

**Dingolfinger Straße,  
Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke  
am S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring  
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen und  
im 14. Stadtbezirk Berg am Laim**

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11125**

**Beschluss des Bauausschusses vom 07.11.2023 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**  
zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Anlass</b>	Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „2. Stammstrecke München – Planfeststellungsabschnitt 3 Ost – Bereich westliches Isarufer bis östlich Leuchtenbergring“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05116) vom 15.12.2021 wurde das Baureferat gebeten, „die Entwurfs- und Genehmigungsplanung abzuschließen, die Projektgenehmigung herbeizuführen, sobald größere Kostenauswirkungen aus dem Planfeststellungsverfahren hinreichend sicher erkennbar sind, die erforderliche Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn abzuschließen und die Ausführungsplanung sowie die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen soweit in Abhängigkeit zu den Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke erforderlich, vorzuziehen. Um die Barrierefreiheit bestmöglich herzustellen, ist zu gewährleisten, dass die Errichtung der Aufzugsanlagen in den Zugangsbauwerken Süd und Nord finanziell gesichert und mit dem Bau des Stegs realisiert wird.“
<b>Inhalt</b>	Projektgenehmigung
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	Die Kosten dieser Maßnahme betragen 49.000.000 Euro.

<b>Entscheidungsvorschlag</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 49.000.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.</li> <li>2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird.</li> <li>3. Das Baureferat wird beauftragt, den erforderlichen Grunderwerb einzuleiten.</li> </ol>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring</li> <li>- Dingolfinger Straße</li> </ul>
<b>Ortsangabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtbezirk 5 Au - Haidhausen</li> <li>- Stadtbezirk 14 Berg-am-Laim</li> <li>- Dingolfinger Straße</li> <li>- Leuchtenbergring</li> </ul>

**Dingolfinger Straße,  
Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke  
am S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring  
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen und  
im 14. Stadtbezirk Berg am Laim**

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11125**

**Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 07.11.2023 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referentin</b>	<b>1</b>
1. Sachstand	1
2. Projektbeschreibung	2
3. Weiteres Vorgehen	5
4. Bauablauf und Termine	5
5. Kosten	6
6. Finanzierung	6
<b>II. Antrag der Referentin</b>	<b>8</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>8</b>

**Dingolfinger Straße,  
Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke  
am S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring  
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen und  
im 14. Stadtbezirk Berg am Laim**

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11125**

Anlage:  
Projekthandbuch 2 (PHB 2)

**Beschluss des Bauausschusses vom 07.11.2023 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

1. Sachstand

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „2. Stammstrecke München – Planfeststellungsabschnitt 3 Ost – Bereich westliches Isarufer bis östlich Leuchtenbergring“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05116) vom 15.12.2021 wurde das Baureferat gebeten, „die Entwurfs- und Genehmigungsplanung abzuschließen, die Projektgenehmigung herbeizuführen, sobald größere Kostenauswirkungen aus dem Planfeststellungsverfahren hinreichend sicher erkennbar sind, die erforderliche Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG abzuschließen und die Ausführungsplanung sowie die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen soweit in Abhängigkeit zu den Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke erforderlich, vorzuziehen. Um die Barrierefreiheit bestmöglich herzustellen, ist zu gewährleisten, dass die Errichtung der Aufzugsanlagen in den Zugangsbauwerken Süd und Nord finanziell gesichert und mit dem Bau des Stegs realisiert wird.“

Im Zuge der Optimierung der Planung zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3 Ost musste auch die Brückenplanung überarbeitet und an die Planungen der Deutschen Bahn AG angepasst werden.

Im Zuge der südlichen und nördlichen städtebaulichen Entwicklung forderte die Landeshauptstadt München im Planfeststellungsverfahren zum PFA 3 neu sowohl eine verbesserte Zugänglichkeit der Station Leuchtenbergring als auch eine stadtteilübergreifende Verbindung über den als Barriere wirkenden Bahnkörper.

Abweichend von den bisherigen Planungsüberlegungen, die die Brücke als reinen Fußgängersteg mit einer nutzbaren Breite von 4,0 m vorsahen, wurde gemäß Vorgabe des Mobilitätsreferates hinsichtlich einer Fahrradmitbenutzung der Rampenbauwerke die Entwurfsplanung überarbeitet. Die erforderlichen Abmessungen des Überbaues mit einer nutzbaren Breite von 5,0 m und der Rampenbauwerke mit einer nutzbaren Breite von 3,4 m für eine gemeinsame Fuß- und Radwegnutzung sind damit nun gegeben. Die Brücke dient vor allem der barrierefreien Anbindung der Bahnsteige und als fußläufige Stadtteilverbindung zwischen dem nördlich liegenden Leuchtenberg-Areal und dem südlich liegenden Telekom-Areal. Sie ist daher nur untergeordnet und unter Berücksichtigung der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden für den Radverkehr (z. B. zu Stoßzeiten schiebend) nutzbar und wird somit auch nicht in das ausgeschilderte Radroutennetz der Landeshauptstadt München aufgenommen. Ein Anschluss auch für den Radverkehr ist aus verkehrsplanerischer Sicht dennoch sinnvoll, da die Brücke eine Option bietet, die Bahnanlagen am Leuchtenbergring, wenn auch mit Einbußen hinsichtlich des Komforts, nahräumlich zu überwinden. Im nördlichen Areal soll der Radverkehr in Richtung Einsteinstraße und in Richtung Haidenauplatz Anschlüsse sowie Übergabepunkte an das Radroutennetz erhalten. Die südlichen Anschlusspunkte sind abhängig von weiteren umliegenden Planungen.

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021 zum PFA 3 Ost wurde ausgeführt, dass sich die DB Netz AG bereit erklärt, im Zuge der Bauarbeiten für die 2. Stammstrecke auch die Brücke für die Landeshauptstadt München mit zu erstellen. Dadurch ergeben sich erhebliche Synergien, da insbesondere die komplexe Baulogistik im Bahnbetrieb und die erforderlichen Umbauten an den Bahnbetriebsanlagen für die Herstellung der Brücke im Rahmen des Großprojektes 2. Stammstrecke und des langfristig angelegten Sperrpausenkonzeptes der Deutschen Bahn AG mitlaufen können. Dazu muss die Ausschreibung der Brückenbauarbeiten zusammen mit der Ausschreibung der Bauarbeiten des PFA3 durch die Deutsche Bahn AG erfolgen. Um dies zu ermöglichen, wurde das Baureferat mit o. g. Beschluss gebeten, die Ausführungsplanung sowie die Erstellung der Ausschreibungsunterlage, soweit in Abhängigkeit zu den Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke erforderlich, vorzuziehen.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die Fuß- und Radwegbrücke die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet.  
Die Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG ist in Bearbeitung.

Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

## 2. Projektbeschreibung

Der Bedarf für die Brücke leitete sich ursprünglich aus dem südlich des S-Bahn-Haltes Leuchtenbergring gelegenen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1822 ab, im Zuge dessen unter anderem eine bessere Anbindung an den ÖPNV vorgesehen ist. Im Moment erfolgt der Zugang zum Bahnhof über die Fußgängerhöfen des Leuchtenbergring-Tunnels. Der Bedarf einer Brücke ergibt sich zudem im Hinblick auf die künftige Bebauung für die unbebauten Flächen im Norden der Bahn sowie als Stadtteilverbindung zwischen Haidhausen und Berg am Laim aus dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956.

Die räumliche Trennung zwischen dem zukünftigen, nördlich liegenden Leuchtenbergplatz und dem südlich liegenden Gelände durch den Bahnkörper erfordert einen besonderen Umgang mit der gestalterischen Ausformung der Brücke als stadtteilverbindendes Element. Die gesamte Maßnahme besitzt in ihrer Formgebung einen hohen Wiedererkennungseffekt für die Zugfahrenden, erfüllt damit den Zweck einer Stadttorfunktion und ist als Erkennungsmerkmal der Haltestelle identifikationsbildend.

### Überbau

Das Brückenbauwerk liegt in einer Geraden über den Gleisanlagen und wird mit einem Kreuzungswinkel von ca. 90° über die DB-Gleise geführt. Der Steg ist als Stahlfachwerk mit unregelmäßig angeordneten Fachwerkstäben und einer Länge von 110 m konzipiert. Im Bereich der Abgänge zu den drei Bahnsteigen werden die Fachwerkdigonale durch Öffnungskonstruktionen ersetzt. Die Glasfassade dient als Berühr- und Witterungsschutz. Überlegungen zum Unterhalt der Fassade haben ergeben, dass es zu einer wesentlichen Vereinfachung bei der Reinigung der Fassade und beim Austausch von Glaselementen führt, wenn auf eine Überdachung des Überbaues verzichtet wird. Zudem würde sich der vollständig geschlossene Überbau bei hohen Temperaturen zu stark erwärmen. Die nutzbare Breite des Steges beträgt ca. 5,0 m zwischen den Handläufen.

Die Nutzung als Fuß- und Radweg auf der Brücke und auf den Rampen ist analog der seit zwei Jahren in Betrieb befindlichen Arnulfparkbrücke im Mischverkehr geplant. Bei der Arnulfparkbrücke sind dem Baureferat bisher keine Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bekannt. Die Bauwerke sind gemäß der DIN 18040-Teil 3, Barrierefreies Bauen, konzipiert. Für die Brücke und die Rampen ist ein Asphaltbelag vorgesehen. Das Beleuchtungskonzept sieht eine gleichmäßige Ausleuchtung des Verkehrswegs mit Gesichtserkennung auf der Brücke und im Bereich der Zugangsbauwerke sowie eine dezente Effektbeleuchtung des Bauwerks, jeweils mit LED, vor.

### Zugangsbauwerke zu den drei Bahnsteigen

Im Zuge des Neubaus der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden die Gleisanlagen der S-Bahn im Brückenbereich komplett neu trassiert. Auch die Bahnsteiglagen verändern sich dadurch. Die Anbindung aller Bahnsteige an die Brücke erfolgt auf der Ostseite des Steges jeweils über eine Treppe mit zwei Podesten gemäß DIN 18040. Die seitlichen Treppenwände und die anschließenden Brüstungswände aus Stahlbeton werden im Grundriss gekrümmt, gemäß der Form der Bahnsteige, ausgebildet. Pro Treppe sind jeweils drei Treppenläufe erforderlich, die zur Erzielung einheitlicher Stufen gerade verlaufen. Die Treppenstufen und die Beläge für anschließende Podeste werden mit Natursteinplatten ausgeführt.

Zusätzlich zu den Treppenbauwerken werden die drei Bahnsteige über Aufzüge barrierefrei angebunden. Die Zugänge zu den Aufzügen befinden sich auf den Bahnsteigen jeweils südlich der Treppen. Die Aufzüge zu den Bahnsteigen liegen in der Zuständigkeit der Bahn. Für die Treppenanlagen zu den Bahnsteigen ist die LHM zuständig.

### Zugangsbauwerke Nord und Süd

Die Treppen-, Aufzugs- und Rampenanlagen am nördlichen und südlichen Ende des Stegs bestehen aus Stahlbetonkonstruktionen mit zu überwindenden Höhen von 7 bzw. 7,5 m. An beiden Zugängen gibt es jeweils zweiläufige Rampen sowie Treppen und Aufzugsanlagen. Die Rampen erhalten gemäß DIN 18040 eine maximale Längsneigung von 6,0 %. Alle 6,0 m werden Zwischenpodeste angeordnet, wodurch auch über die Rampen eine barrierefreie Erschließung des Stegs gewährleistet ist.

Die lichte Weite der Rampenbauwerke zwischen den Handläufen beträgt 3,4 m. Auf den Rampen ist analog dem Brückenüberbau ein Asphaltbelag vorgesehen. Die Treppenstufen und der Belag für die Treppenpodeste werden in Naturstein ausgeführt.

#### Nördlicher Zugangsbereich

Der nördliche Zugang zum Steg liegt im Umgriff des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956. Die erforderlichen Abstimmungen zu den einzelnen Planungen wurden durchgeführt. Wichtige Aspekte, die im Rahmen der planerischen Abstimmungen zu berücksichtigen sind, sind insbesondere ein zusätzliches Gleis mit Bahnsteig sowie erforderliche bauliche Anlagen für den Bahnbetrieb mit Flächen für den Rettungsfall, ein Bahnpflegestreifen und eine Biotopverbundzone, ein Radweg sowie Fahrradabstellmöglichkeiten im nördlichen Bereich für mindestens 200 Fahrräder. Die notwendigen Orientierungs- und Aufstellflächen im Bereich des Zugangsbauwerkes Nord befinden sich in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Mobilitätsreferat und der Deutschen Bahn AG sowie dem Grundeigentümer. Die Abstimmung zu Lage und Anforderungen an den Brückenzugang erfolgen unter intensiver Beteiligung aller Akteure und lassen die beabsichtigte geordnete bauliche Entwicklung im nördlich angrenzenden Planungsgebiet zu. Die weitere Planung der Platzgestaltung des nördlichen Zugangsbereiches wird in Abstimmung mit den Beteiligten bzw. der vorgesehenen Bebauungsplanung konkretisiert. Die Platzgestaltung um das Zugangsbauwerk herum (z. B. Möblierung, Begrünung, Beleuchtung etc.) ist nicht Bestandteil des Brückenbauprojekts.

#### Südlicher Zugangsbereich

Der südliche Zugang zum Steg liegt im Umgriff des rechtskräftigen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1822 sowie auf dem Grund des ehemaligen Branntweingeländes. Die Stadt beabsichtigt den Erwerb des ehemaligen Branntweingeländes. Da der Zeitpunkt hierfür noch nicht feststeht, soll die benötigte Teilfläche für die südliche Rampe vorab erworben werden. Das Baureferat wird dem Kommunalreferat einen entsprechenden Grunderwerbenauftrag erteilen. Die erforderlichen Abstimmungen zu den einzelnen Planungen werden auch hier durchgeführt. Wichtige Aspekte im Rahmen der planerischen Abstimmungen sind insbesondere ein Bahnbetriebsstreifen, eine Zone ökologischer Vernetzung, ein Radweg sowie weitere Fahrradabstellmöglichkeiten. Die notwendigen Orientierungs- und Aufstellflächen im Bereich des Zugangsbauwerkes Süd befinden sich in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Mobilitätsreferat und der Deutschen Bahn AG sowie der Grundstückseigentümerin. Die weitere Planung der Platzgestaltung des südlichen Zugangsbereiches wird in Abstimmung mit den Beteiligten konkretisiert. Die Platzgestaltung um das Zugangsbauwerk herum (z. B. Möblierung, Begrünung, Beleuchtung etc.) ist nicht Bestandteil des Brückenbauprojekts. Im Bereich des ehemaligen Branntweinlagers ist Grunderwerb in geringem Umfang erforderlich.

#### Fahrradabstellmöglichkeiten

Für die Umsteigebeziehung vom Rad zur S-Bahn sind nördlich und südlich der Bahn jeweils ca. 200 Fahrradabstellplätze erforderlich. Davon werden ca. 100 größtenteils überdachte Stellplätze jeweils unter dem Rampenbauwerk situiert. Die Situierung eventueller weiterer Stellplätze, ggf. in Form von Fahrradabstellanlagen/-garagen, wird für den nördlichen Zugangsbereich im Zuge der Bebauungsplanung geklärt.

#### Anpassungen der Bahnanlagen

Im Rahmen der Baumaßnahmen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke wird der S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring durch die Bahn komplett umgebaut, unter anderem wird der S-Bahn-Halt über drei Bahnsteige erschlossen. Weiter fällt die Erdverlegung bestehender Speiseleitungen der Deutschen Bahn AG an. Grund hierfür sind die durch den Brückenbau ausgelösten Anpassungsarbeiten an Bahnanlagen.

#### Photovoltaik

Eine mögliche Ausrüstung des Bauwerks mit Photovoltaik und / oder Begrünung wird im weiteren Planungsprozess vom Baureferat untersucht.

### 3. Weiteres Vorgehen

Da die Planungen bereits ausreichend Planungstiefe haben und im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen zu erwarten sind, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

### 4. Bauablauf und Termine

Die Realisierung der geplanten Fuß- und Radwegbrücke soll gemäß Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG im Zuge der Bauarbeiten für die 2. Stammstrecke erfolgen. Entsprechend dem Baufortschritt bei der 2. Stammstrecke sollen die einzelnen Bauteile der Fuß- und Radwegbrücke erstellt werden. Gemäß der aktuellen Terminplanung der Bahn soll mit der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen einschließlich der Brückenbauarbeiten im Frühjahr 2024 begonnen werden. Die Herstellung der Rampe Nord ist im Jahr 2026 vorgesehen. Die vorgezogene Herstellung soll erfolgen, um Konflikte beim Bau des unmittelbar angrenzenden Verwaltungsgebäudes zu vermeiden. Die weitere Bauausführung der Brücke soll sukzessive mit dem Baufortschritt der 2. S-Bahn-Stammstrecke in diesem Bereich erfolgen. Bauphysikalisch sollen die Arbeiten mit dem Neubau der drei Bahnsteige am S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring erfolgen. Die Inbetriebnahme der Brücke ist derzeit gemäß der Terminplanung der Bahn für 2032 geplant.

#### Verkehrsführung während der Bauzeit

Durch die Baumaßnahme werden keine Einschränkungen größeren Umfangs im Hauptstraßennetz ausgelöst, mit Ausnahme einzelner kurzzeitiger Verkehrseinschränkungen für die Anlieferung größerer Bauteile. Die eigentlichen Baumaßnahmen erfolgen auf Privatgrund bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn AG.



## 5. Kosten

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt. Danach ergeben sich für die Maßnahme Kosten in Höhe von 49.000.000 €.

Die Projektkosten in Höhe von 49.000.000 € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 4.100.000 € enthalten. Die Projektkosten liegen unter Berücksichtigung der aktuellen Marktpreisentwicklung im Rahmen vergleichbarer Bauwerke. Die drei Aufzugsanlagen zu den Bahnsteigen sind nicht in den Projektkosten enthalten. Die Kosten hierfür trägt die DB-Station&Service AG.

Die laufenden Folgekosten betragen ca. 391.000 € pro Jahr (siehe Anlage B zum PHB 2).

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

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

Änderungen der Sperrpausenplanung der Deutschen Bahn AG können auch Auswirkungen auf den Baubetrieb des Brückenbaues zur Folge haben und zu zusätzlichen Kosten führen. Diese Sperrpausenplanung wird im weiteren Planungsfortschritt inhaltlich von der Deutschen Bahn AG weiter ausgearbeitet. Insbesondere zu den hierfür anfallenden Kosten sind belastbare Aussagen nur begrenzt möglich und daher risikobehaftet.

## 6. Finanzierung

Das Baureferat hat das Projekt "Dingolfinger Straße, Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke am S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring" zum Eckdatenbeschluss 2024 angemeldet. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452) wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt. Die Genehmigung dieser anerkannten Ressourcen ist mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 29.11.2023 „Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2024 im Baureferat“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10774) [Vorlage geplant] geplant.

Eine Beteiligung der Deutschen Bahn AG an den Kosten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) scheidet aus.

Das Baureferat wird mit der Regierung von Oberbayern eine Zuschussmöglichkeit nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) klären. Über eine Förderung dem Grunde und der Höhe nach kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Die Grundstückseigentümer nördlich und südlich der Bahn haben der Planung zugestimmt.

Das Planungskonzept wurde dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen vorgestellt. Der Beraterkreis hat der Planung zugestimmt. Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München hat einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Die betroffenen Bezirksausschüsse Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen und Stadtbezirk 14 Berg am Laim wurden bereits zur Vorlage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung in der Vollversammlung vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05116) „2. Stammstrecke München – Planfeststellungsabschnitt 3 Ost – Bereich westliches Isarufer bis östlich Leuchtenbergring“ zum aktuellen Projektstand angehört. Bei der Projektgenehmigung wird deshalb zur Verwaltungsvereinfachung auf eine BA-Anhörung verzichtet, da sich gegenüber den Planfeststellungsunterlagen keine wesentlichen Änderungen ergeben haben. Die betroffenen Bezirksausschüsse haben jeweils einen Abdruck der Vorlage zur Kenntnisnahme erhalten.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Tobias Ruff, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herr Stadtrat Alexander Reissl, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## **II. Antrag der Referentin**

1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 49.000.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird.
3. Das Baureferat wird beauftragt, den erforderlichen Grunderwerb einzuleiten.
4. 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

Katrin Habenschaden  
2. Bürgermeisterin

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

**IV. Abdruck von I. - III.**

über das Direktorium – HA II/V Stadtratsprotokolle

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

an die Stadtkämmerei - II/21

zur Kenntnis.

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

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

An den Bezirksausschuss 5

An den Bezirksausschuss 14

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Mobilitätsreferat

An das Kommunalreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat

An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat

An den Behindertenbeauftragten der LHM, Sozialreferat

An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat

An das Baureferat - G, H, J, T, T02, T1, V, MSE

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - J, J0, J03, J3, J4, JZ, JZ3, JZ4

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück an das Baureferat - Ingenieurbau J/Vorzimmer

Am .....

Baureferat - RG 4

I. A.