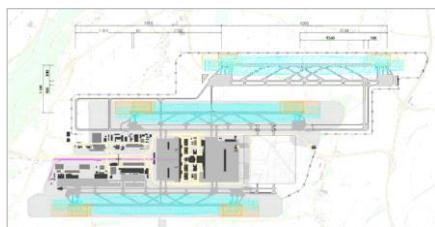


## Flughafen München Neubau 3. Start-/Landebahn und Vorfelderweiterung Ost

Das derzeitige Bahnsystem des Flughafens München mit zwei parallelen, völlig unabhängigen Start- und Landebahnen hat eine Kapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde. In den Hauptverkehrszeiten wird diese Kapazitätsgrenze bereits regelmäßig überschritten, so dass eine Erweiterung unumgänglich ist.

Daher beantragte die Flughafen München GmbH (FMG) bereits im Jahre 2006 die Einleitung des Raumordnungsverfahrens für eine dritte Start- und Landebahn. Nach positivem Bescheid wurde Ende 2007 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, das mit einem positiven Bescheid im Herbst 2011 abgeschlossen werden konnte.

Stand Frühjahr 2012 wird derzeit die Ausführungsplanung fertiggestellt, um für die erwartete gerichtliche Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses gerüstet zu sein. Mit den Bauarbeiten soll dann möglichst kurzfristig begonnen werden.



### Plan FMG mit 3. SLB

Das Neubauprojekt erreicht eine gewaltige Dimension, wie folgende Zahlen belegen:

- ca. 8 Mio. m<sup>3</sup> Erdbewegung
- ca. 1,3 Mio. m<sup>2</sup> Rollflächen
- Neubau / Umverlegung von ca. 15 km öffentlicher Straßen
- Verlegung mehrerer Trassen für Strom, Telekommunikation, Gas und Wasser
- Umfangreiche ökologische Ausgleichsmaßnahmen

Zudem ist die gesamte Einbindung der Systeme der Flugsicherung in den Bestand zu bewältigen.



Flughafen München – Planung 3. Start- und Landebahn

Die sfirion AG führte zunächst eine unabhängige Kostenschätzung im Auftrag der FMG durch. Es sollten dabei auch vor allem baubetriebliche Belange mit einbezogen werden, die im Zuge der konstruktiven Planung noch nicht eingehend betrachtet wurden waren:

- Baubehelfe und Provisorien
- Baulücken
- Erdbewegungen

Nach Abschluss dieser ersten Phase wurde die sfirion AG auch auf Grundlage einer öffentlichen Ausschreibung mit der Kostensteuerung während der weiteren Planungs- und Bauphase beauftragt. Die hohe Investitionssumme und die Öffentlichkeitswirkung bedingen, ein striktes, planungsbegleitendes Kostencontrolling durchzuführen, so dass jederzeit die notwendige Kostensicherheit gegeben ist und Veränderungen wie auch Risiken im Projekt frühzeitig erkannt und verfolgt werden.

Die Kostensteuerung sollte zudem systematisch so aufgebaut werden, dass ein phasenübergreifendes Controlling von der Planung über Vergabe, Ausführung bis hin zur Abrechnung und Kostenfeststellung möglich wird.

**Bauherr**  
Flughafen München GmbH

**Auftraggeber**  
Flughafen München GmbH  
PT-B

**Referenzperson**  
Dipl.-Ing. Nils Eichbaum  
Leiter PBI  
Dipl.-Ing. W. Nowinger  
Projektleiter

**Bauzeit**  
Baubeginn derzeit noch offen

**Bausumme**  
1,2 Mrd. EUR

**Auftragssumme**  
2,5 Mio. EUR bis Ende 2014

**Leistungen sfirion AG**  
Dienstleistungen und Software für:

- Kostensteuerung
- Konzeptionierung und Implementierung einer phasenübergreifenden Kostensteuerung
- Software für das Kostencontrolling