

U-Bahn-Linie 6-Nord

Maßnahmegenehmigung für den Nachbau eines zweiten Bahnhofskopfes (Süd) am U-Bahnhof Freimann im 12. Stadtbezirk Schwabing-Freimann

1. Neue Maßnahmegenehmigung
Maßnahmesumme 6,7 Mio. € netto
2. Ermächtigung des Baureferates zum Abschluss einer
Vereinbarung über Unterhaltungsmehraufwendungen
mit der Stadtwerke München GmbH
3. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2006 – 2010

Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09041

Anlagen

Bisherige Planung / Neue Planung: Grundriss

Neue Planung – Übersicht

Protokollauszug BA 12 Unterausschuss Raumordnung, Architektur und Verkehr

Beschluss des Bauausschusses vom 16.01.2007 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Gegenstand der Maßnahmegenehmigung vom 23.11.2005 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 07097), (siehe Anlage 1 – bisherige Planung)

Der U-Bahnhof Freimann ist der letzte von 32 ursprünglich nicht barrierefrei gestalteten U-Bahnhöfen auf den Linien U 6 im Abschnitt Kieferngarten – Harras, U 3 im Abschnitt Olympiazentrum – Münchner Freiheit und damals U 8 (heute U 2 bzw. U 5) im Abschnitt Scheidplatz – Neuperlach-Süd, für den derzeit die barrierefreie Nachrüstung noch aussteht. Nach Realisierung dieser Maßnahme werden sämtliche bereits in Betrieb oder noch in Bau befindlichen U-Bahnhöfe in den Stadtgebieten der Landeshauptstadt München und der Universitätsstadt Garching barrierefrei erreichbar sein.

Der Stadtrat hat für die barrierefreie Ausstattung des U-Bahnhofes Freimann mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.11.2005 die Maßnahmegenehmigung für den Nachbau eines 2. Bahnhofskopfes (Süd) mit einer Aufzugsanlage und zwei Rampen erteilt.

Grundlage dieses Konzeptes waren Forderungen der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, und der Zuwendungsbehörde, wegen der hohen Betriebs- und Unterhaltskosten die Anzahl der für die barrierefreie Erschließung des U-Bahnhofs Freimann erforderlichen Aufzüge auf das technisch unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Die seinerzeitige, vom Stadtrat genehmigte Lösung sah daher vor, die Gleisanlagen der U-Bahn mit einer Brücke zu überspannen, von der aus der mittig zwischen den Gleisen gelegene Bahnsteig des U-Bahnhofes wegen der beengten räumlichen Verhältnisse über einen Aufzug und eine Festtreppe zu erreichen war. Die barrierefreie Erschließung dieser Brücke von den Bereichen westlich und östlich der U-Bahn-Gleise sollte dagegen über Rampenanlagen erfolgen, die zur Verminderung der Umwege für nicht mobilitätseingeschränkte Personen mit drei zusätzlichen Festtreppen versehen werden sollten.

2. Gründe für eine neue Maßnahmegenehmigung

Die beiden westlich und östlich der U-Bahn geplanten Rampenanlagen wären unmittelbar neben den die U-Bahn-Trasse begleitenden Begrenzungsmauern zu liegen gekommen. Für die Gründung der Rampenanlagen wäre daher zur Absicherung des Gleiskörpers ein Baugrubenverbau erforderlich geworden.

Mit der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, bestand nach dem seinerzeitigen Abstimmungsstand von 2005 Einvernehmen darüber, dass die Einbringung dieses Baugrubenverbaus mit Bohr- und Rüttelgeräten aus Sicherheitsgründen nur bei einer Sperrung des unmittelbar benachbarten Gleises ausgeführt werden kann. Während dieser Bauarbeiten wäre somit wechselseitig ein eingleisiger Fahrbetrieb erforderlich geworden. Dieser hätte die beiden U-Bahnhöfe Freimann und Studententadt umfasst, da Weichenanlagen zur Einleitung und Auflösung des signalisierten Zweirichtungsverkehrs nur südlich der Bahnhöfe Kieferngarten und Studententadt zur Verfügung stehen. Es konnte jedoch damals davon ausgegangen werden, dass ein solcher eingleisiger Betrieb auch tagsüber außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich ist.

Die Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, hat zwischenzeitlich als eigene Maßnahme die Sanierung der Bahnsteige in den U-Bahnhöfen Studententadt und Freimann durchgeführt. Die Erfahrungen mit dem bei diesen Bauarbeiten zeitweise durchgeführten eingleisigen Betrieb haben gezeigt, dass sich aufgrund der intensiven Verknüpfung des Netzes bereits geringfügige Fahrplanabweichungen zu erheblichen Verzögerungen aufschaukeln können. Eine detaillierte fahrplantechnische Berechnung und Simulation haben zudem gezeigt, dass tagsüber ein eingleisiger Betrieb nur unter erheblichen Problemen und höchstens in der Zeit von 10 – 12.30 Uhr vorstellbar wäre; abends und nachts ließe sich dieser frühestens ab 21 Uhr einrichten (ausgenommen sind auch Abende mit Spielen in der Arena in Fröttmaning). Angesichts dieser Ergebnisse und unter Berücksichtigung der gestiegenen Bedeutung der Linie U 6, nach deren Verlängerung am 14.10.2006 nach Garching-Forschungszentrum, hat, im Interesse ihrer Fahrgäste, die Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, einen eingleisigen Betrieb tagsüber abgelehnt.

Damit wären die entsprechenden Verbauarbeiten im Nahbereich der Gleise in Nachtarbeit durchzuführen gewesen. Zusammen mit anderen, ebenfalls nur in Nachtarbeit durchführbaren Arbeiten, wie z.B. dem Einheben von Fertigteilen über den Gleisanlagen, wären insgesamt Nachtarbeiten während etwa 15 Wochen angefallen. Diese aus den betrieblichen und sicherheitstechnischen Vorgaben sich ergebende Anforderung war auch im Planfeststellungsantrag des Baureferates vom 04.04.2006 dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Zuge der von ihr durchzuführenden Interessen-abwägung festgestellt, dass eine solche Lösung im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Nachtruhe der Anlieger nicht genehmigungsfähig ist, da auch andere technische Varianten mit einem geringeren Maß des Eingriffes möglich sind.

Das Baureferat hat daher die mit Beschluss des Stadtrates vom 23.11.2005 bereits genehmigte Maßnahme nochmals überarbeitet.

3. Beschreibung der neuen Maßnahme (siehe Anlage 1 – neue Planung und Anlage 2)

Die Unterführung im Zuge der Zinnienstraße ist unter der östlich gelegenen Autobahn A 9 barrierefrei ausgebildet; der westliche Abschnitt unter der U-Bahn erfüllt jedoch diese Kriterien nicht. Daher wird zur barrierefreien Bahnhofserschließung eine Überführung über den Gleisen erforderlich.

Sowohl der mittige Bahnsteig als auch die Bereiche westlich der Gleisanlagen zwischen der U-Bahn und der Georg-Wopfner-Straße und östlich der Gleise zwischen der U-Bahn-Anlage und der Bundesautobahn A 9 werden nunmehr jeweils durch eine Festtreppe und einen Aufzug erschlossen. Der zwischen den beiden Gleisen angeordnete Baukörper unter der Brücke und der dortigen Festtreppe nimmt die notwendigen Betriebsräume auf. Die beiden Aufzüge westlich und östlich der Gleisanlagen sind so weit von den Gleisen abgerückt worden, dass zur Herstellung der Aufzugsunterfahrten und für die Gründung der Brückenkonstruktion keine Verbauarbeiten mit Großgerät erforderlich werden. Damit können die dortigen, gegenüber der Lösung von 2005 wesentlich kleineren Baugruben ohne Einschränkung des U-Bahn-Betriebes tagsüber hergestellt werden.

Die beiden Festtreppen östlich und westlich der Gleisanlagen werden als freitragende Konstruktionen ausgebildet. Damit können unter diesen Treppen städtebaulich verträglich ca. 20 überdachte Fahrradständer untergebracht werden.

Durch die Umplanung reduziert sich der Umfang der in Nachtarbeit durchzuführenden Arbeiten (Arbeiten an dem mittig zwischen den Gleisen gelegenen Baukörper sowie Einheben der Brückenfertigteile) auf ca. 6 Wochen. Dieser Umfang der erforderlichen Nachtarbeit ist aus zwingenden technischen Gründen unvermeidlich und nach den durchgeführten Vorabstimmungen mit der Planfeststellungsbehörde genehmigungsfähig.

4. Ablösung der Unterhaltungsmehraufwendungen

§ 7 Absatz 5 Ziffer 1 der für den U-Bahn-Bau einschlägigen Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) fordert für die Planung und den Bau von Betriebsanlagen die maßgebliche Beteiligung des Betriebsleiters.

Der Betriebsleiter der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, hat erklärt, dass aus deren betriebswirtschaftlicher Sicht im Hinblick auf die Betriebs- und Unterhaltungskosten einer Lösung mit drei Aufzügen nur zugestimmt werden könne, wenn die Mehraufwendungen für den Betrieb und Unterhalt gegenüber der vom Stadtrat am 23.11.2005 beschlossenen bisherigen Lösung mit einem Aufzug und zwei Rampen von der Landeshauptstadt München der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, in Form eines einmaligen kapitalisierten Ablösebetrages erstattet werden.

Die Stadtwerke München GmbH hat diesen Ablösebetrag ermittelt und dem Baureferat mitgeteilt. Die betriebswirtschaftliche Prüfung durch die Stadtkämmerei hat ergeben, dass der Ablösebetrag in Höhe von 70.000 € netto angemessen ist. Über die Erstattung der Unterhaltungsmehraufwendungen in Form eines einmaligen Ablösebetrages in dieser Höhe soll daher zwischen dem Baureferat und der Stadtwerke München GmbH eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen werden.

5. Stellungnahme der Behindertenvertretung

Der städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen hatte bereits zur bisherigen Planung empfohlen, anstelle einer Erschließung über zwei Rampen und einen Aufzug eine Erschließung mit drei Aufzügen zu realisieren.

Diesem Anliegen konnte mit der Maßnahmegenehmigung vom 23.11.2005 nicht nachgekommen werden.

Durch die in diesem Beschluss nunmehr zur Maßnahmegenehmigung vorgeschlagene Lösung wird diesem Anliegen entsprochen. Der Beraterkreis hat dem neuen Projekt in seiner Sitzung am 07.11.2006 zugestimmt.

6. Bauabwicklung

Im Zuge von Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der Stadtwerke München GmbH, die jedoch nicht Gegenstand dieser Maßnahmegenehmigung sind, sondern aus Mitteln des Wirtschaftsplanes der Stadtwerke finanziert werden, sind während der Sommerferien 2007 betriebliche Einschränkungen vorgesehen. Um die Beeinträchtigung der Fahrgäste möglichst gering zu halten, soll mit den Arbeiten zum Nachbau eines neuen Südkopfes am U-Bahnhof Freimann mit einer Brücke und drei Aufzügen zeitgleich mit diesen Arbeiten begonnen werden. Die Gesamtbauzeit für die Nachrüstung des neuen Südkopfes wird etwa 2 Jahre dauern.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für den Nachbau eines zweiten Bahnhofskopfes am U-Bahnhof Freimann mit einer Aufzugsanlage und zwei Rampen (bisherige Planung) wurden auf 6,0 Mio. € netto geschätzt. Die Schätzung für die Gesamtkosten der neuen Planung mit drei Aufzugsanlagen beträgt 6,7 Mio. € netto. In diesem Betrag sind die Kosten für die Ablösung der Unterhaltungsmehraufwendungen für zwei Aufzüge, die sich auf 70.000 € netto belaufen, enthalten.

Die Finanzierung für den Nachbau eines zweiten Bahnhofskopfes wird über die Münchner Tunnel-Gesellschaft mbH abgewickelt. Über den Finanzplan für diese Baumaßnahme beschließt der Aufsichtsrat der Münchner Tunnel-Gesellschaft mbH im Umlaufverfahren. Die in diesem Finanzplan ausgewiesenen Gesamtkosten stimmen mit der vorliegenden Maßnahmegenehmigung überein.

Auch für dieses Vorhaben wird, wie bei den vorangegangenen Aufzugsnachbauten auch, eine Zuschussförderung mit Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) erwartet. In Vorgesprächen hat die Regierung von Oberbayern nunmehr eine Förderung in Höhe von 70 % aus den zuwendungsfähigen Kosten in Aussicht gestellt. Die Zuschussquote verringert sich gegenüber der Maßnahmegenehmigung vom 23.11.2005 um 15 % wegen der seit Anfang 2006 geänderten Fördersätze. Der Finanzierungsantrag wird derzeit überarbeitet und in Kürze eingereicht werden.

Die für die Mehraufwendungen der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, vorgesehene einmalige Ablöse in Höhe von 70.000 € netto zählt nicht zu den zuwendungsfähigen Kosten, so dass hierfür keine Finanzhilfen nach dem GVFG und dem FAG gewährt werden.

Im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2006 – 2010 sind in der Investitionsliste 1 unter der Maßnahmenummer 8200.3876 (007) bereits Mittel eingeplant. Das MIP ist, wie im Antrag aufgezeigt, anzupassen.

Die Beschlussvorlage ist mit der Stadtkämmerei abgestimmt.

Abstimmungen

Der Nachbau eines zweiten Bahnhofskopfes mit barrierefreier Erschließung am U-Bahnhof Freimann ist mit allen betroffenen Dienststellen, mit der Autobahndirektion Südbayern, mit der Baugenossenschaft Reichsbahnwerk Freimann e.G. als Eigentümerin der angrenzenden Wohnbebauung, mit der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH und mit der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, abgestimmt.

§ 9 Absatz 3 der Satzung für die Bezirksausschüsse sieht im Katalog Nr. 26 ein Anhörungsrecht des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vor. Der Vorsitzende des Bezirksausschusses 12, Herr Lederer-Piloty, hat aufgrund des einstimmigen Votums des Unterausschusses Raumordnung, Architektur und Verkehr am 21.11.2006 folgende Eilentscheidung getroffen: „Der Bezirksausschuss wollte von Anfang an die Lösung mit 3 Aufzügen. Es wird eine erstklassige Gestaltung erwartet und ein kleiner Wettbewerb gewünscht“. (Das Protokoll ist auszugsweise als Anlage 3 beigefügt).

Das Baureferat kann dem Bezirksausschuss eine erstklassige Gestaltung zusagen. Dem Wunsch nach einem kleinen Wettbewerb kann leider nicht entsprochen werden, da wegen des zwingenden Baubeginns im Sommer 2007 (siehe Punkt 6) nicht ausreichend Zeit zur Verfügung steht. Außerdem verfügt das Baureferat für dieses relativ kleine Projekt über ausreichende Planungskapazitäten. Aus Kostengründen wird daher auf eine Beauftragung von externen Architekten verzichtet. Das Baureferat wird aber den Bezirksausschuss über die vorgesehene Gestaltung anhand der Entwurfsplanung informieren.

Eine Behandlung der Angelegenheit im Bauausschuss am 16.01.2007 ist erforderlich, um sicherzustellen, dass die Hauptbauphase dieser Maßnahme zeitgleich mit der von der MVG geplanten Dachsanierung des U-Bahnhofes Freimann erfolgen kann. Der Schwerpunkt der Sanierungsarbeiten muss in den Sommerferien 2007 abgewickelt werden.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Reissl, sowie die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Ingenieurbau, Frau Stadträtin Schosser, haben je einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Für den Nachbau eines zweiten Bahnhofskopfes (Süd) am U-Bahnhof Freimann wird eine neue Maßnahmegenehmigung mit drei Aufzugsanlagen und Gesamtkosten in Höhe von 6,7 Mio. € netto erteilt.

2. Das Baureferat wird ermächtigt, im Rahmen dieser Maßnahmegenehmigung mit der Stadtwerke München GmbH eine Vereinbarung über die einmalige Ablöse für die Betriebs- und Unterhaltungsmehraufwendungen von zwei Aufzügen am U-Bahnhof Freimann in Höhe von 70.000 € netto abzuschließen.

3. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2006 – 2010 wird in der Investitionsliste 1 wie folgt geändert: (netto in 1000 €)

Nachbau zweiter Bahnhofskopf mit Aufzügen am U-Bahnhof Freimann
UA 8200, Maßnahme Nr. 3876, Rangfolge-Nr. 007, Investitionsliste 1

		GRZ	Gesamt- kosten	Finanzg. bis 2005	Summe 2006 - 2010	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Rest 2012 ff.
	B	985	6.000	88	5.912	1.200	3.800	912	0	0	0	0
alt	Z	361	3.400	0	3.400	650	2.150	600	0	0	0	0
	St.A		2.600	88	2.512	550	1.650	312	0	0	0	0
	B	985	6.700	66	6.634	289	2.252	3.755	338	0	0	0
neu	Z	361	3.150	0	3.150	0	1.000	1.900	250	0	0	0
	St.A		3.550	66	3.484	289	1.252	1.855	88	0	0	0

4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand entscheidet endgültig die Vollversammlung
des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Hep Monatzeder
3. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

- IV. Abdruck von I. - III.
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - Abt. II
zur Kenntnis.

V. Wiedervorlage im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird
bestätigt.

An den Bezirksausschuss 12
An die Stadtwerke München GmbH
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4, V, VI, G, H, T, MSE
An das Baureferat - I Z, I 2, I 3, I 4, I 5
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - Ingenieurbau

Am
Baureferat - RG 4
I.A.