

1. Grundlagenermittlung	kein Ansatz
2. Vorplanung	kein Ansatz – Auftrag Machbarkeit
3. Entwurfsplanung	25 %
4. Genehmigungsplanung	kein Ansatz

Die Abrechnung erfolgt nach der Honorartafel des § 44 Abs. 1 HOAI.

Die Zuordnung erfolgt für beide Leistungsbilder nach Honorarzone II – Basissatz.

Die örtliche Bauüberwachung wird als besondere Leistung zur Leistungsphase 8 mit 2,8% der anrechenbaren Kosten in Ansatz gebracht.

Die Nebenkosten nach § 14 HOAI werden mit 5 % des gesamt Nett honorars vergütet.

- Die Bürgermeisterin wird beauftragt, alle Verhandlungen und Genehmigungen, die für die Planung und Umsetzung des Projektes erforderlich sind, mit den beteiligten Trägern (Deutsche Bahn AG, Landratsamt München, Kreistag, Regierung von Oberbayern, etc.) im Sinne der Gemeinde durchzuführen und entsprechend abzuschließen. Ziel ist hier die Schaffung von flexibleren und reibungsloseren Abläufen der jeweiligen Genehmigungsprozesse innerhalb der Förderzeiten.

Begründung:

Der Umbau der Anlage sieht nach derzeitigem Stand wie folgt aus (Anlage 6 und 7):

In der Gemeinderatssitzung vom 25.07.2023 stellte die Verwaltung eine Variante mit der Möglichkeit einer zentralen Ausstiegshaltestelle auf der Westseite und einer gegenüberliegenden Einstiegshaltestelle auf der Ostseite vor. Aufgrund des von der VCDB und dem MVV überprüften Bus-Betriebsablaufs hierzu, würden bei dieser Variante jedoch die potenziellen Ladezeiten für die Busse um ca. 5 Minuten (Ausstiegszeiten, zusätzliche Auffahrzeiten zur jeweiligen Ladeinfrastruktur (LIS) und der Einstiegshaltestelle, Einstiegszeiten inklusive Fahrgastkontakten) unnötig reduziert werden. Ohne Berücksichtigung von zusätzlichen Verspätungen, würde sich dies bei den über den Tag verteilten Ladezyklen um circa 28% bei der Linie 222 und 62% bei der Linie 270 negativ auswirken und einen wirtschaftlichen und optimierten Ablauf nicht mehr möglich machen. Aus diesem Grund hat man sich gegen die weitere Planung von gemeinsamen Ein- und Ausstiegshaltestellen entschieden.

Dies hat zur Folge, dass die bestehende Behelfshaltestelle auf der Ostseite nun gänzlich zurückgebaut wird, und die Fahrgäste somit gezielt an die neuen E-Haltestellen geleitet werden.

In der Machbarkeitsuntersuchung des Ingenieurbüros Steinbacher-Consult vom 14.08.2023 zeigte sich bei der Schleppkurvenprüfung, dass die Bushaltestellen 2 – 4 im Falle einer Nachbelegung beziehungsweise einer nachträglich kommenden Linie nicht ordnungsgemäß angefahren werden können, wenn bereits eine Linie an der Ladesäule andockt. Aufgrund der sich daraus ergebenden Fehlstellung der Busse, entsteht hier ein Abstand von über 10 cm zwischen der Einstiegsplattform des Busses und dem Gehweg, welcher einen barrierefreien Ausbau nicht mehr möglich machen würde.

Zugleich würde es bei einem nicht parallel zum Bordstein stehenden Bus dazu führen, dass eine exakte Andockung des Stromabnehmers (Pantographen) an die Ladesäule nicht erfolgen könnte. Entsprechend den Herstellerangaben erlauben diese hier nur einen axialen Versatz (Einfahrtswinkel) von maximal 2°.

Um eine vollumfängliche Barrierefreiheit zu gewähren und zugleich eine ordnungsgemäße Kontaktherstellung des Bus-Pantographen an die Ladesäule zu ermöglichen, wurde unter den

Prozessbeteiligten der Verzicht auf die Bushaltestelle 4 befürwortet. Nur so können nachträglich anführende E-Busse bei einer vorhandenen Haltestellenbelegung die zuvor genannten Kriterien einhalten und ordnungsgemäß ihre zugewiesene Haltestelle anfahren und Konform der Barrierefreiheit andocken.

Aufgrund der Planungen und des neuen Betriebskonzeptes muss die Fahrgeschwindigkeit in der Zugspitzstraße auf 30 km/h reduziert werden (siehe angehängtes PDF: „Machbarkeitsuntersuchung“). Zugleich würde die Begrenzung der Geschwindigkeiten eine sichere und ordnungsgemäße Nutzung des geplanten Fußgängerüberweges am nördlichen S-Bahn-Hauptzugang ermöglichen.

Elemente des Ausbaus:

Errichtung einer Ladeinfrastruktur (Trafostation, Wandlerschränke, Ladegeräte, Ladesäulen – verkehrstechnische Anlagen, Kabelbau und Tiefbau)

Verschiebung der PKW-Zufahrt in Richtung Norden.

Ausbau eines Stellplatzes nördlich der PKW-Zufahrt.

Verzicht auf die geplante Bushaltestelle 4 aus Gründen der Barrierefreiheit und der Anfahrtsproblematik.

Entsprechende Verschiebung und Neupositionierung der Ladesäulen 2 und 3.

Umverlegung der Straßenbeleuchtungseinheiten der Deutschen Bahn AG.

Ersatzpflanzungen von 4 Bäumen in Absprache mit der Abteilung Umwelt.

Anpassungsarbeiten an der Straßenentwässerung.

Errichtung einer entsprechend der Fahrgastzahlen dimensionierten Wartehalle mit Sitzmöglichkeiten (Einsteigzahlen) und einer Dachbegrünung (ANLAGE 5).

Errichtung einer digitalen Fahrgastinformationstafel.

Errichtung eines Fußgängerüberweges am nördlichen S-Bahn-Hauptzugang.

Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Zugspitzstraße im Bereich ab der Staatsstraße „St 2572“ (Dr.-Carl-v.-Linde-Straße) bis zum Wertstoffhof.

Kosten für die Gemeinde:

Für die Maßnahme der Gemeinde wurde seitens des Ingenieurbüros Steinbacher-Consult eine Kostenschätzung (ANLAGE 3) erstellt, welche durch die Gemeinde in Bezug auf die Ladeinfrastruktur, der Straßenentwässerung, der Umlegung der DB-Beleuchtungen und der Fernwärmeleitung im Hermann-Roth-Weg ergänzt wurde.

Die Maßnahme umfasst folgende Punkte:

- Planung, Ausschreibung und Baubegleitung zur Umverlegung / -gestaltung der nördlichen PKW-Zufahrt und Verlängerung der bestehenden Bushaltebuchten nach Süden.

- Planung, Ausschreibung und Baubegleitung zu der Verlegung und Umgestaltung der betroffenen Parkflächen an der P+R-Anlage.
- Planung, Ausschreibung und Baubegleitung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle inklusive einer 3-Feld-Wartehalle (ANLAGE 5).
- Planung, Ausschreibung und Baubegleitung zur Errichtung der beiden Ladeinfrastrukturen für die zukünftigen E-Busse der Linie 270 und 222.

Kostenschätzung

	Straßenbau mit Entwässerung	
Anrechenbare Baukosten (Straßenbau)		267.380,00 €
Straßenentwässerung		20.000,00 €
Buswartehäuschen inkl. Tiefbau		21.500,00 €
Umbau der bestehenden Straßenbeleuchtung		21.000,00 €
Ladeinfrastruktur (LIS) - Trafo, Anschlusskosten, Umlegung Fernwärme - Gemeindeanteil		15.825,00 €
Fußgängerüberweg S-Bahn inkl. Beleuchtung		23.000,00 €
Rückzahlung Fördergelder		7.353,00 €
MwSt.	19%	71.451,02 €
Baukosten Gemeinde (brutto)		447.509,02 €

Ladeinfrastruktur (LIS) - Elektrokomponente (Netzanschluss, Kabelbau, Ladegeräte, Tiefbau, Betriebskosten, Wartung) - Kreisanteil		676.245,00 €
Rückzahlung von Fördergeldern		7.353,00 €
MwSt	19%	129.883,62 €
Baukosten (brutto) Landkreis München, welche die Gemeinde jedoch im Haushalt vorhalten muss!		813.481,62 €

Baukosten (brutto)		1.260.990,64 €
Unvorhergesehenes aus 100% (Preissteigerung, Bodenkennwerte, etc.)	7%	88.269,34 €
Ingenieurkosten		41.000,00 €
Anteil Baukosten Gemeinde (mit Nebenkosten)		1.390.259,98 €

Errichtung der Ladeinfrastruktur (LIS) - Elektrokomponente (Netzanschluss, Kabelbau, Ladegeräte, Tiefbau, Betriebskosten, Wartung) – Kreisanteil:

Die Kosten hierfür werden vom Landkreis München übernommen. Das Planungsbüro VCDB, welches im Auftrag des Landkreises/MVV die Planung übernommen hat, gab uns die Kosten nun erstmals schriftlich (Stand: 13.09.2023 – ANLAGE 8) bekannt. Entgegen dem Gemeinderatsbeschluss vom 25.07.2023 übernimmt der Landkreis München die Kosten für die gesamte Ladeinfrastruktur und die Hälfte der Fördergeld-Rückzahlungen. Dies wären nun insgesamt 813.481,62 € (brutto), die die Gemeinde bis zur Abwicklung und Abrechnung des Projektes übernehmen muss und dann vom Landkreis erstattet werden.

Der Kostenanteil für die noch zu errichtende Ladeinfrastruktur der gemeindlichen KFZ-Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum der Zugspitzstraße wurde in der von uns erstellten Kostenschätzung (siehe oben) mitberücksichtigt.

Die erforderlichen Mittel für den gesamten Ausbau/Umbau der geplanten P+R-Anlage sowie der zuvor aufgeführten Ladeinfrastruktur über insgesamt 1.390.259,98 € sind für den Haushalt 2024 vorzusehen. Derzeit wird noch verhandelt, inwieweit sich der Landkreis zusätzlich an den Kosten beteiligt, da der Ausbau auch Buslinien dient, die das östliche Landkreisgebiet und den Freizeitbereich im Oberland abdecken werden. Das Ergebnis der Verhandlungen wird dem Gemeinderat nach Abschluss bekannt gegeben.

Zeitliche Fristen:

Der Landkreis München hat den Betrieb der Elektro-Buslinien 270 und 222 bereits erfolgreich ausgeschrieben und vergeben.

Die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für die erforderlichen Ladeinfrastrukturen wird entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss vom 25.07.2023 nun in Auftrag gegeben und auf Kosten des Landkreises durch die Gemeinde Pullach vorbereitet und ausgeschrieben. Die Veröffentlichung der Ausschreibung soll Ende September 2023 erfolgen und die Leistungen bis Dezember 2023 durch die Gemeinde vergeben werden.

Die finale Planung und Kostenberechnung zum Straßen- und Tiefbau erfolgen noch in diesem Jahr. Die Ausschreibung und Umsetzung sind für die Jahre 2024/2025 vorgesehen.

Alle Genehmigungen und Verträge werden derzeit zusammen mit dem Planungsbüro VCDB und dem Ingenieurbüro Steinbacher-Consult ausgearbeitet und den jeweiligen Trägern (Deutsche Bahn AG, Kreistag, Regierung von Oberbayern) über die Gemeinde vorgelegt. Die Bürgermeisterin wird hier mit diesem Beschluss durch den Gemeinderat ermächtigt, alle Genehmigungsunterlagen für das Projekt bei den zuständigen Trägern einzureichen und die Verträge im Sinne der Gemeinde zu unterzeichnen beziehungsweise abzuschließen.

Susanna Tausendfreund
Erste Bürgermeisterin



Susanna Tausendfreund
Erste Bürgermeisterin