

**Nordumgehung Pasing
im 21. Stadtbezirk Pasing-Obermenzing**

1. Projektteil B
Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke
im Bereich Bahnhof Pasing
(Baukilometer 0+780 bis 1+080)
Projektkosten (Kostenberechnung):
16,900 Mio. Euro

Projektgenehmigung
2. Projektteil C
Terminalbauwerk am Bahnhof Pasing
Projektkosten (Kostenberechnung):
12,720 Mio. Euro

Projektgenehmigung
3. Vorgezogene Maßnahmen im Bahnhofsbereich

Ausführungsgenehmigung
4. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2009 - 2013,
Investitionsliste 1, Unterabschnitt 6300 „Gemeindestraßen“
und UA 6600 „Bundes- und Staatsstraßen,
Ortsdurchfahrten“

Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03221

Beschluss des Bauausschusses vom 17.11.2009 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I.	
I. Vortrag der Referentin	5
1. Ausgangssituation	5
1.1 Auftragslage	5
1.2 Grundlagen und Randbedingungen	6
1.3 Aufteilung in Projektteile	7
2. Projektteil A – aktueller Stand	8
2.1 Aktueller Stand der Bauarbeiten	8
2.2 Gestaltung der Lärmschutzwände	9
2.3 Stand der Grunderwerbsverhandlungen	10
2.4 Weitere Entwicklung Pasing Arcaden	11
2.5 Projektänderungen gegenüber der Projektgenehmigung	11
2.6 Darstellung der Kostenentwicklung Projektteil A	12
3. Projektteil B	12
3.1 Sachstand	12
3.2 Projektbeschreibung	12
3.2.1 Verkehrsanlagen	12
3.2.2 Ingenieurbauwerke	12
3.2.3 Verlegung von DB-Sparten	15
3.2.4 Eingriffsregelung – Erfordernis zur Durchführung einer UVP	15
3.3 Bauablauf	16
3.4 Kosten	17
4. Projektteil C	18
4.1 Aufgabenstellung	18
4.2 Projektstand	18
4.3 Planung	19
4.4 Bauablauf	21
4.5 Kosten	21
4.5.1 Darstellung der Kostenentwicklung	22
4.5.2 Ausgleichszahlungen; Wertausgleich	22
5. Vorgezogene Ausführungsgenehmigungen im Bahnhofsbereich	24
5.1 Baumfällarbeiten und Rodungen	24
5.2 Herrichten der Ersatzflächen für die Verkaufscontainer	24
5. Gesamt-Terminplanung	25
6. Kostenzusammenstellung	27
7.1 Übersicht der Gesamtprojektkosten	27
7.2 Grunderwerb	27
7.3 Folgekosten	27
7. Finanzierung des Gesamtprojektes	28
8.1 Mehrjahresinvestitionsprogramm	28
8.2 Zusammenstellung der Kostenbeteiligungen und Zuwendungen	29

II. Antrag der Referentin	31
III. Beschluss	34

Verzeichnis der Anlagen:

Zu Projektteil B:

Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Projektteil B, Anlage A)	Termin- und Mittelbedarfsplan
Projektteil B, Anlage B)	Planunterlagen Ingenieurbauwerke
Projektteil B, Anlage C)	laufende Folgekosten

zu Projektteil C:

Projekthandbuch (PHB)

Projektdateien

Planunterlagen Terminalbauwerk

allgemeine Anlagen zum Gesamtprojekt:

Übersichtslageplan Nordumgehung Pasing

Lageplan Bahnhofsbereich zu Projektteil B und C

Querschnitt im Bahnhofsbereich zu Projektteil B und C

I. Vortrag der Referentin

1. Ausgangssituation

1.1 Auftragslage

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit Beschluss vom 14.03.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307) für den Projektteil A der Nordumgehung Pasing (NUP) die Projektgenehmigung erteilt. Für die Projektteile B und C wurde die Vorprojektgenehmigung und für vorgezogene Maßnahmen des Projektteils A die Ausführungsgenehmigung erteilt (siehe anliegender Übersichtslageplan).

Für den Projektteil A, Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke zwischen den Knoten Landsberger Straße / Am Knie und Bodensee-/ Lortzingstraße ohne den Bereich Bahnhof Pasing, wurde inzwischen mit Beschluss vom 04.03.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11728) die Ausführungsgenehmigung erteilt. Der Baubeginn erfolgte am 02.04.2008.

Mit der Vorprojektgenehmigung des Projektteils B, Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke im Bereich Bahnhof Pasing wurde die Vorplanung genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen sowie für die nach § 18 AEG planfeststellungspflichtigen Bestandteile des Projekts die Genehmigungsplanung zu erarbeiten und die Planfeststellungsunterlagen an die DB Station&Service AG (DB S&S) zur Einreichung beim Eisenbahnbundesamt zu übergeben. Das Kreisverwaltungsreferat wurde als Betreuungsreferat der Park & Ride GmbH gebeten, mit dieser einen Vertrag über den Betrieb der Fahrradabstellanlage am Bahnhof Pasing abzuschließen (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307).

Mit der Vorprojektgenehmigung des Projektteils C, Terminalbauwerk am Bahnhof Pasing wurden das Nutzerbedarfsprogramm und die Vorplanung nach Maßgabe des Projekthandbuches und der vorgelegten Vorentwurfspläne genehmigt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Abstimmung der Entwurfsplanung mit der DB AG zu koordinieren und die Kosten für die hierfür erforderliche Projektsteuerung aus dem Projekthaushalt HLP zu finanzieren. Das Baureferat wurde beauftragt, mit der DB Station&Service AG und der DB Netz AG eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung über die Maßnahmen im Bereich des Bahnhofs München-Pasing abzuschließen, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erarbeiten und die Planfeststellungsunterlagen an die DB Station&Service AG zur Einreichung beim Eisenbahnbundesamt zu übergeben und nach der Planfeststellung die Projektgenehmigung herbeizuführen (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307).

Der Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen der Landeshauptstadt München, der DB Station&Service AG und der DB Netz AG über die Maßnahmen im Bereich des Bahnhofs München-Pasing ist in den Grundzügen endverhandelt.

Das Eisenbahnbundesamt hat am 29.05.2009 den Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung des Terminalbauwerks inklusive der Anpassungsmaßnahmen an den angrenzenden baulichen Anlagen und den hierfür erforderlichen Provisorien im Bereich des Bahnhofs München-Pasing erlassen.

Nach öffentlicher Auslegung wurde der Planfeststellungsbeschluss mit Ablauf der Klagefrist am 07.08.2009 bestandskräftig.

Damit sind die Voraussetzungen gegeben um mit dieser Beschlussvorlage die Projektteile B und C zur Projektgenehmigung vorzulegen.

Zudem informiert diese Vorlage über den aktuellen Stand des Projektteil A.

I.2 Grundlagen und Randbedingungen

Rahmenbedingungen für die Planung der NUP lieferten die Stadtratsbeschlüsse „Variantenentscheidung zu den Knotenpunkten“ vom 10.12.2003 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 03357) und „Höhenlage der Nordumgehung im Bereich Bahnhof Pasing“ vom 28.07.2004 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 04691).

Die planungsrechtliche Grundlage für den Bau der Nordumgehung liefert der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1922 a, der am 30.06.2006 rechtsverbindlich wurde.

Die Nordumgehung Pasing folgt folgender Trasse:

Knoten Bodensee-/ Lortzingstraße, Lortzingstraße, Knoten Lortzing-/ Kafler-/ Haberlandstraße, Neubaustrecke NUP südlich der Gleisanlagen (im Bereich des Bahnhofs Pasing verläuft die Trasse zwischen den Bahnsteigen und dem Bahnhofsgebäude hindurch), Knoten Landsberger Straße/ Am Knie.

Die Nordumgehung Pasing erfüllt einerseits die Funktion einer Hauptverkehrsstraße, andererseits dient sie der Erschließung der neu zu bebauenden Flächen südlich der Gleisanlagen.

Die Bundesstraße B 2 verläuft heute auf der Achse Bodensee-/ Landsberger Straße. Die Staatsstraße 2063 (Straßenzug Pippinger/ Lortzing-/ Planegger Straße) kreuzt die B2 in Pasing. Nach Fertigstellung der Nordumgehung Pasing soll diese die Bundesstraßenfunktion übernehmen. Die straßenrechtliche Widmung wird entsprechend angepasst.

Zeitgleich zur Planung und zum Bau der Nordumgehung Pasing finden folgende weitere große Baumaßnahmen statt, die eine enge Koordinierung erfordern:

Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Pasing:

Seit Anfang 2008 werden die Regional-, S- und Fernbahnsteige des Bahnhofs Pasing barrierefrei ausgebaut. Die Maßnahmen sollen laut DB AG etwa bis

Ende 2012 abgeschlossen sein. Die Maßnahme läuft parallel zum Projekt NUP, es sind aber keine direkten Verknüpfungspunkte mehr gegeben.

Pasinger Hofgärten:

Zwischen der NUP und der Kaflerstraße, westlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes erstellt die „3. Rio Immobilienverwaltungs GmbH“ (im weiteren Text „Rio“ genannt) ein Büro- und Geschäftshaus. Die Baumaßnahmen sind weit fortgeschritten. Das Gebäude soll im Frühjahr 2010 bezogen werden.

Pasing Arcaden:

Südlich der NUP, östlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes erstellt die „mfi Management für Immobilien AG“ (im weiteren Text „mfi“ genannt) ein Einkaufszentrum. Die Maßnahme befindet sich in Bau. Die Eröffnung ist für Frühjahr 2011 vorgesehen. Von der mfi wird unmittelbar östlich anschließend an das vom Baureferat zu erstellende Terminalbauwerk (Projektteil C) ein weiteres Gebäude erstellt, das mit dem Terminalbauwerk eine Einheit bildet und bis knapp vor die Pasing Arcaden reicht. Baubeginn für dieses Gebäude soll im Frühjahr 2010 sein.

Seitens der LHM sind noch folgende große Maßnahmen zu berücksichtigen:

Umgestaltung des Pasinger Zentrums
nach der Verkehrsberuhigung, die durch die NUP geschaffen wird,
verbunden mit der

Verlängerung der Trambahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing

Die Maßnahmen werden eng miteinander koordiniert. Neben Abstimmungen nach Bedarf findet regelmäßig ein „Runder Tisch zur Koordinierung der großen Baumaßnahmen in Pasing“ statt, der vom Bezirksausschuss initiiert wurde.

1.3 Aufteilung in Projektteile

- **Projektteil A**

behandelt die Maßnahmen der Nordumgehung Pasing, für die die **Projektgenehmigung mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 14.03.2007** erteilt wurde (Baukilometer 0 bis 0+780 und 1+080 bis 2+200) (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307).

Die Realisierung dieses Teils A stellt auch die Erschließung für die Baufelder entlang der NUP sicher. In den unter der Federführung des Planungsreferates verhandelten städtebaulichen Verträgen wurde den Bauträgern eine provisorische Erschließung im Jahre 2010 zugesagt.

Die **Ausführungsgenehmigung wurde mit Beschluss des Stadtrats vom 04.03.2008** erteilt (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11728). Der **Baubeginn erfolgte am 02.04.2008**.

- **Projektteil B**

behandelt die Maßnahmen der NUP im Bahnhofsbereich (Baukilometer 0+780 bis 1+080), für die die **Vorprojektgenehmigung mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 14.03.2007** erteilt wurde (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307).

Die Änderung der in diesem Bereich der NUP bestehenden Eisenbahnbetriebsanlagen erforderte ein Baurechtsverfahren (Planfeststellung) nach §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Das Eisenbahnbundesamt hat am 29.05.2009 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Nach öffentlicher Auslegung und Ablauf der Klagefrist ist der Planfeststellungsbeschluss seit 07.08.2009 bestandskräftig. Somit besteht nun Planungssicherheit für die NUP im Bahnhofsbereich.

Das Baureferat legt nun die Projektgenehmigung zur Beschlussfassung vor.

- **Projektteil C**

behandelt die Planungen zum Terminalbauwerk am Bahnhof Pasing, für die die **Vorprojektgenehmigung ebenfalls mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 14.03.2007** erteilt wurde (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307).

Die Planungen dazu mussten beim Eisenbahnbundesamt nach §18 AEG planfestgestellt werden, da das Terminalbauwerk später als Bahnbetriebsanlage in das Eigentum der DB übergeht. Das Eisenbahnbundesamt hat am 29.05.2009 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Nach öffentlicher Auslegung und Ablauf der Klagefrist ist der Planfeststellungsbeschluss seit 07.08.2009 bestandskräftig. Somit besteht nun Planungssicherheit für das Terminalbauwerk.

Das Baureferat legt nun die Projektgenehmigung zur Beschlussfassung vor.

2. Projektteil A – aktueller Stand

2.1 Aktueller Stand der Bauarbeiten

Die Projektgenehmigung wurde am 14.03.2007 erteilt (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307). Die Ausführungsgenehmigung erfolgte am 04.03.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11728).

Die Bauarbeiten laufen zügig voran und liegen in weiten Teilen bereits vor den geplanten Terminen.

So konnten die Brücken über die Würm und über den Würmkanal ca. 2 Monate vor dem Solltermin fertiggestellt werden. Damit konnte auch der als Schulweg wichtige Hermann-Hesse-Weg am 17.04.2009 vorzeitig wieder in Betrieb gehen. Die Brücke über die Offenbachstraße wurde ebenfalls ca. 1 Monat früher als geplant fertiggestellt.

Die Herstellung der Stauraumkanäle und des Schmutzwasserkanals wurde ebenfalls bereits vorzeitig abgeschlossen.

Bei den Straßenbauarbeiten konnte der Straßenumbau der Lortzingstraße zwischen Scapinellistraße und Bahnüberführung auf Grund des zügigen Arbeitsfortschrittes an der Kreuzung NUP / Lortzingstraße um ca. 1 Jahr vorverlegt

werden. In diesem Abschnitt wurde auch eine bisher nicht vorgesehene Fernwärmeleitung mit verlegt.

Die Terminverkürzung war möglich, weil durch den mehrere Monate anhaltenden Baustopp bei den Pasing Arcaden freie Kapazitäten bei den ausführenden Firmen der Verlegesparten und bei der Straßenbaufirma konzentriert in diesem Bereich eingesetzt wurden. Zudem konnten die Verkehrsführungen für die Fernheizungsverlegung in der Haberlandstraße inklusive der damit verbundenen Busumleitung auch für die Umbauarbeiten im Kreuzungsbereich mit genutzt werden.

Der Ausbau der Varnhagenstraße zwischen Bodenseestraße und Scapinellistraße zur Andienung des Quartiers westlich der Lortzingstraße erfolgt bis Ende 2009. Die vertraglich bis 15.03.2010 zugesicherte Erschließung der Pasinger Hofgärten über die NUP mit der Einmündung in die Lortzingstraße konnte mittels eines Teilausbaus bereits im Oktober 2009 realisiert werden. Anfang Oktober 2009 sind die Fahrbahnen der NUP und der Verbindungsspanne von der Kafflerstraße zur NUP (U-1566) in Betrieb genommen worden. Die endgültige Herstellung von Gehbahn, Parkbucht und Baumgräben erfolgt dann im Jahr 2010 mit Fertigstellung der Hochbauten.

Die Straßenbauarbeiten im Bereich der Kreuzung Landsberger Straße / Am Knie werden 2009 an der Ostseite so weit abgeschlossen, dass zur Inbetriebnahme der Pasing Arcaden im Frühjahr 2011 die Erschließung über die NUP gesichert werden kann.

Für den Bauabschnitt der NUP zwischen Am Knie und Projektteil B im Bahnhofsbereich werden bis Ende 2010 noch die restlichen Spartenverlegungen und Straßenbauarbeiten zur Erschließung der Pasing Arcaden durchgeführt, wobei der Geh- und Radweg zur Eröffnung provisorisch durch die mfi hergestellt wird. Erst nach der Inbetriebnahme des Gebäudes können diese Bereiche 2011 endgültig hergestellt werden. Inwieweit der Geh- und Radweg vor dem geplanten Wohngebäude östlich der Offenbachstraße endgültig hergestellt werden kann, ist hier vom Baufortschritt der Hochbaumaßnahmen abhängig.

Die im Projektteil A enthaltenen Teile der Lärmschutzwand werden komplett zusammen mit den Lärmschutzwänden des Projektteils B ausgeschrieben und gebaut. Zur Eröffnung der NUP sind alle erforderlichen Lärmschutzwände hergestellt. Zur Gestaltung der Lärmschutzwände siehe Kapitel 2.2.

Die in der Lortzingstraße geplanten neuen Bäume werden im Frühjahr 2010 gepflanzt. Die Begrünung der übrigen Bereiche erfolgt nach Herstellung der Lärmschutzwände.

2.2 Gestaltung der Lärmschutzwände

Wie im Beschluss vom 14.03.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307) festgelegt, wurden zur Gestaltung der Lärmschutzwände Workshops mit Beteiligung des Bezirksausschusses abgehalten.

Als Ergebnis wurden folgende Punkte erarbeitet:

- Die Lärmschutzwand soll in möglichst großen Teilen – auch an ihrer Nordseite – begrünt werden, an der Südseite neben einer Berankung auch mit Bäumen als vertikale Gliederungselemente.
- Die Lärmschutzwand soll eine durchgehende Oberkante und keine unterschiedlichen Höhen (Abtreppungen) erhalten.
- Die Lärmschutzwand soll an folgenden Stellen durch Glasfelder unterbrochen werden, um einen Durchblick zu ermöglichen:
 - Querung der Würmaue:
an der Südseite auf die ganze Länge, auf der Nordseite am Würmdurchfluss
 - Bahnhofsbereich
 - Offenbachstraße
 - zusätzlich bis zu 10 % der bisher geschlossen geplanten Bereiche östlich des Bahnhofsbereichs.
- An geeigneten Stellen soll die Integration von Photovoltaikerelementen auf ihre gestalterische und energetische Wirkung hin untersucht werden. Anzustreben ist eine Verwendung von transparenten Zellen auf Glasflächen. Hierfür erscheint der Bereich der Würmbrücke geeignet.

Dieses Konzept wurde auch in der Einwohnerversammlung zu diesem Thema am 28.06.2007 vorgestellt. Der Bezirksausschuss hat dem Konzept in seiner Sitzung am 26.09.2007 zugestimmt.

Die Punkte wurden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Die Untersuchung auf die gestalterisch und energetisch sinnvolle Integration von Photovoltaikerelementen hat ergeben, dass hierfür die südliche Wand auf der Brücke über die Würm genutzt wird. Auch dies wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

2.3 Stand der Grunderwerbsverhandlungen

In der „Ergänzenden Vorlage zum Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 14.03.2007“ (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307) ist auf Seite 4 dargestellt, dass für die NUP noch von fünf Grundstückseigentümern bzw. Eigentümergemeinschaften Flächen zu erwerben sind. Zwei dieser Grundstücke sind bereits erworben. Für zwei weitere Grundstücke fand ein Besitzübergang bzw. eine Besitzeinweisung statt, sodass der Straßenbau hier fortgesetzt werden konnte. Bei einem Grundstück am südlichen Rand der Bodenseestraße laufen die Verkaufsverhandlungen zwischen Kommunalreferat und einem Eigentümer noch. Der Besitzübergang und Erwerb erfolgen nach derzeitigem Stand rechtzeitig vor dem dort erforderlichen Beginn der Straßenbauarbeiten im März 2011.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch den Erwerb der Grundstücke weder Baubehinderungen auftreten noch zu erwarten sind.

2.4 Weitere Entwicklung Pasing Arcaden

Die Fertigstellung der Pasing Arcaden verzögerte sich wegen eines Baustopps zwischen September 2008 und Juli 2009. Seit August 2009 laufen die Bauarbeiten wieder. Die Pasing Arcaden sollen ca. 1 Jahr später als ursprünglich geplant im Frühjahr 2011 in Betrieb genommen werden.

Der Bauablauf der mfi ist mit dem Bauablauf für die NUP im Detail abgestimmt, so dass keine gegenseitigen Behinderungen zu erwarten sind.

Der Umbau der Westseite der Offenbachstraße (kein Teil des Projektes NUP) wird im Zuge der Herstellung der Pasing Arcaden im Frühjahr 2010 erfolgen. Bei diesem Umbau sind auch Spartenumlegungen erforderlich.

2.5 Projektänderungen gegenüber der Projektgenehmigung

Wendemöglichkeit im Mittelteiler:

Ursprünglich war vorgesehen, Taxistellplätze am südlichen Bahnhofsvorplatz (außerhalb des Projektumgriffs der NUP) unterzubringen. Im Zusammenhang mit den Planungen für das Pasinger Zentrum wurde vereinbart, dass die Taxistellplätze nördlich des Terminalbauwerkes entlang der Nordumgehung Pasing angeordnet werden sollen. Dies hat zur Folge, dass eine Wendemöglichkeit für diese Taxis angeboten werden muss, da die meisten Fahrgäste dieser Taxis zu Zielen westlich von Pasing gebracht werden. Diese Wendemöglichkeit wird durch eine eigene Spur in der Mittelinsel auf Höhe der Ausfahrt aus der Tiefgarage der Pasing Arcaden geschaffen.

Herauslösung der Platzgestaltung Am Knie:

Durch die Neuordnung der Flächen Am Knie, im Zuge der Planung der NUP, ergibt sich eine neue Platzfläche im südwestlichen Bereich des geplanten Knotens. Die Fläche schließt an den bestehenden, von Süden kommenden parkähnlichen Grünzug an, der hier seinen Abschluss bzw. seinen Anfang bildet.

Im Rahmen des Plangutachtens des Verkehrskonzeptes Pasing bestand für die Teilnehmer die Möglichkeit Gestaltungsvorschläge zu unterbreiten.

Auf Wunsch des Bezirksausschusses wurde das im Plangutachten nur skizzenhaft geforderte Konzept für die neue Platzfläche im Rahmen des Projektes Pasing Zentrum weiterentwickelt.

Die erarbeitete Konzeption sieht nun vor, den vorhandenen Grünzug bis an die Landsberger Straße über einen teilweise befestigten Platzbereich zu erweitern und damit die Grünverbindung bereits von der Landsberger Straße aus wahrnehmbar zu machen.

Um eine Realisierung der Maßnahme zeitnah in Anlehnung an das Projekt „Pasing Zentrum, Gestaltung von Straßen und Plätzen“ zu gewährleisten und um eine gestalterisch einheitliche Gesamtkonzeption im Pasinger Zentrum zu erreichen, wurde der Platzbereich, der sich bislang im Projektumgriff der NUP befand, gemäß Beschluss des Bauausschusses vom 31.03.2009 in das Projekt Pasing Zentrum eingegliedert (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01872).

2.6 Darstellung der Kostenentwicklung Projektteil A

Gemäß Ausführungsgenehmigung vom 04.03.2008 betragen die auf den Fertigstellungszeitpunkt 2014 prognostizierten Ausführungskosten 46.410.000 €.

Nach aktuellem Projektstand wird diese Kostenobergrenze eingehalten. Ca. 70 % der auszuführenden Arbeiten sind submittiert. Die Arbeiten mit den größten Unsicherheitsfaktoren (Altlasten- und Kampfmittelbeseitigung) sind größtenteils abgeschlossen.

3. Projektteil B

Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke im Bereich Bahnhof Pasing
(Baukilometer 0+780 bis 1+080)

3.1 Sachstand

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) wurden die Entwurfsplanung sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 10 KommHV liegen vor.

3.2 Projektbeschreibung

3.2.1 Verkehrsanlagen

Es sind je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren, getrennt durch einen Mittelteiler geplant. Im Bereich des Bahnhofs wird die Fahrbahn über die Bahnsteigunterführungen hinweg geführt. Nördlich grenzt eine Grünfläche mit variierender Breite an, die teils als Rasenfläche, teils als Baumgraben, teils als Versickerungsmulde ausgebaut wird. Südlich der Fahrbahn sind geplant:

- zwischen U-1566 und Terminalbauwerk: Parkbucht, Baumgraben, Gehbahn
- im Bereich des Terminalbauwerkes: Parkbucht für Kurzzeitparkplätze inklusive zweier Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen, Taxistellplätze, Gehbahn
- östlich des Terminalbauwerkes: überdachte Doppelstockfahrradständer, unterbrochen durch Bäume, Zweirichtungsradweg, Gehbahn

3.2.2 Ingenieurbauwerke

Zugang zur S-Bahn

Der S-Bahnzugang besteht derzeit aus einer einfachen Glas-Stahl-Konstruktion mit teilweise seitlich angeordneten Läden. Wegen der Überführung der NUP wird hier ein Brückenbauwerk notwendig. Es wird als Stahlbetonrahmen ausgebildet. Die lichte Weite von 8,25 m bleibt be-

stehen. Die Rampe wird barrierefrei gestaltet. Es werden Zugänge zu den neuen Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Südlich der NUP schließt der Zugang direkt an das neue Terminalbauwerk an. Für Fahrkartenautomaten werden Aussparungen vorgesehen.

Fuß- und Radwegtunnel

Der Fuß- und Radwegtunnel (in den Anlagen teilweise als „Fahrradtunnel“ oder „Radwegtunnel“ bezeichnet) dient der Verbindung der südlich und nördlich der Gleisanlagen liegenden Stadtteile und als Zugang zu den Bahnsteigen. Aufgrund der künftigen höheren Belastungen durch die NUP und der zu geringen lichten Höhe des Bestandes beim künftig angehobenen Radweg muss das Bauwerk südlich der Gleisanlagen abgebrochen werden.

Das neue Bauwerk wird als Rahmen ausgeführt. Es werden Zugänge zu den neuen Fahrradabstellanlagen vorgesehen.

Zugang zum Technik- und Versorgungstunnel

Bisher erfolgt der Zugang zum Technik- und Versorgungstunnel westlich der Bahnsteigunterführung vom Parkplatz hinter dem Bahnhofgebäude aus. Diese Fläche wird mit der Nordumgehung Pasing überplant. Daher hat die LH München einen anderen Zugang zu schaffen. Es ist vorgesehen, den Tunnel über einen parallel zur NUP verlaufenden Zugang am S-Bahnzugang anzuschließen. Nach Bauende geht das neue Bauwerk in das Eigentum und den Unterhalt der DB Station&Service AG über. Im Bereich des neuen Zugangs zum Technik- und Versorgungstunnel liegen hochsensible Bahnkabel, die eine sehr gut aufeinander abgestimmte Planung, bauzeitliche Abwicklung, Koordinierung und Bauüberwachung erfordern (siehe dazu auch Kapitel 3.2.3).

Fahrradabstellanlage

Im Beschluss „Höhenlage der Nordumgehung Pasing“ (VV vom 28.07.2004) wurde die sogenannte optimierte Null-Lage den weiteren Planungen zu Grunde gelegt. In dieser Variante können die heutigen Fahrradabstellplätze am Bahnhof Pasing nur unterhalb der Nordumgehung angeordnet werden. Dadurch sind die Fahrradabstellplätze automatisch überdacht. Parallel zum Terminalbauwerk wird deshalb der Gehweg mit einer Fahrradabstellanlage unterbaut.

Die Park & Ride GmbH (P&R GmbH) wird den Betrieb dieser Anlage übernehmen. Gemäß Beschluss vom 14.03.2007 wurde das Kreisverwaltungsreferat (KVR) gebeten den Vertrag abzuschließen. Ein Betreibervertrag ist vorbereitet und mit der P&R GmbH abgestimmt.

Gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.01.2007 zum Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09121) sind auf der Südseite der Gleisanlagen 1000 unterirdische Fahrradstellplätze unter der NUP geplant. Bei der Berechnung dieser Anzahl wurden Doppelstock-

fahrradständer mit einem Abstand von 40 cm gemäß den Herstellerangaben zu Grunde gelegt. Dies ergab ca. 950 Abstellplätze unterirdisch in Doppelstockanordnung und ca. 50 oberirdische Einzelstellplätze im östlich anschließenden Baumgraben. Aufgrund einer ausdrücklichen Forderung des künftigen Betreibers P&R GmbH und aktuellen Erfahrungswerten aus der Praxis wurde der ursprünglich geplante Abstand der vorgesehenen Doppelstockfahrradständer auf 50 cm vergrößert. Damit kann die Fahrradabstellanlage jedoch nur noch ca. 750 Fahrräder in Doppelstockanordnung aufnehmen. Eine Ausweitung der unterirdischen Fahrradabstellanlage ist unter den gegebenen Umständen technisch/ wirtschaftlich nicht vertretbar. Bei einer zweiten Ebene ist keine Akzeptanz zu erwarten. Um die vorgesehenen 1000 Stellplätze annähernd zu erreichen, werden östlich der unterirdischen Fahrradabstellanlage zwischen den Pasing Arcaden und der bereits ansteigenden NUP ca. 200 überdachte Doppelstockfahrradständer errichtet.

Sie stehen an Stelle der ursprünglich dort im Baumgraben geplanten 50 Einzelstellplätze.

Die auf der Stützmauer geplante Lärmschutzwand wird auf den Bereich der Fahrradständer ausgedehnt. Sie dient als Spritzschutz von der NUP und um ein Besteigen der Dächer der Fahrradabstellanlage von der NUP aus zu verhindern. Um geeignete leistungsfähige Unterstelleinheiten schaffen zu können, wird die Anzahl der Bäume in diesem Bereich von 9 Stück auf 3 Stück reduziert. Auch für die oberirdischen Stellplätze einschließlich deren Überdachung wird die Park & Ride GmbH den Betrieb übernehmen. Der Teil ist im vorbereiteten Betreibervertrag enthalten.

Lärmschutzwände

Aufgrund des Straßenneubaus besteht gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Zur Minderung der visuellen und räumlichen Trennwirkung der Lärmschutzwände werden sie im Bahnhofsbereich transparent gestaltet. Aufgrund der Höhenlage der Fahrbahn der Nordumgehung vermindert sich die Höhe der Lärmschutzwände im Bahnhofsbereich bei durchgehender Oberkante auf bis zu 2,0 Meter. Die Lärmschutzwände an der Südseite, die die Lücken zwischen der zukünftigen Bebauung schließen, werden transparent ausgeführt.

Nach Abwägung wirtschaftlicher, städtebaulicher und soziologischer Gesichtspunkte wird der Anspruch auf Lärmvorsorge letztendlich durch eine Kombination aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen umgesetzt. Dadurch konnten die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1922 a genannten Wandhöhen z.T. erheblich reduziert werden. Für einzelne Gebäude an der nördlich und südlich der NUP gelegenen Bebauung, an denen die Grenzwerte der 16. BImSchV aufgrund der verringerten Wandhöhen weiterhin überschritten werden, sind daher zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

3.2.3 Verlegung von DB-Sparten

Erhebliche bauliche Aufwendungen verursachen zahlreiche in dem Bereich der Projektteile B + C vorhandene DB Sparten.

Es handelt sich um wichtige für den Bahnbetrieb notwendige Telekommunikationsleitungen und Streckenfernmeldekabel der DB Netz und Lichtwellenleiter der ARCOR.

Eine Außerbetriebnahme der Kabel ist nicht möglich.

Zur Baufeldfreimachung müssen für diese Kabel zunächst neue Trassen (Leerrohre) gebaut werden. Danach werden die vorhandenen Kabel, soweit möglich, in die neuen Trassen gelegt. Dort, wo dies nicht möglich ist, müssen zunächst neue Kabel in die neuen Trassen verlegt werden. Ein „Umspleißen“ der neuen auf die alten Kabel wird vermutlich in nächtlichen Sperrpausen der Bahn erfolgen müssen.

Besonders hohen Aufwand verursachen Bahnkabel, die von Süden kommend genau in einen Hauptstrang münden, der im Bereich des neu zu bauenden Zugangs zum Technik- und Versorgungstunnel liegt.

Es wurde eine Lösung entwickelt, die die Zugänge zu den Sparten-schächten direkt in dieses Zugangsbauwerk integriert. Beide Gewerke (Sparten und Zugangsbauwerk) können daher nicht getrennt voneinander hergestellt werden. Die Bauabläufe sind eng miteinander zu koordinieren.

3.2.4 Eingriffsregelung – Erfordernis zur Durchführung einer UVP

Das Baureferat hat gemäß Umweltleitfaden des Eisenbahnbundesamtes eine Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG (Screeningverfahren) durchgeführt. Die Prüfung erbrachte, dass für die Maßnahmen, die seitens der LHM auf gewidmetem Bahngrund durchgeführt werden, kein Erfordernis für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. die Erstellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans besteht.

Unabhängig vom Ergebnis dieser Prüfung ist, da es sich bei dem Vorhaben um einen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, die Abhandlung der Eingriffsregelung erforderlich. Diese ist jedoch bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1922 a erfolgt. Die Auswirkungen des Planungsvorhabens auf Natur und Landschaft wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht und die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Umweltbeeinträchtigungen und Art und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Die Ausgleichsmaßnahmen sind Bestandteil des genehmigten Projektteils A.

3.3 Bauablauf

Der Bau des Terminalbauwerkes und der Ingenieurbauwerke erfolgt zeitgleich. Die Bauabläufe und provisorischen Wegeführungen zur S-Bahn sind daher zu koordinieren.

Als vorgezogene Maßnahmen (auch für Projektteil C) werden Bäume vor und hinter dem Bahnhofsgebäude entfernt, der Bahnhofsvorplatz vorbereitet und die Provisorien (Container) für die Läden errichtet. Von den Rodungsarbeiten sind 32 Bäume mit einem Stammumfang über 40 cm betroffen.

In der Hauptbaumaßnahme erfolgen die seitliche Umsetzung der vorhandenen Fahrradständer aus dem Baufeld nach Westen und der Abbruch der bestehenden Läden sowie eines Teils des Fuß- und Radwegtunnels. Als Nächstes werden der Zugang zur S-Bahn in ein Provisorium verlegt und der bestehende Zugang abgebrochen. Danach erfolgt die Herstellung der neuen Ingenieurbauwerke und des Terminalbauwerkes östlich des provisorischen S-Bahnzugangs. Für den Abbruch und den Neubau des Fuß- und Radwegtunnels muss dieser im Bereich der NUP für die Dauer von ca. 6 Monaten komplett gesperrt werden. Ein Ausgang für die von den S-Bahnsteigen kommenden Fahrgäste ist über diesen Fuß- und Radwegtunnel dann nur nach Norden möglich. Ein Ausgang von den Bahnsteigen nach Süden ist aber immer über den weiter westlich liegenden Verbindungstunnel zwischen Terminalbauwerk und Bahnsteigen (Zugangstunnel zu den Bahnsteigen) möglich. Über diesen Tunnel bleiben auch die fußläufigen Beziehungen zwischen den nördlich und südlich der Bahnanlagen befindlichen Stadtteilen erhalten. Für Radfahrer wird eine Umleitung über den Hermann-Hesse-Weg angeboten. Zu erwähnen ist auch, dass der Fuß- und Radwegtunnel vermutlich auch schon vorher auf Grund der Baumaßnahmen der mfi gesperrt werden muss. Die mfi errichtet hier ein unmittelbar östlich an das Terminalbauwerk anschließendes Gebäude, das ebenfalls den Fuß- und Radwegtunnel quert. Laut Aussage der mfi wird mit dieser Baumaßnahme im Frühjahr 2010 begonnen. Die Abstimmungen zum konkreten Bauablaufplan laufen noch.

Im Anschluss wird der Zugangstunnel zu den Bahnsteigen endgültig hergestellt und in Betrieb genommen. Nach der provisorischen Verlegung der Fahrradabstellplätze in den östlichen und mittleren Fahrradkeller können die Bauwerksteile westlich dieses neuen S-Bahnzugangs hergestellt werden. Zeitgleich zur Herstellung der Straßenfläche erfolgt der Innenausbau des Terminalbauwerkes. In die Straßenbaumaßnahmen ist auch die Neuverlegung einer Fernwärmeleitung der SWM zu integrieren. Diese Leitung war ursprünglich dort nicht vorgesehen. Die Planung ist dem Baureferat erst seit Frühjahr 2009 bekannt. Die Leitungsverlegung engt den bereits knapp kalkulierten Bauzeitenplan zusätzlich ein.

Als letzter Schritt erfolgen die Inbetriebnahme des Terminals und der Rückbau der provisorischen Shopflächen am Bahnhofsvorplatz.

Die Arbeiten sollen 2010 – 2012 durchgeführt werden.

Die Verkehrsfreigabe für die NUP im Bahnhofsbereich soll noch im Spätherbst 2012 erfolgen. Mit der Öffnung der durchgehenden Nordumgehung Pasing und der damit verbundenen Verkehrsumlagerung aus der Landsberger Straße und Bodenseestraße wird der erforderliche Raum geschaffen, um mit den Bauarbeiten für die Umgestaltung des Pasinger Zentrums mit Sparten- und Trambahnverlegung beginnen zu können.

Es ist damit zu rechnen, dass bei der Verkehrsfreigabe der durchgängigen NUP durch die Arbeiten am Terminalbauwerk und den Unterführungsbauwerken noch nicht alle Geh- und Radwege endgültig hergestellt werden können. Diese Bereiche müssen daher teilweise als Provisorien ausgebildet werden und können erst 2013 endgültig fertiggestellt werden.

Damit die Inbetriebnahme der Fahrbahnen im Herbst 2012 gehalten werden kann, ist eine besonders intensive Detailplanung der Bauabläufe und gute Abstimmung der für die Nordumgehung erforderlichen Gewerke in den Projektteilen B und C erforderlich. Zusätzlich entsteht erhöhter Abstimmungs- und Koordinierungsbedarf durch weitere zeitgleich vor Ort stattfindende Baumaßnahmen von privaten Baurägern (Rio und mfi) und die Baumaßnahmen zum Barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Pasing, die die DB S&S durchführt. Für diese Koordinierung werden zusätzliche Projektsteuerungsleistungen (Bauphasenmanagement) erforderlich, die dem Projektteil B zugeschlagen werden.

3.4 Kosten

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt und die Projektkosten ermittelt. Darin enthalten sind Baukosten entsprechend dem derzeitigen Preis- und Erkenntnisstand zuzüglich eines Ansatzes von ca. 10 % für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze).

Danach ergeben sich für den Projektteil B Projektkosten in Höhe von ca. 16.900.000 €.

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). Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Darstellung der Kostenentwicklung:

Genehmigte Kostenobergrenze (19 % MwSt.) aus der Vorprojektgenehmigung (Index 105,9 Punkte)	15.090.000 €
zuzüglich Indexanpassung (ca. 12,0 %)*	+ 1.810.000 €
indexbereinigte Kostenobergrenze	<hr/> 16.900.000 €
Kostenberechnung (Index 121,4 Punkte):	<hr/> -15.360.000 €
Derzeitige Risikoreserve (ca. 10 % der Kostenberechnung)	<hr/> 1.540.000 €

Damit wurde die mit der Vorprojektgenehmigung für den Projektteil B genehmigte und indexbereinigte Kostenobergrenze eingehalten.

Einmalige Folgekosten fallen nicht an. Die laufenden Folgekosten sind unter Punkt 7 gesammelt dargestellt.

* Auf Grund der Indexentwicklung (+ 14,6 %) abzüglich der bereits berücksichtigten Mehrwertsteuererhöhung (+ 2,6 %) ist eine Fortschreibung der Kostenobergrenze um + 12 % erforderlich.

4. Projektteil C Terminalbauwerk am Bahnhof Pasing

4.1 Aufgabenstellung

Im Bahnhof Pasing müssen die vorhandenen Verkehrs- und Serviceeinrichtungen der Bahn zwischen dem Gleiskörper und dem bestehenden Bahnhofsgebäude beseitigt und in einem zwischen der geplanten Nordumgehung und dem Bahnhofsgebäude neu zu errichtenden Terminalbauwerk untergebracht werden. Grundlagen der Planung sind der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1922 a, das Raumprogramm und die Aufgabenstellung der DB Station&Service AG sowie Vereinbarungen mit der DB AG und die Vorgaben des Eisenbahn-bundesamtes.

4.2 Projektstand

Für das Terminalbauwerk wurde die Vorprojektgenehmigung vom Stadtrat in der Vollversammlung am 14.03.2007 erteilt.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich die Entwurfsplanung erarbeitet und auf dieser

Grundlage die Projektkosten nach derzeitigem Preis- und Erkenntnisstand berechnet.

Die Planfeststellungsunterlagen wurden erarbeitet und von der DB S&S beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Nachdem der Planfeststellungsbeschluss mit Bescheid vom 29.05.2009 ergangen ist, besteht Planungssicherheit für das Terminalbauwerk.

4.3 Planung

Das Baureferat hat die Entwurfsplanungsunterlagen erarbeitet sowie das Projekt-handbuch aktualisiert. Gegenüber der Vorprojektgenehmigung haben sich keine wesentlichen Änderungen im Nutzerbedarfsprogramm oder Planungskonzept ergeben.

Lediglich eine Hubplattform, die den Höhenunterschied von ca. 1,00 m zwischen bestehender Bahnhofshalle und Terminalbauwerk barrierefrei überwinden soll, wird zusätzlich zur geplanten Treppenanlage eingeplant und die Traufe des Terminalbauwerkes der DB S&S wird um ca. 30 cm auf die Höhe der Traufe des anschließenden Gebäudes der Firma mfi angehoben.

Die Hubplattform unter den Würmaldächern wurde im Rahmen der Anhörung der Träger Öffentlicher Belange zur Planfeststellung als direkter barrierefreier Zugang gefordert und vom Maßnahmenträger DB Station&Service zugesagt.

Da Hubplattformen nicht Bestandteil der Regelwerke der DB AG sind, muss DB-intern eine sog. „Unternehmensinterne Genehmigung“ (UiG) eingeholt werden. Die UiG wurde im April 2009 durch DB S&S beantragt. Die Genehmigung liegt bislang nicht vor. Hierzu besteht noch Klärungsbedarf.

Im Rahmen der Abstimmung der nördlichen Fassaden der Terminalbauwerke der DB S&S und der mfi sagte die mfi zu, die Ziegelfassade des Terminalbauwerkes der DB S&S aufzunehmen. Die DB S&S und das Baureferat erklärten sich bereit, sich mit der Traufhöhe dem Terminalgebäude der mfi anzupassen, so dass die aneinandergfügten Gebäude eine einheitliche Fassade bilden.

Die Herstellungskosten für die Hubplattform sowie die Mehrkosten für die Erhöhung der Traufe bewegen sich innerhalb der genehmigten Kosten.

Bebauungsplan:

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1922 a sieht für den Neubau des Terminalbauwerkes eine Fläche von ca. 10 m Breite und ca. 76 m Länge, mithin eine Grundfläche von ca. 760 m² vor. Eine Höhe von 2 Vollgeschossen plus Keller ist möglich. Die Gesamthöhe darf 10 m über Höhenkote 526,70 m üNN nicht überschreiten.

Planungsbereich:

Das Projekt ist in folgende Bauteile aufgeteilt:

- Neubau Terminalbauwerk
- „Würmtaldächer“ am Bahnhofsgebäude (Gehwegverbindung)
- Fußgängerunterführung (Wand- und Bodenbeläge des Brückenbauwerks)
- Anpassung der Freiflächen
- Provisorische Shopflächen während der Bauzeit

Abbruchmaßnahmen:

Alle bestehenden Bauteile, die sich im Bereich der späteren NUP und des Terminalbauwerks befinden, müssen abgebrochen werden.

Baukörper:

Das neue zweigeschossige Terminalbauwerk erfüllt mit einer Länge von ca. 76 m und einer Breite von 10 m die Festsetzungen des Bebauungsplans bezüglich Grundfläche bzw. Geschosszahl. Zusammen mit dem unmittelbar anschließenden Baukörper im östlichen Teilbereich des MK 6, der auf privatem, nicht bahnrechtlich gewidmetem Grund liegt, dient das Gebäude gleichzeitig als Lärmschutzbebauung.

Das „Erdgeschoss“ bildet die Verbindung zwischen dem Zugangstunnel zu den Bahnsteigen und dem bestehenden Bahnhofsgebäude.

Das „Obergeschoss“ bindet das Terminalbauwerk an die NUP an. Die gesamte Haustechnik, insbesondere Lüftung und Kühlung, liegt im eigenen Technikgeschoss zentral mittig über dem „Obergeschoss“. Das Gebäude ist teilunterkellert. Die Sichtbeziehung zum historischen Bahnhofsgebäude bleibt von den S-Bahnsteigen aus als Identifikationspunkt für Pasing und als Orientierung für die Bahnkunden erhalten. Unterstützt wird dies durch den transparenten Mittelteil des neuen Bauwerks.

Fußgänger/ Erschließung:

Der Hauptzugang vom Bahnhofplatz aus bleibt wie im Bestand der mittige Zugang durch das historische Hauptgebäude. Das Terminalbauwerk ist mit diesem über Treppenanlagen unter den Würmtaldächern verbunden. Für einen direkten barrierefreien Zugang ist der Einbau einer Hubplattform unter den Würmtaldächern vorgesehen (siehe Seite 18). Zusätzlich ist die Barrierefreiheit durch flach geneigte Platzflächen westlich (Vorfläche der Pasinger Hofgärten) und östlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes (Vorfläche der Pasing Arcaden) zu überwinden.

Platzfläche westlich des Bahnhofgebäudes

Die Platzfläche westlich des Bahnhofgebäudes liegt als gewidmete Bahnfläche im Umgriff der Planfeststellung und ist auch Teil des vorliegenden Projekts Nordumgehung Pasing, Projektteil C. Über diese flach geneigte Fläche führen der behindertengerechte Zugang zum Terminalbauwerk, die Zufahrt zur unterirdischen Fahrradabstellanlage unter der NUP sowie die Rettungs- und Lieferanfahrt. Da sie ein gestalterisches Ensemble mit dem Bahnhofsvorplatz wie auch mit der östlichen Fläche - der Vorfläche der Pasing Arcaden - bildet, wird eine gemein-

same Überplanung vorgesehen um eine gestalterische Einheit zu gewährleisten. Die endgültige Gestaltung dieser westlich des Bahnhofgebäudes gelegenen Platzfläche wird mit dem Bahnhofsvorplatz im Rahmen des Projekts „Pasing Zentrum – Gestaltung von Straßen und Plätzen“ entwickelt.

Für dieses Projekt liegt derzeit die Vorprojektgenehmigung vor, während für das vorliegende Projekt Nordumgehung Pasing die Projektgenehmigung beantragt wird.

Der Kostenermittlung zur Projektgenehmigung liegt ein Ausbau der westlichen Fläche in durchschnittlicher Qualität zugrunde. Höhere Kosten, die sich aus einer anspruchsvolleren Gestaltung im Zusammenhang mit der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ergeben, werden in der Projektgenehmigung zum Projekt „Pasing Zentrum – Gestaltung von Straßen und Plätzen“ dargestellt.

Bei einer zeitlichen Verzögerung des Projektes „Pasing Zentrum – Gestaltung von Straßen und Plätzen“ wird diese seitliche Fläche vorübergehend mit einem verkehrssicheren provisorischen Belag befestigt.

Entlang der Nordumgehung werden in der Nähe des Zugangs zum Terminalbauwerk Parkbuchten für Kurzzeitstellplätze, einschließlich zweier Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und Taxistellplätze vorgesehen. Von dort aus ist das „Obergeschoss“ durch einen ebenengleichen Zugang erschlossen. Eine Treppe bzw. ein Aufzug stellen die Verbindung zur Halle im „Erdgeschoss“ her. An die zentrale Halle im EG schließt der Zugangstunnel zu den Bahnsteigen an. Die Ladenflächen werden von der zentralen Halle aus erschlossen. Die Verkehrs- und Vermarktungseinrichtungen sind barrierefrei begehbar.

Laden- und Nebenflächen:

Alle Ladenflächen sind im „Erdgeschoss“, die dazugehörigen Lagerflächen im „Obergeschoss“ untergebracht. Sie alle werden von der DB S&S in Eigenregie ausgebaut.

Während der Bauzeit werden in einem Containerprovisorium auf dem Bahnhofplatz Ersatzflächen für die Läden und zugehörige Nebenräume zur Verfügung gestellt.

4.4 Bauablauf

Die Arbeiten sollen 2010 – 2012 durchgeführt werden. Der genaue Bauablauf ist unter Punkt 3.3 dargestellt.


4.5 Kosten

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt und die Projektkosten ermittelt.

Darin enthalten sind Baukosten nach DIN 276 entsprechend dem derzeitigen Preis- und Erkenntnisstand zuzüglich eines Ansatzes von ca. 10,6 % für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze).

Danach ergeben sich für den Projektteil C Projektkosten in Höhe von ca. 11.040.000 €.

4.5.1 Darstellung der Kostenentwicklung

Genehmigte Kostenobergrenze (19 % MwSt.) aus Vorprojektgenehmigung (101,5 Punkte)		10.010.000 €
zuzüglich Indexanpassung (ca. 10,3 %)*	+	1.030.000 €
indexbereinigte Kostenobergrenze		<u>11.040.000 €</u>
 Kostenberechnung (Index 114,6 Punkte)	-	9.981.000 €
Derzeitige Risikoreserve (ca. 10,6 % der Kostenberechnung)		<u>1.059.000 €</u>

Damit wurde die mit der Vorprojektgenehmigung für den Projektteil C genehmigte indexbereinigte Kostenobergrenze eingehalten.

* Auf Grund der Indexentwicklung (+ 12,9 %) abzüglich der bereits berücksichtigten MwSt.-Erhöhung (+ 2,6 %) ist eine Fortschreibung der Kostenobergrenze um + 10,3 % erforderlich.

4.5.2 Ausgleichszahlungen; Wertausgleich

Bereits zur Vorprojektgenehmigung des Projektteils C vom 14.03.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307) wurde im Kapitel „G. Finanzierung“ dargelegt, dass noch die Finanzierungsanteile der LHM und der DB am Terminalbauwerk zu klären sind. In der Vorprojektgenehmigung sind noch keine entsprechenden Kostenansätze enthalten. Das Baureferat wurde im Antragsteil „C. 4.“ beauftragt, einen Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB S&S AG und der DB Netz AG abzuschließen. Die Verhandlungen zum Bau- und Finanzierungsvertrag sind weitgehend abgeschlossen. Über die gegenseitigen Entschädigungs- und Ausgleichszahlungen besteht grundsätzliche Einigung der Vertragspartner. Die gegenseitigen Kostenbeteiligungen werden nachfolgend dargestellt.

Insbesondere sei darauf hingewiesen, dass unter anderem eine von der LHM zu tragende Summe für den Innenausbau der Läden im Terminalbauwerk enthalten ist. In der Vorprojektgenehmigung vom 14.03.2007

(Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307) steht diesbezüglich, dass der Innenausbau nicht in den Projektkosten enthalten ist, da er von der DB S&S selbst erbracht wird. Konkret bezieht sich dies nur auf die bautechnische Ausführung, die in die Projektkosten einfließt. Durch die bautechnische Erbringung dieser Leistung durch die DB S&S wird hierfür jedoch eine Ausgleichszahlung der LHM an die DB S&S erforderlich, die in dem Finanzierungsvertrag geregelt wird.

Im Einzelnen sind gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag folgende Kosten von der LHM zu tragen:

Entschädigungen für Mietausfälle der DB	850.000 €
Innenausbau der Läden durch die DB	570.000 €
Ablösebeträge für Betriebskosten	<u>260.000 €</u>
Summe sonstige Kosten (netto)	1.680.000 €

Im Gegenzug erhält die LHM einen Wertausgleich „Neu für Alt“ in Höhe von (netto) 2.580.000 €, der die Wertsteigerung für die DB - ausgelöst durch den Neubau des Terminalbauwerkes - wieder ausgleicht.

Daraus ergibt sich für die Stadt München ein finanzieller Vorteil in Höhe von 900.000 €.

Da die Ausgleichszahlungen aber formell bei den Projektkosten zu veranschlagen sind und deshalb auch der Kostenobergrenze zuzurechnen sind, beträgt die Kostenobergrenze für den Projektteil C damit 12.720.000 €.

5. Vorgezogene Ausführungsgenehmigungen im Bahnhofsbereich (für Projektteile B und C)

Um die geplante Terminalschiene einhalten zu können, ist für die im Folgenden beschriebenen Arbeiten eine vorgezogene Ausführungsgenehmigung erforderlich.

5.1 Baumfällarbeiten und Rodungen

Im Bereich der Projektteile B und C sowie des Bahnhofsvorplatzes befinden sich Bäume bzw. Baumgruppen sowie Buschwerk. Für die Herstellung der NUP, Projektteil B, des Terminalbauwerks, Projektteil C, und für die Errichtung der provisorischen Verkaufscontainer auf dem Bahnhofsvorplatz ist es unumgänglich, dass in diesen Bereichen die Vegetation entfernt wird. Abgesehen vom Buschwerk handelt es sich vor allem um 32 Bäume mit einem Stammumfang über 40 cm. Den Hauptbestand bildet hierbei die Gehölzgruppe mit Robinien nördlich des Bürkleinbahnhofes. Unter dem Aspekt des Umweltschutzes ist zu beachten, dass Fällungen von Bäumen im Frühjahr und Sommer nicht gestattet sind, um das Brut- und Nistverhalten von Vögeln nicht negativ zu beeinflussen. Aus diesem Grund müssen die Baumfäll- und Rodungsarbeiten bereits im Winter 2009 / 2010 durchgeführt werden.

Das Erfordernis dieser Fäll- bzw. Rodungsmaßnahmen wurde bereits im Verfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1922 a abgewogen und entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen im rechtsverbindlichen Bebauungsplan festgesetzt.

Die Kosten für die Baumfäll- und Rodungsarbeiten werden zum jetzigen Zeitpunkt auf 20.000 € geschätzt. Diese Kosten sind in den Projektkosten des Teils B enthalten.

5.2 Herrichten der Ersatzflächen für die Verkaufscontainer

Während der Bauzeit des Terminalbauwerks sind Provisorien für die Läden erforderlich. Hierzu werden Verkaufscontainer mit entsprechenden Anschlüssen an Strom, Wasser, Abwasser etc. auf dem Bahnhofsvorplatz aufgestellt.

Der Platzbedarf für die Container erfordert für die Aufstellzeit eine vorübergehende Neuordnung der bestehenden Verkehrsflächen auf dem Vorplatz:

Die vorhandene Zufahrt wird provisorisch zurückgebaut und durch eine neue Zufahrt westlich der Container ersetzt. In diesem Bereich sind für Kurzparker

8 Stellplätze vorgesehen. Erforderliche Leitungen für Ver- und Entsorgung werden

mit verlegt.

Östlich der Container werden Stellplätze für 7 Taxis angeordnet.

Die Flächen um die Container werden als provisorische Gehflächen ausgebildet.

Die Maßnahmen verursachen Kosten in Höhe von zusammen ca. 820.000 €.

Diese Kosten sind in den Projektkosten des Projektteils C enthalten.

5. Gesamt-Terminplanung

Gemäß der ursprünglichen Terminplanung (siehe Termin- und Mittelbedarfsplan der Vorprojektgenehmigung vom 14.03.2007) wurde damit gerechnet, dass das Planfeststellungsverfahren für Bauteil B und C bereits im Juni 2008 abgeschlossen wird. Tatsächlich wurde der Planfeststellungsbeschluss jedoch erst am 29.05.2009 erlassen. Nach öffentlicher Auslegung und Ablauf der Klagefrist am 06.08.2009 besitzt der Planfeststellungsbeschluss seit 07.08.2009 Bestandskraft.

Gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung sind hierdurch erhebliche Verzögerungen eingetreten. Vorgegebenes Ziel bleibt jedoch, dass die Inbetriebnahme der NUP noch Ende 2012 gewährleistet wird, damit die Trambahn Ende 2013 in Betrieb gehen kann. Im Vorgriff auf die Umgestaltung des Pasinger Zentrums wird voraussichtlich bereits 2011 die Kaflerstraße umgestaltet. Dies ist Voraussetzung für die städtebauliche Aufwertung der Gleichmannstraße.

Durch Kompensationsmaßnahmen bei den weiteren Planungsphasen und der Ausführung der Projektteile B und C wird versucht, die Terminverzögerungen beim Planfeststellungsverfahren wieder aufzufangen und die Projektteile B und C bis zum Sommer 2012 so weit voranzutreiben, dass vor Einbruch der Frostperiode die frostempfindlichen Straßenbauarbeiten abgeschlossen werden können.

Da im derzeit gültigen Bauzeitenplan für die Projektteile B und C keine zeitlichen Einsparungen möglich sind, werden vorauslaufende Verfahrensschritte bereits vor der Projektgenehmigung abgekürzt. Gemäß dem üblichen Verfahrensweg werden solche vorbereitenden Arbeiten für die Bauausführung erst nach der Projektgenehmigung begonnen. Da die Randbedingungen durch die Planfeststellung und die östlich und westlich bereits annähernd fertiggestellte Straße eng fixiert sind, wurde es als vertretbar gehalten davon abzuweichen.

Mit folgenden Arbeiten wurde bereits begonnen:

Nach Vorlage der Zustimmung der DB Station & Service AG über die fachliche Eignung des Generalplanerteams wurde das Architekturbüro bereits vor der Erteilung der Projektgenehmigung mit den Generalplanerleistungen, Ausführungsplanung, Leistungsphase (LPH) 5 für den Projektteil C beauftragt.

Seit September 2009 werden für den Projektteil C die für die Beauftragung der Generalplanerleistungen (LPH 6 bis 9 gemäß HOAI) und der Projektsteuerungsleistungen (Terminplanung während der Planung und Ausführung) erforderlichen VOF-Verfahren durchgeführt. Die beiden VOF-Verfahren sind voraussichtlich im November 2009 abgeschlossen, so dass die im VOF-Verfahren ermittelten Planer unmittelbar nach Vorlage der Projektgenehmigung beauftragt werden können.

Als weitere Kompensationsmaßnahmen sollen parallel zur Prüfung und Freigabe der Ausführungsplanung für die Projektteile B und C durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ab Anfang 2010 die Ausschreibungsunterlagen von den Planern erstellt werden. Mit dem vorgezogenen Beginn der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen ist das Risiko verbunden, dass es nach Ausschreibungsbeginn noch Änderungen durch Auflagen des EBA's geben wird, die dann nachträglich noch in die Ausschreibungsunterlagen eingearbeitet werden müssen.

Zusätzlich kann Zeit gewonnen werden, wenn bereits vor der endgültigen Ausführungsgenehmigung der südliche Bahnhofsvorplatz hergerichtet und dort die provisorischen Verkaufscontainer aufgestellt werden. Der Umzug der Mieter der bestehenden Läden wird dann so getaktet, dass unmittelbar nach der Vorlage der Ausführungsgenehmigung für die Projektteile B und C im Herbst 2010 mit dem Abbruch dieser bestehenden Läden begonnen werden kann.

Für diese Vorwegmaßnahmen und für die Baumfällungen in der Winterzeit wird eine vorgezogene Ausführungsgenehmigung benötigt (siehe Kap. 5).

Da die Gebäude des Bauteils B und C auf gewidmetem Bahngrund stehen und ein Großteil der Gebäude in das Eigentum der DB AG übergeht, wird darauf hingewiesen, dass bahninterne Genehmigungen nötig werden. Erfahrungsgemäß entstehen dabei terminliche Abhängigkeiten, auf die die LHM nur bedingt Einfluss nehmen kann. Des Weiteren wird auf ein nicht einschätzbares Risiko bezüglich Kosten und Ausführungsterminen durch u.U. im Baugrund vorhandene Schadstoffe hingewiesen, die einen Bodenaustausch erforderlich machen können. Die Ausführungsdauer für die erforderlichen Spartenumverlegungen im Bereich der Baufelder und die damit verbundene Koordination mit den zuständigen Unternehmen der Bahn kann derzeit nur abgeschätzt werden.

Im Rahmen des Projektes Pasing Zentrum, Gestaltung von Straßen und Plätzen, wird derzeit ein Bauphasenmanagement beauftragt. Bei der Terminierung der Baumaßnahmen soll dabei nach zusätzlichen Kompensationsmöglichkeiten gesucht werden. Derzeit liegen hierzu noch keine Ergebnisse vor.

6. Kostenzusammenstellung

7.1 Übersicht der Gesamtprojektkosten

Projektteil	Genehmigungsphase	Kostenqualität	Projektkosten
A	Ausführungsgenehmigung	Kostenanschlag	46.410.000 €
B	Projektgenehmigung	Kostenberechnung	16.900.000 €
C	Projektgenehmigung	Kostenberechnung	12.720.000 €

Daraus ergibt sich eine neue Kostenobergrenze:

Gesamtprojektkosten (Summe A+B+C) 76.030.000 €

Es handelt sich um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

7.2 Grunderwerb

Für das Gesamtprojekt NUP muss Grund für den Straßenbau (ca. 47.000 m²) bzw. für den Bau von Ausgleichsflächen (ca. 25.000 m²) erworben werden. Dies wurde im Projektgenehmigungsbeschluss zum Projektteil A bereits dargestellt. Der Grunderwerb ist dort enthalten.

Der Projektteil C liegt auf DB-Grund, der auch DB-Grund bleibt. Er wird nach Fertigstellung von der DB übernommen.

7.3 Folgekosten

Einmalige Folgekosten sind im Projektteil A angefallen und wurden dort abgehandelt.

Für die Projektteile B und C fallen keine einmaligen Folgekosten an.

Laufende Folgekosten

Durch den Neubau der NUP, Projektteil B, entstehen folgende jährliche Folgekosten (ca.-Angaben):

Straßenbau	51.800 €
Ingenieurbau	44.300 €
Fahrradabstellanlage gemäß Betriebsvertrag mit der P&R GmbH	81.400 €
Summe	177.500 €

Erläuterung zur Position Fahrradabstellanlage:

Gemäß dem vorliegenden Vertragsentwurf des Kreisverwaltungsreferates, der mit der P&R GmbH bereits abgestimmt ist, betragen die jährlichen Kosten 72 € je Stellplatz, netto. Das ergibt bei ca. 950 Stellplätzen insgesamt 81.400 € / Jahr (incl. MwSt.). Der Preis unterliegt einer Dynamisierung, die sich zum einen an den Tarifierhöhungen im öffentlichen Dienst und zum anderen an der allgemeinen Preisentwicklung orientiert. Dazu kommen noch Kosten für Bauunterhalt, die nach Anfall abgerechnet werden.

Das Kreisverwaltungsreferat wird diese Mittel zu gegebener Zeit bei der Haushaltsplanaufstellung (voraussichtlich erstmals für 2012) anmelden.

Folgekosten für das Terminalbauwerk, Bauteil C, fallen nicht an, da das Bauwerk in das Eigentum der Bahn übergeht.

7. Finanzierung des Gesamtprojektes

8.1 Mehrjahresinvestitionsprogramm

Die Gesamtmaßnahme ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2009-2013 in der Investitionsliste 1 unter Kenn Nr. 6600.3900, Rangfolge-Nr. 204 „Pasing Nordumgehung zwischen Bodensee-/ Lortzingstraße und Am Knie (Proj. Hbf-Laim-Pasing) (Sobon)“ enthalten; die Risikoreserve ist unter Kenn.Nr. 6000.7500, Rangfolge-Nr. 001 „Bauverwaltung, Risikoausgleichspauschale“ eingestellt. Aufgrund aktualisierter Projektkosten und Einnahmenschätzungen ergibt sich eine Ausweitung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2009-2013 in Höhe von 1.682.000 € wie folgt:

Kenn Nr. (Rangfolge Nr.)	Art	Alt (€)	Neu (€)
6600.3900 (204)	Baukosten	67.387.000	73.431.000
6000.7500 (001)	Risikopauschale	4.123.000	2.599.000
	Summe Ausgaben	71.510.000	76.030.000
6600.3900 (204)	abzgl. Einnahmen	- 15.534.000	-18.372.000
	Finanzbedarf netto	55.976.000	57.658.000

+ 1.682.000 €

Wie unter Ziffer 4.5.2 bereits dargelegt, ist hierbei berücksichtigt, dass die LHM auf Grundlage des Bau- und Finanzierungsvertrages für das neu errichtete Terminalbauwerk einen Wertausgleich „Neu für Alt“ in Höhe von 2.580.000 € erhält.

Die Deckung in Höhe von 1.682.000 € erfolgt durch Einsparung bei der im MIP 2009-2013 unter Kenn-Nr. 6300.7545 (Rangfolge-Nr. 211) veranschlagten Baumaßnahme „Lochhausener Straße (neu), Obere Mühlstraße (neu), Bergsonstraße (neu) - Ausbau“.

Zusätzlich wurde das Projekt – mit der Fahrradabstellanlage – in der referatsübergreifenden Lenkungsgruppe „Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ vorgestellt. Da es sich bei der Fahrradabstellanlage um eine Einrichtung handelt, die ausschließlich den Umsteigern vom Fahrrad zur S-Bahn bzw. zu den sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike & Ride) dienen soll, wurde bereits die grundsätzliche Zustimmung für eine Förderung aus den Mitteln der Stellplatzabläse erklärt. Über die Höhe der Förderung kann jedoch noch keine Aussage getroffen werden. Über die weitere Entwicklung wird im nächsten Genehmigungsschritt (Ausführungsgenehmigung) berichtet.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2009-2013 ist, wie im Antrag aufgezeigt, zu ändern.

8.2 Zusammenstellung der Kostenbeteiligungen und Zuwendungen

Es bestehen zwischen der Stadt München und planungsbegünstigten Investoren städtebauliche Verträge sowie Gestattungsverträge, in denen Kostenbeteiligungen geregelt sind. Mit der Deutschen Bahn AG ist ein Bau- und Finanzierungsvertrag über die Regelung des Wertausgleiches für das neue Terminalbauwerk in Vorbereitung.

Die Maßnahme ist grundsätzlich zuschussfähig nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG). Nach jetziger Einschätzung kann mit einem Förderbetrag von 7,5 Mio. € gerechnet werden. Eine Aussage über die konkrete Höhe der Förderung nach BayGVFG ist jedoch zur Zeit nicht möglich.

Die Kostenbeteiligungen und zu erwartenden Zuwendungen stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

	Betrag
Städtebauliche Verträge	8.057.000 €
Gestattungsvertrag	235.000 €
Wertausgleich Terminalbauwerk	2.580.000 €
BayGVFG	7.500.000 €
Summe	18.372.000 €

Die Stadt als Eigentümerin der Flächen der ehemaligen Ortsgüteranlage Pasing (östlich der Offenbachstraße) erbringt an Stelle des früheren Grundbesitzers als städtebauliche Leistung für den Bau der NUP einen zweckgebundenen Finanzierungsanteil in Höhe von 3.712.000 € (VV 16.03.2005, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 05868, nichtöffentliche Sitzung).

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing wurde vor dem Beschluss vom 14.03.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09307) zu der Maßnahme angehört und war bei der Anhörung der Träger Öffentlicher Belange zur Planfeststellung eingebunden. Da inzwischen keine relevanten Änderungen erfolgt sind, wurde von einer weiteren Anhörung abgesehen. Der Bezirksausschuss erhält jedoch Abdrucke der Vorlage zur Kenntnis.

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

Eine Behandlung der Angelegenheit in der heutigen Sitzung des Bauausschusses ist erforderlich, um die weiteren Verfahrensschritte für einen rechtzeitigen Baubeginn und die Vorwegmaßnahmen sicherzustellen, damit die Inbetriebnahme der Nordumgehung Pasing im Herbst 2012 erreicht werden kann.

Der Korreferentin des Baureferates, Frau Stadträtin Nallinger, der Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Söllner-Schaar, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herrn Stadtrat Reissl, wurde je ein Abdruck der Beschlussvorlage zugeleitet.

II. Antrag der Referentin

Der Bauausschuss beschließt als vorberatender Ausschuss:

1. Projektteil B:

Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke im Bereich Bahnhof Pasing

1.1 Der Projektteil B mit Projektkosten in Höhe von 16.900.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.

1.2 Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung herbeizuführen.

2. Projektteil C:

Terminalbauwerk am Bahnhof Pasing

2.1 Der Projektteil C mit Projektkosten in Höhe von 12.720.000 € wird nach Maßgabe des Projekthandbuches und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.

2.2 Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung herbeizuführen.

3. Das Baureferat wird ermächtigt, Teile der Bauausführung im Bahnhofsbereich wie im Vortrag (Ziffer 5) beschrieben vorzuziehen.

4. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2009 - 2013 wird wie folgt geändert:

alt:

Pasing Nordumgehung zwischen Bodensee-/Lortzingstraße und Am Knie
(Proj. Hbf-Laim-Pasing) (Sobon)

IL 1, Unterabschnitt 6600, Maßnahme-Nr .6600.3900, Rangfolge-Nr. 204

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2009-2013	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Restfinanzierung 2015 ff
	950	58.867	8.625	38.620	8.000	8.000	8.000	7.120	7.500	5.000	6.622
	987	8.520	600	7.920	300	3.300	2.500	1.200	620		
B	Summe	67.387	9.225	46.540	8.300	11.300	10.500	8.320	8.120	5.000	6.622
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	361	7.500		6.000	1.000	1.250	1.250	1.250	1.250		1.500
	367	8.034	4.284	3.750	1.875	1.875					
Z	Summe	15.534	4.284	9.750	2.875	3.125	1.250	1.250	1.250	0	1.500
St.A.		51.853	4.941	36.790	5.425	8.175	9.250	7.070	6.870	5.000	5.122

neu:

Pasing Nordumgehung zwischen Bodensee-/Lortzingstraße und Am Knie
(Proj. Hbf-Laim-Pasing) (Sobon)

IL 1, Unterabschnitt 6600, Maßnahme-Nr .6600.3900, Rangfolge-Nr. 204

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2009-2013	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Restfinanzierung 2015 ff
	950	61.770	8.625	43.500	8.000	8.000	10.000	10.000	7.500	5.000	4.645
	987	11.661	600	11.061	300	1.500	3.000	3.000	3.261		
B	Summe	73.431	9.225	54.561	8.300	9.500	13.000	13.000	10.761	5.000	4.645
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	361	7.500		4.750		1.000	1.250	1.250	1.250	1.250	1.500
	367	10.872	4.284	6.588	2.133	1.875			2.580		
Z	Summe	18.372	4.284	11.338	2.133	2.875	1.250	1.250	3.830	1.250	1.500
St.A.		55.059	4.941	43.223	6.167	6.625	11.750	11.750	6.931	3.750	3.145

alt:

Lochhausener Straße (neu), Obere Mühlstraße (neu), Bergsonstraße (neu) - Ausbau
IL 1, Unterabschnitt 6300, Maßnahme-Nr .6300.7545, Rangfolge-Nr. 211

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2009-2013	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Restfinanzierung 2015 ff
	950	17.795	11.982	5.813	3.206	2.607					
B	Summe	17.795	11.982	5.813	3.206	2.607	0	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	361	4.617	3.662	955	955						
Z	Summe	4.617	3.662	955	955	0	0	0	0	0	0
St.A.		13.178	8.320	4.858	2.251	2.607	0	0	0	0	0

neu:

Lochhausener Straße (neu), Obere Mühlstraße (neu), Bergsonstraße (neu) - Ausbau
IL 1, Unterabschnitt 6300, Maßnahme-Nr .6300.7545, Rangfolge-Nr. 211

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2009-2013	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Restfinanzierung 2015 ff
	950	16.113	11.982	4.131	1.524	2.607					
B	Summe	16.113	11.982	4.131	1.524	2.607	0	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	361	4.617	3.662	955	955						
Z	Summe	4.617	3.662	955	955	0	0	0	0	0	0
St.A.		11.496	8.320	3.176	569	2.607	0	0	0	0	0

5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Hep Monatzeder
3. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

III. Abdruck von I. - III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - II/21
zur Kenntnis.

IV. Wv. im Baureferat RG 4 zur weiteren Veranlassung

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

An den Bezirksausschuss 21
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kommunalreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An das Baureferat - G, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - H, HZ, H1, H12, H15, H6, H7, H8, H9, J11, JZ, G13
An das Baureferat - T0, TZ/S, TZ1, TZ3, T22W, T31, T33, T1, T1/CS-W
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T1/PM

Am

Baureferat/RG 4

I. A.