

Telefon: 01525-6829223 und 233-24763
Telefax: 233-21797

Mobilitätsreferat
Strategie
Strategische Mobilitätsplanung
Öffentlicher Verkehr
MOR-GB1.11

Vorhaltemaßnahme (VHM) für die U9 Entlastungsspange

a) Ausgangslage, Nachforderungen der Deutschen Bahn und Forderungen / Verhandlungsposition des Freistaats Bayern, Weitere Kostenrisiken, Vorschlag zum weiteren Vorgehen

b) Finanzierung

Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2022 bis 2026
Anmeldungen zum Haushalt 2024 ff.

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 08143

Anlagen:

1. Schreiben des Herrn Oberbürgermeister Reiter an den Vorstandsvorsitzenden der DB vom 04.10.2022
2. Schreiben des Konzernbevollmächtigten des Freistaates Bayern vom 07.11.2022
3. Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 15.09.2022
4. Schreiben des Bayrischen Staatsministers für Wohnen, Bau und Verkehr vom 19.09.2022
5. Schreiben des Bayrischen Staatsministers für Wohnen, Bau und Verkehr vom 10.11.2022
6. Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 16.11.2022

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.11.2022 **Öffentliche Sitzung**

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates. Da der Termin für einen ursprünglich vorgesehenen Mobilitätsausschuss nicht gehalten werden konnte, wird die Vollversammlung angesichts der Dringlichkeit der Entscheidung direkt befasst.

1. Ausgangslage

Das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München GmbH gehen von einem erheblichen Fahrgastzuwachs im ÖPNV in den nächsten Jahrzehnten aus. Dies führt voraussichtlich zu einer Überlastung der innerstädtischen U-Bahn-Strecken und U-Bahnhöfe. Aufgrund der daraus resultierenden Notwendigkeit einer Entlastung des bestehenden U-Bahn-Netzes in Nord-Süd Richtung, wurden ab dem Jahr 2010 verschiedene Varianten einer Entlastungsstrecke von der Stadtwerke München GmbH geprüft.

Diese umfangreichen Machbarkeitsuntersuchungen zur U9-Entlastungsspanne, wurden dem Stadtrat am **24.01.2018** (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 10475) vorgestellt. Auf Grundlage dieser Untersuchungen ergab sich, dass die U9 baulich umsetzbar sowie betrieblich und verkehrlich sinnvoll ist. Weiterhin wurde dargestellt, dass ein dringender Entscheidungsbedarf im Bereich des Hauptbahnhof München besteht. Dort ergibt sich im Zusammenwirken mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke und dem Projekt Neubau Empfangsgebäude die einmalige Chance, durch integrierte und aufeinander abgestimmte Planungen beim Bau der 2. Stammstrecke eine Vorhaltemaßnahme für einen neuen U-Bahnhof der späteren U-Bahn-Entlastungslinie U9 zu bauen. Ferner hatte der Stadtrat zur Kenntnis genommen, dass ohne diese integrierte Planung der U9 am Hauptbahnhof in der vorgestellten Vorzugsvariante nicht die erforderliche verkehrliche Wirkung erzielt werden kann.

Da ein nachträglicher Bau des U-Bahnhofes am Hauptbahnhof mit den Projekten Neubau Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke nicht zu vereinbaren ist, hat es der Stadtrat deshalb als sinnvoll erachtet, durch Planungen in den HOAI Leistungsphasen 1 bis 4 prüfen zu lassen, ob die Vorhaltemaßnahme für einen neuen U-Bahnhof am Hauptbahnhof mit den Projekten 2. Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude terminlich und baulich vereinbar ist.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom **23.10.2019** zur Vorhaltemaßnahme (RIS-Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 15457) wurde beschlossen aufbauend auf der „Gemeinsamen Erklärung“ zwischen Freistaat Bayern, Landeshauptstadt München (LHM), DB Netz AG und der DB Station&Service AG vom 18.09.2019 das Budget i.H.v. 393 Mio. € netto für die bauliche Umsetzung der U9 Vorhaltemaßnahme (VHM) am Hauptbahnhof und den erforderlichen Zusammenhangsmaßnahmen zu genehmigen. Zudem wurde dem Baureferat, jeweils in enger Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH und der Stadtkämmerei, der Auftrag zur Verhandlung der notwendigen Vereinbarungen mit dem Freistaat Bayern sowie der Deutschen Bahn (DB) unter Beachtung der „Gemeinsamen Erklärung“ erteilt.

Aus vorangegangenen Stadtratsbeschlüssen wurden für Planungskosten (inklusive Bauüberwachung (BÜW)) am 24.01.2018 11 Mio. € (RIS Sitzungsvorlagen Nr.: 14 20 / V 10475) und am 23.01.2019 15 Mio. € (RIS Sitzungsvorlagen Nr.: 14 20 / V 13402) genehmigt. Somit belaufen sich die bisher vom Stadtrat genehmigten Gesamtkosten der U9 Vorhaltemaßnahme (U9 VHM) auf 419 Mio. €.

Im Rahmen der Verhandlungen über eine Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie über eine Ausführungsvereinbarung benannten die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, im nachfolgenden als Deutsche Bahn (DB) bezeichnet, Ende 2020 zusätzliche Maßnahmen, deren Kosten von der LHM zu tragen seien. Weiter sei aus Sicht der DB und des Freistaats Bayern aus vergabe- und zuwendungsrechtlichen Gründen eine von der bereits beauftragten Hauptbaumaßnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke am Hauptbahnhof getrennte Vergabe zur Errichtung der U9 Flügel der Vorhaltemaßnahme notwendig. Darüber hinaus forderte die DB im Rahmen der Verhandlungen Entschädigungen in Höhe von 100 Mio. € für dauerhafte Mietausfälle und unterirdischen Volumenverlust.

Insgesamt sind die zusätzlichen erheblichen Forderungen bei der Entscheidung über die Weiterverfolgung des Vorhabens U9 VHM in der Risikobetrachtung zu berücksichtigen.

Im Folgenden werden neben einer kurzen Darstellung der aktuellen Entwicklungen des DB-Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke (Kapitel 2.1), der aktuelle Planungsstand des U9 Gesamtvorhabens (Kapitel 2.2) und der U9 VHM (Kapitel 2.3) sowie der Verhandlungsstand der Vereinbarungen über Planung, Realisierung und Finanzierung der U9 VHM zwischen DB, Freistaat Bayern und LHM (Kapitel 2.4) dargestellt. Im Kapitel 2.5 werden die möglichen Förderszenarien der U9 skizziert. Anschließend werden die verkehrliche Bedeutung der U9 im städtischen Gesamtkontext (Kapitel 3) sowie die damit zusammenhängenden Kosten und Risiken inkl. einer Darstellung der neuen Kostenforderungen der DB (Kapitel 4) erläutert. Die Beschlussvorlage mündet in eine Empfehlung an den Stadtrat (Kapitel 5).

2. Sachstand

2.1. Entwicklung Gesamtprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke

Zum besseren Verständnis der Gesamtsituation ist nachfolgend auf Grund des unmittelbaren baulichen, aber auch verkehrlichen Zusammenhangs der Vorhaltemaßnahme für die U9 am Hauptbahnhof ergänzend auf die Entwicklung des Gesamtprojekts 2. Stammstrecke einzugehen.

Wie zuletzt in der Vorlage des Referats für Stadtplanung und Bauordnung „2. Stammstrecke München – Aktuelle Entwicklungen, Verzögerungen und Kostensteigerungen“ vom 27.07.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07054), dargestellt, dient das Gesamtprojekt 2. Stammstrecke der Entlastung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und umfasst den Neubau einer S-Bahnstrecke zwischen den S-Bahnhöfen Laim und Leuchtenbergring, die auch für den Nahverkehr nutzbar sein soll. Des Weiteren umfasst das Gesamtprojekt den Um- bzw. Neubau der bestehenden S-Bahnanlagen im Bahnhof Laim und Ostbahnhof sowie am Leuchtenbergring. Das Gesamtbauvorhaben beinhaltet drei neue unterirdische Haltepunkte am Hauptbahnhof, am Marienhof und am Ostbahnhof (tief) in der Friedensstraße sowie den Umbau bzw. die Erweiterung der Stationen Laim und Leuchtenbergring.

Das Projekt ist in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) untergliedert und erstreckt sich von Westen kommend, beginnend mit dem S-Bahnhof Laim über die drei unterirdischen Stationen bis zum oberirdischen Haltepunkt Leuchtenbergring auf ca. 10 km Länge, davon ca. 7 km in Tunnellage.

Für den PFA 1 zwischen Laim und Karlsplatz mit Station Hauptbahnhof (tief) wurde am 09.06.2015 der Planfeststellungsbeschluss erlassen, der seit dem 12.12.2016 bestandskräftig ist. Für den PFA 2 im weiteren Verlauf bis westlich Isar mit Station Marienhof (tief) erging der Planfeststellungsbeschluss am 24.08.2009, der seit dem 20.12.2013 bestandskräftig ist. Beide Abschnitte befinden sich in der Bauphase.

Der bisherige östliche, am 25.04.2016 planfestgestellte und seit 03.04.2018 bestandskräftige PFA 3 neu hatte eine Station Ostbahnhof unter dem Orleansplatz mit einer Trassenführung vorgesehen, die maßgeblich unter der dichten Bebauung des Stadtteils Haidhausen verlaufen sollte.

Für diesen PFA 3 befindet sich nun ein neuer Planfeststellungsantrag im Verfahren, der u. a. eine neue Situierung des Haltes am Ostbahnhof an der Friedenstraße zum Inhalt hat. Im Oktober 2020 stellten die DB Netz AG, die DB Station&Service AG, die DB Energie GmbH sowie die LHM für die sogenannte „Integrierte Gesamtlösung (IGL) Hauptbahnhof München“ Anträge auf Planfeststellung, die folgende selbständige Vorhaben umfassten:

- 5. Planänderung zu PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke München
- Vorhaltemaßnahme Rohbau Untergeschosse Neubau Empfangsgebäude
- Vorhaltemaßnahme Rohbau Stationsbauwerk U9

Der Vorhaltebaukörper wurde dabei wie folgt beschrieben:

„VHM U9: Vorhaltemaßnahme Stationsbauwerk für einen späteren U-Bahnhof der von der LHM als Vorhabenträgerin geplanten Entlastungsspanne U-Bahn Linie U9 (...). Die vorliegende VHM U9 hat nur die für eine spätere Realisierung des künftigen U-Bahnhofs Hauptbahnhof zwingend erforderliche Vorhaltemaßnahme in Form eines später nicht mehr realisierbaren Rohbaus zum Gegenstand. Der Ausbau der Station selbst und der weitere Streckenverlauf der U9 werden auf Grundlage gesonderter Planrechtsverfahren zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.“

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2022 die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der genannten Planungen genehmigt.

Zu den in der Presse genannten Kostensteigerungen und Terminverzögerungen beim Gesamtprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke ist eine gesonderte Stadtratsbefassung im ersten Quartal 2023 durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgesehen. In diesem Beschluss wird auch darauf eingegangen werden, wie eine bessere Kommunikation und Abstimmung mit der DB erreicht werden kann. Hierzu hatte sich die DB mit Schreiben vom 07.11.2022 (**Anlagen 1 und 2**) an den Herrn Oberbürgermeister gewandt.

2.2. Planungsstand U9 Gesamtvorhaben

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 20 / V 15457) wurden die Stadtwerke München GmbH ermächtigt, im Namen, im Auftrag und auf Rechnung der LHM die Vorplanung für die Gesamtstrecke der U9 gemeinsam und mit Unterstützung durch das Baureferat durchzuführen. Für die Vorplanung wurden Mittel in Höhe von 100 Mio. € vom Stadtrat bewilligt.

Im Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) wurden Kosten i.H.v. 3,0 Mrd. € für die Gesamtstrecke U9 genannt, diese Kostenschätzung beruhte auf ersten Annahmen der Stadtwerke München GmbH. Fundierte Schätzungen werden erst in der vertieften Planung möglich.

Aufgrund der seit 2019 sehr stark gestiegenen Baupreise werden die Gesamtkosten anhand des Baupreisindex fortgeschrieben, dies ergibt geschätzte Gesamtkosten von ca. 4,0 Mrd. € mit einem Preisstand 2022.

Aufgrund des großen Umfangs (ca. 10 km Strecke und 7 U-Bahnhöfe) und der hohen Komplexität des Projekts erfolgt die Bearbeitung der Vorplanung in zwei Planungsabschnitten. Der Planungsabschnitt Süd umfasst die U-Bahnhöfe Impler-/Poccistraße, Esperantoplatz und Hauptbahnhof sowie alle Streckentunnel südlich des Hauptbahnhofs. Der Planungsabschnitt Nord umfasst den Neubau der U-Bahnhöfe Pinakotheken und Elisabethplatz, den Umbau der U-Bahnhöfe Theresienstraße und Münchner Freiheit sowie alle Streckentunnel nördlich des Hauptbahnhofs.

Die Vergabe der Hauptplanungsleistungen des Planungsabschnitts Süd erfolgt im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens mit Teilnahmewettbewerb. Der Teilnahmewettbewerb wurde im März 2021 veröffentlicht. Aufgrund eines gerichtlichen Nachprüfungsverfahrens ist das laufende Vergabeverfahren noch nicht abgeschlossen.

Die Ausschreibung der Planungsleistungen des Planungsabschnitts Nord erfolgt, sobald das Vergabeverfahren im Planungsabschnitt Süd abgeschlossen ist.

Der Abschluss der Vorplanung wird für 2026 angestrebt.

Eine wesentliche Basis für dieses Projekt ist die Kenntnis des Baugrundaufbaus und der Baugrundeigenschaften. Zur Erarbeitung der geotechnischen Grundlagen und im weiteren Verlauf zur Begleitung des Planungsprozesses im Hinblick auf geotechnische Fragestellungen sollen Sachverständige für Geotechnik (nachfolgend „SV Geot“) als Sonderfachleute beauftragt werden bzw. sind bereits beauftragt.

2.3. Planungsfortschritt U9 Vorhaltemaßnahme

Die Entwurfsplanung für die „Vorhaltemaßnahme Rohbau Stationsbauwerk U9“ (U9 VHM) wurde durch die DB in dem für die Planfeststellung erforderlichen Umfang erstellt.

Die U9 VHM wurde mit Beschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 29.06 2022 planfestgestellt.

Seither erfolgt die Fertigstellung der Entwurfsplanung, die als Grundlage für eine sich anschließende Ausführungsplanung insbesondere der Ausführungsplanung des Rohbaus im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke verwendet werden können.

Die Planungsleistungen umfassen die Objektplanung, die Gewerke der Technischen Gebäudeausrüstung (TGA) inkl. Fördertechnik sowie die Brandschutzplanungen.

Zum aktuellen Zeitpunkt sind die Planungsleistungen für die U9 VHM weitestgehend erbracht und sollen in einem weiteren Planungsschritt einer sog. „Koordinationsphase“ mit den Vorhaben der DB zu einer schlüssigen und konfliktfreien Planung zusammengeführt werden.

Aktuell plant die DB in Bezug auf die Untergeschosse des Neubau Empfangsgebäude (NEG) zur Optimierung der Personenströme die „Querpassage“ in Nord-Süd Richtung um.

2.4. Stand der Verhandlungen

Im Anschluss an den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.10.2019 zur Vorhaltemaßnahme (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15457) wurden zwischen DB, Freistaat Bayern und LHM Verhandlungen über die für die Realisierung der U9 VHM erforderlichen Vereinbarungen aufgenommen.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vereinbarungen:

Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung

Parteien: LHM, DB, Freistaat Bayern

Inhalt: Finanzierung und grundsätzliches Zusammenwirken der Beteiligten bei der Umsetzung der Integrierten Gesamtlösung

Ausführungsvereinbarung

Parteien: LHM, DB

Inhalt: Zusammenwirken zwischen DB und der LHM bei der operativen Umsetzung, bei Übernahme und Unterhaltung der U9 VHM sowie bei deren weiteren Ausbau und Betrieb

Planungsvereinbarung

Parteien: LHM, DB

Inhalt: Anschlussregelung zur Erbringung der Planungsleistungen und Finanzierung der Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 7

Vereinbarung über die Finanzierung von Zusammenhangsmaßnahmen

Parteien: LHM, Freistaat Bayern

Inhalt: Finanzierung der Zusammenhangsmaßnahmen, also solcher Maßnahmen, die keinem der Teilprojekte der Integrierten Gesamtlösung eindeutig zugeordnet werden können, jedoch für die Realisierung des Gesamtprojektes notwendig sind.

Die textliche Ausarbeitung der oben genannten Vereinbarungen ist weit fortgeschritten, jedoch sind die Vereinbarungen noch nicht endverhandelt. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass Freistaat Bayern und DB im Nachgang zum Abschluss der „Gemeinsamen Erklärung“ gegenüber der LHM neue Forderungen geltend gemacht haben, die einer vertraglichen Fixierung bislang im Wege standen. Diese Forderungen und Risiken werden unter 4.1. ausführlich dargestellt.

Aufgrund dieser zusätzlichen Forderungen und Risiken ergeben sich erhebliche Abweichungen gegenüber dem Sachverhalt, welcher der Entscheidung der Vollversammlung des Stadtrates im Jahr 2019 zu Grunde lag. Eine erneute Stadtratsbefassung ist daher erforderlich.

2.5. Förderung des U9 Gesamtvorhaben

2.5.1. Förderrechtliche Grundlagen

Bisher wurden alle U-Bahn-Projekte der LHM von Bund und Land umfangreich gefördert (i. d. R. 60 % der zuwendungsfähigen 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 Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (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. € in 2019 auf 666 Mio. € (2020), auf 1 Mrd. € (ab 2021) und auf 2 Mrd. € (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 $> 1,0$ erreicht wird, so beträgt die Förderquote des Bundes 60 %.

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 Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) aus dem Jahr 2021 mit einer Komplementärförderung des Landes in Höhe von 15 % gerechnet werden.

Zur Umsetzung der Neuerungen des GVFG wurde eine Fortschreibung der Standardisierten Bewertung erforderlich. Die Fortschreibung erfolgte durch ein Gutachterbüro I im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und unter Beteiligung der Länder, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und des Deutschen Städtetags (DST). Das Baureferat hat den DST bei allen 11 Sitzungen des projektbegleitenden Arbeitskreises, die zwischen März 2021 und Mai 2022 stattfanden, vertreten. Das BMDV hat die aktualisierte Verfahrensanleitung (Version 2016+) mit Wirkung zum 01.07.2022 in Kraft gesetzt (mehr Informationen unter www.bmdv.bund.de/gvfg). Ein Großteil der von den Ländern und Vorhabensträgern eingebrachten Ansätze zur Verbesserung der Wirkungsermittlung sowie der vorgeschlagenen zusätzlichen Nutzenkomponenten konnte erfolgreich in das Bewertungsverfahren integriert werden.

Trotz intensiver Bemühungen mehrerer Länder, des VDV und des DST wurde jedoch ein sogenannter Klimaschutzbaustein, der die Bewertung von Push-Maßnahmen berücksichtigt und für eine gute Bewertung der U9 von großer Bedeutung gewesen wäre, in die neue Verfahrensanleitung nicht aufgenommen.

Die im Rahmen der Fortschreibung durchgeführten Testrechnungen für U-Bahn-Projekte (darunter auch die U5 Pasing) hätten im Vergleich zur letzten Version der Verfahrensanleitung einen deutlich höheren Nutzen ergeben.

Mit Schreiben vom 26.05.2021 an die Länder hat das BMDV die „Grundsätze für die Förderung von Vorhaben im Rahmen des Bundesprogramms zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)“ veröffentlicht und mitgeteilt, dass diese Grundsätze Basis für die überarbeitete Verfahrensanleitung sein werden.

Von zentraler Bedeutung für die U9 Entlastungsspanne ist der Grundsatz des Tragfähigkeitsprinzips. Waren Projekte in der Vergangenheit nur förderfähig, wenn ein Nutzen-Kosten-Verhältnis $>1,0$ nachgewiesen wurde, können mit dem Tragfähigkeitsprinzip zukünftig gegebenenfalls auch Projekte anteilig gefördert werden, die diesen Schwellenwert nicht erreichen oder im Projektverlauf aufgrund von Kostensteigerungen unter diesen Wert fallen. Das Tragfähigkeitsprinzip stellt eine Ausnahmeregelung dar, welches mit o. g. Schreiben des BMDV vom 26.05.2021 bekanntgemacht wurde und dessen Anwendung im Einzelfall mit Bund und Land abzustimmen ist. Mit Hilfe des Tragfähigkeitsprinzips könnte eine anteilige Finanzierung im Verhältnis zum erreichten Nutzen-Kosten-Faktor erfolgen, wobei nach Mitteilung des BMDV bei der Anwendung des Tragfähigkeitsprinzips der maximale Fördersatz des Bundes 60% beträgt.

Am 10.08.2022 fand ein Gespräch zwischen BMDV, Fr. Staatssekretärin Henckel, Mobilitätsreferat und der Stadtwerke München GmbH statt, in dem das Projekt U9 Entlastungsspanne vorgestellt und Fördermöglichkeiten wie die Anwendung des Tragfähigkeitsprinzips erörtert wurden.

Mit Schreiben vom 15.09.2022 (**Anlage 3**) hat sich das BMDV zu einer Förderung der U9 geäußert. Neben grundlegenden Aussagen zur Anwendbarkeit des GVFG und zur Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung weist der Bund darauf hin, dass sich die Rahmenbedingungen für die Förderung nach dem GVFG mit der letzten Novellierung der Standardisierten Bewertung (aktuelle Version 2016+) erheblich verbessert haben. Das BMDV schreibt außerdem, dass es absehbar sei, dass auch diese Version erneut fortgeschrieben werden würde, mit somit neuen Chancen insbesondere für zukünftige Schienenvorhaben, auch in Großstädten und Ballungsräumen.

Zudem wird im dem Schreiben ausdrücklich erwähnt, dass die Bereitschaft besteht die Förderfähigkeit des Neubaus der U9 sowie auch die Anwendbarkeit des Tragfähigkeitsprinzips, sollte der Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 liegen, zu prüfen. Zur Standardisierten Bewertung von Einzelvorhaben erläutert das BMDV das Erfordernis umfassender formaler Abstimmungen zwischen den jeweiligen Vorhabenträgern und den Zuwendungsgebern. Damit diese begonnen werden können, muss das Gesamtprojekt U9 zunächst möglichst zeitnah vom Freistaat Bayern ins GVFG-Bundesprogramm aufgenommen werden.

Außerdem wird in dem Schreiben ergänzt, dass zur Prüfung der Tragfähigkeit von Investitionen in den Neubau der U9 die Zustimmung des damit verbundenen Finanzierungsmusters seitens des Bundeslandes und die Sicherung der notwendigen höheren Komplementärfinanzierung Voraussetzung ist.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das BMDV zum jetzigen Zeitpunkt lediglich Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für eine mögliche Förderung formuliert, jedoch keine Förderzusage für eine Förderung der U9 trifft. Zudem verweist das BMDV auf die grundlegende Bedeutung der Haltung des Freistaats Bayern.

Angesichts dieser Haltung des BMDV scheint es geboten in engem Schulterschluss mit dem StMB weitere Verhandlungen zur Förderung des Baus der U9 und damit zur perspektivischen (teilweisen Re-)Finanzierung des Vorhaltebaukörpers zu führen.

Insbesondere ist abzustimmen, welche Maßnahmen nötig sind, damit eine Aufnahme des Vorhabens in das GVFG-Bundesprogramm erfolgen kann, da dies eine notwendige Voraussetzung für die spätere Förderung ist.

Herr Oberbürgermeister Reiter bat das StMB hierzu in einem Schreiben vom 22.08.2022 um eine Aussage, ob im Falle einer Bundesförderung eine Komplementärfinanzierung des U9 Gesamtvorhabens durch den Freistaat Bayern übernommen wird.

Eine Antwort des StMB liegt seit dem 19.09.2022 vor (**Anlage 4**). Darin verweist der Freistaat Bayern darauf, dass grundsätzlich eine Komplementärförderung möglich sei, sofern das Vorhaben vom Bund als förderfähig nach GVFG anerkannt werde. Aufgrund der noch nicht vorliegenden näheren Angaben zu den Kosten des Neubaus der U9 wird auf der Grundlage der geltenden Fördervoraussetzungen und -grundsätze eine Komplementärfinanzierung des Neubaus der U9 von bis zu 10 % der nach GVFG zuwendungsfähigen Kosten grundsätzlich in Aussicht gestellt. Dies zielt auf eine Förderung bei Erreichen eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses > 1 ab. Aussagen, ob und in welcher Form eine Förderung nach dem Tragfähigkeitsprinzip bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 möglich ist, wurden nicht getroffen. Aufgrund dieser Aussagen hat der Oberbürgermeister am 30.09.2022 ein weiteres Schreiben an das StMB verschickt, verbunden mit der Bitte konkretere Aussagen hinsichtlich einer möglichen Förderung der U9 auch bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 zu treffen. Dies beantwortete Herr StM Bernreiter mit Schreiben vom 10.11.2022 (**Anlage 5**). Darin wird ausgeführt, dass zum jetzigen Zeitpunkt eine Komplementärförderung durch den Freistaat Bayern nach BayFAG in üblicher Höhe von 10 % der vom Bund anerkannten zuwendungsfähigen Kosten in Aussicht gestellt werden kann. Weiter hebt der Freistaat Bayern hervor, dass bei der Festlegung der Höhe der Komplementärförderung die besondere Bedeutung des Projektes berücksichtigt wird. Außerdem weist Herr StM Bernreiter ausdrücklich darauf hin, „dass eine Komplementärförderung nach BayFAG auch dann möglich ist, wenn eine anteilige Förderung des Bundes auf Grundlage des Tragfähigkeitsprinzips erfolgen sollte.“ Darüber hinaus bietet der Freistaat Bayern an, das Projekt U9 für das GVFG Bundesprogramm zum nächst möglichen Zeitpunkt anzumelden.

Um eine mögliche Förderung der Gesamtstrecke U9 durch den Bau der Vorhaltemaßnahme nicht zu gefährden, wurde zudem bereits vor längerem bei der Regierung von Oberbayern auf Basis der Ergebnisse aus den Verhandlungen zur Kostenteilung am 10.07.2019 der Antrag auf vorzeitigen Vorhabensbeginn eingereicht.

Mit Bescheid vom 20.08.2019 hat die Regierung von Oberbayern für die U9 VHM am Hauptbahnhof eine Unbedenklichkeitsbescheinigung erteilt; damit ist die Durchführung der Vorhaltemaßnahme am Hauptbahnhof für eine spätere Förderung nicht schädlich. Mit der Bestätigung der Förderunschädlichkeit wird weder dem Grunde, noch der Höhe nach ein Rechtsanspruch auf eine spätere Förderung begründet. Vielmehr kann die eigentliche Förderung des Projektes voraussichtlich erst kurz vor Beginn der Bauarbeiten, mit vorliegender Genehmigungsplanung für das U9 Gesamtvorhaben, mit der Hauptmaßnahme beantragt werden. Bis dahin müssen die Kosten der Vorhaltemaßnahme sowie der Planungskosten für das U9 Gesamtvorhaben, diese belaufen sich nach aktuellem Kenntnisstand auf ca. 800 – 900 Mio. € bis zum Jahr 2032, durch die LHM vorfinanziert werden. Im weiteren Planungsprozess wird mit den Fördermittelgebern über eine mögliche Vorfinanzierung gesprochen.

Über die in den o.g. Schreiben getroffenen Aussagen zur Förderung scheinen zum aktuellen Zeitpunkt keine weiteren Zusagen möglich.

2.5.2. Mögliche Finanzierungsszenarien des U9 Gesamtvorhabens

Im Rahmen dieser Beschlussvorlage werden neben den von der DB benannten zusätzlichen Forderungen mögliche Kostenrisiken der LHM dargestellt. Hinsichtlich einer zukünftigen Förderung des U9 Gesamtvorhabens lässt sich für die LHM dabei eine Spanne zwischen einer maximal möglichen Fördersumme unter Zugrundelegung eines Nutzen-Kosten-Faktor von $> 1,0$ sowie zum Vergleich dazu bei einem geringeren Ansatz des Nutzen-Kosten-Faktors errechnen. Wichtig in diesen Zusammenhang ist der Hinweis, dass es sich um Beispielrechnungen zum jetzigen Zeitpunkt handelt. Sowohl die Fördergrundlagen (GVFG, Methodik der Standardisierten Bewertung) als auch die zukünftige Planung der U9 können Änderungen unterliegen und somit Auswirkungen auf den Nutzen-Kosten-Faktor haben.

Am 01.07.2022 wurde seitens des BMDV die Fortschreibung des Verfahrens zur Standardisierten Bewertung „2016+“ in Kraft gesetzt. Frühere Berechnungen mit dem alten Verfahren 2016 führten für die U9 zu einem niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnis von knapp 0,1. Aufgrund der großen Komplexität des Bewertungsverfahrens und der hohen Auslastung des beauftragten Gutachterbüros sind belastbare Aussagen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis der U9 unter Berücksichtigung der neuen Verfahrensanleitung (Version 2016+) frühestens im Jahr 2023 möglich. Auf Basis einer ersten Abschätzung hat das Gutachterbüro mitgeteilt, dass für die U9 mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von etwa 0,5 zu rechnen sei. Bei einem NKV $< 1,0$ fließen im Regelfall ohne Anwendung des Tragfähigkeitsprinzips keine Fördermittel. Somit besteht ein Risiko für die LHM, dass die Gesamtkosten der U9 getragen werden müssen.

Nachfolgend wird eine Beispielrechnung für die Finanzierung der U9 Gesamtmaßnahme bei einem NKV von 0,5 unter Anwendung des Tragfähigkeitsprinzips dargestellt. Basis für die Berechnungen ist der Preisstand 2022 für die U9 Gesamtmaßnahme in Höhe von rd. 4,0 Mrd. €. Aufgrund der auch weiterhin zu erwartenden jährlichen Baupreissteigerungen werden sich sowohl die Gesamtkosten als auch der von der LHM zu tragende Eigenanteil bis zur Realisierung entsprechend erhöhen. Darüber hinaus können sich im Planungsfortschritt weitere Kostenänderungen ergeben.

Beispielrechnung für die Finanzierung der U9 Gesamtmaßnahme bei einem NKV von 0,5 unter Anwendung des Tragfähigkeitsprinzips mit Preisstand 2022:

Bundesmittel:

4,0 Mrd. € x 0,90 Anteil zuwendungsfähige Kosten x 0,50 Nutzen-Kosten-Faktor x 0,60 (Fördersatz 60 %)
→ ergibt rd. 1,08 Mrd. € an Fördermitteln Bund

Komplementärfinanzierung Freistaat Bayern:

4,0 Mrd. € x 0,90 Anteil zuwendungsfähige Kosten x 0,50 Nutzen-Kosten-Faktor x 0,10 (Fördersatz 10 %)
→ ergibt rd. 180 Mio. € an Fördermitteln Land

Finanzierung LHM:

4,0 Mrd. € abzüglich Bundesmittel 1,08 Mrd. € und abzüglich Landesmittel 180 Mio. €
→ ergibt einen Eigenanteil in Höhe von 2,74 Mrd. €

Für den Fall, dass das Tragfähigkeitsprinzip nicht zur Anwendung kommt, wären von der LHM die gesamten Projektkosten in Höhe von 4 Mrd. € zu tragen.

Für den Fall, dass ein Nutzen-Kosten-Verhältnis $> 1,0$ erreicht wird, beträgt der Fördersatz des Bundes 75% (statt 60%). Zudem kann mit einer Komplementärfinanzierung des Freistaats Bayern in Höhe von 10 % gerechnet werden. Der Anteil der zuwendungsfähigen Kosten wird analog der oberen Berechnung mit 90% angenommen. Der Eigenanteil der LHM beträgt in diesem Fall 0,94 Mrd. €.

Eine übersichtliche Gegenüberstellung der drei genannten Förderszenarien ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mögliche Finanzierungsszenarien aufgrund unterschiedlicher Nutzen-Kosten-Verhältnisse sowie Förderanteile:

Nutzen-Kosten-Verhältnis	> 1,0	0,50 (mit Anwendung Tragfähigkeits- prinzip)	0,50 (ohne Anwendung Tragfähigkeits- prinzip)
Kostenträger:	Kosten in Mrd. €	Kosten in Mrd. €	Kosten in Mrd. €
Bundesmittel (75% bzw. 60%)	2,70	1,08	0,00
Komplementärfinanzierung Freistaat Bayern	0,36	0,18	0,00
Finanzierung LHM	0,94	2,74	4,00
Summe	4,0	4,0	4,00

Unabhängig vom Förderszenario wird aktuell von einer Bauzeit von ca. 10 Jahren für das U9 Gesamtvorhaben ausgegangen.

3. Verkehrliche Bedeutung

Die langfristig prognostizierte Siedlungsentwicklung für die LHM, der geplante Ausbau des überörtlichen ÖPNV-Netzes und die damit verbundene Attraktivitätssteigerung der verkehrlichen Anbindung der Stadt lassen eine erhebliche Steigerung der Verkehrsnachfrage im Zentrum Münchens in den kommenden Jahren bzw. Jahrzehnten erwarten.

Bereits heute bestehen an den zentralen Punkten des Münchner U-Bahn-Netzes in den Verkehrsspitzenstunden Auslastungsgrade, die die Kapazitätsgrenzen zumindest temporär bereits übersteigen bzw. die ein Erreichen der Kapazitätsgrenzen in den nächsten Jahren erwarten lassen.

Die mit der Corona Pandemie geänderten Arbeitsweisen (Homeoffice) lassen dennoch wachsende Fahrgastzahlen erwarten, sowie unter anderem die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden insbesondere im innerstädtischen U-Bahn-Bereich zu erheblichen Steigerungen des Fahrgastaufkommens führen. Betriebliche Anpassungen stellen nur eine kurz- bis mittelfristige Lösung zur Angebotssteigerung dar und sind nicht dazu geeignet, die prognostizierten langfristigen Verkehrsentwicklungen aufzunehmen.

Die geplante U9 erzielt die zwingend erforderlichen Entlastungen der bestehenden U-Bahn-Strecken in Nord-Süd-Richtung sowie der Innenstadtbahnhöfe.

Sie ist eine grundlegende Voraussetzung für weitere Verbesserungen des Angebotes in Form von Taktverdichtungen und Streckenerweiterungen und damit für die Zukunftsfähigkeit des Münchner ÖPNV-Systems. Gleichzeitig leistet die U9 einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende sowie zur Erreichung der CO₂-Ziele der LHM.

Es wurden alternative Szenarien geprüft, wie beispielsweise

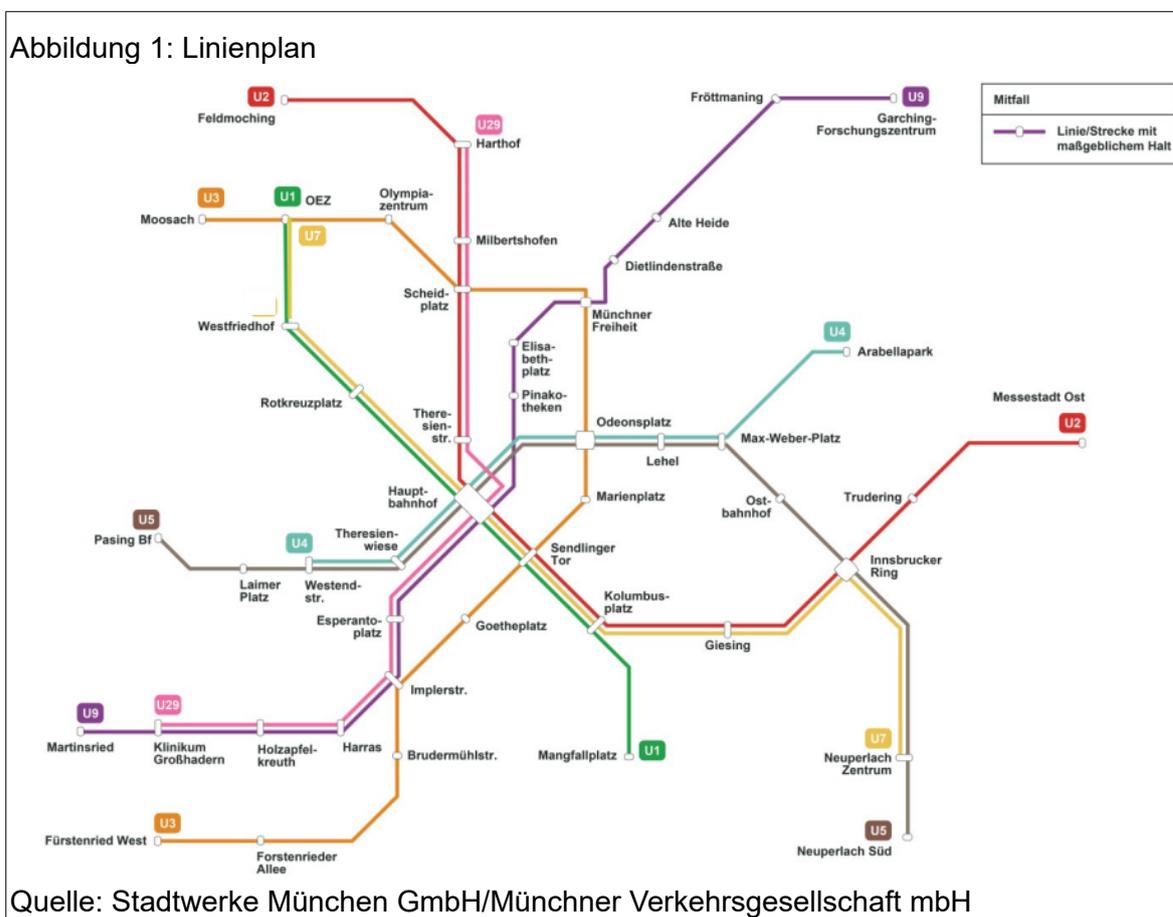
- eine Linienführung der U9, die nicht über den Hauptbahnhof führt sowie
- Alternativen zur U9 an der Oberfläche durch zusätzliche Tram Neubaustrecken die im Ergebnis eine verkehrliche Notwendigkeit der U9 in der derzeit geplanten Vorzugsvariante bestätigen. Die Erarbeitung der Szenarien ergab, dass sich aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens des Regional- und Fernverkehrs sowie des neuen Haltes der 2. Stammstrecke im Bereich Hauptbahnhof durch einen neuen U9 Bahnhof am Hauptbahnhof die höchste Verkehrsverlagerung bzw. Entlastungswirkung der U-Bahn Bestandsstrecken ergibt. Daher kann festgehalten werden, dass der maximale verkehrliche Nutzen nur durch einen Halt der U9 am Hauptbahnhof erreicht werden kann.

Auch ein nachträglicher bergmännischer Bau der U9 Haltestelle am Hauptbahnhof wurde geprüft. Eine durch die Stadtwerke München GmbH beauftragte Stellungnahme über die Vor- und Nachteile einer nachträglichen bergmännischen Errichtung der U9 Haltestelle kommt zu dem Ergebnis, dass ein späterer bergmännischer Bau nur unter der Voraussetzung, dass die DB Netz AG jetzt die Gründung für die 2. S-Bahn-Stammstrecke und den Neubau Empfangsgebäude umfassend umplant, umsetzbar ist. Diese Variante scheidet aufgrund des zu erwartenden Zeitverzugs der DB-Projekte (2. S-Bahn-Stammstrecke bzw. Neubau Empfangsgebäude) aus.

Des Weiteren würden sich die Kosten gegenüber der Integrierten Gesamtlösung in offener Bauweise voraussichtlich mindestens verdoppeln. Eine spätere Herstellung einer U9-Haltestelle am Hauptbahnhof München ist somit nicht machbar.

Die VHM für die U9 am Hauptbahnhof ist somit die Voraussetzung für die U9 Gesamstrecke als zentrale Weiterentwicklung des Münchner U-Bahn Netzes.

Für den Haltepunkt U9/U29 am Hauptbahnhof sind aufgrund der Zusammenführung zweier Linien (U9/U29) (siehe Abbildung 1) und dem zu erwartenden sehr hohem Fahrgastwechsel jeweils zwei Bahnsteigkanten je Fahrtrichtung betrieblich erforderlich.



Die geplanten vier Bahnsteigkanten ermöglichen das gleichzeitige Halten mehrerer Züge ohne Verzögerungen oder Einschränkungen des Regelbetriebs bei aufkommensbedingten langen Haltestellenaufenthaltszeiten in den Hauptverkehrszeiten, da keine Wartezeiten im Tunnelbereich vor der Einfahrt in den Bahnhof entstehen. Dies erhöht in erheblichem Maße die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Darüber hinaus können Züge gekehrt werden, sofern nur Teilabschnitte von Linien zu verstärken sind. Damit können insbesondere hohe Fahrgastaufkommen zu den Hauptverkehrszeiten und im Eventverkehr (Allianz Arena / Oktoberfest) abgewickelt werden.

4. Kosten und Risiken

Nachfolgend werden für die Fälle „Bau der VHM“ und „Ausstieg der LHM aus dem Projekt IGL“ die bekannten Kosten und Risiken dargestellt.

4.1. Bau der VHM

4.1.1. Kosten

Bisher genehmigte Kosten

Mit vorangegangenen Stadtratsbeschlüssen für die Planung und Umsetzung der U9 VHM wurden die folgenden Kosten genehmigt (siehe folgende Tabellen):

Stadtratsbeschluss	Inhalt	Summe
Vom 24.01.2018:	Planung der VHM Leistungsphase 1-4, Anteil der DB	9,7 Mio. €
	Planung der VHM Leistungsphase 1-4, Anteil der Stadtwerke München GmbH	1,3 Mio. €
Vom 23.01.2019:	Planung der VHM Leistungsphase 5, Anteil der DB	14,5 Mio. €
	Planung der VHM Leistungsphase 5, Anteil der Stadtwerke München GmbH	0,5 Mio. €
Summe der genehmigten Planungskosten:		26 Mio. €

Stadtratsbeschluss	Inhalt	Summe
Vom 23.10.2019:	Rohbaukosten (Kostenblock 1)	250 Mio. €
	Risikopuffer (Kostenblock 1)	50 Mio. €
	Planung / Bauüberwachung (Kostenblock 1)	16 Mio. €
	Kosten für Zusammenhangsmaßnahmen (Kostenblock 2) *	77 Mio. €
Summe der genehmigten Baukosten:		393 Mio. €

* Zur Dynamisierung des Kostendeckels für die Zusammenhangsmaßnahmen siehe unten

Die reinen Rohbaukosten/Kostenblock 1 in Höhe von 316 Mio. € sind vollständig von der LHM als Verursacherin zu tragen.

Für die Kosten der so genannten Zusammenhangsmaßnahmen / Kostenblock 2, die keinem Projekt direkt zugeordnet werden können und durch alle Teilprojekte der integrierten Gesamtlösung verursacht werden, wurde in der Gemeinsamen Erklärung vereinbart, dass durch die Beteiligten jeweils ein Drittel dieser Kosten - für die LHM bis zu einem Kostendeckel von 77 Mio. € - zu tragen sind.

Fortschreibung der Bau- und Planungskosten

Zur Plausibilisierung der Rohbaukosten aus dem Jahr 2019 i.H.v. 250 Mio. € hat die DB in Abstimmung mit der LHM eine gutachterliche Bewertung beauftragt.

Mit Schreiben vom 12.09.2022 hat die DB mitgeteilt, dass die ursprünglich von der DB genannten Rohbaukosten auch für den Preisstand 2021 weiterhin Bestand haben.

Nach wie vor gilt, dass die LHM die tatsächlich anfallenden Rohbaukosten einschließlich bisheriger und zukünftiger Baupreissteigerungen in voller Höhe vergüten muss. Ein Kostendeckel besteht nicht.

Der bereits in vorangegangenen Stadtratsbeschlüssen genehmigte Risikopuffer von 50 Mio. € für den Rohbau U9 VHM wird unverändert beibehalten.

Bisher hat der Stadtrat Planungskosten der DB für die U9 VHM i.H.v. 40,2 Mio. € genehmigt. Gemäß aktueller Mitteilung der DB belaufen sich die von der LHM zu tragenden Planungskosten für die gesamte Abwicklung der VHM auf 60 Mio. €. Die Steigerung der Planungskosten ergibt sich aus der Erhöhung der bisher benannten Planungskosten aufgrund der aktuellen Baukostenentwicklungen sowie neuen Planungskosten für die zusätzlichen Zusammenhangsmaßnahmen.

Die Stadtwerke München GmbH begleiten die Bauausführungen der U9 VHM, die durch die DB Netz AG und deren Auftragnehmer durchgeführt werden. Die Stadtwerke München GmbH prüft hierbei die Bauausführungen im Hinblick auf die spätere Nutzung als U-Bahn-bauwerk.

Für externe Leistungen, die ab der Leistungsphase 5 anfallen und nicht durch die DB Netz AG, sondern durch die LHM/Stadtwerke München GmbH beauftragt werden müssen, wird ebenfalls zusätzliches Budget benötigt.

Die dadurch entstehenden zusätzlichen Mittel zur Erfüllung des Auftrages belaufen sich in Summe auf 13,0 Mio. € netto. Davon waren bisher 1,8 Mio. € genehmigt, die zusätzlichen Mittel i.H.v. 11,2 Mio. € netto werden zur MIP Fortschreibung angemeldet.

Dynamisierung des Kostendeckels für die Zusammenhangsmaßnahmen

Im Rahmen der Verhandlungen hat der Freistaat Bayern eine Dynamisierung des auf 77 Mio. € gedeckelten Kostenanteils der LHM an den Zusammenhangsmaßnahmen gefordert, sprich eine regelmäßige Erhöhung des Kostendeckels entsprechend eines Baupreisindex.

Nach Auffassung der LHM ist in der Gemeinsamen Erklärung keine Dynamisierung des Kostendeckels für die Zusammenhangsmaßnahmen vorgesehen.

Andererseits sieht die LHM/Stadtwerke München GmbH auch die Interessen/Zwänge des Freistaat Bayern, wonach die zeitliche Entwicklung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke sowie die Entwicklungen der Baupreise zum Zeitpunkt des Abschlusses der Gemeinsamen Erklärung (inkl. Deckel) nicht absehbar waren.

Die LHM/Stadtwerke München GmbH hat daher in den Verhandlungen als Kompromiss vorgeschlagen, dass der Deckel bis einschließlich 2021 bestehen bleibt, jedoch die weitere Dynamisierung ab 2022 nach Maßgabe des Index „Brücken im Straßenbau“ des Bayerischen Landesamts für Statistik – wie auch bei den anderen Kostenpositionen – von der LHM übernommen wird.

Nicht berücksichtigt werden bei der jährlichen Fortschreibung des Deckels alle bereits bis zum jeweiligen Zeitpunkt geleisteten Zahlungen der LHM für die Zusammenhangsmaßnahmen, somit wird nur der jeweilige Restbetrag dynamisiert. Der Freistaat Bayern hat diesem Vorschlag – nach eingehender hausinterner Diskussion – jedoch vorbehaltlich der erforderlichen Gremienentscheidungen zugestimmt.

Zusätzliche Zusammenhangsmaßnahmen

Im Rahmen der Weiterführung der Planung wurden von der DB Netz AG Maßnahmen wie z.B. Abdichtungsarbeiten, Grundwasserüberleitung, Spartenverlegungen, Personenstromumleitung etc. benannt, die keinem der drei Vorhaben (2. S-Bahn-Stammstrecke, Neubau Empfangsgebäude, U9 VHM) eindeutig zugeordnet werden können. Die DB Netz AG vertritt die Auffassung, dass die beschriebenen Maßnahmen über die in der Gemeinsamen Erklärung enthaltenen Zusammenhangsmaßnahmen hinaus gehen.

Mit Schreiben des Oberbürgermeisters vom 05.07.2021 an das StMB (damals Fr. Staatsministerin Schreyer) wurde mitgeteilt, dass die „Zusätzlichen Maßnahmen“ nach bisheriger Einschätzung der beteiligten städtischen Dienststellen weitestgehend den in der Gemeinsamen Erklärung genannten Zusammenhangsmaßnahmen und damit dem Kostendeckel unterfallen. Im Rahmen der Verhandlungen hat man sich wegen der teils unklaren Zuordnung auf einen Kompromiss verständigt, wonach sich die LHM an den zusätzlichen Zusammenhangsmaßnahmen lediglich zu einem Drittel i.H.v. derzeit 21 Mio. € (Preisstand 2021) beteiligt. Ursprünglich hatten die DB und Freistaat Bayern eine deutlich höhere Kostenbeteiligung gefordert. Ein Kostendeckel hierfür wird nicht eingeräumt, sodass diese Kosten in tatsächlich anfallender Höhe durch die LHM zu tragen sind.

Übersicht der Kosten

Neben den oben dargestellten bei den SWM für die Projektbegleitung entstehenden Kosten hat die LHM die bei der DB durch die U9 VHM entstehenden Kosten zu tragen. Alle von der DB bisher genannten Kosten weisen einen Preisstand 2021 auf. Die Ermittlung des Preisstandes zum Zeitpunkt der Erstellung der Beschlussvorlage erfolgt daher in Abstimmung mit der DB auf Basis des Baupreisindex des Bayerischen Landesamts für Statistik (Stand 05/22). Danach beträgt die Baupreissteigerung von 2021 bis 2022 im Bereich Ingenieurbau bisher rund 20 %. Es wird darauf hingewiesen, dass die Abrechnung der von der LHM zu tragenden Kosten auf Basis der zum Zeitpunkt der Beauftragung der Leistungen vorliegenden Preise erfolgen wird.

Aufgrund der zuvor genannten Kostensteigerungen und der Indexanpassung erhöhen sich diese von der LHM zu tragenden Kosten (inkl. Kostenanteil SWM) nach gegenwärtigem Kenntnisstand um **143,6 Mio. €** von **419,0 Mio.€** auf **562,6 Mio. €**.

Kosten DB* (Stand 2019)		Kosten DB (Preisstand 2021)	Hochrechnung auf Preisstand 05/22
Planungskosten inklusive Bauüberwachung	40,2 Mio. €	60,0 Mio. €	72,0 Mio. €
Rohbaukosten	250,0 Mio. €	250,0 Mio. €	300,0 Mio. €
Risikoreserve	50,0 Mio. €	50,0 Mio. €	60,0 Mio. €
Zusammenhangsmaßnahmen (gem. Gemeinsamer Erklärung)	77,0 Mio. €	77,0 Mio. €	92,4 Mio. €
Zusätzliche Zusammenhangsmaßnahmen	nicht benannt	21,0 Mio. €	25,2 Mio. €
Summe	417,2 Mio. €	458,0 Mio. €	549,6 Mio. €

* Diese Kosten hätte die LHM zu tragen.

Kosten SWM (Stand 2019)		Kosten SWM (Preisstand 2021)	Hochrechnung auf Preisstand 05/22
Begleitung der Planung und baulichen Umsetzung	1,8 Mio. €	10,8 Mio. €	13,0 Mio. €
Summe	419,0 Mio. €	468,8 Mio. €	562,6 Mio. €

4.1.2. Risiken

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im weiteren Projektverlauf für die LHM zusätzliche Risiken / Kosten entstehen, die derzeit nicht bezifferbar und daher in der unter 4.1.1. dargestellten Kostenaufstellung nicht enthalten sind.

Hierbei handelt es sich insbesondere um folgende Risiken:

Entschädigungsforderungen der DB

Im Rahmen der Verhandlungen über die für die Umsetzung der U9 VHM erforderlichen Verträge hat die DB Entschädigungsforderungen für unterirdischen Volumenverlust und dauerhaften Mietentfall in Höhe von rd. 100 Mio. € geltend gemacht.

Die LHM wies diese Forderungen u.a. mit Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Reiter an Frau Staatsministerin Schreyer vom 05.07.2021 zurück. Falls die DB an ihren Entschädigungsforderungen festhalten sollte, ist davon auszugehen, dass sie bei Fortführung des Projekts U9 VHM ein behördliches Entschädigungsfestsetzungsverfahren einleiten und ggf. Entschädigungsklage erheben wird, um das Bestehen und die Höhe möglicher Ansprüche zu klären.

Die LHM und SWM gehen nach rechtlicher Prüfung davon aus, dass die zuständige Entschädigungsbehörde oder ein Gericht der DB Entschädigungsansprüche voraussichtlich nicht zuerkennen würde.

Nach Ansicht der DB kommt es aufgrund der erforderlichen Aufgänge und Technikflächen der U9 im Bereich der 2. Stammstrecke und des Neubau Empfangsgebäudes zum Verlust potenzieller Vermarktungsflächen („dauerhafter Mietentfall“).

Der angebliche Verlust an Nutzungs- und Verwertungsmöglichkeiten wird mit rd. 70 Mio. € beziffert und sei von der LHM nach enteignungsrechtlichen Grundsätzen zu entschädigen. Ebenfalls nach Enteignungsrecht zu entschädigen sei der potenzielle Nutzungsverlust („unterirdischer Volumenverlust“) durch „Belegung“ des unterirdischen Erdvolumens mit der U9 VHM.

Die Entschädigungsforderung für den unterirdischen Volumenverlust beläuft sich auf rd. 30 Mio. €.

Die LHM hat die Entschädigungsforderungen der DB zurückgewiesen (u.a. durch das Schreiben von Herr Oberbürgermeister Reiter an Frau Staatsministerin Schreyer vom 05.07.2021). Gemäß einem von der Stadtwerke München GmbH extern eingeholten Rechtsgutachten liegt bereits keine Enteignung vor, das Enteignungsrecht kommt nicht zur Anwendung. Es fehlt an einem Güterbeschaffungsvorgang, der konstitutives Element einer Enteignung ist. Für die Umsetzung des Vorhabens U9 werden keine konkreten (vorhandenen) Eigentumsgegenstände der DB entzogen und auf die LHM übertragen. Vielmehr werden Eigentumsbestandteile im Zuge der Umsetzung der Vorhaben am Münchner Hauptbahnhof erst (neu) geschaffen.

Risiken aufgrund von getrennter Vergabe

Die DB und der Freistaat Bayern kamen zu dem Ergebnis, dass entgegen der in der „Gemeinsamen Erklärung“ getroffenen Annahme eine Direktvergabe der Bauleistungen der U9 VHM an die mit den Hauptbauleistungen am Hauptbahnhof bereits beauftragte ARGE unter vergaberechtlichen Gesichtspunkten voraussichtlich nicht zulässig ist. Es wurde festgestellt, dass ohne eine getrennte Vergabe das Risiko einer Zuwendungs- bzw. Förderschädlichkeit der U9 VHM und möglicherweise auch der 2. Stammstrecke bestehen könnte.

Dieses Risiko einer Zuwendungs- bzw. Förderschädlichkeit wird aufgrund der zu erwartenden sehr hohen Kostensumme aktuell keiner der Beteiligten (DB, Freistaat Bayern, LHM) tragen.

Eine getrennte Vergabe wäre allein aus zuwendungsrechtlicher Sicht damit vorzuziehen. Hinsichtlich der reinen Baukosten kommt ein von der DB Netz AG beauftragter Gutachter zur Einschätzung, dass zwischen Nachtragslösung und getrennter Vergabe keine wesentlichen Unterschiede bestehen. Allerdings kam der Gutachter zu dem Schluss, dass mögliche Störungen im Bauablauf bei der bereits vertraglich gebundenen BAU-ARGE durch eine zweite Baufirma nicht belastbar eingeschätzt werden können, da die zukünftigen möglichen Behinderungen im Bauablauf von vielen, derzeit unbekanntem Faktoren abhängen. Aus Sicht der LHM/Stadtwerke München GmbH liegt hier ein hohes Risiko vor, welches zum jetzigen Zeitpunkt nicht monetär bewertet werden kann.

Sonstige Risiken

Die LHM und der Freistaat Bayern müssen sich noch vertraglich auf die Regelung der Zusammenhangsmaßnahmen verständigen.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im weiteren Verhandlungsverlauf neue Maßnahmen seitens DB benannt werden, deren kostenmäßige Zuordnung zu den gedeckelten Zusammenhangsmaßnahmen in Frage gestellt wird.

Bereits in der Gemeinsamen Erklärung ist angelegt, dass Kosten für Änderungen des Leistungsumfangs und Nachträge aus Störungen im Bauablauf sowie alle sonstigen Mehrkosten, die in den Teilprojekten entstehen und ihre Ursache ausschließlich in dem Teilprojekt der U9 VHM haben, von der LHM zu tragen sind. Hinsichtlich solcher Mehrkosten, die ihre Ursache nicht ausschließlich in der U9 VHM finden, soll ein ggfs. mehrstufiges Verfahren zur Anwendung kommen, um den Kostenanteil der LHM zu bestimmen. Mehrkosten, die außerhalb der Integrierten Gesamtlösung in den weiteren Maßnahmen der DB entstehen, gehen unabhängig von der jeweils zugrundeliegenden Ursache jedoch nicht zulasten der LHM.

Die Parteien gehen derzeit davon aus, dass die LHM bei den Zahlungen auf die U9 VHM sowie die Zusammenhangsmaßnahmen keine Umsatzsteuer abführen muss. Sollte dies wider Erwarten doch der Fall sein, würden sich die zu leistenden Zahlungen der LHM um den Umsatzsteueranteil erhöhen.

Mit der DB wird kein Bauvertrag geschlossen werden. Vielmehr soll die DB nach dem Entwurf der Ausführungsvereinbarung die erforderlichen Leistungen gegenüber dem Bauunternehmer und anderen Dritten im Wege einer Geschäftsbesorgung vermitteln und koordinieren. Dies ermöglicht eine direkte Haftung der DB nur in Ausnahmefällen. Der LHM sind jedoch grundsätzlich etwaige Ansprüche gegen Dritte (z.B. den Bauunternehmer) von der DB abzutreten.

Um die Integrierte Gesamtlösung (IGL) verlässlicher planen zu können, möchte die DB die bisherige Planung der U9 VHM fixieren. Nachträgliche Änderungen an der Planung und Umsetzung der U9 VHM sind der LHM dann nur noch in sehr eingeschränktem Umfang möglich.

Die LHM hat die U9 VHM nach Herstellung und noch vor Inbetriebnahme der Gesamtstrecke auf eigene Kosten zu übernehmen, instand zu halten und zu sichern.

Die DB ist bestrebt, der LHM umfangreiche Vorgaben beim späteren Ausbau der U9 VHM zu machen. Diese Vorgaben haben vornehmlich den Zweck, den störungsfreien Bau und Betrieb der DB-Anlagen sicherzustellen. Die Vorgaben können dazu führen, dass sich im Fall der zeitlichen Überschneidung der beiden Bauprojekte die Realisierung der U9 Gesamtstrecke verzögern könnte. Im Zusammenhang mit dem späteren Ausbau der U9 VHM können sich außerdem weitere Kostenforderungen der DB ergeben.

Ein Ausstieg der LHM aus der Integrierten Gesamtlösung wird nach dem vorliegenden Stadtratsbeschluss für die U9 VHM nur unter Inkaufnahme erheblicher Nachteile möglich sein.

4.2. Ausstieg der LHM aus dem Projekt IGL

Sofern eine Entscheidung für einen Ausstieg aus dem Projekt IGL am Münchner Hauptbahnhof getroffen würde, sind neben den vermutlichen Schadensersatzforderungen der DB auch wesentliche verkehrliche Risiken und Einschränkungen zu erwarten.

4.2.1. Verkehrliche Risiken

Die prognostizierte langfristige Bevölkerungsentwicklung führt zu weiter steigenden Verkehrsbedarfen in der Stadt. Die Bestandsstrecken der U-Bahn im Nord-Süd-Verkehr sind heute bereits hoch ausgelastet und können aufgrund ihrer Ausgestaltung nicht in dem hierfür langfristig notwendigen Maße weiter verdichtet werden. Begrenzende Faktoren sind hier u.a., dass die Bahnhöfe nur eine Haltstellenkante pro Richtung haben bei gleichzeitiger Nutzung durch zwei U-Bahn Linien (U3 und U6) und entsprechend hohen Fahrgastwechselzeiten sowie die Bahnhofsabstände.

Ohne die Realisierung der U9 VHM – die wichtigste Voraussetzung für das U9 Gesamtvorhaben – ist davon auszugehen, dass es langfristig zu sehr hohen Fahrzeugauslastungen und Kapazitätsengpässen insbesondere an den Umsteigebahnhöfen der U-Bahn in der Innenstadt kommen wird. Zudem verringert sich bei hohen Auslastungen die Betriebsqualität deutlich, außerdem verlängert sich durch lange Fahrgastwechselzeiten die Fahrzeit der Züge.

Um die Betriebssicherheit aufrecht zu erhalten, müsste im weitestgehenden Fall der Zufluss dosiert werden. Dies betrifft die hoch belasteten U-Bahnhöfe an den Knotenpunkten Hauptbahnhof (U1/ U2/ U7 und U4/ U5), Sendlinger Tor (U1/ U2/ U7 und U3/ U6), Odeonsplatz (U3/ U6 und U4/ U5) und Marienplatz (U3/ U6). Dort müsste der Zustrom der Fahrgäste bereits an der Oberfläche oder im U-Bahn-Sperrengeschoss zeitweise durch Personal oder geeignete Schrankenanlagen zurückgehalten werden, bis sich die Fahrgastzahlen an den U-Bahnsteigen reduziert haben. Dies führt für die Fahrgäste zu zusätzlichen Wartezeiten vor dem Einstieg sowie einer Verlängerung der Gesamt-Wegezeiten und verringert damit die Attraktivität des ÖPNV insgesamt.

Der Streckenabschnitt zwischen Goetheplatz und Münchner Freiheit wurde 1971 eröffnet und gehört zu den ältesten Strecken im U-Bahn-Netz. Mit Blick auf die Nutzungsdauer der Bestandsanlagen der U3/ U6 ist in den kommenden Jahrzehnten ein umfangreicher Sanierungsbedarf erkennbar. Die Resilienz des Gesamtsystems U-Bahn kann durch die U9 deutlich erhöht werden, da die U9 eine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit der Bestandsstrecke der U3 und U6 zwischen Münchner Freiheit und Implerstraße darstellt. Ohne Realisierung der U9 muss bei Sperrung der Bestandsstrecke der U3/ U6 alternativ ein umfangreicher Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet werden, welcher nicht nur für die Fahrgäste durch verlängerte Fahrzeiten und Umsteigezwänge unattraktiv, sondern auch kosten- und personalintensiv ist.

Auf längere Sicht führt ein nicht ausreichend leistungsfähiges U-Bahn-Netz im zentralen Innenstadtbereich zu einer Vermeidung und Verlagerung von ÖPNV-Fahrten und Abwanderung von Fahrgästen hin zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Dies steht direkt dem Ziel der Mobilitätswende und der Erreichung der CO₂-Klimaziele entgegen.

Durch ein nicht mehr ausreichend leistungsfähiges U-Bahn-System verliert damit die Innenstadt insgesamt an Attraktivität.

4.2.2. Haftungsrisiken

Falls die LHM das Projekt U9 VHM nicht weiterverfolgen sollte, würden voraussichtlich die DB und möglicherweise auch der Freistaat Bayern die LHM auf Ausgleich etwaiger Nachteile und Schäden in Anspruch nehmen. Der Freistaat Bayern hat solche Forderungen noch nicht angekündigt.

Die DB hat bereits darauf hingewiesen, die LHM auf Schadensersatz wegen möglicher Schäden und Nachteile (Mehrkosten und Verzögerungen) für die DB-Projekte am Münchner Hauptbahnhof in Anspruch nehmen zu wollen.

Die DB hat mögliche Zahlungsforderungen zuletzt auf ca. 700 Mio. € beziffert und insbesondere damit begründet, dass durch das Zusammenwirken der Beteiligten Vertrauen darauf entstanden sei, dass das Vorhaben U9 VHM umgesetzt werde. Die einzelnen möglichen Schadenspositionen wurden nicht konkret benannt.

Es ist nicht auszuschließen, dass ein Gericht (ggf. teilweise) Ansprüche gegen die LHM zuerkennt, da vorliegend eine umfassende Interessenabwägung über das Bestehen von Vertrauenstatbeständen in einem sehr komplexen Projekt erforderlich ist.

Allerdings bestehen gemäß einem von der Stadtwerke München GmbH dazu extern eingeholten Rechtsgutachten überzeugende Argumente, dass Zahlungsansprüche der DB schon dem Grunde nach nicht bestehen, wenn die U9 VHM wegen der unter Kapitel 4.1 genannten zusätzlichen Forderungen nicht fortgeführt würde. Die DB Netz AG würde voraussichtlich argumentieren, dass durch das Zusammenwirken von DB und LHM bei der Planung der U9 VHM ein (konkludenter) Vertrag zustande gekommen oder zumindest ein Vertrauenstatbestand entstanden sei, mit der Folge, dass die LHM sich so verhalten müsse, dass Rechtsgüter der DB einschließlich des Vermögens nicht verletzt werden. Dagegen spricht aber insbesondere, dass die Gemeinsame Erklärung der Parteien vom Oktober 2019 die Entstehung von Zahlungsansprüchen und Umsetzungsansprüchen in Bezug auf die U9 VHM ausdrücklich vom Abschluss entsprechender Vereinbarung abhängig gemacht hat. Ferner teilte die LHM/Stadtwerke München GmbH der DB Netz AG mehrfach und frühzeitig mit, dass Abweichungen von der Beschlusslage des Stadtrates einer erneuten Stadtratsbefassung bedürfen. Ferner war die DB Netz AG nach der Planungsvereinbarung für die Entwurfsplanung vom 2018/2019 verpflichtet, die Planungen für die VHM so zu erbringen, dass diese jederzeit verworfen werden können, ohne dass sich daraus nachteilige Auswirkungen auf die DB-Projekte ergeben. Zum Abschluss einer Planungsvereinbarung über die weiteren Planungsleistungen (insb. Genehmigungs- und Ausführungsplanung) kam es nicht mehr aufgrund der zusätzlich von der DB erhobenen Forderungen und benannten Risiken.

Stattdessen wurde seitens der LHM die Übernahme der zwischenzeitlich angefallenen Planungskosten der DB stets mit der Maßgabe erklärt, dass die DB ihre Vorhaben so planen muss, dass bei Nichtfortführung der U9 VHM keine Nachteile oder Schäden für die DB-Projekte entstehen.

Falls aber ein Gericht der DB Ansprüche gegen die LHM – ggf. in größerem Umfang – zuerkennen sollte, müsste die LHM den zuerkannten Betrag zahlen, ohne über eine für die weitere Entwicklung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Netzes in München notwendige Vorhaltemaßnahme für eine U9 zu verfügen.

5. Empfehlung

Es wird empfohlen, die gemäß Beschlussantrag vorgesehenen Mittel für den Bau der U9 VHM zu genehmigen und die Verhandlungen über die Entwürfe der Planungsvereinbarung, Ausführungsvereinbarung, Finanzierungs- und Realisierungsvereinbarung sowie der Vereinbarung über die Finanzierung der Zusammenhangsmaßnahmen fortzuführen.

Die U9 ist von herausragender Bedeutung zur Weiterentwicklung des ÖPNV in München und liefert einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende. Nur mit einem Halt am Hauptbahnhof, zu dessen Realisierung die U9 VHM dient, wird der maximale verkehrliche Nutzen erreicht.

Trotz der in dieser Sitzungsvorlage aufgezeigten erheblichen Kosten und Risiken wird eine Fortführung des Projektes U9 VHM empfohlen, da die aufgezeigten Alternativen zur U9 VHM die notwendige verkehrliche Wirkung nicht in einem vergleichbaren Maß erzielen können.

Wenn das Projekt U9 VHM fortgeführt wird, ist damit noch keine Verpflichtung zur späteren Realisierung der U9 Gesamtmaßnahme verbunden. Eine Entscheidung über die Umsetzung der U9 Gesamtmaßnahme oder verkehrlich wirksamer Teilabschnitte kann ohnehin erst zu einem späteren Zeitpunkt auf Basis des bis dahin erreichten Planungsfortschritts und den dann geltenden Förderregelungen getroffen werden. Sofern die U9 VHM realisiert wird, das Projekt U9 Gesamtmaßnahme aber nicht weiterverfolgt werden sollte, muss die LHM für die Unterhaltung des dann nicht verkehrlich genutzten Vorhaltekörpers aufkommen.

Falls das Projekt U9 VHM nicht fortgeführt wird, bedeutet dies jedoch eine Entscheidung gegen die U9 Gesamtmaßnahme – ein späterer Bau der Gesamtstrecke ohne einen Halt am Hauptbahnhof ist verkehrlich wenig effektiv.

6. Finanzierung / MIP

Die Vorhaltemaßnahme (VHM) für die U9 Entlastungsspanne ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 – 2026 mit Gesamtkosten in Höhe von 519 Mio. €. unter Maßnahme Nr. 6050.7530, Rangfolge Nr. 3 enthalten. Aktuell ergeben sich wie ausgeführt Gesamtkosten i. H. v. 662,5 Mio. €. Das MIP ist daher wie unter Antragsziffer 4 dargestellt anzupassen.

Die für das Jahr 2022 erforderlichen Haushaltsmittel sind im Haushaltsplan 2022 veranschlagt. Somit ergibt sich keine unterjährige Budgetausweitung.

Das Baureferat hat die für das Jahr 2023 erforderlichen Haushaltsmittel zum Schlussabgleich 2023 angemeldet.

Das Baureferat wird die für die Finanzposition 6050.950.7530.1 ab 2024 ff. erforderlichen Mittel bzw. Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anmelden.

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

Sollten der Bund oder der Freistaat Bayern Fördermittel für das Projekt zur Verfügung stellen, werden diese Zuwendungen zugunsten des städtischen Haushalts abgerufen und dort entsprechend aufgenommen.

Die Bindefrist beträgt für das bewegliche Anlagevermögen 3 Jahre sowie für das unbewegliche Anlagevermögen 20 Jahre. Die Investitionszuschüsse können nur für den vorgesehenen Zweck verwendet und andernfalls zurückgefordert werden.

7. Personalbedarf

Bei einer Fortführung des Projektes U9 Entlastungsspanne ist aufgrund der Projektgröße bei voranschreitender Planung ab 2024 mit einem erhöhten Personalbedarf in den Referaten (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Mobilitätsreferat, Baureferat) zu rechnen. Die Referate werden diesen bei erkennbarem Bedarf im Rahmen der Eckdatenbeschlüsse anmelden.

8. Beteiligung der Dienststellen

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie der Stadtkämmerei abgestimmt.

Die Stadtkämmerei kommt bei der in der Vorlage sehr ausführlich dargestellten Sachlage zu einer negativen Einschätzung der U9 VHM bzw. dem Gesamtprojekt U9. Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist in **Anlage 6** beigefügt.

Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung (Kapitel 3.) der Gesamtstrecke U9 mit dem Umsteigeknoten am Hauptbahnhof, dessen Grundlage durch die Errichtung der Vorhaltemaßnahme geschaffen wird, bleibt der Antrag des Referenten auch unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadtkämmerei unverändert.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat und die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

9. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Vorliegend ist kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse nach § 9 Abs. 2 und 3 der Satzung für die Bezirksausschüsse der LHM vorgesehen. Die Bezirksausschüsse haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der im Vortrag dargestellte Sachstand zu den Kostenforderungen durch die DB und den Freistaat Bayern und zu den Risiken der Realisierung der U9 VHM am Hauptbahnhof werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat stimmt den zusätzlichen Mitteln zur Umsetzung der U9 VHM am Hauptbahnhof zu den mit der DB und dem Freistaat Bayern bisher verhandelten Konditionen in Höhe von 132,4 Mio. € (netto) zu.
3. Die Stadtwerke München GmbH werden durch das Baureferat beauftragt, im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der LHM, im Rahmen der baulichen Umsetzung der VHM die gemäß Kapitel 4.1.1. notwendigen Aufgaben der LHM in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat, dem Baureferat sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der DB Netz AG wahrzunehmen. Die LHM stellt zur Erfüllung dieser Aufgaben zusätzliche Mittel i.H.v. 11,2 Mio. € netto zur Verfügung.
4. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 – 2026 wird wie folgt geändert:

MIP alt:

**Neubau U-Bahn-Linie 9; Vorhaltemaßnahme Hauptbahnhof
 Investitionsliste 1, UA 6050, Maßnahme-Nr. 7530, Rangfolge-Nr. 3 (in T€)
 (Stand: MIP Version 630 ohne Schlussabgleich)**

Art:	Gesamt-kosten	Finanzg. bis 2021	Programmjahr 2022 bis 2026						nachrichtlich	
			Summe 2022-2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Rest 2028 ff
950	519.000	10.942	282.000	6.500	35.500	80.000	80.000	80.000	80.000	146.058
Sum	519.000	10.942	282.000	6.500	35.500	80.000	80.000	80.000	80.000	146.058
S.I.	519.000	10.942	282.000	6.500	35.500	80.000	80.000	80.000	80.000	146.058
St.A.	519.000	10.942	282.000	6.500	35.500	80.000	80.000	80.000	80.000	146.058

MIP neu:

**Neubau U9 VHM und Vorplanung des U9 Gesamtvorhabens
 Investitionsliste 1, UA 6050, Maßnahme-Nr. 7530, Rangfolge-Nr. 3 (in T€)**

Art:	Gesamt- kosten	Finanzg. bis 2021	Programmjahr 2022 bis 2026						nachrichtlich	
			Summe 2022- 2026	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Rest 2028 ff
950	662.600	10.942	285.468	6.500	14.968	86.500	86.900	90.600	190.900	175.290
Sum	662.600	10.942	285.468	6.500	14.968	86.500	86.900	90.600	190.900	175.290
S.I.	662.600	10.942	285.468	6.500	14.968	86.500	86.900	90.600	190.900	175.290
St.A.	662.600	10.942	285.468	6.500	14.968	86.500	86.900	90.600	190.900	175.290

5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6050.950.7530.1 ab 2024 ff. erforderlichen Mittel bzw. Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.
6. Das Baureferat und die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, gemeinsam und in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und der Stadtkämmerei, auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung sowie des vorliegenden Stadtratsbeschlusses die Verhandlungen über die Entwürfe der Planungsvereinbarung, Ausführungsvereinbarung, Finanzierungs- und Realisierungsvereinbarung sowie der Vereinbarung über die Finanzierung der Zusammenhangsmaßnahmen mit der DB und dem Freistaat Bayern fortzuführen. Die endverhandelten Verträge werden dem Stadtrat in einem gesonderten Beschluss zur Genehmigung vorgelegt.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An das Direktorium HA II – (6x)
An den Bezirksausschuss 1, 2, 3, 4, 6, 8 und 12
An das Baureferat
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An die Stadtkämmerei
An den Seniorenbeirat
An den Behindertenbeirat
An die Gleichstellungstelle für Frauen
An die Stadtwerke München GmbH
An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
An das Mobilitätsreferat – GB1
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat MOR-GB1.11
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen