

**Programm im Zuge der Erneuerung
von Eisenbahnbrücken durch die DB
im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt,
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen,
im 6. Stadtbezirk Sendling,
im 10. Stadtbezirk Moosach,
im 14. Stadtbezirk Berg am Laim,
im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach,
im 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten,
im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing und
im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied**

1. Jährlicher Sachstandsbericht
- 2.1 Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus
der Eisenbahnüberführung Balanstraße durch die DB Netz AG
- 2.2 Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
- 2.3 Anmeldung zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2022 – 2026

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05491

Beschluss des Bauausschusses vom 03.05.2022 (SB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Das Baureferat wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) beauftragt, jährlich über den Fortschritt des Programms im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnüberführungen in München zu berichten.
---------------	---

Inhalt	<p>Jährlicher Sachstandsbericht zum Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnüberführungen in München.</p> <p>Außerdem wird die Projektgenehmigung behandelt für die Verkehrsanlagen inklusive Ingenieurbauwerke im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Balanstraße durch die DB Netz AG.</p>
Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Belastbare Gesamtkosten können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für das jeweilige Projekt ermittelt werden. Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der jeweiligen Projektgenehmigung vorgelegt.</p> <p>Im Rahmen der Projektgenehmigung belaufen sich die Gesamtkosten für die Maßnahme Balanstraße auf 18.120.000 Euro. Der Kostenanteil der LHM an dieser Maßnahme beträgt einmalig 9.780.000 Euro.</p> <p>Gemäß vorläufigen Ablöseberechnungen ergeben sich Zahlungen der DB Netz AG an die LHM in Höhe von 4.235.000 Euro.</p>
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der jährliche Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen. 2.1. Das Projekt Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Balanstraße durch die DB AG mit Gesamtkosten in Höhe von 18.120.000 Euro und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 9.780.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt. 2.2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung für die Anlagenteile, welche durch die LHM erstellt werden, vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird. 2.3. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2022 - 2026 in die Investitionsliste 1 anzumelden. 2.4. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der für die Maßnahme „Balanstraße (DB-Überführung) zw. Orleans- u. St.-Cajetan-Str.“ in 2022 erforderlichen Mittel in Höhe von 380.000 Euro aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ zum Nachtragshaushalt 2022 anzumelden.

	<p>2.5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1315.1 „Balanstr. (EisenbahnÜfg) zw. Orleans-/St.-Cajetan“ ab dem Jahr 2023 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff. anzumelden.</p> <p>2.6. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe des Vortrags eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen.</p>
<p>Gesucht werden kann im RIS auch unter:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Balanstraße • Bodenseestraße • Chiemgaustraße • Dachauer Straße • Lindwurmstraße • Rosenheimer Straße • Sportlerweg • Tumblingerstraße • Werinherstraße
<p>Ortsangabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Balanstraße • Bodenseestraße • Chiemgaustraße • Dachauer Straße • Lindwurmstraße • Rosenheimer Straße • Sportlerweg • Tumblingerstraße • Werinherstraße • Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt • Stadtbezirk 5 Au - Haidhausen • Stadtbezirk 6 Sendling • Stadtbezirk 10 Moosach • Stadtbezirk 14 Berg am Laim • Stadtbezirk 16 Ramersdorf - Perlach • Stadtbezirk 17 Obergiesing - Fasangarten • Stadtbezirk 21 Pasing - Obermenzing • Stadtbezirk 22 Aubing - Lochhausen - Langwied

**Programm im Zuge der Erneuerung
von Eisenbahnbrücken durch die DB
im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt,
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen,
im 6. Stadtbezirk Sendling,
im 10. Stadtbezirk Moosach,
im 14. Stadtbezirk Berg am Laim,
im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach,
im 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten,
im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing und
im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied**

1. Jährlicher Sachstandsbericht
- 2.1 Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus
der Eisenbahnüberführung Balanstraße durch die DB Netz AG
- 2.2 Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
- 2.3 Anmeldung zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2022 – 2026

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05491

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 03.05.2022 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Ausgangssituation, Beschlusslage	1
2. Sachstand der Einzelprojekte	2
2.1 EÜ Bodenseestraße	3
2.2 EÜ Chiemgaustraße	3
2.3 EÜ Dachauer Straße	4
2.4 EÜ Lindwurmstraße	5
2.5 EÜ Rosenheimer Straße	6
2.6 EÜ Sportlerweg	7

2.7	EÜ Tumblingerstraße	7
2.8	EÜ Werinherstraße	8
3.	Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Balanstraße durch die DB Netz AG	8
3.1	Sachstand	8
3.2	Projektbeschreibung	9
3.3	Bauablauf und Termine	13
3.4	Kosten	14
3.5	Finanzierung	16
3.6	Weiteres Vorgehen	17
II.	Antrag der Referentin	18
III.	Beschluss	19

**Programm im Zuge der Erneuerung
von Eisenbahnbrücken durch die DB
im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt,
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen,
im 6. Stadtbezirk Sendling,
im 10. Stadtbezirk Moosach,
im 14. Stadtbezirk Berg am Laim,
im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach,
im 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten,
im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing und
im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied**

1. Jährlicher Sachstandsbericht
- 2.1 Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus
der Eisenbahnüberführung Balanstraße durch die DB Netz AG
- 2.2 Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
- 2.3 Anmeldung zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2022 – 2026

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05491

Anlagen

- 1 Übersichtslageplan Projekt Balanstraße
- 2 Lageplan der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke Projekt Balanstraße
- 3 Quer-/Längsschnittplan Projekt Balanstraße
- 4 Projekthandbuch 2 (PHB 2) Projekt Balanstraße

Beschluss des Bauausschusses vom 03.05.2022 (SB) Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Ausgangssituation, Beschlusslage

Nach Auskunft der DB AG sind in München zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) in schlechtem baulichem Zustand und dringend erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB AG. Die DB AG ist auch die Vorhabensträgerin für die geplanten Erneuerungen.

Mit der Vorlage des Programmbeschlusses in der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) hat das Baureferat dem Stadtrat über die Absichten der DB AG ausführlich berichtet. Der Stadtrat hat gemäß Vorschlag des Baureferates ein Bauprogramm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB AG insbesondere wie folgt beschlossen:

- Der vorgeschlagenen Vorgehensweise zum Programm für die Erneuerung von DB-Eisenbahnbrücken [...] wird zugestimmt.
- Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird für alle Einzelprojekte des Programms erteilt.
- Das Baureferat wird beauftragt, für alle Einzelprojekte des Programms die Vorplanung und, soweit erforderlich, auch Teile der Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigungen herbeizuführen.
- Es werden grundsätzlich nur die Fahrbahnen, nicht jedoch Geh- und Radwege tiefergelegt. Geh- und Radwege sollen auf dem derzeitigen Niveau verbleiben bzw. es wird eine lichte Höhe von 2,50 m angestrebt.
- Das Baureferat wird beauftragt, jährlich [...] über den Fortschritt des Programms zu berichten sowie ggf. das Programm fortzuschreiben.

Das Baureferat legt hiermit dem Stadtrat den jährlichen Sachstandsbericht zum Programm vor. Der Sachstand zu den laufenden Projekten ist der Ziffer 2 des Vortrags zu entnehmen.

Neue Anfragen seitens der DB Netz AG liegen derzeit keine vor.

Hinsichtlich des Prüfungsauftrages bezüglich des Umgangs mit laufenden Planungs- und Bauprojekten aus dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Radentscheid vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) wurden die einzelnen Projekte des Bauprogrammes geprüft und das Ergebnis im letzten Jahresbericht (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02200 vom 09.03.2021) in den jeweiligen Sachständen bereits dargestellt.

2. Sachstand der Einzelprojekte

Für alle Projekte sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahnbundesamt bzw. nach § 17 Fernstraßengesetz (FStrG) bei der Regierung von Oberbayern durchzuführen. Der zeitliche Ablauf der Projekte sowie die Kostenbeteiligung der LHM sind maßgeblich von der DB AG als Vorhabensträgerin bzw. der Regierung von Oberbayern und dem Eisenbahnbundesamt in deren Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

2.1 EÜ Bodenseestraße

Sachstand Planung:

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 06.11.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13011) wurden das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur EÜ Bodenseestraße zur Kenntnis genommen und die Vorzugslösung für die Eisenbahnüberführung Bodenseestraße (optimierte geradlinige Führung ohne Anbindung Herrschinger Bahnweg an die Bodenseestraße) sowie die Vorplanung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Bodenseestraße genehmigt.

Die Planfeststellungsunterlagen wurden im November 2020 durch die DB AG beim Eisenbahnbundesamt eingereicht.

Im September 2021 hat die Abfrage der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens begonnen. Die Arbeiten am Entwurf der Kreuzungsvereinbarung wurden durch die DB AG und das Baureferat gestartet.

Nächste Schritte:

Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt ist für Ende 2022 geplant.

Vorlage der Projektgenehmigung im Stadtrat sowie Abschluss der Kreuzungsvereinbarung zwischen DB AG und Landeshauptstadt München.

2.2 EÜ Chiemgaustraße

Sachstand Planung:

Von Seiten der Landeshauptstadt München und der DB AG wurden verschiedene Varianten zur Höherlegung der Bahngleise und Absenkung der Straße auf ihre Machbarkeit geprüft. Die Ergebnisse beider Machbarkeitsstudien sowie eine Kombination daraus wurden geprüft und bewertet.

Aktuell konkretisiert die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH ihre Planung zur Umwandlung der Hauptwerkstätte in der Ständlerstraße in einen Betriebshof für die Trambahn. Durch die mit dem Projekt einhergehende erweiterte Nutzung müssen künftig nicht nur Werksfahrten, sondern zudem auch das Ein- und Ausrücken der im Betriebshof abgestellten Trambahnen in der Chiemgaustraße abgewickelt werden. Am 27.01.2021 wurde der vom Referat für Arbeit und Wirtschaft als Betreuungsreferat der SWM/MVG erstellte Beschluss „Planung zusätzlicher Betriebshof SWM/MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816) von der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München beschlossen. Darin wird u. a. das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich des Trambahnbetriebshofs durchzuführen. Inhalt ist die Erweiterung der bestehenden Trambahnbetriebswerkstatt um die zukünftig benötigten Flächen für den geplanten Trambahnbetriebshof. Dieses Verfahren ist als Basis des Planfeststellungsverfahrens im Vorfeld dazu durchzuführen.

Aktuell werden die Aussagen zu Art und Umfang der geplanten Fahrten in Form einer verkehrstechnischen Untersuchung von der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH erarbeitet und mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

Nach Abschluss der verkehrstechnischen Untersuchung kann eine verbindliche Variante zwischen DB AG, Landeshauptstadt München und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH festgelegt werden. Im Anschluss wird dem Stadtrat die Vorprojektgenehmigung vorgelegt.

Nächste Schritte:

Nach Vorliegen der verkehrstechnischen Untersuchung werden die Abstimmungen zur Festlegung einer verbindlichen Vorzugsvariante fortgesetzt.

2.3 EÜ Dachauer Straße

Sachstand Planung:

Die Vorprojektgenehmigung wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2017 erteilt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08023). Die Entwurfsplanung ist gemäß den Erfordernissen für die Erstellung der Genehmigungsplanung abgeschlossen.

Die Planfeststellungsunterlagen sind beim Eisenbahnbundesamt eingereicht worden. Mitte des Jahres 2020 hat die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen stattgefunden.

Auf Wunsch der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH wurde nochmals geprüft, die Tram in der Dachauer Straße durch die EÜ Richtung Norden zu verlängern.

Von Seiten des Mobilitätsreferats wurde hierzu am 17.03.21 ein Beschluss in den Mobilitätsausschuss sowie am 24.03.2021 in die Vollversammlung des Stadtrates eingebracht, in welchem die Konsequenzen der Trambahnführung durch die EÜ sowie das weitere Vorgehen festgelegt wurden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01448).

Die sich aus diesem Beschluss ergebenden Planungsänderungen wurden auftragsgemäß im Rahmen einer Tektur in das Planfeststellungsverfahren eingebracht. Es wurde eine erneute Auslegung durchgeführt.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 21.03.2022 durch das Eisenbahnbundesamt erteilt.

Hinsichtlich des Prüfungsauftrages aus dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Radentscheid vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) wurde im Sachstandsbericht zum „Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB“ vom 09.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02200) bereits dargestellt, dass eine Verbreiterung der Unterführung aufgrund der angrenzenden Bebauung nicht möglich ist.

Der anschließende Bereich zwischen Breslauer Straße und Pelkovenstraße liegt außerhalb des Umgriffs der Planfeststellung.

Hier wurde deshalb nochmals geprüft, ob eine Verbreiterung der Radwege möglich wäre.

Unter Berücksichtigung eines möglichen künftigen Radschnellweges nach Dachau und um die Forderungen aus dem Radentscheid umzusetzen, wären hier Radverkehrsanlagen mit einer Mindestbreite von 2,50 m notwendig.

Dies ist auch mit den Initiatoren des Radentscheids so abgestimmt.

Bislang waren hier Radwege mit einer Breite zwischen 1,80 m und 2,0 m vorgesehen. Die Überprüfung ergab, dass eine entsprechende Verbreiterung der Radwege zu Lasten einer Fahrspur möglich wäre (z. B. Verzicht auf eine der beiden bislang geplanten Spuren stadtauswärts).

Das Mobilitätsreferat hat dem Verzicht auf eine der beiden bislang geplanten Spuren stadtauswärts zu Gunsten von breiteren Radwegen zugestimmt.

Die Arbeiten am Entwurf der Kreuzungsvereinbarung wurden durch die DB AG und das Baureferat gestartet.

Nächste Schritte:

Vorlage der Projektgenehmigung im Stadtrat sowie Abschluss der Kreuzungsvereinbarung zwischen DB AG und Landeshauptstadt München.

2.4 EÜ Lindwurmstraße

Sachstand Planung:

Die Vorprojektgenehmigung wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 21.03.2017 erteilt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596).

Die Genehmigungsunterlagen wurden im Mai 2018 von der DB AG beim Eisenbahnbundesamt eingereicht und nach Überarbeitung durch die DB AG vom Eisenbahnbundesamt akzeptiert und das Verfahren begonnen.

Die Abfrage der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens sowie die öffentliche Auslegung haben stattgefunden.

Von Seiten der Träger öffentlicher Belange und einiger Privatpersonen wurden Einwände erhoben.

Im Sachstandsbericht zum Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 09.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02200) ist dargestellt, dass in den Planfeststellungsunterlagen bislang beidseitige Radwege mit Breiten von 2,00 m und 2,75 m vorgesehen sind. Außerdem ist hier angekündigt, dass entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Radentscheid vom 18.12.2019 geprüft wird, ob eine Verbreiterung des 2,00 m breiten Radweges (auf der Westseite der Eisenbahnbrücke) technisch und verkehrlich möglich ist. Die Prüfung ergab, dass dies durch den Entfall von einer der bislang geplanten drei MIV-Fahrspuren stadtauswärts möglich ist.

Der so gewonnene Raum soll den Rad- und Gehwegen zugeschlagen werden. Dies ist mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

Die SWM / MVG haben analog zur EÜ Dachauer Straße die Berücksichtigung einer zukünftigen Trambahnführung durch die EÜ gefordert. Bezüglich der Neuaufteilung der Spuren und der Berücksichtigung einer Tram fanden Abstimmungen zwischen den städtischen Referaten und den SWM/MVG auf Basis einer durch die SWM/MVG erstellten Machbarkeits-/ Querschnittsbetrachtung statt. Es wurde eine Querschnittsaufteilung definiert, die eine spätere Tramführung nicht ausschließt. Die notwendigen Umplanungen seitens Baureferat und DB AG wurden veranlasst.

Ein ostseitiger Bahnsteigzugang im Bereich der EÜ Lindwurmstraße zum Regionalzughalt Poccistraße ist nachrichtlich in der Planung enthalten.

Nach Aussage der DB AG ist aufgrund der o. g. Änderungen und aktualisierten Gutachten eine Neuauslegung (Tektur) erforderlich. Mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird seitens der DB AG Ende 2022 / Anfang 2023 gerechnet.

Nächste Schritte:

Weitere Durchführung des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt.

Entwurf und Abstimmung der Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB AG und der Landeshauptstadt München.

2.5 EÜ Rosenheimer Straße

Sachstand Planung:

Wie im Programmabschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) beauftragt, wurde der Platzbedarf in der Unterführung für eine mögliche Trambahnverbindung geprüft. Die Offenhaltung einer Trambahntrasse ist möglich und wurde für die Vorplanung zugrunde gelegt.

Der Projektumfang in der Rosenheimer Straße erstreckt sich von der Orleansstraße bis zur Friedenstraße. Für die beiden Knoten Rosenheimer Straße / Orleansstraße und Rosenheimer Straße / Friedenstraße wurde auf Wunsch des Mobilitätsreferats eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU) durch das Baureferat in Auftrag gegeben. Um die Leistungsfähigkeit des Knotens Rosenheimer Straße / Orleansstraße aufgrund des priorisierten ÖPNV zu gewährleisten, werden dabei im Knotenbereich der Rosenheimer Straße / Orleansstraße jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung empfohlen.

Für die Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz wird aktuell eine neue Raumaufteilung durch das Mobilitätsreferat untersucht. Im Frühjahr 2021 wurden in diesem Abschnitt Radfahrstreifen als Übergangslösung abmarkiert, bis der Stadtrat über eine dauerhafte Gestaltung entschieden hat. Laut Mobilitätsreferat soll für die Erarbeitung eines Vorschlags für die dauerhafte Gestaltung (zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz) eine erneute Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt und anschließend dem Stadtrat ein Vorschlag für die dauerhafte Gestaltung vorgelegt werden. Erst mit diesen notwendigen Planungsparametern kann die Vorplanung für das EÜ-Projekt Rosenheimer Straße weiterbearbeitet werden. Im Anschluss kann die BA-Beteiligung erfolgen und die Vorprojektgenehmigung im Stadtrat eingeholt werden.

Nächste Schritte:

Nach Vorgabe zur Raumaufteilung im Bereich der EÜ Rosenheimer Straße durch das Mobilitätsreferat wird das Baureferat die Vorplanung abschließen und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag zur Vorprojektgenehmigung vorlegen.

2.6 EÜ Sportlerweg

Die Bauarbeiten der DB AG und der Landeshauptstadt München sind abgeschlossen.

Über die EÜ Sportlerweg wird hiermit letztmalig berichtet.

2.7 EÜ Tumblingerstraße

Sachstand Planung:

Von Seiten der DB AG und der LHM wurden verschiedene Varianten für das Ingenieurbauwerk untersucht und sich auf eine Vorzugsvariante der EÜ mit Mittelwand geeinigt. Aufgrund der Grundwasserstände wird eine Grundwasserwanne nötig. Die Vorplanung der Ingenieurbauwerke und der Straße ist abgeschlossen.

Das benachbarte Unterführungsbauwerk der Thalkirchner Straße (Unterführung Großmarkthalle) ist derzeit noch mit einfacher Beleuchtungstechnik ausgestattet, die mittelfristig ausgetauscht werden muss.

Aufgrund der technischen Zusammenhänge und Anforderungen wird geprüft, ob eine gemeinsame Planung und Ausführung der EÜ Tumblingerstraße und Thalkirchner Straße möglich ist.

Ein ostseitiger Bahnsteigzugang zum Regionalzughalt Poccistraße aus der Tumblingerstraße ist in Klärung. Das Mobilitätsreferat bereitet hierzu eine Beschlussvorlage vor. Zu klären ist, ob der Zugang außer- oder innerhalb des Brückenbauwerks der EÜ Tumblingerstraße erfolgen soll.

Ein Treppenzugang innerhalb des Bauwerks ist in der aktuellen Vorplanung des Baureferats und der DB AG bisher nicht berücksichtigt.

Nächste Schritte:

Nach Entscheidung zum Zugang des Regionalzughaltes durch das Mobilitätsreferat wird das Baureferat dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag zur Vorprojektgenehmigung vorlegen.

2.8 EÜ Werinherstraße

Sachstand Planung:

Die Vorprojektgenehmigung wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 09.10.2018 erteilt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11265).

Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 09.06.2021 durch das Eisenbahnbundesamt erteilt.

Die einmonatige Klagefrist gegen den Beschluss ist am 09.07.2021 verstrichen.

Es besteht somit Baurecht.

Die Projektgenehmigung wurde am 22.12.2021 per Videokonferenz zwischen den Bauausschussmitgliedern und dem Baureferat besprochen und am 02.02.2022 von der Vollversammlung des Stadtrates beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04264).

Die Kreuzungsvereinbarung zwischen DB AG und Landeshauptstadt München wurde unmittelbar nach Erteilung der Projektgenehmigung unterschrieben.

Nächste Schritte:

Baubeginn durch die DB AG ist im März 2022 erfolgt.

3. Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Balanstraße durch die DB Netz AG

3.1 Sachstand

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 29.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13546) die Vorplanung für die Maßnahme Balanstraße genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten sowie Teile der Ausführungsplanung vorzuziehen und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Das Planfeststellungsverfahren für die EÜ Balanstraße ist abgeschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes (EBA) wurde am 30.11.2021 erlassen.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

3.2 Projektbeschreibung

Die Eisenbahnüberführung über die Balanstraße besteht aus drei Brückenbauwerken der DB Netz AG. Die DB Netz AG plant den Ersatzneubau des nördlichen und des südlichen der drei Bauwerke. Diese beiden Brücken weisen erhebliche, altersbedingte Bauschäden auf. Das in der Mitte befindliche, dritte Brückenbauwerk ist von der Maßnahme nicht betroffen, da es nicht sanierungsbedürftig ist und die bestehende Durchfahrtshöhe mit ca. 9,50 m ausreichend ist.

In diesem Zusammenhang wird auch die bestehende Straße zwischen den Knotenpunkten Balanstraße / Orleansstraße im Norden und Balanstraße / St.-Cajetan-Straße im Süden durch die Landeshauptstadt München umgebaut. Die Balanstraße verbindet die Stadtteile Haidhausen und Ramersdorf und ist im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2005 als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) ausgewiesen. Im Rahmen des Radverkehrsnetzes stellt sie eine wichtige Verbindung dar und ist im Netzkonzept Radverkehr des Verkehrsentwicklungsplans (VEP-R) als Haupttroute ausgewiesen.

Die lichte Höhe des Brückenbauwerks wird entsprechend der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung (Vollversammlung vom 21.10.2015; Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) für die ungehinderte Durchfahrt von LKWs ausgelegt und beträgt 4,50 m. Aus diesem Grund wird die Gradiente der Fahrbahn insgesamt um circa 1,50 m abgesenkt.

Bereits in der Vorprojektgenehmigung zur EÜ Balanstraße wurde dieser Sachverhalt ausführlich beschrieben und vom Stadtrat beschlossen.

Die aktuelle Entwurfsplanung stellt sich wie folgt dar:

Rampen und Stützbauwerke:

Die lichte Höhe von 4,50 m und die statisch-konstruktiv erforderliche Vergrößerung der Überbaustärke machen eine Tieferlegung der bestehenden Straße um bis zu 1,50 m im Bereich des Überführungsbauwerkes notwendig.

Dies führt insgesamt zu einer Absenkung der Gradiente der Balanstraße. Um alle bestehenden Zufahrten aufrechterhalten zu können, ergibt sich für die Fahrbahn ein Gefälle von 6,00 % bis 6,60 % in den Rampen außerhalb der Bauwerke.

Der östliche Geh- und Radweg wird barrierefrei mit einer maximalen Längsneigung von 3 % gebaut. Wegen der unterschiedlichen Längsneigung zwischen der Fahrbahn und dem Geh- und Radweg werden diese erhöht geführt. Zur Überbrückung der Höhendifferenz zwischen dem Geh- und Radweg und der Fahrbahn wird eine

Winkelstützwand mit einer maximalen Höhe von ca. 1,40 m und einer Länge von ca. 100 m erforderlich. Als Absturzsicherungen wird auf der Winkelstützwand auf gesamter Länge ein Geländer angeordnet.

Als Vorgaben für die lichte Höhe der Geh- und Radwege im Bauwerksbereich sind mindestens 2,50 m angesetzt.

Im Westen ist zwischen den beiden Brücken der beschränkt-öffentliche Weg „Am Giesinger Feld“ angebunden. Aus Sicht der Friedhofsverwaltung ist die Zufahrt über diesen Weg zum Ostfriedhof aus betrieblichen Gründen zwingend notwendig. Auch das Kreisverwaltungsreferat (jetzt: Mobilitätsreferat) und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung halten die Erschließung des Ostfriedhofs über diesen Weg von der Balanstraße aus für erforderlich. Um dies auch weiterhin zu ermöglichen, muss der westliche Geh- und Radweg auf der gleichen Höhe und mit dem gleichen Gefälle wie die Fahrbahn geführt werden. Eine barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindung, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, kann daher nur auf der Ostseite zur Verfügung gestellt werden. Dies wurde im Vorfeld mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

Zwischen dem westlichen Geh- und Radweg und dem südlich an die EÜ anschließenden Gelände des Einkaufsmarktes „V-Markt“ ist zur Abfangung des Höhenversprungs von bis zu 4,75 m lichter Höhe die Anordnung einer Stützwand erforderlich.

Die vorhandene Böschungstreppe zum Parkplatz des Einkaufsmarktes „V-Markt“ westlich des Geh- und Radwegs auf der westlichen Fahrbahnseite wird im Rahmen der Verbreiterung der Balanstraße rückgebaut. Sie wird durch eine neue Treppenanlage ersetzt, die mit einer Treppenbreite entsprechend dem Bestand in die neue Stützwandkonstruktion integriert wird.

Straßenbau:

Die Planung zum Neubau sieht vor, die lichte Weite auf circa 18,65 m aufzuweiten. Der bestehende Straßenquerschnitt von einer Fahrspur je Richtung bleibt dabei erhalten. Die Breite der Fahrspuren wird neu aufgeteilt und beträgt jeweils 3,25 m. Die Richtungsspuren im Zulauf der Kreuzung Balanstraße / Orleansstraße haben wegen der dicht angrenzenden Bebauung eine Breite von 3,0 m. Die Fahrspur Richtung Süden wird aufgrund der Einmündung des Weges „Am Giesinger Feld“ teilweise um etwa 50 cm aufgeweitet.

Die im östlichen Seitenraum verfügbare Breite für Geh- und Radweg beträgt ca. 4,75 m. Dabei hat der Gehweg eine Breite von 2,20 m und der Radweg erhält eine Breite von 2,30 m. Auf der Westseite stehen für den Geh- und Radweg zwischen 6,25 m und 5,00 m zur Verfügung. Südlich der Einmündung des Weges „Am Giesinger Feld“ erhält der Gehweg eine Breite von 2,20 m und der Radweg eine Breite von 2,30 m. Nördlich der Einmündung des Weges „Am Giesinger Feld“ ist ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,50 m eingerichtet. Der Gehweg erhält in diesem Bereich eine Breite von ca. 3,00 m.

Für die Konstruktion der Stützmauer zwischen Geh- und Radweg und Fahrbahn und den durch die Stützmauer notwendigen Notgehweg ist eine Breite von insgesamt 1,15 m notwendig. Dies setzt sich aus 0,75 m für den Notgehweg und 0,40 m für die Stützwand zusammen.

Die beiden Brückenbauwerke werden als Einfeldbrücken ausgeführt. Aus statischen Gründen werden deshalb keine Mittelstützen notwendig, sodass der bestehende Mittelteiler entfällt.

Die Entwurfsplanung des Baureferates für den Straßenbau wurde mit den Spartenträgern abgestimmt.

Brückenbauwerk:

Das Brückenbauwerk liegt in der Verantwortung der DB Netz AG.

Die Planung wurde durch diese im Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Entwässerung:

Die Straßenentwässerung erfolgt wie bisher über Straßenabläufe. Das Niederschlagswasser der tiefliegenden Fahrbahn wird der vorhandenen Pumpstation zugeleitet. Die Straßenentwässerung wird an die neue Lage- und Höhensituation angepasst. Die vorhandene Höhe des Einlaufs in die Pumpstation zur Entwässerung der tiefer gelegten Straßenabschnitte reicht aus. Die durch den Neubau der Straße entstehenden Mehrmengen an Niederschlagswasser können ebenfalls von der bestehenden Pumpstation aufgenommen werden. Damit ist kein Neubau der Pumpstation erforderlich.

Die Geh- und Radwege entwässern ebenfalls zur Straße, Böschungswasser wird in Bankettmulden abgefangen und linienhaft versickert.

Der östliche hochliegende Geh- und Radweg wird über separate Einläufe entwässert.

Das Wasser wird entlang der Stützwand gesammelt und am nördlichen Stützwandende in den parallel verlaufenden Entwässerungskanal geleitet.

Im betroffenen Bereich verläuft im Bestand von Süden kommend ein Mauerwerkskanal aus dem Jahr 1901. Dieser weitet sich auf Höhe Balanstraße Nr. 55 auf und verläuft weiter in Richtung Orleansstraße. Aufgrund der Absenkung der Fahrbahn kann der bestehende Kanal nicht weiter betrieben werden und muss auf einer Länge von ca. 167 m in den neuen, hochliegenden östlichen Geh- und Radweg verlegt werden.

Natur- und Artenschutz:

Für das Vorhaben wurden eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt:

Durch das Vorhaben sind europarechtlich geschützte Arten aus der Gruppe der Fledermäuse, Reptilien und Lurche und europäische Vogelarten potenziell betroffen. Hingegen kann eine Betroffenheit von europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten oder weiteren europarechtlich geschützten Tierarten aus anderen Tierklassen vorab ausgeschlossen werden.

Durch die im LBP festgesetzten Maßnahmen bleibt aber für alle vom Vorhaben betroffenen Arten die Funktionalität betroffener Lebensstätten gewahrt.

Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten

Durch das Vorhaben werden Flächen der Biotopkartierung (Stadt München) im Bereich des Ostfriedhofs bauzeitlich gestört. Vor Beginn der Bauarbeiten werden Maßnahmen zum Schutz von angrenzenden Gehölzflächen durch die DB Netz AG vorgesehen (Bauzaun, präventiver Rückschnitt von Sträuchern).

Während der gesamten Baumaßnahme ist eine umweltfachliche Bauüberwachung vorgesehen.

Durch die Baumaßnahme müssen 12 Straßenbäume entlang der Balanstraße gefällt werden. Ein Ausgleich innerhalb des Projektumfangs erfolgt durch die Anlage von artenreichen Säumen entlang der Böschungflächen. Zudem werden als Ausgleich innerhalb des Stadtbezirks 16 Ramersdorf - Perlach und im näheren Umfeld mindestens 12 neue Bäume gepflanzt, um eine positive Baumbilanz zu erreichen. Die Neupflanzungen sind an den folgenden Standorten vorgesehen:

- Balanpark
- Grünstadter Platz
- Grünanlage an der Kagerstraße
- Grünanlage an der Kirchseeoner Straße
- Grünanlage an der Langbürgener Straße
- Wilrampark

Insgesamt entsteht dadurch ein Kompensationsüberschuss.

Eine Neupflanzung der Straßenbäume ist innerhalb des Projektumfangs aus den folgenden Gründen nicht möglich:

- Durch die Anpassungen am Querschnitt (breitere Geh- und Radwege) entfallen die Grünstreifen zwischen den Geh- und Radwegen südlich der EÜ.
- Da zur Abfangung des Höhenversprungs zum Gelände des Einkaufsmarktes „V-Markt“ südwestlich der EÜ die Anordnung einer Stützwand erforderlich wird, entfällt die Böschungfläche für mögliche Baumstandorte.

Die Einzelmaßnahmen (Vermeidung, Gestaltung, Ausgleich) innerhalb des Projektumfangs sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) dargestellt, welcher Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Durch die Maßnahme der LHM ist kein Grunderwerb erforderlich.

Der Städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen und der Behindertenbeirat haben der Planung zugestimmt.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

3.3 Bauablauf und Termine

Im Winter 2021/2022 erfolgten die zur Errichtung der Brückenbauwerke und für die Baustelleneinrichtungsflächen erforderlichen Baumfällungen durch die DB Netz AG. Im Frühjahr 2022 wird mit der Leitungsverlegung in die provisorischen Spartenkorridore durch die DB Netz AG unter Vorgabe durch die Leitungseigentümer begonnen.

Der Baubeginn für die Brückenbauwerke der DB Netz AG ist im März 2022 erfolgt. Die Brückenbauwerke werden in einem Schubverfahren hergestellt. Dabei werden die Brückenbauwerke in seitlicher Lage hergestellt, anschließend die Bestandsbauwerke abgebrochen und die neuen Bauwerke im Oktober/November 2022 in die endgültige Lage quer eingeschoben. Die Arbeiten an den Brückenbauwerken werden voraussichtlich im Dezember 2022 abgeschlossen sein.

Im Anschluss daran beginnen die Bauarbeiten zum Straßenbau. Zunächst werden nach der Winterpause die Stützwand zwischen Geh- und Radweg und Fahrbahn hergestellt und der MSE-Mischwasserkanal und die Leitungssparten auf der Ostseite in Endlage verlegt. Danach werden der Geh- und Radweg und die Fahrbahn auf der Ostseite hergestellt. Nachdem der Bestandskanal rückgebaut wurde, beginnt im Frühjahr 2024 die Stadtwerke München GmbH mit der Verlegung der Fernwärmeleitung. Abschließend werden die Leitungssparten auf der Westseite in Endlage verlegt. Ab Sommer 2024 erfolgen dann die Herstellung der Fahrbahn und des Geh- und Radwegs auf der Westseite sowie die Herstellung der Stützwand und Treppenanlage zum V-Markt.

Während der gesamten Baudurchführung ist die Balanstraße zwischen St.-Martin-Straße und Orleansstraße grundsätzlich nur mit einer Fahrspur stadteinwärts befahrbar. Für die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen werden während der Bauzeit provisorische Wegeführungen erstellt, sodass der Fuß- und Radverkehr während der Bauzeit in der Balanstraße aufrechterhalten werden kann. Die Fahrzeuge in Richtung stadtauswärts werden, genauso wie die Buslinien, durch die Rosenheimer Straße und St.-Martin-Straße geführt.

Neben diesen Einschränkungen des öffentlichen Straßenverkehrs sind durch die Bauarbeiten an dem Brückenbauwerk der DB Netz AG voraussichtlich folgende Vollsperrungen der Balanstraße erforderlich:

- Eine Sperrung wird für den Straßenverkehr für den Teilabbruch des bestehenden nördlichen Brückenbauwerks und zur Herstellung der Verbauten im Frühjahr 2022 erforderlich.
- Eine Vollsperrung wird zur Herstellung der Lehrgerüste für die Überbauten erforderlich.
- Weiterhin ist eine Vollsperrung des Straßen- sowie Rad- und Fußverkehrs von mehreren Wochen im Herbst 2022 während des Abbruchs der Bestandsbauwerke und dem Einschub der neuen Brückenbauwerke erforderlich.

Des Weiteren sind durch die Arbeiten der Landeshauptstadt München voraussichtlich folgende Vollsperrungen der Balanstraße erforderlich:

- In 2023 ist eine mehrwöchige Vollsperrung zur Herstellung der östlichen Fahrbahn vorgesehen.
- In 2024 ist voraussichtlich eine Vollsperrung zur Herstellung der Fernwärmeleitung erforderlich.

In den Zeiten der Vollsperrung ist eine Nutzung weder für den Kfz-Verkehr noch für Fußgänger und Fahrradfahrer möglich. Für alle betroffenen Verkehrsarten wird eine Umleitung über die Rosenheimer Straße und St.-Martin-Straße eingerichtet.

Die Zufahrt zum Weg „Am Giesinger Feld“ wird bauzeitlich weitestgehend aufrechterhalten. Genauso werden die Zufahrten zum Kustermannpark und zu den anderen Gebäuden möglichst aufrechterhalten.

Die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen befinden sich auf den Verkehrsflächen der Balanstraße nördlich und südlich der Brückenbauwerke.

Der Bauablauf und die Verkehrsführung sind mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

3.4 Kosten

a) Allgemein:

Die Kostenträger für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes Balanstraße sind die beiden Kreuzungsbeteiligten DB Netz AG und LHM. Da beide Seiten ein Änderungsverlangen besitzen, wurde in der mit der DB Netz AG abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung eine Kostenteilung nach §§ 3, 12 Abs. 1 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) festgesetzt.

Zwischen DB Netz AG und LHM wurde nach EKrG der unmittelbar zum gemeinsamen Kreuzungsbauwerk zählende Projektumgriff festgelegt. Dieser Umgriff bildet den sog. kreuzungsbedingten Teil der Maßnahme („Kostenteilungsmasse“).

Nach Eisenbahnkreuzungsrecht wird mittels Fiktivprojekten (Was kosten die jeweiligen Einzelmaßnahmen der Beteiligten, wenn diese unabhängig von der anderen Maßnahme erstellt würden) ein Teilungsschlüssel ermittelt, der wieder spiegelt, welchen Anteil die jeweilig beteiligten Maßnahmeträger an dem gesamten Kreuzungsbauwerk veranlassen.

Zu diesen Kosten addieren sich die nicht kreuzungsbedingten Kosten, die jeder Maßnahmeträger selbst zu tragen hat.

Zudem ist auch ein nach EkrG berechneter Ablösebetrag für die auf Verlangen der LHM hinzukommende Bausubstanz anzusetzen. Die hinzukommende Bausubstanz geht in das Eigentum der DB Netz AG über und wird von ihr abgelöst. Daher ist auch der Unterhalt dafür abzulösen.

Für nachfolgende Berechnungen ist zu beachten, dass die LHM im Gegensatz zur DB Netz AG umsatzsteuerpflichtig ist. Das heißt, den Kostenanteilen der LHM wurde derzeit 19 % Mehrwertsteuer zugeschlagen.

b) Kostendarstellung:

Für die Maßnahme Erneuerung der Eisenbahnbahnüberführung Balanstraße findet das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) § 3 (Maßnahme an bestehender Kreuzung) Anwendung. Die Kostenfolge richtet sich nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EkrG. D. h. bei einem Verlangen sowohl seitens der DB Netz AG als auch der LHM als Straßenbaulastträgerin werden die jeweiligen Kosten entsprechend dem Kostenteilungsschlüssel gemäß der Kreuzungsvereinbarung anteilig getragen. Der Teilungsschlüssel wurde mittels Fiktivprojekten berechnet und liegt in einem Verhältnis von 51,77 % (LHM) : 48,23 % (DB Netz AG) vor. Es fallen bei dieser Maßnahme kreuzungsbedingte und nicht kreuzungsbedingte Kosten (§ 12 Abs. 1 Nr. 2) an.

Der Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergibt sich aus der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der LHM. Die Massen- und Kostenberechnung basiert auf den Entwurfsplanungen der DB Netz AG und der LHM.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Gesamtkosten in Höhe von 18.120.000 Euro.

Nach dem berechneten Teilungsschlüssel sind von den Kreuzungsbeteiligten folgende Kostenanteile zu tragen:

Anteil DB Netz AG:	8.340.000 Euro
Anteil LHM:	9.780.000 Euro

Im Kostenanteil der LHM ist eine 10 %-Risikoreserve in Höhe von 889.000 Euro enthalten. Die Kostenreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

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

Durch die Umlegung der Sparten Trinkwasser, Strom, Fernwärme und Gas fallen einmalige Folgekosten in Höhe von ca. 2.070.000 € an. Davon sind ca. 600.000 € von der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme zu tragen. Der von der LHM hiervon zu tragende Kostenanteil beträgt ca. 315.000 €.

Durch die Umverlegung des Mischwasserkanals fallen einmalige Folgekosten in Höhe von 1.230.000 € an.

Die einmaligen Folgekosten sind in der obigen Gesamtkostenaufstellung enthalten.

Die Ablösebeträge zwischen der DB Netz AG und der LHM sind nicht in den dargestellten Kosten berücksichtigt, da hierzu lediglich vorläufige Werte vorliegen. Die endgültigen Ablösebeträge können erst nach Fertigstellung der Maßnahme und Abrechnung der Baukosten ermittelt und gegenseitig ausbezahlt werden.

Gemäß vorläufigen Ablöseberechnungen ergibt sich aus der Differenz zwischen Erneuerungsablöse und Unterhaltsablöse ein Ablösebetrag in Höhe von 4.235.000 €, der von der DB Netz AG an die Landeshauptstadt München zu entrichten ist.

Die laufenden Folgekosten für die neu hinzukommenden öffentlichen Verkehrsflächen belaufen sich jährlich auf ca. 73.100 € und auf 3.500 € für die neu hinzukommenden Ingenieurbauwerke. Für die neu hinzukommende Pumpe zur Nachrüstung des bestehenden Pumpwerks fallen jährlich ca. 750 € laufende Folgekosten an.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

3.5 Finanzierung

Die Maßnahme „Balanstraße (DB-Überführung) zw. Orleans- u. St.-Cajetan-Str. – Planungskosten“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 285.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.1315 (Rangfolge-Nr. 222) enthalten

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“. Das Baureferat wird die Umschichtung der Projektkosten aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ zur Maßnahme „Balanstraße (DB-Überführung) zw. Orleans- u. St.-Cajetan-Str.“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 – 2026 anmelden.

Dadurch ergibt sich keine Ausweitung des Mehrjahresinvestitionsprogramms.

Das Baureferat wird die Umschichtung der für die Maßnahme „Balanstraße (DB-Überführung) zw. Orleans- u. St.-Cajetan-Str.“ in 2022 erforderlichen Mittel in Höhe von 380.000 € aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ zum Nachtragshaushalt 2022 anmelden.

Somit ergibt sich in 2022 keine unterjährige Budgetausweitung.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.1315.1 „Balanstr. (EisenbahnÜfg) zw. Orleans-/St.-Cajetan“ die ab dem Jahr 2023 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff. anmelden.

Das Projekt ist voraussichtlich förderfähig nach den Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra).

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

3.6 Weiteres Vorgehen

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind und um sicherzustellen, dass mit dem Bau der Stützwände und des Geh- und Radweges durch das Baureferat direkt nach Erstellung des Brückenbauwerkes durch die DB Netz AG und nach Beendigung der nachlaufenden Spartenarbeiten begonnen werden kann, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird.

Das Mobilitätsreferat hat die Vorlage mitgezeichnet.

Der Behindertenbeirat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse bestehen für Ziffer 1 und 2 dieser Vorlage nicht.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt, 5 Au - Haidhausen, 6 Sendling, 10 Moosach, 14 Berg am Laim, 16 Ramersdorf - Perlach, 17 Obergiesing - Fasangarten, 21 Pasing - Obermenzing und 22 Aubing - Lochhausen - Langwied haben jedoch je einen Abdruck der Vorlage zur Information erhalten.

Hinsichtlich Ziffer 3, Projektgenehmigung Balanstraße, wurden die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 5 Au - Haidhausen, 16 Ramersdorf - Perlach und 17 Obergiesing - Fasangarten gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 2.1) Bezirksausschuss-Satzung zur Vorplanung angehört.

Die Stellungnahmen wurden in der Vorprojektgenehmigung zur Maßnahme Balanstraße vom 29.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13546) behandelt.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Ruff, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herr Stadtrat Schönemann, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Der jährliche Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
- 2.1. Das Projekt Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Balanstraße durch die DB AG mit Gesamtkosten in Höhe von 18.120.000 € und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 9.780.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
- 2.2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung für die Anlagenteile, welche durch die LHM erstellt werden, vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird.
- 2.3. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2022 - 2026 in die Investitionsliste 1 wie folgt anzumelden:

MIP neu:

„Balanstraße (DB-Überführung) zw. Orleans- u. St.-Cajetan-Str. —Planungskosten“
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1315, Rangfolge-Nr. 222

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	9.780	195	9.585	450	4.000	2.850	1.396	889	0
B	Summe	9.780	195	9.585	450	4.000	2.850	1.396	889	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		9.780	195	9.585	450	4.000	2.850	1.396	889	0

MIP neu:

Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 304

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	134.347	0	73.411	0	7.520	14.650	27.510	24.111	60.556
B	Summe	134.347	0	73.411	0	7.520	14.650	27.510	24.111	60.556
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		134.347	0	73.411	0	7.520	14.650	27.510	24.111	60.556

2.4. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der für die Maßnahme „Balanstraße (DB-Überführung) zw. Orleans- u. St.-Cajetan-Str.“ in 2022 erforderlichen Mittel in Höhe von 380.000 € aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ zum Nachtragshaushalt 2022 anzumelden.

2.5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1315.1 „Balanstr. (EisenbahnÜfg) zw. Orleans-/St.-Cajetan“ ab dem Jahr 2023 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff. anzumelden.

2.6. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe des Vortrags eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen.

3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. **Beschluss** nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Die Referentin

Katrin Habenschaden
2. Bürgermeisterin

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. Wv. Baureferat – RG 4 zur weiteren Veranlassung.

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

An den Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt

An den Bezirksausschuss 5 Au - Haidhausen

An den Bezirksausschuss 6 Sendling

An den Bezirksausschuss 10 Moosach

An den Bezirksausschuss 14 Berg am Laim

An den Bezirksausschuss 16 Ramersdorf - Perlach

An den Bezirksausschuss 17 Obergiesing - Fasangarten

An den Bezirksausschuss 21 Pasing - Obermenzing

An den Bezirksausschuss 22 Aubing - Lochhausen - Langwied

An das Kommunalreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat

An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat

An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat

An das Baureferat - G, H, J, J12, V, MSE

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - T 0, T 1, T 1/VI-S, T 1/VI-Mitte, T 1/VI-West, T 1/VI-Ost, T 1/VI-OBL

An das Baureferat - T 2, T 3, T Z, T Z/K

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T 1/ VI-SP

zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4