

**Programm im Zuge der Erneuerung von
Eisenbahnbrücken durch die DB Netz AG**

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße**

im 10. Stadtbezirk Moosach

Projektkosten: 33.533.000 € (Kostenobergrenze)
Anteil LHM: 22.397.000 €
(darin enthalten: LHM-Anteil an den Folgekosten
der Stadtwerke München GmbH in Höhe von 415.100 €)

1. Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus
der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße durch die DB Netz AG
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 – 2026

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06303

Beschluss des Bauausschusses vom 05.07.2022 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 04.07.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08023) die Vorplanung für die Eisenbahnüberführung (EÜ) Dachauer Straße genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG die Projektgenehmigung herbeizuführen.
---------------	--

Inhalt	Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen inklusive Ingenieurbauwerke im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße durch die DB Netz AG.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 33.533.000 Euro. Der Kostenanteil der LHM an dieser Maßnahme beträgt einmalig 22.397.000 Euro.</p> <p>Gemäß vorläufigen Ablöseberechnungen ergeben sich Zahlungen der DB Netz AG an die LHM in Höhe von 5.726.000 Euro.</p>
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Projekt mit Gesamtkosten in Höhe von 33.533.000 Euro und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 22.397.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt. 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. 3. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 - 2026, Investitionsliste 1, anzumelden. 4. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1330.1 „Dachauer Str. (EisenbahnÜfg) zw. Moosburger / Pelk.“ ab dem Jahr 2023 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff. anzumelden. 5. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe des Vortrags eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none"> • Dachauer Straße • Holledauer Straße • Eisenbahnunterführung • Eisenbahnkreuzung
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbezirk 10 Moosach • Dachauer Straße zwischen den Knotenpunkten Gröbenzeller / Moosburger Straße im Nordwesten und Pelkoven- / Bunzlauer / Baubergerstraße im Südosten

**Programm im Zuge der Erneuerung von
Eisenbahnbrücken durch die DB Netz AG**

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße**

im 10. Stadtbezirk Moosach

Projektkosten: 33.533.000 € (Kostenobergrenze)
Anteil LHM: 22.397.000 €
(darin enthalten: LHM-Anteil an den Folgekosten
der Stadtwerke München GmbH in Höhe von 415.100 €)

1. Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus
der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße durch die DB Netz AG
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 – 2026

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06303

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 05.07.2022 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin / des Referenten	2
1. Sachstand	2
2. Projektbeschreibung	3
3. Bauablauf und Termine	9
4. Kosten	11
5. Finanzierung	13
6. Weiteres Vorgehen	14
II. Antrag der Referentin / des Referenten	15
III. Beschluss	17

**Programm im Zuge der Erneuerung von
Eisenbahnbrücken durch die DB Netz AG**

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße**

im 10. Stadtbezirk Moosach

Projektkosten: 33.533.000 € (Kostenobergrenze)
Anteil LHM: 22.397.000 €
(darin enthalten: LHM-Anteil an den Folgekosten
der Stadtwerke München GmbH in Höhe von 415.100 €)

1. Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus
der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße durch die DB Netz AG
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 – 2026

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06303

Anlagen

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Lageplan EÜ Bauwerk
- 3 Querschnitt EÜ Bauwerk
- 4 Lageplan ursprüngliche Variante für die weiterführende Straßenplanung
- 5 Querschnitt ursprüngliche Variante für die weiterführende Straßenplanung
- 6 Lageplan neue Variante für die weiterführende Straßenplanung
- 7 Querschnitt neue Variante für die weiterführende Straßenplanung
- 8 Übersichtsplan: Verkehrsführung während der Bauzeit
- 9 Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Beschluss des Bauausschusses vom 05.07.2022 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin / des Referenten

1. Sachstand

In München sind zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) nach Aussage der DB Netz AG in schlechtem baulichem Zustand und somit erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB Netz AG. Die DB Netz AG ist auch Vorhabensträgerin für die geplanten Erneuerungen.

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 04.07.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08023) die Vorplanung für die vorbezeichnete Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Das Planfeststellungsverfahren für die EÜ Dachauer Straße ist abgeschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes (EBA) wurde am 21.03.2022 erlassen.

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

2. Projektbeschreibung

Die Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße besteht aus einem Brückenbauwerk der DB Netz AG. Die DB Netz AG plant den Ersatzneubau dieses Bauwerks, da es erhebliche altersbedingte Bauschäden aufweist und die Breite des Überbaus nicht den aktuellen Regelwerken entspricht.

In diesem Zusammenhang wird auch die bestehende Dachauer Straße zwischen den Knotenpunkten Gröbenzeller / Moosburger Straße im Nordwesten und Pelkoven- / Bunzlauer / Baubergerstraße im Südosten durch die Landeshauptstadt München umprofilert.

Die Dachauer Straße verläuft von der Innenstadt in nordwestlicher Richtung und mündet in die Bundesstraße 304. Im Verkehrsentwicklungsplan ist sie 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 Hauptroute ausgewiesen. Durch den geplanten Ausbau der Radwege bei dem vorliegenden Projekt wäre die spätere Umsetzung eines Radschnellweges nach Dachau im Bereich des Projektumgriffes möglich.

Die lichte Höhe im Unterführungsbauwerk wird entsprechend der Vorprojektgenehmigung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08023) für die ungehinderte Durchfahrt von LKWs ausgelegt und beträgt künftig 4,50 m.

Um eine zukünftige Durchfahrt der Straßenbahn zu ermöglichen, wird das eigentliche Brückenbauwerk entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Ausbau der Bahnüberführung Dachauer Straße mit Offenhaltung der Durchfahrt für eine Tram“ vom 24.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01448) auf eine mögliche Durchfahrtshöhe von 4,70 m ausgelegt.

Im Beschluss der Vollversammlung vom 24.03.2021 wurde dieser Sachverhalt ausführlich beschrieben und vom Stadtrat beschlossen.

Die aktuelle Entwurfsplanung stellt sich wie folgt dar:

Grundwasserwannen:

Die mögliche lichte Höhe von 4,70 m und die statisch-konstruktiv erforderliche Vergrößerung der Überbaustärke machen eine Tieferlegung der bestehenden Straße um bis zu 1,40 m im Bereich des Überführungsbauwerkes notwendig. Dies führt insgesamt zu einer Absenkung der Gradienten der Dachauer Straße und macht eine Grundwasserwanne sowohl im Bereich der Fahrbahnen wie auch im Bereich der höherliegenden Geh- und Radwege erforderlich.

Um alle bestehenden Zufahrten aufrechterhalten zu können, ergibt sich für die Fahrbahn ein Gefälle von bis zu 8,00 % im Bereich der Grundwasserwanne.

Das Bauwerk wird dabei zum jetzigen Zeitpunkt bereits so vorbereitet, dass eine Unterquerung der Eisenbahn mit einer Straßenbahn möglich wäre. Die Länge der Grundwasserwanne bleibt dabei jedoch gegenüber der Planung ohne Tram unverändert.

Das Längsgefälle des Stahlbetonbauwerks Grundwasserwanne beträgt maximal 5 %, die lichte Höhe im Bereich der Brücke 4,70 m gemäß den Vorgaben der Stadtwerke München GmbH (SWM). In der Grundwasserwanne werden entsprechend starke Schüttungen vorgesehen, um den Höhenunterschied zwischen den Gradienten mit bzw. ohne Tram auszugleichen. Um die Tram zu einem späteren Zeitpunkt durch das Bauwerk führen zu können, sind diese Schüttungen zu entfernen und die Grundwasserwanne entsprechend den Erfordernissen der Tram zu verlängern.

Die beidseitigen Geh- und Radwege werden richtlinienkonform und barrierefrei mit einer maximalen Längsneigung von 3 % gebaut. Dies wurde im Vorfeld mit dem Städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Auf Grund des unterschiedlichen Gefälles der Fahrbahn und der Geh- und Radwege werden diese erhöht geführt. Auch sind aufgrund der unterschiedlichen Höhenlage unterschiedlich lange Grundwasserwannen erforderlich – im Bereich der Geh- und Radwege sind die Längen deutlich geringer als im Bereich der Straße. Die Außenwand der Grundwasserwanne der Straße überbrückt die Höhendifferenz zu den Geh- und Radwegen. Diese Wand hat eine maximale Höhe von ca. 2,20 m. Als Absturzsicherungen werden außerhalb der eigentlichen EÜ auf der Wand über die gesamte Länge Geländer angeordnet.

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

Die nordöstlich der Eisenbahnüberführung einmündende Holledauer Straße wird durch die Maßnahme von der Dachauer Straße abgehängt, da ein Anschluss aufgrund der unterschiedlichen Höhenniveaus nicht möglich ist. Am künftigen Ende der Straße wird daher ein Wendehammer errichtet. Dieses Vorgehen wurde mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Verkehrsplanung (heute Mobilitätsreferat) abgestimmt.

Straßenbau im Bereich der eigentlichen EÜ (siehe auch Anlagen 2 und 3): Die Planung zum Neubau sieht vor, die lichte Weite auf circa 11,75 m aufzuweiten. Der bestehende Straßenquerschnitt mit einer Fahrspur je Richtung bleibt dabei erhalten, die stadtauswärts verlaufende Linksabbiegespur in Richtung Gröbenzeller Straße wird jedoch bis unter das Brückenbauwerk verlängert. Die Breite der Fahrspuren wird neu aufgeteilt und beträgt jeweils 3,50 m (bereits für zukünftige, breitere Trambahnen ausgelegt) bei den beiden außenliegenden Fahrbahnen bzw. 3,25 m bei der innenliegenden Abbiegespur.

Die im östlichen Seitenraum verfügbare Breite für Geh- und Radweg beträgt im Brückenbereich ca. 4,75 m. Dabei hat der Gehweg eine Breite von 2,50 m und der Radweg erhält eine Breite von 2,00 m zzgl. 0,25 m Sicherheitsraum. Auf der Westseite stehen für den Geh- und Radweg 5,25 m zur Verfügung, davon entfallen je 2,50 m auf den Geh- und Radweg zzgl. 0,25 m Sicherheitsraum. In diesem Bereich ist zwischen Breslauer Straße und Gröbenzeller Straße ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen.

Die bisher vorgesehenen beidseitigen Radwege können nicht über die genannten Maße hinaus verbreitert werden, da aufgrund der bestehenden Bebauung kein Platz zur Verfügung steht. Eine Verschmälerung der Fahrspuren zu Gunsten der Radwege ist ebenfalls nicht möglich, da diese mit 3,50 m der Regelbreite für Hauptverkehrsstraßen mit Straßenbahnverkehr entsprechen.

Bereits im Jährlichen EÜ-Sachstandsbericht vom 09.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02200) wurde dieser Sachverhalt ausführlich beschrieben und vom Stadtrat zur Kenntnis genommen.

Im Bereich der Grundwasserwanne ist neben den außenliegenden Fahrbahnen ein Notgehweg mit einer Breite von 0,75 m vorhanden. Daran schließen die Mittelwände des Brückenbauwerks an, das als dreizelliger Vollrahmen in Stahlbetonbauweise ausgeführt wird. Im Bereich der Brücke stellen diese Mittelwände auch die Abtrennung des Geh- und Radwegbereichs vom Straßenbereich dar.

Straßenbau im Bereich zwischen Breslauer Straße und Pelkovenstraße:

Wie oben bereits erläutert, ist eine Verbreiterung der Unterführung aufgrund der angrenzenden Bebauung nicht möglich. Es wurde aber nochmals geprüft, ob im anschließenden Bereich zwischen Breslauer Straße und Pelkovenstraße eine Verbreiterung der Radwege möglich wäre. Dieser Bereich liegt außerhalb des Umgriffs der Planfeststellung. Eine Änderung der Planung in diesem Abschnitt würde daher keine erneute Tektur der Planfeststellung verursachen. Bislang war bei Beibehaltung aller bisherigen MIV-Spuren aufgrund äußerer Zwangspunkte (Wohngebäude) eine Reduzierung der Breiten auf minimal 1,80 m (Radweg) bzw. 2,30 m (Gehweg) notwendig (siehe Anlagen 4 und 5)

Bei einer Projektvorstellung schlugen die Initiatoren des Radentscheids die Berücksichtigung eines möglichen zukünftigen 3,0 m breiten Radschnellweges nach Dachau zuzüglich 0,75 m Sicherheitsabstand vor. Als Kompromissvorschlag hat man sich auf die Breiten einer Radvorrangroute mit 2,50 m und mindestens 0,50 m Sicherheitsabstand (wo baulich möglich 0,75 m) geeinigt.

Die Überprüfung ergab, dass diese Forderung aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nur durch Entfall der zweiten Fahrspur (Mischspur mit Rechtsabbiegern) für die Kfz-Fahrbeziehung Dachauer Straße stadtauswärts am Knotenpunkt Dachauer Straße / Pelkovenstraße/ Baubergerstraße möglich wäre (siehe Anlagen 6 und 7). Dies geht jedoch mit einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Dachauer Straße einher. Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

„... Das vorgesehene Konzept zum Umbau der Dachauer Straße wird aus Gründen der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit für den Fuß- und Radverkehr begrüßt und diesem auch unter Maßgabe der folgenden Ausführungen zugestimmt.

... Die Einspurigkeit der Geradeausrichtung stadtauswärts für den Kfz-Verkehr, die schon östlich vom Knotenpunkt beginnt, hat zur Folge, dass sich die Verkehrsmenge, die über den Knotenpunkt in dieser Fahrtrichtung abfließen kann, reduzieren wird. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bedeutet dies, dass in der abendlichen Hauptverkehrszeit im Abfluss der Dachauer Straße (Fahrtrichtung nach Norden) das Verkehrsaufkommen gegenüber der aktuellen Situation nur mehr zu 70 % leistbar wäre, was bezogen auf die dortige Kfz-Verkehrsbelastung einer Leistungsfähigkeitsreduzierung um etwa 230 Fahrzeuge entspräche. Es ist deshalb davon auszugehen, dass es zu einer Ausdehnung des Rückstauaufkommens, aber auch zu zeitlichen und räumlichen Kfz-Verkehrsverlagerungen kommen wird. Aufgrund der sich abzeichnenden und auch vom Mobilitätsreferat aktiv verfolgten Verkehrswende, wird es zudem zu modalen Verkehrsveränderungen kommen (Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel), die die Belastung des Straßenraumes durch Kfz-Verkehr reduzieren wird.

....

Anhand des vorhandenen Straßennetzes, der vorhandenen Kenntnisse von Kfz-Verkehrsbelastungen und der Kenntnis vor Ort werden nachfolgend die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr aus dem Entfall der Fahrspur (Kfz-Verkehrsverlagerung und -Verkehrsverdrängung, soweit sie nicht durch modale Verkehrsveränderungen reduziert werden können) abgeschätzt und bewertet:

Aufgrund der Einspurigkeit in der Dachauer Straße stadtauswärts am Knotenpunkt Dachauer Straße / Pelkovenstraße / Baubergerstraße ist davon auszugehen, dass es zu weiträumigen Kfz-Verkehrsverlagerungen kommen wird, die die Strecke durch die Eisenbahnunterführung heute nur zur Durchfahrt ohne Halt zum Knotenpunkt Dachauer Straße / Max-Born-Straße (Bundesstraße B304) und weiter Richtung Landkreis Dachau nutzen – sogenannter Durchgangsverkehr.

Diese Kfz-Verkehre werden die Hanauer Straße bzw. den Mittleren Ring zur Max-Born-Straße nutzen und somit die ‚Engstelle‘ Dachauer Straße nördlich umfahren. Es wird aber auch solche Kfz-Verkehre geben, die den betrachteten Bereich südlich über die Allacher Straße und Untermenzinger Straße sowohl als Durchgangsverkehr als auch als Ziel- /Quellverkehr zu den verstärkt gewerblich genutzten Gebieten nördlich der Bahnstrecke München – Regensburg umfahren werden. Diese beiden Strecken werden mit Sicherheit schon beim Umbau der Eisenbahnunterführung stärker vom Kfz-Verkehr genutzt bzw. sollten als Umleitungsstrecke frühzeitig im Straßennetz beschildert werden.

Allerdings ist auch davon auszugehen, dass es zu kleinräumigeren Verdrängungen und Verlagerungen kommen wird. Insbesondere betroffen davon ist die Feldmochinger Straße als kurze Verbindung zwischen der Dachauer Straße und der Max-Born-Straße. Selbst noch kleinräumigere Verlagerungen durch die angrenzenden Wohngebiete über die Franz-Fihr-Straße oder Hugo-Troendle-Straße, um dann am Knotenpunkt Pelkovenstraße / Baubergerstraße / Dachauer Straße als Rechts- oder Linksabbieger wieder aufzutreten, können nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Die Situation sollte auf jeden Fall vor und während der Bauzeit (mit Schließung der Unterführung) sowie insbesondere nach Wiedereröffnung der Unterführung beobachtet und analysiert werden. Dazu sollten Zählungen an maßgeblichen Knotenpunkten vor Baubeginn durchgeführt werden. Diese Ergebnisse können dann mit aktuellen Daten nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung verglichen werden. Insgesamt sollte die gesamte Umbaumaßnahme verstärkt mittels Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, um die Bürger*innen frühzeitig zu informieren und auf den Bauablauf mit Einschränkungen, Umleitungen u. ä. hinzuweisen.

Zusätzlich sollte der Kfz-Verkehrsablauf während der Bauzeit großräumig beobachtet werden, um ggf. bereits Rückschlüsse auf möglicherweise erforderliche Maßnahmen zur Unterbindung von Kfz- Schleichverkehren bzw. kleinräumigen Verlagerungen zu erkennen. Mit den Ergebnissen können dann frühzeitig mit allen Beteiligten mögliche Maßnahmen eruiert, erarbeitet und anschließende Festlegungen abgestimmt werden. ...“

In Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und auf Grundlage der erfolgten Vorstellung bzw. Abstimmung mit den Initiatoren des Radentscheids wird vorgeschlagen, die bestehende Anzahl an MIV-Spuren um eine MIV-Spur stadtauswärts zu reduzieren und dafür entsprechend 2,50 m breite Radwege einzubauen (siehe Anlagen Nr. 6 und 7).

Die Entwurfsplanung des Baureferates für den Straßenbau wurde mit den Spartenträgern, den städtischen Dienststellen sowie dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen und den Initiatoren des Radentscheids 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 tieferliegenden Fahrbahn sowie auch der Geh- und Radwege innerhalb der Grundwasserwanne wird einer Pumpstation zugeleitet. Diese wird in das geplante Bauwerk integriert und ersetzt das bestehende Pumpwerk.

In den anschließenden Straßenbereichen wird die Straßenentwässerung analog dem Bestand an das Kanalnetz angeschlossen.

Im betroffenen Bereich verläuft im Bestand von Süden kommend ein Betonkanal. Dieser verläuft im Bereich der Grundwasserwanne parallel zu dieser über Privatgrund und mündet im Kreuzungsbereich mit der Breslauer Straße in die Dachauer Straße ein. Er wird daher von der Baumaßnahme weder bauzeitlich noch im Endzustand berührt.

Natur- und Artenschutz:

Für das Vorhaben wurden die naturschutzfachlichen Angaben für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt:

Durch das Vorhaben sind europarechtlich geschützte Tierarten aus der Gruppe der Fledermäuse und Reptilien sowie 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 Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen bleibt für alle vom Vorhaben betroffenen Arten des prüfungsrelevanten Artenspektrums die Funktionalität der Lebensstätten gewahrt.

Während der gesamten Baumaßnahme ist eine umweltfachliche Bauüberwachung vorgesehen.

Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten

Durch das Vorhaben sind keine Schutzgebiete betroffen. Dies gilt ebenso für schutzwürdige oder gesetzlich geschützte Biotope.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die im Zuge des Bauvorhabens nicht vermieden werden können, lassen sich durch geeignete Maßnahmen (Anlage eines artenreichen, wärmeliebenden Gras- und Krautsaums) vollständig ausgleichen. Die Ausgleichsfläche liegt in direkter Nachbarschaft zur Eisenbahntrasse. Ein räumlich-funktionaler Zusammenhang ist somit gewährleistet.

Im Bereich der EÜ müssen insgesamt 15 Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 0,80 m gefällt werden. Als adäquater Ersatz für die Bäume sind nach Beendigung der Baumaßnahme Ersatzpflanzungen geplant. 10 Bäume werden im unmittelbaren Projektumgriff an der Ecke Dachauer / Gröbenzeller Straße und am neuen Wendehammer in der Holledauer Straße neu gepflanzt. Des Weiteren werden je 2 Bäume im Bereich der Ohlauer Straße und an der Allacher Straße, Ecke Moosstraße gegenüber Baumarkt toom, gepflanzt. Ein Baum wird noch zusätzlich im Bereich der Dachauer Straße zwischen Breslauer Straße und Pelkovenstraße gepflanzt.

Im Bereich der Straßenplanung außerhalb des Planfeststellungsbereichs müssen nach Ausschöpfung aller Vermeidungsmaßnahmen 5 Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 0,80 m gefällt und an Ort und Stelle als Straßenbegleitgrün adäquat ersetzt werden.

Die Einzelmaßnahmen (Vermeidung, Gestaltung, Ausgleich) sind im LBP dargestellt, welcher Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Es werden etwa 14 Parkplätze im Bereich zwischen Breslauer Straße und Pelkoven- / Bunzlauer / Baubergerstraße entfallen.

Durch die Maßnahme der LHM wird dauerhafter Grunderwerb erforderlich. Dies betrifft im Wesentlichen den westlichen Geh- und Radwegbereich innerhalb bzw. anschließend an die Grundwasserwanne.

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

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

Die Planung wurde am 23.09.2021 den Initiatoren des Bürgerbegehrens Radentscheid vorgestellt und abgestimmt.

3. Bauablauf und Termine

Im Vorfeld der Maßnahme werden im Jahr 2023 die vom Baufeld bzw. den künftigen Bauwerken betroffenen Sparten entsprechend den Vorgaben der jeweiligen Träger umgelegt und die erforderlichen Provisorien geschaffen.

Im Winter 2023/2024 erfolgen die zur Errichtung der Bauwerke und für die Baustelleneinrichtungsflächen erforderlichen Baumfällungen durch die DB Netz AG. Weitere Sparten werden in Abstimmung mit den jeweiligen Trägern umgelegt.

Der Baubeginn für das Brückenbauwerk der DB Netz AG ist für April 2024 terminiert. Die beiden Fuß- und Radwegrahmen werden vollständig in seitlicher Lage neben dem bestehenden Brückenbauwerk hergestellt und mit dem Rahmenriegel des mittigen Straßenfeldes verbunden. Dieses brillenförmige Bauteil wird in einer Sperrpause der Bahn Ende August / Anfang September 2024 eingeschoben, nachdem das bestehende Bauwerk abgebrochen und der Verbau im Brückenbereich eingerammt wurde. Mit dem Ende der Sperrpause sind die Arbeiten im Gleisbereich abgeschlossen.

Parallel zur Herstellung des Brückenbauwerks wird mit dem Einbringen der Bohrpfahlwand begonnen, die die Grundwasserwanne der Straße umfasst. Der Verbaukasten wird nach dem Einschub der Brücke geschlossen. Anschließend kann der Aushub erfolgen und die Unterwasserbetonsohle einschließlich der zugehörigen Rückverankerung hergestellt werden. Dies wird voraussichtlich im April 2025 abgeschlossen sein.

Nach dem Leerpumpen und Trockenlegen der Baugrube wird mit der Herstellung der Grundwasserwanne begonnen, als Bauzeit ist ein Jahr eingeplant. Ab Mitte Juni 2026 erfolgen die Straßenbauarbeiten im Bereich der Grundwasserwanne, die bis Ende September 2026 fertiggestellt werden.

Der Abschnitt der Dachauer Straße zwischen Breslauer / Riesengebirgstraße und Pelkoven- / Bunzlauer / Baubergerstraße wird halbseitig in den Jahren 2024 bis 2026 neugestaltet.

Während der gesamten Baudurchführung ist die Dachauer Straße zwischen der Breslauer / Riesengebirgstraße und der Gröbenzeller / Moosburger Straße für den motorisierten Individualverkehr vollständig gesperrt, wobei die Zufahrten für die Anlieger freigehalten bzw. Provisorien geschaffen werden. Nach derzeitigem Stand der Bauablaufplanung dauert die Sperrung von März 2024 bis Oktober 2026. Für Fußgänger und Radfahrer werden während der Bauzeit provisorische Wegeführungen erstellt, die nur in kurzzeitigen Bauphasen unterbrochen werden müssen. Die Zugänglichkeit zu den anliegenden Häusern wird dabei durchgängig sichergestellt.

Im Straßenabschnitt zwischen Breslauer / Riesengebirgstraße und Pelkoven- / Bunzlauer / Baubergerstraße kann der lokale Verkehr während der gesamten Baumaßnahme aufrechterhalten werden.

Für den Durchgangsverkehr der Dachauer Straße werden für die Bauzeit großräumige Umfahrungen (z. B. über den Georg-Brauchle-Ring, die Triebstraße und die Max-Born-Straße) eingerichtet (siehe Anlage Nr. 8). Hierzu führt das Mobilitätsreferat unter anderem aus:

„... Es sollten auf jeden Fall großräumigere Umleitungsstrecken nördlich und südlich des gesperrten Bereiches beschildert werden, um den Kfz-Verkehr frühzeitig abzuleiten und damit kleinräumigere Verlagerungen zu vermeiden. Eventuell ergibt sich sogar daraus, dass die Kfz-Fahrenden auch nach der Öffnung der Eisenbahnüberführung weiterhin diese (Umleitungs)Strecken und nicht mehr die Dachauer Straße nutzen.“

Die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen befinden sich im Baufeld auf bzw. entlang der Dachauer Straße sowie an der Ludwigsfelder Straße.

Der Bauablauf und die Verkehrsführung sind mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

4. Kosten

a) Allgemein:

Bei den Kosten für die Maßnahme ist zwischen dem Straßenbereich zwischen Pelkovenstraße und Breslauer Straße und dem Planfeststellungsbereich des Projektes Eisenbahnüberführung Dachauer Straße zwischen Breslauer / Riesengebirgstraße und der Gröbenzeller / Moosburger Straße zu unterscheiden. Im Planfeststellungsbereich sind die Kostenträgerinnen für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes EÜ Dachauer Straße 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 und 12 Abs. 1 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) festgesetzt.

Zwischen DB Netz AG und LHM wurde nach EkrG der unmittelbar zum gemeinsamen Kreuzungsbauwerk zählende Projektumfang festgelegt. Dieser Umfang 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 widerspiegelt, welchen Anteil die jeweilig beteiligten Maßnahmenträger an dem gesamten Kreuzungsbauwerk veranlassen.

Zu diesen Kosten addieren sich die sog. nicht kreuzungsbedingten Kosten, die jeder Maßnahmeträger selbst zu tragen hat. Für den eigentlichen Bereich der Planfeststellung gibt es nur kreuzungsbedingte Kosten, nicht kreuzungsbedingte Kosten fallen in diesem Bereich nicht an. Für die LHM fallen jedoch noch die Kosten für die Umprofilierung der Dachauer Straße im Bereich zwischen Breslauer Straße und der Kreuzung Dachauer Straße / Pelkovenstraße an, die jedoch vollkommen losgelöst von der Kreuzungsmaßnahme zu sehen sind.

Zudem ist auch ein nach EkrG berechneter Ablösebetrag für die auf Verlangen der LHM bzw. für die auf Verlangen der DB AG hinzukommende Bausubstanz anzusetzen. Die hinzukommende Bausubstanz geht in das Eigentum der DB Netz AG bzw. der LHM über und wird jeweils vom anderen Kreuzungspartner abgelöst. Hierfür ist jeweils 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 wurden derzeit 19 % Mehrwertsteuer zugeschlagen.

b) Kostendarstellung:

Für die Maßnahme Erneuerung der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße 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 Straßenbaulastträger werden die jeweiligen Kosten entsprechend dem Kostenteilungsschlüssel gemäß der Kreuzungsvereinbarung anteilig getragen. Der Teilungsschlüssel wurde mittels Fiktivprojekten berechnet und liegt in einem Verhältnis von 61 % (LHM): 39 % (DB Netz AG) vor.

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 33.533.000 Euro brutto.

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

Anteil DB AG an der EÜ:	11.136.000 Euro
Anteil LHM an der EÜ:	19.160.000 Euro
Umbau Dachauer Str.	3.237.000 Euro

(alleinige Finanzierung LHM)

Im Kostenanteil der LHM ist eine 10 %-Risikoreserve in Höhe von 2.036.000 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 Wasser, Strom und Gas fallen für die LHM einmalige Folgekosten in Höhe von ca. 415.100 Euro an. Die einmaligen Folgekosten sind in den Gesamtkosten enthalten. Für die SWM fallen einmalige Folgekosten in Höhe von 834.150 Euro (netto) an. 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 5.726.000 €, 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. 186.200 € (inklusive des neu hinzukommenden Ingenieurbauwerkes und der neuen Pumpstation). Für die landschaftspflegerischen Maßnahmen fallen in den Jahren 3-30 (bis zum Jahr 2 zählt die Pflege zu den Herstellungskosten) jährlich ca. 3.000 € Unterhaltskosten an.

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

5. Finanzierung

Die Maßnahme „EÜ Dachauer Straße“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 920.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 – 2026 (Variante 610) in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.1330 (Rangfolge-Nr. 214) enthalten. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“, Investitionsliste 1 (Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 304). Das Baureferat wird daher die Umschichtung der Projektkosten aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ zur Maßnahme „EÜ Dachauer Straße“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 – 2026 anmelden.

Dadurch ergibt sich keine Ausweitung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes.

Die in 2022 erforderlichen Planungsmittel i. H. v. 150.000 € sind bereits bei der Finanzposition 6300.950.1330.0 „Dachauer Str. (EisenbahnÜfg) zw. Moosburger / Pelk.“ in Höhe von 75.000 € im Haushalt veranschlagt. Die weiteren 75.000 € wurden vom Baureferat zum Nachtrag 2022 angemeldet.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.1330.0 „Dachauer Str. (EisenbahnÜfg) zw. Moosburger / Pelk.“ die ab dem Jahr 2023 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff. anmelden.

Das Projekt ist nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ (RZStra) zuwendungsfähig. Über die Höhe der Zuwendung kann noch keine Aussage getroffen werden.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

6. Weiteres Vorgehen

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind und um sicherzustellen, dass die Ausführungsplanung und die Bauleistungen auf Grund der vielfältigen baulichen Abhängigkeiten direkt zusammen mit der DB Netz AG vergeben werden können, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird.

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 10 Moosach wurde 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 EÜ Dachauer Straße vom 04.07.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08023) behandelt.

Der Bezirksausschuss 10 Moosach hat einen Abdruck dieser Vorlage zu seiner Information erhalten.

Das Mobilitätsreferat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Der Behindertenbeirat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

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 / des Referenten

Der Bauausschuss beschließt als vorberatender Ausschuss:

1. Das Projekt mit Gesamtkosten in Höhe von 33.533.000 € und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 22.397.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
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.
3. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2022 - 2026, Investitionsliste 1, wie folgt anzumelden:

MIP alt (Variante 610):

„Dachauer Straße (DB-Überführung) zw. Moosburger u. Pelkovenstr. – Planungskosten“
IL1, Maßnahme-Nr. 6300.1330, Rangfolge-Nr. 214

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	920	648	302	150	122	0	0	0	0
B	Summe	920	648	302	150	122	0	0	0	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.		920	648	302	150	122	0	0	0	0

MIP neu:

„Dachauer Straße (DB-Überführung) zw. Moosburger u. Pelkovenstr.“
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1330, Rangfolge-Nr. 214

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2022 - 2026	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	22.397	648	11.072	150	122	1.300	3.500	6.000	10.677
B	Summe	22.397	648	11.072	150	122	1.300	3.500	6.000	10.677
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		22.397	648	11.072	150	122	1.300	3.500	6.000	10.677

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	112.149	0	62.991	0	7.520	13.350	24.010	18.111	49.158
B	Summe	112.149	0	62.991	0	7.520	13.350	24.010	18.111	49.158
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		112.149	0	62.991	0	7.520	13.350	24.010	18.111	49.158

4. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1330.1 „Dachauer Str. (EisenbahnÜfg) zw. Moosburger / Pelk.“ ab dem Jahr 2023 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff. anzumelden.
5. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe des Vortrags eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Die Referentin / Der Referent

Katrin Habenschaden
2. Bürgermeisterin

Berufsm. Stadträtin / Stadtrat

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 des Stadtbezirkes 10
An das Kommunalreferat
An das Mobilitätsreferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An die Stadtwerke München GmbH
An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
An das Kreisverwaltungsreferat
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - G, H, J, J12, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T 02, T 1, T 1/VI-S, T 2, T 3, T Z, T Z/K, T1/VI-Ost, T1/VI-OBL
zur Kenntnis.

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

Am
Baureferat - RG 4
I. A.