

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

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

Rohbauarbeiten Baulos 2

Ausführungsgenehmigung

Eröffnung U-Bahnhof an der Willibaldstraße
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05985
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim
vom 12.10.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11170

Beschluss des Bauausschusses vom 05.12.2023 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Mit der Projektgenehmigung der Vollversammlung vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966) hat der Stadtrat die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing beschlossen. Dem Baubeginn von Baulos 1 (Verlängerungsstrecke vom heutigen Streckenende am Laimer Platz bis zur Losgrenze einschließlich des U-Bahnhofs Willibaldstraße) wurde zugestimmt und das Baureferat ermächtigt, die notwendigen Vorarbeiten für Baulos 2 durchzuführen. Des Weiteren wurde das Baureferat beauftragt, die Ausschreibung der Bauleistungen für den Rohbau im Baulos 2 (im Wesentlichen Planfeststellungsabschnitte 78 Am Knie und 79 Pasing) durchzuführen und dem Stadtrat die Ausführungsgenehmigung vorzulegen.
---------------	---

Inhalt	Dem Stadtrat wird die Ausführungsgenehmigung vorgelegt.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Ausführungskosten: 777 Mio. Euro
Entscheidungs- vorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Realisierung des Rohbaus im Baulos 2 mit Ausführungskosten in Höhe von 777 Mio. Euro wird zugestimmt. 2. Dem Baubeginn wird zugestimmt. 3. Das Baureferat wird beauftragt, gemäß den Ausführungen unter Punkt 5 des Vortrages einen Förderantrag nach GVFG und FAG zu stellen. 4. Das Baureferat wird beauftragt, 296 Mio. Euro rechtzeitig zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms anzumelden. 5. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05985 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim vom 12.10.2023 ist damit satzungsgemäß behandelt.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none"> - Laim - Pasing - U-Bahn-Linie 5-West - Willibaldstraße
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtbezirk 21 Pasing - Obermenzing - Stadtbezirk 25 Laim - Pasing - Laim - Am Knie - Josef-Felder-Straße - Kaflerstraße - Lortzingstraße - Haberlandstraße - Pippinger Straße - Mitterfeldstraße

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

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

Rohbauarbeiten Baulos 2

Ausführungsgenehmigung

Eröffnung U-Bahnhof an der Willibaldstraße
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05985
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim
vom 12.10.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11170

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 05.12.2023 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis		Seite
I.	Vortrag der Referentin	1
1.	Anlass	1
2.	Bauablauf und Termine	2
3.	Öffentlichkeitsarbeit	5
4.	Kosten der Rohbauarbeiten im Baulos 2	6
4.1.	Ermittlung der Ausführungskosten	6
4.2.	Kostenentwicklung des Gesamtprojektes	7
5.	Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	8
5.1.	Fortschreibung „Standardisierte Bewertung“	8

5.2.	GVFG-Förderung des Projekts	8
5.3.	Vorzeitiger Vorhabensbeginn	9
5.4	Förderantrag	9
6.	Finanzierung	10
7.	BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05985 vom 12.10.2023	10
II.	Antrag der Referentin	11
III.	Beschluss	11

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

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

Rohbauarbeiten Baulos 2

Ausführungsgenehmigung

Eröffnung U-Bahnhof an der Willibaldstraße
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05985
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim
vom 12.10.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11170

Anlage
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05985 vom 12.10.2023

Beschluss des Bauausschusses vom 05.12.2023 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Mit der Projektgenehmigung der Vollversammlung vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966) hat der Stadtrat die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing beschlossen. Dem Baubeginn von Baulos 1 (Verlängerungsstrecke vom heutigen Streckenende am Laimer Platz bis zur Losgrenze einschließlich des U-Bahnhofs Willibaldstraße) wurde zugestimmt und das Baureferat ermächtigt, die notwendigen Vorarbeiten für Baulos 2 durchzuführen. Des Weiteren wurde das Baureferat beauftragt, die Ausschreibung der Bauleistungen für den Rohbau im Baulos 2 (im Wesentlichen Planfeststellungsabschnitte 78 Am Knie und 79 Pasing) durchzuführen und dem Stadtrat die Ausführungsgenehmigung vorzulegen.

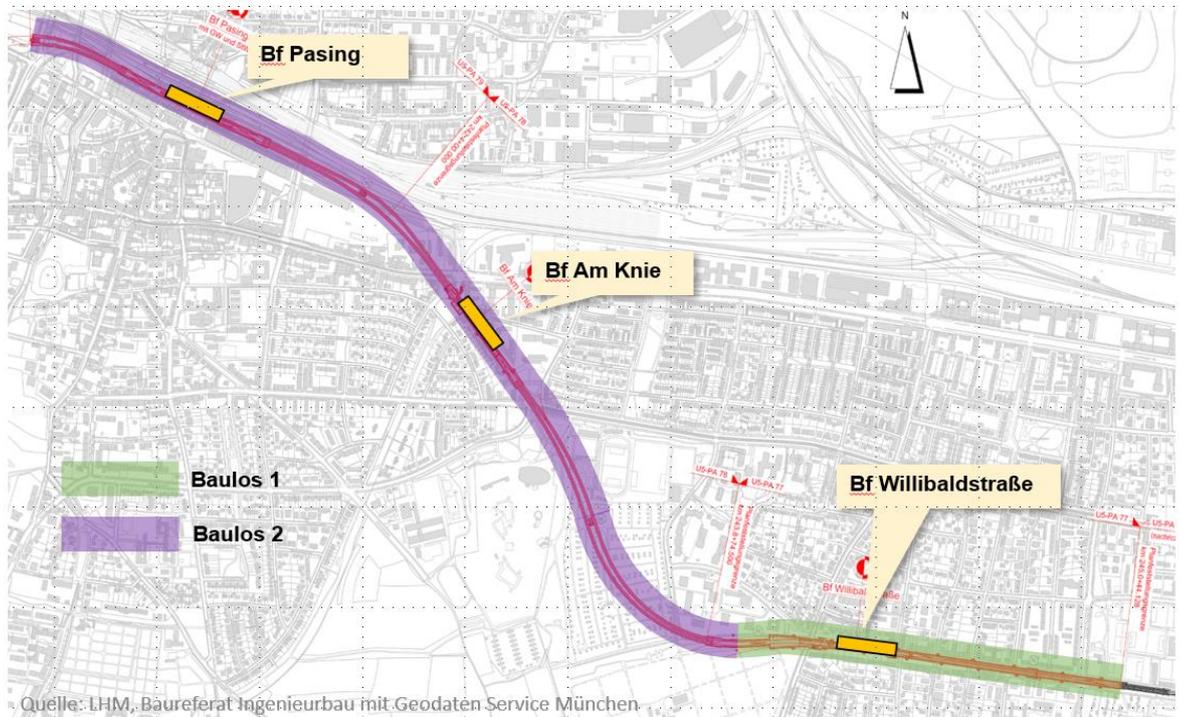


Abbildung 1: Abgrenzung Baulos 1 und Baulos 2

Für die Rohbauleistungen im Baulos 1 hat das Baureferat den Auftrag am 22.12.2021 an die Arbeitsgemeinschaft U5 erteilt und mit der Durchführung der vorbereitenden Arbeiten (Baumfällungen bzw. -verpflanzungen und Spartenumverlegung in der Gotthardstraße) im Januar 2022 begonnen. Parallel dazu starteten die Unterfangungen an den Fundamenten der angrenzenden Häuser, die Kanalbaumaßnahmen sowie die Bohrpfahlarbeiten für die Ausgangsbauwerke des Bahnhofs. Im März 2023 konnten dann die Schlitzwandarbeiten im westlichen Bau Feld beginnen.

Die vorliegende Ausführungsgenehmigung beinhaltet die Bauleistungen für die Rohbauarbeiten im Baulos 2 (einschließlich Bahnhöfe Am Knie und Pasing). Der Innenausbau der Bahnhöfe und der Einbau der technischen Betriebsausrüstung erfolgen im Anschluss an die Rohbauarbeiten. Für diese Leistungen wird dem Stadtrat aufgrund des großen zeitlichen Versatzes zu den Rohbauarbeiten eine eigene Ausführungsgenehmigung vorgelegt.

2. Bauablauf und Termine

In der Projektgenehmigung vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966) ist zum Bauablauf im Baulos 2 Folgendes ausgeführt: „Auch im Baulos 2 ist vorgesehen, mit den Bietern der Rohbauausschreibung über eine Optimierung des Bauablaufs zu verhandeln. Detaillierte Aussagen zum Bauablauf im Baulos 2 sind daher erst im Rahmen der Ausführungsgenehmigung, die dem Stadtrat voraussichtlich noch im Jahr 2023 vorgelegt werden soll, möglich.“

Für die Rohbauleistungen im Baulos 2 war ein europaweites Vergabeverfahren nach der Sektorenverordnung (SektVO) durchzuführen. Im Rahmen dieses Vergabeverfahrens konnte jeder Bieter ein Nebenangebot mit optimierter Bauzeit abgeben. Das Nebenangebot der erfolgreichen Bietergemeinschaft, welches nach Vorliegen der gegenständlichen Ausführungsgenehmigung beauftragt werden soll, sieht eine Verkürzung der Bauzeit für den Rohbau von rund einem Jahr vor, so dass die Rohbauarbeiten im Baulos 2 voraussichtlich im Jahr 2032 abgeschlossen werden.

Die örtlichen Verhältnisse und die erforderliche Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses in der Straße Am Knie und in der Josef-Felder-Straße bedingen eine halbseitige Herstellung des U-Bahn-Bauwerks. Für die Errichtung der dazu erforderlichen Schlitz- bzw. Bohrpfahlwand und Deckelbauteile sowie für die damit zusammenhängenden Kanal- und Spartenverlegungen wird nahezu der gesamte Straßenbereich in Anspruch genommen. Zunächst werden die erforderlichen Baumfällungen und Baumverpflanzungen im Umfeld der Straße Am Knie und in der Josef-Felder-Straße stattfinden, um ein freies Baufeld für die im Frühjahr 2024 beginnenden Bauarbeiten zu schaffen. Grundsätzlich erfolgen die Belieferung der Tunnelbaustelle und der Abtransport der anfallenden Materialien über das bestehende öffentliche Straßennetz. Der Transport wird westlich von der Josef-Felder-Straße über die Bodenseestraße in Richtung BAB A 99 abgewickelt.

Bahnhof Am Knie

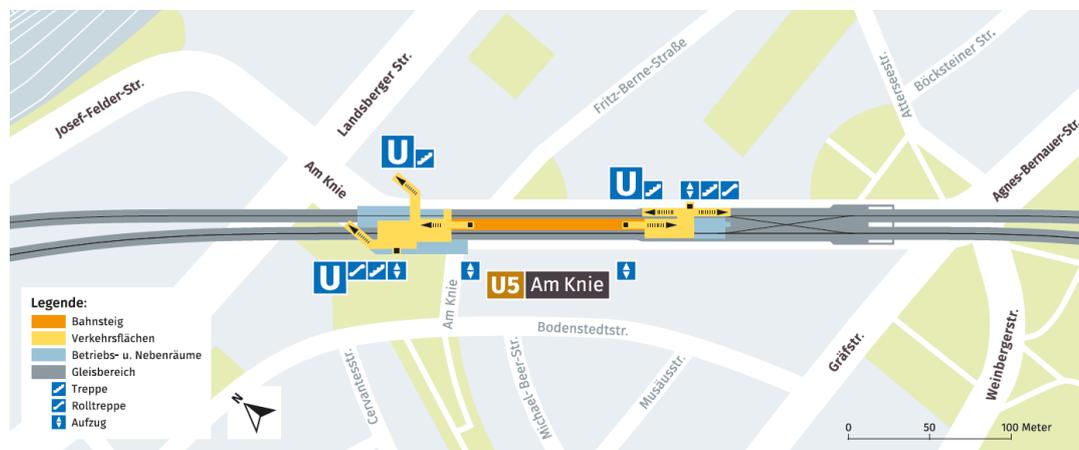


Abbildung 2: Übersichtsplan Bahnhof Am Knie

In einem ersten Schritt werden im Frühjahr 2024 die Trambahn und die beiden Richtungsfahrbahnen an den östlichen Rand des Straßenzugs Am Knie verlegt. Für die Anschlussarbeiten der neuen Straßenbahntrasse an den Bestand und für die Einrichtung der dafür notwendigen Verkehrsumleitungen ist mit einer Betriebseinstellung der Tram von ca. 2 bis 3 Monaten zu rechnen. Mit der Inbetriebnahme der temporären Fahrbahn im Herbst 2024 kann somit der Baubereich an der westlichen Seite freigemacht werden und mit der Kanalverlegung sowie den Bohrpfahlarbeiten und dem Bauwerksdeckel begonnen werden. Die Herstellung der Bohrpfahlwände und des Deckels erfolgt je Straßenseite als sogenannte „Wanderbaustelle“, d. h. der Bereich der Hauptbautätigkeit wird innerhalb des gesamten Baufelds kontinuierlich verlagert.

Nach der Herstellung des Deckels werden die Baubereiche wieder bis zur ursprünglichen Geländeoberkante verfüllt.

In einem zweiten Schritt wird voraussichtlich Anfang 2026 die zweite Hauptverkehrsphase eingerichtet. Die Trambahn wird in die Endlage zurückverlegt und die Fahrspuren für den Individualverkehr werden auf die südwestliche Seite des Straßenzugs Am Knie verlegt. Anschließend kann die Durchführung der restlichen Bohrpfahlarbeiten sowie auch das Schließen der Deckel erfolgen. In weiterer Folge werden die Arbeiten im Schutz der obersten Decke durch Logistiköffnungen durchgeführt und es kann mit dem sukzessiven Aushub für die Herstellung der Zwischendecken bzw. provisorische Aussteifungen sowie bereichsweise mit den Innenschalen im Zwischengeschoss und der Bodenplatte begonnen werden.

Bahnhof Pasing

Zur Baufeldfreimachung im Frühjahr 2024 gehört die Umverlegung der Sparten aus dem Baufeld durch die jeweiligen Netzbetreiber. Ein Umschluss der Fernwärmeleitung ist für den Sommer 2024 geplant. Im Norden des Baufelds (Richtung DB-Anlagen) sind provisorische Behelfsbrücken über der Personenunterführung sowie der Geh- und Radwegunterführung zu errichten, damit der Verkehr auf der Josef-Felder-Straße zu Beginn der Hauptbaumaßnahme darauf umverlegt werden kann.

Alle Abbruch- und Neubauarbeiten an den Unterführungen und zugeordneten Baubehelfen dürfen immer nur zweistufig (jeweils halbseitig) durchgeführt werden. Der Fußgängerverkehr ist in der von Bautätigkeit nicht betroffenen Hälfte der Unterführung mit halber Durchgangsbreite des Bestandstunnels aufrechtzuerhalten. Die baulichen Maßnahmen an den beiden Unterführungen dürfen nur nacheinander erfolgen, d. h. es werden entweder halbseitig Arbeiten an der DB-Unterführung oder halbseitig an der Geh- und Radwegunterführung durchgeführt. In der ersten Hauptverkehrsphase wird der Verkehr auf der Josef-Felder-Straße auf die Nordseite verlegt, damit die Herstellung der südlichen Schlitzwand und anschließend der südlichen Hälfte des Bauwerksdeckels stattfinden kann.



Abbildung 3: Übersichtsplan Bahnhof Pasing

In der Folge müssen die Verkehrsbeziehungen von der Emil-Neuburger-Straße in die Josef-Felder-Straße ab Mitte 2024 eingeschränkt werden. Als Ersatz ist bauzeitlich die Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz in Pasing über die Kaflerstraße zu öffnen. Dies ist zur Aufrechterhaltung der Busverbindungen (ÖPNV) notwendig, die derzeit über die Emil-Neuburger-Straße den Pasinger Bahnhofsvorplatz erreichen. In Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat wurde die Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereichs Lortzingstraße / Haberlandstraße / Pippinger Straße / Josef-Felder-Straße untersucht und die notwendigen Umbauarbeiten abgestimmt. Die Zufahrt der Pasing Arcaden ist über die Offenbachstraße und eingeschränkt über die Josef-Felder-Straße möglich.

In der zweiten Hauptverkehrsphase wird der Verkehr auf der Josef-Felder-Straße nach Süden verlegt, so dass die halbseitige Herstellung der Deckelbaugrube durch den nördlichen Schlitzwandverbau und die nördliche Hälfte des Bauwerksdeckels abgeschlossen werden kann. Nach Fertigstellung der Baugrubenumschließung und des Bauwerksdeckels erfolgt, jeweils von einer baubetrieblichen Öffnung am West- und Ostkopf des Bauwerks ausgehend, der ebene Aushub im Schutz des Deckels. Die Höhenlage der Bodenplatte wird so festgelegt, dass ein Durchziehen der Tunnelvortriebsmaschinen durch den Bahnhof möglich ist.

Startbaugrube Tunnelvortrieb (Gotthardstraße / Baumschule)

Das Bauwerk des Startschachts in der Gotthardstraße wird in Deckelbauweise im Schutze eines mehrfach ausgesteiften Schlitzwandverbaus erstellt. Die Verkehrs-umleitung erfolgt, wie derzeit auch im Baulos 1, über die Mitterfeldstraße.

Schildvortrieb - Streckentunnel:

Der Bau des Streckentunnels für Gleis 1 und Gleis 2 beginnt zeitversetzt im Jahr 2028 mit der Ausfahrt der Tunnelvortriebsmaschinen aus dem Startschacht in der Gotthardstraße und endet an der Pippinger Straße mit der Einfahrt in den Dichtblock. Die Tunnel werden in maschineller Bauweise mittels eines einschaligen Tübbingausbaus in grundwasserführenden Lockergesteinen erstellt. Es wird ein Verfahren mit einer aktiven Ortsbruststützung angewendet werden. Der Tunnelvortrieb wird kontinuierlich (Durchlaufbetrieb 24/7, Tag- und Nachtschicht) erfolgen.

Die endgültige Wiederherstellung der (Straßen-)Oberfläche erfolgt für die einzelnen Bauabschnitte jeweils sobald dies der Bauablauf zulässt. Dafür wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit im Rahmen einer eigenen Beschlussvorlage die Projektgenehmigung zur Entscheidung vorgelegt.

3. Öffentlichkeitsarbeit

Für die erfolgreiche Abwicklung von großen Infrastrukturprojekten ist eine aktive, umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar. Die Öffnung eines ersten provisorischen Infocontainers konnte wegen der Pandemielage erst im Frühjahr 2022 an der Ecke Gotthardstraße / Von-der-Pfordten-Straße erfolgen. In dem Infocenter können sich Anwohner*innen sowie interessierte Bürger*innen über das neue U-Bahn-Projekt vor Ort informieren. Mitarbeiter*innen des Baureferats erklären ihnen die künftige Trassenführung, die Bauweise von Tunnel und Bahnhöfen sowie weitere technische Details.

Mit Beginn des zweiten Baujahres wird das Baureferat nun auch eine dauerhafte Informationseinrichtung für Bürger*innen im Bereich der Hauptbaustelleneinrichtungsfäche auf dem Gelände der Baumschule westlich der Willibaldstraße eröffnen.

Neben der Information vor Ort weitet das Baureferat auch das Informationsangebot im Internet laufend aus. Auf einer eigenen Homepage für den U-Bahn-Bau werden, neben der Verlängerung der U5 nach Pasing, auch die weiteren U-Bahn-Projekte vorgestellt, die sich in Planung oder in Untersuchung befinden. Die Seite kann unter www.ubahnbau-muenchen.de abgerufen werden. Zudem ist eine Verlinkung mit www.muenchen.de vorgesehen.

4. Kosten der Rohbauarbeiten im Baujahr 2

Die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West dient dem unternehmerischen Zweck des städtischen Betriebes gewerblicher Art (BgA) U-Bahnbau und -verpachtung und ist in vollem Umfang dem unternehmerischen Bereich der Stadt zuzuordnen. Der BgA wird unter den Voraussetzungen des § 15 Umsatzsteuergesetz den Vorsteuerabzug beanspruchen. Bei allen nachfolgenden Kostenansätzen handelt es sich daher um Nettobeträge.

4.1 Ermittlung der Ausführungskosten

Inzwischen sind nahezu 100 % der Kosten für die Rohbauleistungen im Baujahr 2 einschließlich der notwendigen Vorarbeiten durch Submission von Bauleistungen und durch konkret berechenbare Ingenieurleistungen belegt. Aufgrund der langen Vertragslaufzeiten waren für die Angebotslegung und Abrechnung umfangreiche Regelungen zur Preisleitung vorzusehen.

Der Kostenanschlag für den Rohbau im Baujahr 2 einschließlich der Kosten für die notwendigen Vorarbeiten (Spartenverlegungen, DB-Baufeldfreimachung, Trambahnverlegung, Grunderwerb, Altlasten und Planungsleistungen) beläuft sich auf 706 Mio. Euro. Er gibt die Kosten nach dem derzeitigen Preisstand wieder. Es wird darauf hingewiesen, dass die tatsächliche Entwicklung der Kosten vom Kostenanschlag noch abweichen kann.

Der Bauausschuss hat als Senat über die Realisierung der Rohbauarbeiten im Baujahr 2 mit nachfolgenden Kosten zu entscheiden.

Kostenanschlag	706 Mio. Euro
für die Rohbauarbeiten im Baujahr 2	
Reserve für Ausführungsrisiken	71 Mio. Euro
(10 % nach fachlicher Beurteilung ausreichend)	

Ausführungskosten	777 Mio. Euro
-------------------	---------------

4.2 Kostenentwicklung des Gesamtprojektes

Die Kostenberechnung in der Projektgenehmigung von 2021 basiert auf dem Baupreisindexstand vom August 2021 und ist daher auf den aktuellen Index- bzw. Marktpreisstand fortzuschreiben. Aufgrund der wegen der langen Bauzeit vorgesehenen Preisgleitklauseln gilt dies auch für die bereits vergebenen Bauleistungen. Dieser Fortschreibung werden die „Preisindizes für Bauwerke in Bayern im August 2023“ des Bayerischen Landesamtes für Statistik zugrunde gelegt. Demnach ergibt sich, ausgehend vom Baupreisindexstand August 2021 bis August 2023, eine Baupreisindexentwicklung von 17,98 %. Dies entspricht, bezogen auf die zur Projektgenehmigung berechneten Kosten von 988 Mio. Euro, einer Summe von rund 178 Mio. Euro.

Des Weiteren sind die besonderen Marktpreisveränderungen im Bereich von Großprojekten des (bergmännischen) Tunnelbaus zu berücksichtigen. Diese Projekte werden in den Baupreisindizes des Bayerischen Landesamtes für Statistik („Brücken im Straßenbau“) nicht abgebildet. Aufgrund des russischen Überfalls auf die Ukraine kam es ab Februar 2022 aber zu erheblichen Auswirkungen auch auf die Marktpreise im (bergmännischen) Tunnelbau. Ausweislich der vorliegenden Submissionsergebnisse gehen die Marktpreisveränderungen in diesem Bereich deutlich über die Baupreisindexentwicklung hinaus. Unter Zugrundelegung des Submissionsergebnisses für die Rohbauleistungen im Baulos 2 ergeben sich hier zusätzliche Marktpreissteigerungen in Höhe von rund 147 Mio. Euro.

Im Ergebnis ergibt sich somit für die Maßnahme folgende indexbereinigte Kostenobergrenze:

Zuletzt genehmigte Kostenobergrenze	988 Mio. Euro
Anpassung der Kostenobergrenze an aktuellen Baupreisindex (+ 17,98 %)	178 Mio. Euro
Anpassung der Kostenobergrenze an aktuelle Marktpreisveränderung Tunnelbau	147 Mio. Euro
	<hr/>
Indexbereinigte Kostenobergrenze	1.313 Mio. Euro

Es handelt sich hierbei um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand. In den Kosten enthalten ist eine nach fachlicher Beurteilung erforderliche Risikoreserve von ca. 120 Mio. Euro für Unvorhergesehenes, was einem Anteil von ca. 10 % entspricht. Die indexbereinigten Gesamtprojektkosten werden als vorläufige Kostenobergrenze für die weitere Abwicklung des Projektes festgelegt. Aufgrund der aktuell äußerst volatilen Marktlage ist eine darüberhinausgehende Prognose der Gesamtprojektkosten auf den Fertigstellungszeitpunkt derzeit nicht möglich. Im Hinblick auf die lange Projektlaufzeit ist davon auszugehen, dass zukünftige Index- bzw. Marktpreisveränderungen weitere Fortschreibungen der Gesamtprojektkosten erforderlich machen können.

5. Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

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

Grundlage für Bundesfördermittel ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Sofern die Standardisierte Bewertung ein Ergebnis $> 1,0$ ergibt, wird der Neubau von U-Bahn-Projekten derzeit mit 75 % vom Bund gefördert.

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) mit einer Komplementärförderung des Landes in Höhe von 10 % bis 15 % gerechnet werden. Die Festlegung des konkreten Fördersatzes erfolgt projektbezogen.

5.1 Fortschreibung „Standardisierte Bewertung“

In den Monaten März bis Dezember 2021 wurde das Standardisierte Bewertungsverfahren im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) fortgeschrieben. Die Fortschreibung erfolgte durch das Münchner Gutachterbüro Intraplan Consult GmbH und die VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH unter Beteiligung der Länder, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der kommunalen Spitzenverbände. Die Landeshauptstadt München (Baureferat) hat den Deutschen Städtetag bei den Sitzungen des projektbegleitenden Arbeitskreises vertreten.

Mit Schreiben des BMDV vom 01.07.2022 wurde die aktualisierte „Version 2016+“ der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung in Kraft gesetzt.

5.2 GVFG-Förderung des Projekts

Nach dem Vorliegen der Verfahrensanleitung sowie nach der Überarbeitung und Freigabe der für den ÖPNV in München relevanten Prognosegrundlage, der MVV-Datenbasis 2035, wurde gemeinsam mit dem beauftragten Gutachterbüro begonnen, eine Ohne-/Mitfall-Konzeption zu erarbeiten, die auf Basis der nun gültigen Grundlagen die maximal mögliche Förderung für die Gesamtstrecke der U5 bis nach Freiham darstellt.

Im Rahmen von regelmäßigen Abstimmungsgesprächen des Baureferats mit BMDV, StMB und Regierung von Oberbayern zur Förderung der Verlängerung der U5 West hat sich dabei eine Ohne-/Mitfall-Konzeption als vorteilhaft erwiesen, die im Mitfall das Baulos 2 (Bahnhöfe Pasing und Am Knie) sowie die gesamte Strecke der U5-Verlängerung nach Freiham (ohne Abstellanlage) umfasst.

Somit gehen reduzierte Kosten in die Bewertung ein, jedoch fast der gesamte verkehrliche Nutzen, da dieser erst mit der Anbindung an den Fern-, Regional- und S-Bahnhof Pasing sowie des neuen Stadtteils Freiham entsteht. Allerdings sind damit dann auch nur die auf diesen Projektumgriff reduzierten Investitionskosten förderfähig.

Für diesen Mitfall hat sich in den Berechnungen des Gutachters ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben. Das BMDV hat dabei den zu Grunde gelegten Prognosen und Annahmen für die Berechnung zugestimmt.

Das Baulos 1 sowie die geplante Abstellanlage in Freiham sind jedoch nicht in diesem Förderszenario enthalten (Ohnefall). Für diese Abschnitte werden aktuell noch gesonderte Fördermöglichkeiten mit dem StMB und der Regierung von Oberbayern geprüft.

5.3 Vorzeitiger Vorhabensbeginn

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

Für die Rohbauleistungen im Baulos 1 und die bereits durchgeführten Vorwegmaßnahmen liegt eine Unbedenklichkeitsbescheinigung der Regierung von Oberbayern vor.

Für das Baulos 2 hat die Regierung von Oberbayern bisher mit Bescheid vom 06.12.2022 lediglich für vorgezogene Spartenverlegungen eine Vorsorgemaßnahme gemäß Nr. 6.2.5 RZÖPNV genehmigt. Um eine Förderung der U5 Pasing durch den Baubeginn im Baulos 2 nicht zu gefährden, wurde bei der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 28.08.2023 ein Antrag auf Unbedenklichkeit eingereicht.

Analog wird auch für die Vorhaltemaßnahme Freiham verfahren. Mit der Bestätigung der Förderunschädlichkeit wird weder dem Grunde noch der Höhe nach ein Rechtsanspruch auf eine spätere Förderung begründet.

5.4 Förderantrag

Das Baureferat erstellt aktuell die Unterlagen für den Förderantrag für das Baulos 2 und wird den Antrag sobald wie möglich in 2024 einreichen. Bis zum Erlass eines Förderbescheids müssen sämtliche Kosten durch die Landeshauptstadt München vorfinanziert werden. Hinsichtlich der konkreten Förderhöhe können bis zum Erlass des Förderbescheids keine verbindlichen Aussagen getroffen werden.

6. Finanzierung

Die Maßnahme „Verlängerung U5 West, Laimer Platz – Pasing“ ist mit Gesamtkosten i. H. v. 898 Mio. Euro im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 - 2027 enthalten. Die fortgeschriebenen Gesamtprojektkosten betragen ohne Risikoreserve 1.194 Mio. Euro. Das Baureferat wird daher beauftragt, 296 Mio. Euro zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms anzumelden.

Da diese Kosten erst in den Jahren 2028 ff. anfallen, wird das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 – 2027 dadurch nicht ausgeweitet.

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

7. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05985 (Anlage) vom 12.10.2023: Eröffnung U-Bahnhof an der Willibaldstraße

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / B 05985 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim wird gebeten, den U-Bahnhof Willibaldstraße vorzeitig in Betrieb zu nehmen, sobald die technischen und betrieblichen Voraussetzungen dafür vorliegen.

Bisher war eine gesamthafte Inbetriebnahme der U5 bis Pasing (Baulos 1 und 2) vorgesehen. Die Rohbauarbeiten im Baulos 2 werden jedoch voraussichtlich erst vier Jahre nach den Rohbauarbeiten im Baulos 1 abgeschlossen sein. Dies liegt zum einen an dem um zwei Jahre späteren Baubeginn im Baulos 2. Zum anderen ist das Baulos 2 mit zwei Bahnhöfen und bergmännischem Tunnelbau deutlich umfangreicher als das Baulos 1.

Aufgrund des zeitlichen Versatzes der beiden Baulose wird eine vorgezogene Inbetriebnahme des U-Bahnhofs Willibaldstraße angestrebt. Damit könnte der U-Bahnhof Willibaldstraße den Bürgerinnen und Bürgern bereits mehrere Jahre vor Inbetriebnahme der restlichen Strecke zur Verfügung stehen. Gemäß ersten Abstimmungen mit der Stadtwerke München GmbH (SWM)/MVG wäre ein Betrieb der U5 bis zum U-Bahnhof Willibaldstraße aus betrieblichen Gesichtspunkten möglich. Die vorgezogene Inbetriebnahme hätte zudem den Vorteil, dass die Erfahrungen aus der Inbetriebnahme des U-Bahnhofs Willibaldstraße für die spätere Inbetriebnahme der U-Bahnhöfe Am Knie und Pasing positiv genutzt werden könnten.

Die Stadtkämmerei hat der Beschlussvorlage zugestimmt.
Das Mobilitätsreferat hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Gemäß § 9 Abs. 2 und 3 der Bezirksausschusssatzung besteht bezüglich des Standes der Planungsarbeiten und der Planfeststellungsabschnitte für den U-Bahn-Bau ein Unterrichtsrecht für die Bezirksausschüsse.
Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing und des Stadtbezirkes 25 Laim haben daher Abdrucke dieser Beschlussvorlage erhalten und werden weiterhin satzungsgemäß eingebunden.

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

II. Antrag der Referentin

1. Der Realisierung des Rohbaus im Baulos 2 mit Ausführungskosten in Höhe von 777 Mio. Euro wird zugestimmt.
2. Dem Baubeginn wird zugestimmt.
3. Das Baureferat wird beauftragt, gemäß den Ausführungen unter Punkt 5 des Vortrages einen Förderantrag nach GVFG und FAG zu stellen.
4. Das Baureferat wird beauftragt, 296 Mio. Euro rechtzeitig zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms anzumelden.
5. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05985 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim vom 12.10.2023 ist damit satzungsgemäß behandelt.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause
2. Bürgermeister

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - II/21
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

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

An den Bezirksausschuss 21 Pasing - Obermenzing
An den Bezirksausschuss 25 Laim
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Personal- und Organisationsreferat
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Mobilitätsreferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität
An das Baureferat - RG, H, G, T, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - J 0, J 1, J 2, J 3, J 4, J Z
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – J -VZ
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
I. A.