

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

**Hier:  
Eisenbahnüberführung über die Rosenheimer Straße**

**im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen,  
im 14. Stadtbezirk Berg am Laim und  
im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach**

Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen  
im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße  
durch die DB AG

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12404**

**Beschluss des Bauausschusses vom 17.09.2024 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**  
zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Programmbeschluss vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) – Erneuerung von Eisenbahnbrücken in München
<b>Inhalt</b>	Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Rosenheimer Straße durch die DB AG.
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	Belastbare Gesamtprojektkosten können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ermittelt werden. Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.
<b>Klimaprüfung</b>	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein

<b>Entscheidungsvorschlag</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Die Vorplanung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße durch die DB AG wird genehmigt.</li><li>2. Das Baureferat wird beauftragt, für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße durch die DB AG die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Variante 2 (geringerer Gesamtumfang gemäß Darstellungen im Vortrag der Referentin unter Punkt 2) zu erarbeiten sowie Teile der Ausführungsplanung vorzuziehen. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB AG wird das Baureferat die Projektgenehmigung herbeiführen.</li></ol>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Eisenbahnunterführung</li><li>- Eisenbahnkreuzungsmaßnahme</li><li>- Friedenstraße</li><li>- Kustermannpark</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>- Stadtbezirk 16 Ramersdorf - Perlach</li><li>- Rosenheimer Straße</li></ul>

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

**Hier:  
Eisenbahnüberführung über die Rosenheimer Straße**

**im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen,  
im 14. Stadtbezirk Berg am Laim und  
im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach**

Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen  
im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße  
durch die DB AG

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12404**

- Anlagen
- Übersichtsplan (Anlage 1)
  - Querschnitte der Bauwerke (Anlage 2)
  - Projektplan Variante 2 Vorzugsvariante (Anlage 3)

**Beschluss des Bauausschusses vom 17.09.2024 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vortrag der Referentin .....	2
1. Sachstand .....	2
2. Projektbeschreibung aktuell .....	3
3. Bauablauf und Termine .....	10
4. Finanzierung .....	10
5. Dringlichkeit .....	12
6. Weiteres Vorgehen .....	12
7. Klimaprüfung .....	12
8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten .....	12
II. Antrag der Referentin .....	13
III. Beschluss .....	13

## I. Vortrag der Referentin

### 1. Sachstand

Nach Auskunft der DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG) sind in München zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) in schlechtem baulichem Zustand und dringend erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB InfraGO AG. Die DB InfraGO AG ist auch die Vorhabensträgerin für die geplanten Erneuerungen. Für alle Erneuerungen sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahnbundesamt durchzuführen. Der zeitliche Ablauf der Projekte sowie die Kostenbeteiligung der LHM sind maßgeblich von der DB InfraGO AG als Vorhabensträgerin, der Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde und dem Eisenbahnbundesamt in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

Mit der Vorlage in der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840, vorberaten im Bauausschuss vom 13.10.2015) hat das Baureferat dem Stadtrat über die Absichten der DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG), zahlreiche Eisenbahnüberführungen zu erneuern, ausführlich berichtet.

Der Stadtrat hat gemäß Vorschlag des Baureferates ein Bauprogramm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) beschlossen. Hierzu lautet der Beschluss im Einzelnen u. a. wie folgt:

- 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 Vorprojektgenehmigung herbeizuführen.
- Das Baureferat wird beauftragt, jährlich [...] über den Fortschritt des Programms zu berichten sowie ggf. das Programm fortzuschreiben.

Um keine Terminverzögerungen in der Projektentwicklung zu verursachen, können auch außerhalb der Programmfortschreibung einzelne Beschlüsse unterjährig erforderlich werden. Dies ist jetzt bei der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße der Fall.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße die Vorplanungsunterlagen als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet.

## 2. Projektbeschreibung aktuell

Die Rosenheimer Straße unterquert die Bahnlinie 5551 München-Ost – Deisenhofen und die Bahnlinie 5510 München – Rosenheim sowie die Bahnlinie 5531 Münchner Südring.

Das Projekt Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße umfasst die Erneuerung von 2 Eisenbahnüberführungen durch die DB InfraGO AG und die damit verbundene Umprofilierung der bestehenden Straße zwischen den Knotenpunkten Rosenheimer Straße / Orleansstraße im Norden und der Rosenheimer Straße bis zur Helmut-Dietl-Straße (Variante 1) bzw. bis zur Friedenstraße (Variante 2) durch die LHM.

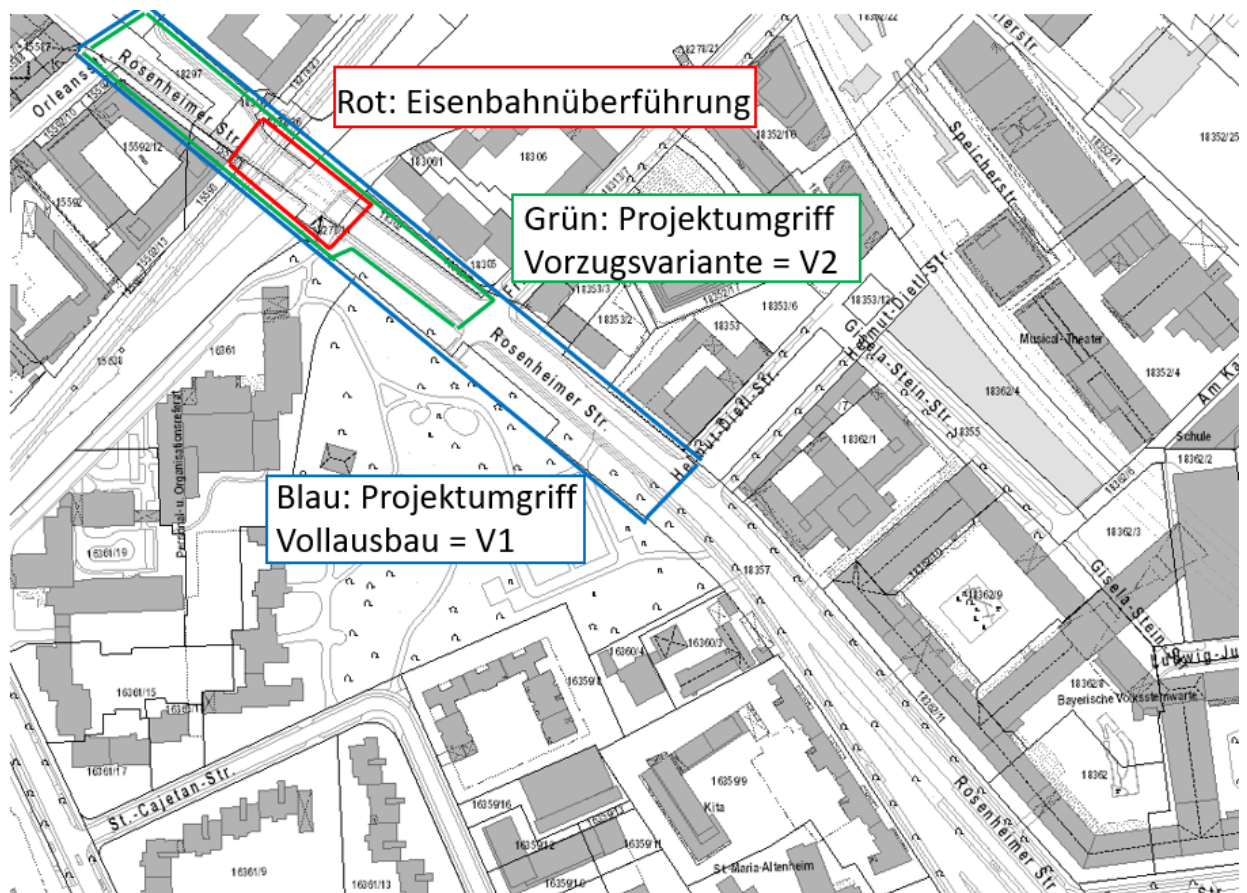


Abbildung 1: Übersicht Projektumgriff

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2005 ist die Rosenheimer Straße als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) ausgewiesen.

Im Abschnitt zwischen Orleans- und St.-Martin-Straße beträgt die Verkehrsbelastung heute ca. 26.000 Kfz/24 h. In diesem Abschnitt verkehren auch die Buslinien 54, 55, 145, 155, N45 und N75 sowie teilweise die Buslinien 190 und 191.

Im Rahmen des Radverkehrsnetzes stellt sie eine wichtige „örtliche Radverbindung“ dar.

## Bestand:

Im Bestand wird die Straße in den Bauwerken durch einen Mittelteiler von ca. 1,10 m Breite getrennt. Die lichte Weite für jede der beiden Richtungen beträgt etwa 8,40 m und besteht jeweils aus zwei Fahrspuren mit zusammen ca. 5,50 m Breite, einem Radweg mit 1,60 m Breite und einer Gehbahn mit 1,30 m Breite. Die lichte bauliche Höhe beträgt im Bestand 4,00 m. Abzüglich eines Sicherheitsabstandes ist derzeit eine Durchfahrtshöhe von 3,60 m beschildert.

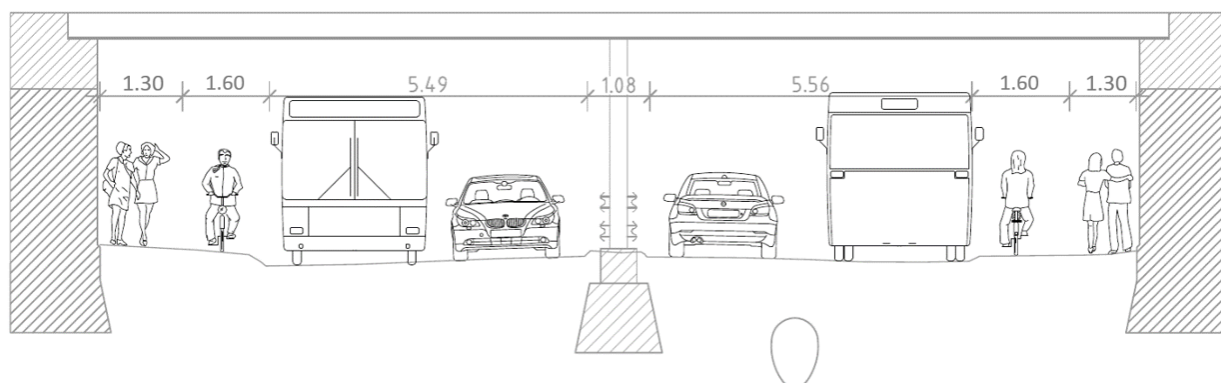


Abbildung 2: Querschnitt Bestand durch die EÜ Rosenheimer Straße

## Planung:

Wie im letzten Sachstandsbericht (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11197) mitgeteilt, ist die Offenhaltung einer Tramtrasse möglich und wurde der Vorplanung zugrunde gelegt. Gemäß Beschluss der Vollsammlung des Stadtrates vom 03.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) wurde die Streckenvariante der Tram Ramersdorf – Neuperlach (- Putzbrunn) in dem Zielnetz des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München der Kategorie A zugeordnet.

Bei dem Betrieb von Trambahnen ist dabei eine geringere maximale Längsneigung und größere lichte Höhe notwendig als bei reinem Kfz-Verkehr. Aufgrund der angrenzenden Bebauung, Zufahrten und Knotenpunkte kann die Rosenheimer Straße nicht beliebig abgesenkt werden. Eine Tramtrasse ist deshalb nur in einer eigenen ÖPNV-Spur möglich.

Die Planung der DB InfraGO AG zum Neubau sieht vor, das Bauwerk durch zwei Zweifeld-Halbrahmenbauwerke zu ersetzen. Dabei ist von der DB InfraGO AG geplant, beide Teile seitlich versetzt zu den jetzigen Bauwerken herzustellen und dann an die endgültige Position zu verschieben, da nur so ein möglichst kurzer Eingriff in den Bahnverkehr erreicht werden kann. Dies wird im Rahmen der Planfeststellung detailliert ausgearbeitet. Dazu müssen – unabhängig von den weiteren Planungen des Baureferats – 14 Bäume im Kustermannpark durch die DB InfraGO AG gefällt werden.

Das Baureferat hat zusammen mit dem Mobilitätsreferat zwei Varianten zur Umprofilierung des Straßenraums ausgearbeitet.

Die Variante 1 (große Variante) umfasst den Vollausbau von der Orleansstraße bis zur Helmut-Dietl-Straße, wohingegen die Variante 2 sich auf den Ausbau bis zur Friedenstraße beschränkt.

### **Variante 1: Vollausbau bis zur Helmut-Dietl-Straße**

Die bauliche lichte Höhe ist in der Planung mit 4,50 m für die ungehinderte Durchfahrt von LKWs und einer Trambahn ausgelegt. Innerhalb des Querschnitts ist eine eigene ÖPNV-Spur je Richtung in einer separaten Trambahnspur vorgesehen. Auf Grund des vergrößerten Oberbaus im Gleisbett der Eisenbahn und der verstärkten Konstruktion wird die Gradienten der unterführten Fahrbahn der Rosenheimer Straße insgesamt um circa 1,50 m abgesenkt. Die Gradienten der Rampen wird auf eine maximal noch mögliche Steigung einer Trambahn ausgelegt. Daraus ergibt sich ein Gefälle der Fahrbahnen von 4,0 %. Die Richtlinien für die Trassierung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab-Trassierungsrichtlinien) sind in der Lage und Höhe entsprechend berücksichtigt worden.

Im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung wird auch der Straßenquerschnitt verändert. Wie vom Stadtrat vorgegeben, sind die Geh- und Radwege erhöht geführt. Die Geh- und Radwege werden barrierefrei ausgeführt und durch eine Stützmauer von der Fahrbahn abgegrenzt.

Das MOR hat verwaltungsintern Vorgaben zur Raumaufteilung der Verkehrsflächen im Querschnitt der EÜ und Verbesserungsvorschläge zur Vorzugsvariante an das Baureferat übermittelt:

- 3,00 m Gehbahn
- 2,30 m Radweg
- 1,40 m Stützwand mit beidseitigem Schutzstreifen
- 3,50 m Fahrbahn
- 6,75 m Tram / Bus (in separater ÖPNV-Spur)
- 2,70 m Mittelstütze mit beidseitigem Sicherheitsraum
- 5,50 m Fahrbahn
- 1,40 m Stützwand mit beidseitigem Schutzstreifen
- 4,50 m Zweirichtungsradweg
- 3,00 m Gehbahn.

Dadurch ergibt sich eine lichte Weite in der Unterführung von 34,05 m. Die DB Infra-Go AG hat auf dieser Basis daraufhin mitgeteilt, dass aufgrund der überspannten Länge die Eisenbahnüberführung nur mit einem Mittelteiler realisiert werden kann. Dieser Mittelteiler wurde anschließend in den Querschnitt entsprechend integriert.

Aufgrund der notwendigen Absenkung der Straßengradiente muss der bestehende Abwasserkanal in die hochliegende, westliche Gehbahn verlegt werden.

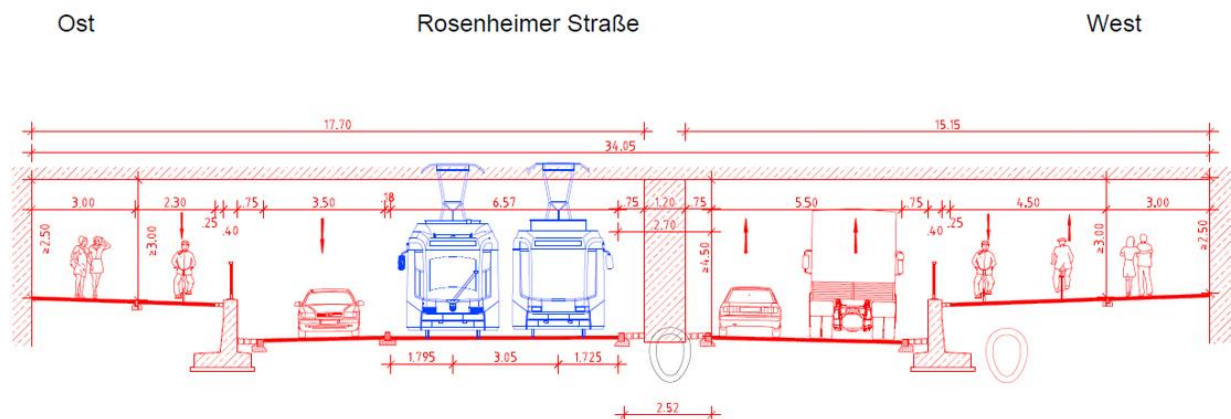


Abbildung 3: Regelquerschnitt Variante 1 durch die EÜ Rosenheimer Straße (siehe auch Anlage 2)

Die Absenkung der Straßengradiente hat Auswirkungen auf die Zufahrt zum Grundstück Rosenheimer Straße 139. Derzeit liegt ein Vorbescheid für einen Umbau der sich dort befindlichen Gebäude vor. Das Grundstück wird in Zukunft mittels einer Zufahrt über die Friedenstraße erschlossen.

Südlich der Friedenstraße sind in der Rosenheimer Straße aufgrund der Absenkung der Gradiente teilweise Anpassungen der ostseitigen Vorflächen notwendig.

Im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße wird der Knoten Rosenheimer Straße / Friedenstraße umgestaltet. Mit Bezug auf das geplante Werksviertel als auch auf die neue Lage des S-Bahnhaltepunkts Ostbahnhof der zweiten S-Bahn-Stammstrecke gewinnt die Friedenstraße mit neuen Umsteigebeziehungen an Bedeutung. Am Knoten Rosenheimer Straße / Friedenstraße wird eine neue barrierefreie Haltestelle in beide Fahrtrichtungen in Mittellage geschaffen. Bisher ist nur eine Haltekante stadtauswärts mit Ausstieg auf den Radweg vorhanden. Die Haltestelle ist auf eine zukünftige Tramführung ausgelegt. Aufgrund der Vorgaben des Mobilitätsreferats wird für den MIV-Linksabbieger aus der Rosenheimer Straße in die Friedenstraße eine eigene Spur geschaffen. Ebenso wird für den von Süden kommenden MIV-Rechtsabbieger aus der Rosenheimer Straße in die Friedenstraße eine eigene Spur geschaffen. Weiterhin ist im Kreuzungsbereich Rosenheimer Straße / Friedenstraße das Ein- und Ausfahren von Bussen in das / aus dem ÖV-Planum erforderlich, um eine Anbindung der Busse an den Ostbahnhof (Westseite / Ostseite sicherzustellen).

Die ÖPNV-Spur wird nach Süden bis zur bestehenden Spur auf Höhe des Südendes des Kustermannparks weitergeführt.

Durch die Aufweitung des Querschnitts auf gesamter Länge und die Umprofilierung des Straßenraums bis zur Helmut-Dietl-Straße muss in die vorhandene bewachsene Böschung zum Kustermannpark eingegriffen werden. Dabei sind für die Maßnahme 61 Baumfällungen notwendig.



Eingriffe in den Kustermannpark können durch die Minimierung der Querschnittsbreiten in den Fahrstreifen sowie den Nebenflächen im Rahmen der Detailplanung möglicherweise noch geringfügig reduziert werden.

Folgende Baumfällungen sind zu erwarten:

- 6 Bäume außerhalb der EÜ und außerhalb des Kustermannparks
- 14 Bäume im Kustermannpark für den Einschub der EÜ durch die DB
- 15 Bäume im Kustermannpark bis zum Portal des Tunnels
- 26 Bäume im Kustermannpark ab Portal bis zum Ende des Projektumgriffs

Es sind keine Neupflanzungen der Bäume im direkten Projektumgriff möglich. Für den Eingriff in angrenzende wertvolle Vegetationsflächen ist ein Ausgleich durch die Neuschaffung naturnaher Flächen an anderer Stelle erforderlich.

Des Weiteren bestehen und entfallen keine Parkplätze entlang der Rosenheimer Straße.

## **Variante 2: Ausbau bis zur Friedenstraße**

Die Variante 2 beschränkt sich auf den Ausbau bis zur Friedenstraße. Im Vergleich zur Variante 1 wird der Bereich zwischen Friedenstraße und Helmut-Dietl-Straße nicht auf Kosten des Kustermannparks verbreitert und umprofiliert, sondern an den Bestand angeschlossen. Dafür existiert in der Variante 2 lediglich eine Busspur stadteinwärts statt der in Variante 1 ausgeführten eigenen ÖPNV-Spur je Richtung mit baulicher Abtrennung (Bordstein). Die Busspur stadteinwärts beginnt ab der Friedenstraße. Somit steht dem ÖPNV (Bus) und MIV jeweils eine Fahrspur stadteinwärts zwischen Friedenstraße und der Unterführung zur Verfügung.

Im Bereich der Unterführung erfolgt eine Fahrbahnaufweitung und es kommt eine weitere Fahrspur für den MIV hinzu.

Im Zulauf zum Knoten Orleansstraße ist eine MIV-Rechtsabbiegerspur vorgesehen.

Analog zur Variante 1 ist die bauliche lichte Höhe in der Variante 2 ebenfalls in der Planung mit 4,50 m für die ungehinderte Durchfahrt von LKWs und die Berücksichtigung einer potenziellen Trambahn ausgelegt.

Ebenso wird in der Variante 2 der Straßenquerschnitt verändert.

Wie vom Stadtrat vorgegeben, sind die Geh- und Radwege erhöht geführt. Die Geh- und Radwege werden barrierefrei ausgeführt und durch eine Stützmauer von der Fahrbahn abgegrenzt. Sollte ein Tramausbau in der Zukunft erfolgen, müsste die südöstliche Verschwenkung der Stützwand zwischen Fahrbahn und Radweg auf Höhe des Kustermannparks beim Einbau der Tram-Trasse versetzt werden, da die Trambahn mehr Platz benötigt.

Durch eine zukünftige Einrichtung eines separaten Tram-Planums werden dann vorhandene Fahrstreifen für den MIV wieder entfallen müssen, wobei die Leistungsfähigkeit für den MIV wieder etwas reduziert werden wird.

Das MOR hat verwaltungsintern Vorgaben zur Raumaufteilung der Verkehrsflächen im Querschnitt der EÜ und Verbesserungsvorschläge zur Vorzugsvariante an das Baureferat übermittelt:

- 3,00 m Gehbahn
- 2,30 m Radweg
- 1,40 m Stützwand mit beidseitigem Schutzstreifen
- 3,50 m Busspur
- 6,75 m zwei Fahrbahnen
- 2,70 m Mittelstütze mit beidseitigem Sicherheitsraum
- 5,50 m Fahrbahn
- 1,40 m Stützwand mit beidseitigem Schutzstreifen
- 4,50 m Zweirichtungsradweg
- 3,00 m Gehbahn

Dadurch ergibt sich eine lichte Weite in der Unterführung von 34,05 m. Die DB InfraGO AG hat auf dieser Basis daraufhin mitgeteilt, dass aufgrund der überspannten Länge die Eisenbahnüberführung nur mit einem Mittelteiler realisiert werden kann. Dieser Mittelteiler wurde anschließend in den Querschnitt entsprechend integriert.

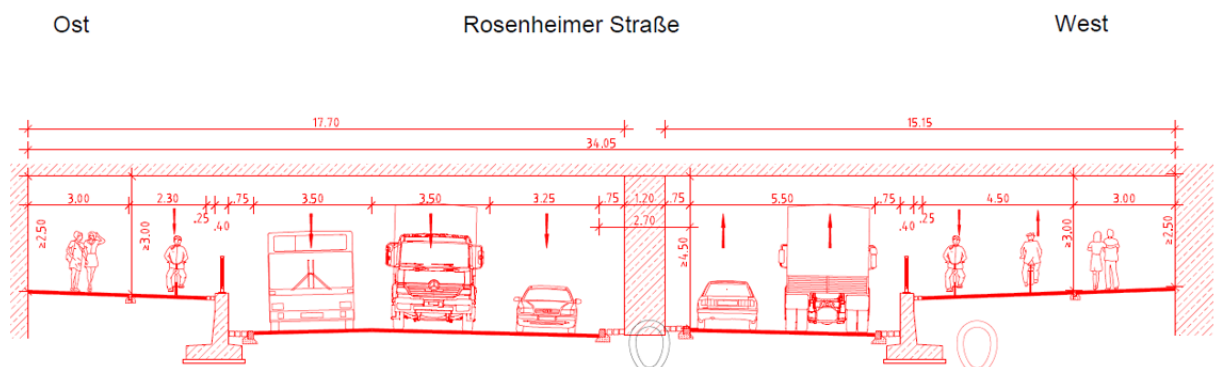


Abbildung 4: Regelquerschnitt Variante 2 durch die EÜ Rosenheimer Straße (siehe auch Anlage 2)

Im Gegenzug zu der Variante 1 wird die maximale Längsneigung mit 6,0 % geplant. Sollte ein Tramausbau in der Zukunft erfolgen, müssten die Straße und ihre Längsneigung umgebaut werden. Die Längsneigung darf aufgrund der Trambahn maximal 4,0 % betragen. Dies hätte zur Folge, dass die Rosenheimer Straße deutlich flacher ausgebaut würde und sich der Bereich vor der Unterführung mit 4,0 % verlängern würde. Eine Berücksichtigung dieser Längsneigung soll aktuell ohne Trassierungsbeschluss nicht erfolgen, da diese erheblichen Mehrkosten erst mit Trassierungsbeschluss finanziert werden. Ebenso müsste zukünftig die südwestliche Stützwand zwischen Fahrbahn und Radweg in veränderter Lage neu errichtet werden.

Alle weiteren Stützwände sowie das gesamte Brückenbauwerk können ohne Anpassungen bestehen bleiben.

Analog zur Variante 1 wird in der Variante 2 ebenfalls der bestehende Abwasserkanal in die hochliegende, westliche Gehbahn verlegt und das Grundstück Rosenheimer Straße 139 in Zukunft mittels einer Zufahrt über die Friedenstraße erschlossen.

Aufgrund der Vorgaben des Mobilitätsreferats wird für den Linksabbieger aus der Rosenheimer Straße in die Friedenstraße eine eigene Spur geschaffen.

Südlich der Unterführung befindet sich im Projektumgriff die Bushaltestelle „Kustermannpark“, diese wird im Zuge des Projektes versetzt. Die neue Bushaltestelle wird aus dem Rampenbereich der EÜ verschoben und befindet sich südlich der Friedenstraße.

Wie auch in der Variante 1 entfällt der sog. Radweg in Mittellage im Norden des Umgriffs, stattdessen wird der Radweg baulich rechts bis zum Knoten Orleansstraße geführt.

Durch die Erneuerung der Eisenbahnüberführung und die Umprofilierung des Straßenraums bis zur Friedenstraße sind 20 Baumfällungen notwendig. Folgende Baumfällungen sind zu erwarten:

- 6 Bäume außerhalb der EÜ und außerhalb des Kustermannparks
- 14 Bäume im Kustermannpark für den Einschub der EÜ durch die DB

Analog zur Variante 1 bestehen und entfallen auch für die Variante 2 keine Parkplätze entlang der Rosenheimer Straße.

### **Fazit: Vorzugsvariante**

Hauptunterschied zwischen den beiden vorgestellten Varianten ist der Projektumgriff und die damit verbundenen Eingriffe und Fällungen im Kustermannpark. In Variante 1 würde der Vollausbau mit zwei ÖV-Spuren in Mittellage bis zur Helmut-Dietl-Straße hergestellt werden, in Variante 2 nur ein Umbau bis zur Friedenstraße mit einer Busspur in Seitenlage stadteinwärts.

Da der Zeithorizont für einen Trassierungsbeschluss der Tramverbindung Richtung Ramersdorf noch nicht definiert ist, schlägt das Baureferat vor allem hinsichtlich des Schutzes der Grünfläche Kustermannpark die Umsetzung der Variante 2 (Ausbau bis Friedenstraße) vor. Dennoch werden die neue EÜ sowie die meisten konstruktiven Bauteile (z. B. Stützwände, Kanalumlegung, etc...) so geplant, dass eine zukünftige Tramverbindung im Sinne des Nahverkehrsplanes mit entsprechend zwei ÖV-Spuren in Mittellage (besonderer Bahnkörper) und möglichst geringen baulichen Anpassungen realisiert werden kann. Das Baureferat kann zum aktuellen Zeitpunkt sicherstellen, dass die baulichen Gegebenheiten im Brückenbauwerk eine Aufwärtskompatibilität für die Tram (analog zur EÜ Dachauer Straße) ermöglichen. Aus Sicht der Stadtverwaltung bestehen im Streckenabschnitt von St.-Martin-Straße bis Friedenstraße jedoch Zielkonflikte, um im beengten räumlichen Querschnitt die notwendigen Maße für eine Trambahnführung inklusive Haltestellen anzubieten. Dies kann erst zu einem späteren Zeitpunkt im Trassierungsbeschluss genauer untersucht werden und ist nicht Gegenstand dieser Beschlussfassung.

Die Planung wurde im Dezember 2023 den Radinitiatoren vorgestellt. Die Radinitiatoren sind mit der Maßnahme einverstanden. Die Anregungen und Ergänzungen der Radinitiatoren können im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden.

Da es sich um eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme handelt, werden die rechtlichen Voraussetzungen durch ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG geschaffen. Dieses soll nach aktuellem Terminplan der DB InfraGO AG in 2024 eingeleitet werden.

### **3. Bauablauf und Termine**

Nach aktuellem Terminplan ist der Baubeginn der DB InfraGO AG für 2028 angesetzt, da die Eisenbahnüberführung spätestens 2028 saniert werden muss.

Der Baubeginn der LHM ist für 2030 angesetzt.

Der Baubeginn der Maßnahme ist vom Genehmigungsverfahren abhängig, das die DB InfraGO AG beim Eisenbahnbundesamt einreicht.

Der Bauablauf und die Verkehrsführungen möglicher Umleitungsstrecken während der Bauzeit werden zwischen der DB InfraGO AG, dem Baureferat und dem Mobilitätsreferat abgestimmt und dem Stadtrat im Zuge der Projektgenehmigung vorgestellt.

### **4. Finanzierung**

Die DB InfraGO AG wird die Planung zum Neubau des Überführungsbauwerkes beim Eisenbahnbundesamt planfeststellen lassen. Bestandteil dieser Planfeststellung sind auch die Planungen der LHM im Zusammenhang mit dem Projekt.

Dafür sind nun die entsprechenden Antragsunterlagen zu erarbeiten und an die DB InfraGO AG zu übergeben. Diese wird die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt einreichen.

Wie im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) bereits dargestellt, werden die Gesamtkosten überwiegend durch die Brückenbaumaßnahme sowie die Sicherungskosten der DB beeinflusst. Die Kostenbeteiligung richtet sich nach dem jeweiligen Aufweitungsverlangen sowie den abzulösenden Unterhaltskosten. In vergleichbaren Maßnahmen fallen in der Regel zweistellige Millionenbeträge für die Landeshauptstadt München an. Die Kostenteilung ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt.

Belastbare Gesamtprojektkosten können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ermittelt werden. Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt. Erst wenn die Ergebnisse daraus bekannt sind, können konkrete Vereinbarungen (z. B. Kostenteilung) mit der DB abschließend festgelegt und die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden.

### **Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz**

Für die Maßnahme findet das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) § 3 (Maßnahme an bestehender Kreuzung) Anwendung. Die Kostenfolge richtet sich nach § 12 Abs. 2 EkrG. D. h., bei einem Verlangen sowohl seitens der DB InfraGO AG als auch der LHM als Straßenbaulastträgerin werden die jeweiligen Kosten entsprechend einem Teilungsschlüssel anteilig getragen. Der Teilungsschlüssel wird anhand von Fiktivprojekten ermittelt, die das jeweilige Verlangen von DB InfraGO AG und Landeshauptstadt München abbilden.

Die von der Baumaßnahme betroffenen Spartenträger haben sich, entsprechend den bestehenden Vertragsgrundlagen, an ihren durch die Baumaßnahme entstehenden Kosten zu beteiligen. Dies ist anhand der Kreuzungsvereinbarung im Zuge der nächsten Planungsphasen zu prüfen bzw. die Betroffenheit zu konkretisieren und festzulegen.

### **Fördermöglichkeiten**

Die Maßnahme ist nach Maßgabe der "Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger" (RZStra) voraussichtlich zuwendungsfähig.

Die zu erwartende Zuwendung erfolgt aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Über die Höhe der Zuwendung kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Die Verbesserung der Radinfrastruktur ist gemäß Kommunalrichtlinie des Bundes förderfähig. Dazu zählt insbesondere die Errichtung von baulich getrennten Geh- und Radwegen.

Die Stadtkämmerei wird bei Einbindung im Rahmen des Spartenverfahrens in Abstimmung mit dem Baureferat sämtliche Fördermöglichkeiten prüfen und die jeweiligen Mittel beantragen sowie die erforderlichen Zustimmungen herbeiführen.

### **Grunderwerb**

Für die Umsetzung der Maßnahme ist Grunderwerb an den Flurstücken 18302, 18303 und 18305 nordöstlich der Eisenbahnüberführung erforderlich. Bei den Flurstücken 18302 und 18303 handelt es sich um DB-Grund und wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Das Flurstück 18305 gehört zur Rosenheimer Straße 139 und der Grunderwerb umfasst eine Fläche von ca. 22,0 m<sup>2</sup>.

Das Kommunalreferat wird gebeten, den erforderlichen Grund bereits auf der Grundlage des aktuellen Verfahrensstandes vorzeitig zu erwerben. Als Grundlage hierfür werden zu gegebener Zeit entsprechende konkrete Erwerbsaufträge mit Grunderwerbsplänen mit Ca.-Flächenangaben und Eigentümerbenennungen (soweit bekannt) vom Baureferat (Tiefbau) an das Kommunalreferat übermittelt.

Für die Variante 1 „Vollausbau bis Helmut-Dietl-Straße“ wäre, zusätzlich zu den bereits erwähnten Flurstücken, östlich der Eisenbahnunterführung ein Grunderwerb am Flurstück 18353/2 von ca. 35,0 m<sup>2</sup> notwendig. Das Grundstück gehört zur Rosenheimer Straße 141.

Außerdem müsste bei Umsetzung der Variante 1 östlich des Tunnelportals eine Fläche von ca. 260,0 m<sup>2</sup> im Bereich des Kustermannparks von dem Flurstück 16361/14 erworben werden. Dieses Grundstück gehört 127 Eigentümern der angrenzenden Wohnanlage St.-Cajetan-Straße 7-13. Hierbei ist mit erheblichem Widerstand der Eigentümergemeinschaft zu rechnen.

## **Finanzierung**

Die Maßnahme „EÜ Rosenheimer Straße“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 435.000 € im Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2024 - 2028 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme Nr. 6300.1340 (Rangfolge-Nr. 224) enthalten.

Nach Erteilung der Projektgenehmigung werden die Baukosten aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ (Entwurf des MIP 2024 - 2028, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 304) herausgelöst, auf die Einzelmaßnahme umgeschichtet und entsprechend im Haushalt veranschlagt.

## **5. Dringlichkeit**

Die Dringlichkeit begründet sich in der im Beschluss zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14 20 / V 02840) dargestellten Situation zur Erneuerungsbedürftigkeit der Bauwerke.

Der Baubeginn der Maßnahme ist sowohl vom Genehmigungsverfahren abhängig, das von der DB beim Eisenbahnbundesamt eingereicht wird, als auch von den Bauarbeiten zu den benachbarten Eisenbahnbrücken an der Balanstraße.

## **6. Weiteres Vorgehen**

Das Baureferat wird die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeiten. Das Planfeststellungsverfahren wird durch die DB InfraGO AG beantragt. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird das Baureferat die Maßnahme dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorlegen.

Die DB InfraGO AG hat angekündigt, bereits vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens die Ausführungsplanung zu erarbeiten, sobald der Erörterungstermin stattgefunden hat. Auch in dieser Phase - also vor der städtischen Projektgenehmigung - müssen jedoch die Planungen aufeinander abgestimmt werden. Es ist daher für die städtischen Projektanlagen erforderlich, Teile der Ausführungsplanung vorzuziehen.

## **7. Klimaprüfung**

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein

## **8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Mobilitätsreferat und die Stadtkämmerei haben der Beschlussvorlage zugestimmt.

Die Planung ist mit dem Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen der Landeshauptstadt München und den Initiatoren des Radentscheids abgestimmt.

## **Anhörung des Bezirksausschusses**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 5 Au - Haidhausen, 14 Berg am Laim und 16 Ramersdorf - Perlach haben je einen Abdruck der Vorlage zur Information erhalten. Sie werden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 2.1) Bezirksausschuss-Satzung im Rahmen des weiteren Projektfortschritts (Entwurfsplanungsphase) angehört.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Ruff, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herrn Stadtrat Schönemann, wurde je ein Abdruck der Beschlussvorlage zugeleitet.

## **II. Antrag der Referentin**

1. Die Vorplanung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße durch die DB AG wird genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße durch die DB AG die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Variante 2 (geringerer Gesamtumfang gemäß Darstellungen im Vortrag der Referentin unter Punkt 2) zu erarbeiten sowie Teile der Ausführungsplanung vorzuziehen.  
Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB AG wird das Baureferat die Projektgenehmigung herbeiführen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss** nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause  
2. Bürgermeister

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

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über das Direktorium - Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)  
an das Direktorium - Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
zur Kenntnis.

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

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

An die Bezirksausschüsse 5, 14, 16  
An die DB InfraGO AG, Richelstraße 1, 80634 München  
An das Mobilitätsreferat  
An die Stadtwerke München GmbH  
An das Kommunalreferat  
An das Kreisverwaltungsreferat  
An das Referat für Klima- und Umweltschutz  
An das Referat für Bildung und Sport  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft  
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, T, V, MSE  
An das Baureferat - RZ, RG 4  
An das Baureferat - J21  
An das Baureferat - T0, T1, T1/VI-S, T1/VI-Mitte, T1/VI-Ost, T2, T3, TZ, TZ/K  
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – T1 / VI-SP  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....

Baureferat - RG 4