÄ wurden durch das Baureferat im Rahmen des Eckdatenverfahrens für den Haushalt 2022 angemeldet und in der Anlage 1 des Eckdatenbeschlusses „HH 2022 Eckdatenbeschluss – geplante Beschlüsse“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03492) entsprechend aufgenommen.

Gemäß Ziffer 6 des Eckdatenbeschlusses sollen die Referate, bei denen sich unabwiesbare oder vertragliche Verpflichtungen ergeben, diese im Herbst mit Einzelbeschlüssen einbringen. Entschieden wird über diese Bedarfe im Rahmen des Haushaltsbeschlusses im Dezember.

Die Unabweisbarkeit ergibt sich aus dem dargestellten Projektablauf.

Nur mit den zusätzlichen 10 VZÄ können beide Baulose weiterbearbeitet werden und insbesondere beim geplanten Baubeginn eine zuverlässige Bauabwicklung im Hinblick auf Kosten, Qualität und Termine sichergestellt werden.

Da der Bauablauf der U-Bahn-Baumaßnahme durch die erforderlichen Spartenmehrfachverlegungen, provisorischen Verkehrsführungen während der Bauzeit und Eingriffe in Privatgrundstücke zu Beeinträchtigungen der Anwohner*innen und Bürger*innen führt, war ein Vergabekriterium für die Bauleistungen des Bauloses 1 die Optimierung der Bauzeit durch die Bieterfirma. Um einen möglichst reibungslosen und zügigen Bauablauf zu ermöglichen, ist es erforderlich, dass während der gesamten Bauzeit neben den externen Bauüberwachungen auch bauherrenseitig ein fachlich geeignetes und quantitativ ausreichend ausgestattetes Projektteam durchgängig zur Verfügung steht. Da es sich um eine „ausgedehnte Linienbaustelle“ handelt, in deren Fortschritt auch durchaus unvorhersehbare Schwierigkeiten wie unbekannte Hohlräume, Störungen oder Spalten im Boden sowie hydrogeologische Besonderheiten auftreten können, muss der Bauherr so aufgestellt sein, dass jederzeit Abstimmungen mit Baufirmen, externen Sachverständigen usw. einberufen und koordiniert werden und die stadtseitig erforderlichen Entscheidungen kurzfristig herbeigeführt werden können. Dies hat sich auch bei den vom Baureferat erfolgreich ausgeführten Straßentunneln am Mittleren Ring und den bereits durchgeführten U-Bahn-Baumaßnahmen in der Vergangenheit gezeigt.

Zum Baubeginn des Bauloses 2 sind weitere Stellen erforderlich. Der Bedarf hierfür wird zu gegebener Zeit dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Darstellung der zahlungswirksamen Kosten aufgrund des zusätzlichen Personalbedarfs

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		470.500,-- in 2022	919.000,-- von 2023 bis 2030
davon			
Personalauszahlungen (Zeile 9)		455.500,-- in 2022	911.000,-- von 2023 bis 2030
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) einmalig: Kosten Stellenausschreibung befristet: lfd. Arbeitsplatzkosten (10 x 800 Euro)		15.000,-- in 2022	8.000,-- von 2023 bis 2030
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

8. Finanzierung

Die Maßnahme „Verlängerung U5 West, Laimer Platz – Pasing“ ist bereits mit Gesamtkosten i. H. v. 766,412 Mio. Euro im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025 enthalten. Die Gesamtprojektkosten betragen ohne Risikoreserve 898 Mio. Euro. Das Baureferat wird daher beauftragt, 131,588 Mio. Euro zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2021 – 2025 anzumelden. Da diese Kosten erst in den Jahren 2026 ff. anfallen, wird das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 dadurch nicht ausgeweitet. Im Zeitraum 2021 – 2025 kommt es durch die Konkretisierung der Planungen vielmehr zu einer Reduzierung der in diesem Zeitraum erforderlichen Bauraten um ca. 120 Mio. Euro.

Die Anmeldung der Risikoreserve erfolgt, sofern diese in Anspruch genommen wird, im Rahmen einer zukünftigen MIP-Fortschreibung.

Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Mittel und Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff. anzumelden.

Beim Baureferat erhöht sich das Profitcenterbudget „U-Bahn-Bau im städtischen Hoheitsbereich 32547100“ im Jahr 2022 einmalig um 470.500 Euro sowie ab dem Jahr 2023 befristet bis 2030 um 919.000 Euro jährlich.

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

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden (siehe Anlage 2).

Das Personal- und Organisationsreferat hat Einwände gegen den zusätzlichen Personalbedarf erhoben, insbesondere da die Unabweisbarkeit nicht gegeben sei. Es handele sich bei der Verlängerung der U5 nach Pasing um keine gesetzliche Pflichtaufgabe. Außerdem bestehen noch keine vertraglichen Verpflichtungen (siehe Anlage 3). Hierzu nimmt das Baureferat in Ergänzung zur Ziffer 7 der Vorlage wie folgt Stellung:

Mit dem vorliegenden Beschluss wird dem Baureferat für das Baulos 1 die Ausführungsgenehmigung sowie die Zustimmung zum Baubeginn erteilt und für das Baulos 2 die Durchführung der Ausschreibung für die Bauleistungen beauftragt sowie die Ermächtigung für notwendige Vorarbeiten erteilt. Nur mit der (befristeten) Zuschaltung der beantragten 10 VZÄ können diese Stadtratsaufträge ab dem Jahr 2022 parallel und somit im Rahmen der aufgezeigten Zeitschiene weiter bearbeitet werden. Ohne die beantragte Personalzuschaltung kann insbesondere die Ausschreibung der Bauleistungen für das Baulos 2 nicht weiter vorbereitet und anschließend veröffentlicht werden (vgl. Ziffer 3.2). Sofern die Zuschaltung der beantragten 10 VZÄ erst ab dem Jahr 2023 erfolgt, würde sich der Baubeginn für das Baulos 2 und damit die Fertigstellung der U5 nach Pasing um ca. ein Jahr verschieben. Der Antrag der Referentin bleibt daher unverändert.

Gemäß § 9 Abs. 2 und 3 der Bezirksausschusssatzung 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 satzungsgemäß eingebunden.

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

II. Antrag der Referentin

Der Bauausschuss beschließt als vorberatender Ausschuss:

1. Das Gesamtprojekt für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing wird gemäß den Ausführungen im Vortrag der Referentin mit Projektkosten in Höhe von 988 Mio. Euro genehmigt.
2. Die Realisierung der Verlängerungsstrecke vom heutigen Streckenende am Laimer Platz bis zur Losgrenze einschließlich des U-Bahnhofs Willibaldstraße (Baulos 1) mit Ausführungskosten in Höhe von 365 Mio. Euro wird genehmigt. Dem Baubeginn wird zugestimmt.
3. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausschreibung der Bauleistungen für den Rohbau im Baulos 2 (im Wesentlichen Planfeststellungsabschnitte 78 Am Knie und 79 Pasing) durchzuführen und dem Stadtrat die Ausführungsgenehmigung vorzulegen.
4. Das Baureferat wird ermächtigt, die Vorarbeiten im Baulos 2 gemäß Ziffer 3.3 des Vortrages durchzuführen.
5. Das Baureferat wird beauftragt, die Einrichtung der 10 Stellen sowie anschließend deren Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel für Personalauszahlungen entsprechend der tatsächlichen Besetzung bei der Stadtkämmerei und dem Personal- und Organisationsreferat anzumelden. Beim Baureferat erhöht sich das Profitcenterbudget „U-Bahn-Bau im städtischen Hoheitsbereich 32547100“ im Jahr 2022 einmalig um 470.500 Euro sowie ab dem Jahr 2023 befristet bis 2030 um 919.000 Euro jährlich.
6. Das Baureferat wird beauftragt, nach Abschluss der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung einen Förderantrag nach GVFG und FAG zu stellen.
7. Das Baureferat wird beauftragt, die bestehende Maßnahme „Verlängerung U5 – West, Laimer Platz – Pasing“ wie folgt zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025, Investitionsliste 1, fortzuschreiben:

MIP alt:

Verlängerung U5 – West, Laimer Platz – Pasing, Investitionsliste 1, UA 6050,
Maßnahme-Nr. 3865, Rangfolge-Nr. 3

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1000)						nachrichtlich	
			Summe 2021-2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Rest 2027 ff.
(950)	766.412	11.505	373.000	7.400	61.600	104.000	100.000	100.000	100.000	281.907
Summe	766.412	11.505	373.000	7.400	61.600	104.000	100.000	100.000	100.000	281.907
St.A.	766.412	11.505	373.000	7.400	61.600	104.000	100.000	100.000	100.000	281.907

MIP neu:

Verlängerung U5 – West, Laimer Platz – Pasing, Investitionsliste 1, UA 6050,
Maßnahme-Nr. 3865, Rangfolge-Nr. 3

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1000)						nachrichtlich	
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Rest 2027 ff.
(950)	898.000	11.505	254.400	7.400	31.000	47.000	73.000	96.000	102.000	530.095
Summe	898.000	11.505	254.400	7.400	31.000	47.000	73.000	96.000	102.000	530.095
St.A.	898.000	11.505	254.400	7.400	31.000	47.000	73.000	96.000	102.000	530.095

8. Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Mittel und Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff. anzumelden.
9. 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

Die Vorsitzende

Die Referentin

Katrin Habenschaden
2. Bürgermeisterin

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 Pasing - Obermenzing

An den Bezirksausschuss 25 Laim

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Personal- und Organisationsreferat

An das Kommunalreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität

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 -VZ

zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Baureferat - RG 4

I. A.