

<b>Projekthandbuch 2 (PHB 2)</b>		Seite 1
<b>Projektname:</b> Fasanerie (Bahnübergang)		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen Rangierbahnhof Nord und Am Blütenanger		
	<b>Projekt-Nr.:</b>	100386
	<b>Maßnahmeart:</b>	Neubau
		Neubau zweier Eisenbahnüberführungen
<b>Baureferat - HA Tiefbau</b> Abt. Straßenplanung und -bau, T1/VI-SP	<b>MIP-Bezeichnung / Finanzposition</b>	MIP 6300.950.1120.5
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 12.04.2024 / 233 - 61100	<b>Projektkosten</b> (Kostenberechnung)	Anteil LHM 19.400.000 €
<b>Gliederung des PHB 2</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sachstand</li> <li>2. Genehmigtes Konzept</li> <li>3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer*innen und Baudurchführung</li> <li>4. Rechtliche Bauvoraussetzungen</li> <li>5. Dringlichkeit</li> <li>6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen</li> </ol>		
<u>Anlagen:</u>		
A) Termin- und Mittelbedarfsplan		
B) Laufende Folgekosten		
C) Einmalig verursachte Folgekosten		

## 1. Sachstand

Der Stadtrat hat mit Beschluss des Bauausschusses vom 29.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13441) die Vorplanung für die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs (BÜ) genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und, nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB InfraGO AG, die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Das Planfeststellungsverfahren für die BÜ Fasanerie ist abgeschlossen, der noch ausstehende Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes wurde mit Datum vom 17.06.2024 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. Genehmigtes Konzept

Entsprechend der Vorprojektgenehmigung soll der bestehende Bahnübergang durch zwei räumlich getrennte Eisenbahnüberführungen (EÜs) ersetzt werden. Für den MIV (Motorisierter Individualverkehr) und den Radverkehr ist der Neubau der EÜ Feldmochinger Straße (Bahn-km 11,913) einschließlich einer Grundwasserwanne vorgesehen. Dabei verläuft die umzuverlegende Feldmochinger Straße im Norden künftig im Korridor der Borsigstraße. Nach Querung der DB-Strecke 5500 schließt die neue Straße im Süden wieder an die bestehende Feldmochinger Straße an. Für den Rad- und Fußgängerverkehr wird im Bereich des heutigen Bahnübergangs ein eigenes Bauwerk, die EÜ Fasanerie (Bahn-km 12,183), erstellt. Die Geh- und Radwege werden an das bestehende Straßennetz angeschlossen. Eine barrierefreie Erschließung der Außenbahnsteige des S-Bahnhaltepunktes Fasanerie wird dabei gewährleistet

### **EÜ Feldmochinger Straße (MIV-Querung mit Rad)**

#### Straßenbau / Verkehrsanlagen

Die neue Feldmochinger Straße schließt mit einer Kreuzung östlich der Bahntrasse an die alte Feldmochinger Straße an und führt dann in einem S-Bogen unter den Gleisen (Eisenbahnüberführung) hindurch und folgt westlich der Gleise dem Korridor der jetzigen Borsigstraße, um dann wieder auf die alte Feldmochinger Straße zu stoßen (siehe auch Anlage 2).

Die Kreuzung der neuen Feldmochinger Straße mit der alten Feldmochinger Straße östlich der Bahntrasse erhält eine Linksabbiegerspur (von Feldmoching kommend) in die alte Feldmochinger Straße. Eine Signalisierung ist vorgesehen.

Da sich die neue Feldmochinger Straße im Bereich der Trollblumenstraße (siehe Abbildung 3) noch in Tieflage befindet, ist, eine Ersatzerschließung notwendig.

Diese wird als Verlängerung des Moosglöckchenwegs über ein städtisches Grundstück mit einer neuen Kreuzung an die neue Feldmochinger Straße angebunden

Durch den Rückbau des Wendehammers entfallen im Moosglöckchenweg insgesamt 7 Parkplätze, dafür werden analog der Planfeststellung am Ostende des Moosglöckchenwegs 12 Parkplätze angeordnet, sowohl Längs- als auch Schrägparker. Die Längsparker könnten auch als Kiss-and-Ride Plätze genutzt werden. Im Bereich der Schrägparker soll auf Wunsch des Beraterkreises für Barrierefreies Planen und Bauen auch ein neuer Behindertenparkplatz eingerichtet werden.

Die neue Feldmochinger Straße besteht aus zwei je 3,25 m breiten Fahrspuren. Im Kurven- und Unterführungsbereich sind Aufweitungen für das Einhalten der Haltesichtweiten notwendig. Im Bereich der Aufweitungen wird diese auch für die Unterbringung des baulichen Radweges genutzt. Die beidseitigen baulichen Radwege weisen eine Breite von 2,35 inklusive Sicherheitsstreifen zur Straße und zur aufgehenden Unterführungswand auf.

Die lichte Durchfahrtshöhe beträgt 4,50 m.

Auf Grund von Fremdgrundinanspruchnahme wurde aus Gründen der Rechtssicherheit für die baulichen Radwege die ERA Mindestbreite von 1,60 m zuzüglich 50 cm Sicherheitsstreifen zur Straße und 25 cm zur aufgehenden Unterführungswand angesetzt (2,35 m gesamt ausgeführt in Asphalt mit Markierung des Sicherheitsstreifens). Im Aufweitungsbereich für die Haltesichtweiten weist der stadtauswärtsführende Radweg sogar eine deutlich größere Breite auf (Aufweitung bis max. 3,43 m in Richtung stadtauswärts).

#### Brückenbauwerk und Grundwasserwanne mit seitlich aufgehenden Wänden (Trogbauwerk)

Die EÜ wird aufgrund des schleifenden Kreuzungswinkels und zur Minimierung der Stützweiten mit getrennten Überbauten jeweils als 1-Feld-Träger und mit versetzten Widerlagern geplant. Die EÜ wird flach gegründet. Die Überbauten werden als vorgespannte Doppelverbundträger ausgeführt, wodurch eine minimale Konstruktionshöhe in Verbindung mit der Stützweite realisiert werden kann. Der eigentliche Straßenraum unter der Gleistrasse erhält eine lichte Breite von ca. 12,30 m (zwischen den Begleitwänden) und eine lichte Höhe von  $\geq 4,50$  m. Der im Grundwasser liegende Bauwerksteil wird als wasserdichte Wanne ausgebildet. Die Trogbauwerke der Straße schließen an die EÜ an. Zur Absturzsicherung wird auf den Trogwänden ein Geländer angebracht. An der Innenseite der Trogwände wird aus schallschutztechnischen Gründen eine Vorsatzschale aus Aluminium vorgesehen, die auf der Westseite hochabsorbierend ausgeführt wird.

#### Entwässerung

Anfallendes Niederschlagswasser aus der EÜ und der Straße wird über beidseitig an den Fahrbahnrandern verlegte Schlitzrinnen aufgenommen und über die im Fahrbahnbereich verlaufende Längsleitung in ein Pumpwerk mit integriertem Absetzbecken eingeleitet. Von dort wird das Wasser in ein Versickerungsbecken gepumpt. Das Sickerbecken wird als Naturbecken mit einem geschütteten Wall einschließlich Eingrünung und Bepflanzung zwischen der neuen und alten Feldmochinger Straße sowie den Kleingartenanlagen erstellt. Die Reinigungswirkung wird durch eine belebte Bodenzone gewährleistet.

### Lärmschutzwände

Auf der Westseite der Gleistrasse wird, zwischen der Wohnbebauung und dem neuen Straßenverlauf, eine Lärmschutzwand errichtet. Beginnend von der EÜ Feldmochinger Straße mit einer Höhe von 1,00 m erhöht sich die Wand im Raster von 2,50 m um jeweils 1,0 m auf die endgültige Lärmschutzwandhöhe von 3,00 m über Geländeoberkante. Die Lärmschutzwand hat eine Gesamtlänge von ca. 220 m. Auf den letzten 10 m ist analog dem Beginn eine Abstufung der Lärmschutzwand vorgesehen. Im unteren Bereich wird die Lärmschutzwand mit hochabsorbierenden Aluminium-Elementen ausgeführt, während im oberen Bereich VSG-Glaselemente mit Vogelschutzdruck vorgesehen sind. Aufgrund von mangelndem Wurzelraum ist eine Begrünung nicht möglich.

Auf der Ostseite der Bahntrasse wird ebenfalls eine Lärmschutzwand errichtet. Die Lärmschutzwand beginnt an der EÜ Feldmochinger Straße und endet vor der EÜ Fasanerie und hat somit eine Länge von ca. 244 m (Abwicklungslänge). Die Lärmschutzwand hat im Regelfall eine Höhe von 2,50 m.

Als Lärmschutzwandelemente sind ausschließlich hochabsorbierende Aluminium-Elemente vorgesehen.

Auf der bahnabgewandten Seite können Büsche gepflanzt werden.

In Bereichen, die, aufgrund notwendiger Zufahrten oder aus städtebaulicher Verträglichkeit bzw. den örtlichen Platzverhältnissen, nicht ausreichend durch aktive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden können, wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch geeignete passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt. Diese Bereiche befinden sich am nördlichen Ende der Baumaßnahme, im Übergangsbereich zur alten Feldmochinger Straße und an der neuen Fuß- und Radwegunterführung.

## **Alte Feldmochinger Straße**

### Straßenbau / Verkehrsanlagen

Die alte Feldmochinger Straße zwischen dem neuen Abzweig zur MIV-Unterführung und dem ehemaligen Bahnübergang wird in Richtung Norden ab der Einmündung zum Georg-Pickl-Weg als Erschließungsstraße mit reduziertem Querschnitt für die umliegenden Wohn- und Geschäftsbereiche geplant. Südlich der Fahrbahn wird ein Grünstreifen mit Baumbepflanzung geschaffen. Der Grünstreifen wird für die Zufahrten zu Grundstücken oder Erschließungsstraßen unterbrochen. Es wird beidseitig ein straßenparalleler Gehweg geführt, der nördlich der Feldmochinger Straße an die neue Fuß- und Radwegquerung und südlich an den Gehweg der Himmelschlüsselstraße anbindet. Ab der bestehenden Feldmochinger Straße 210b ist in Richtung Norden im Verkehrsraum kein ausreichender Platz vorhanden, um die Baumgräben fortzuführen. Die alte Feldmochinger Straße erhält einen neuen Querschnitt mit 5,50 m asphaltierter Straßenbreite, dies ist u. a. ein direktes Ergebnis aus der vorhergegangenen Bürgerbeteiligung. Auf der alten Feldmochinger Straße soll auch weiterhin ÖPNV in Form von Busverkehr stattfinden. Zusammen mit dem MOR wurde daher beschlossen den Querschnitt beidseitig mit jeweils einer 25 cm breiten Pflasterzeile zu erweitern. Optisch wird der Gesamtquerschnitt nur mit einer Breite von 5,50 m wahrgenommen, was Überholvorgänge von Fahrradfahrenden durch Kfz bei Gegenverkehr unterbinden soll. Gleichzeitig besteht für den ÖPNV durch das mögliche Befahren der Pflasterzeile eine Querschnittsbreite von 6,0 m.

Im Bereich des aufzulassenden Bahnüberganges wird die alte Feldmochinger Straße mittels Beschilderung und verkehrsleitenden Maßnahmen (Straßenführung, Bordführung) abgebunden. Sie bindet dann im Bereich der Himmelschlüsselstraße und der Niederalteicher Straße sowie der Leberblümchenstraße an den Bestand an (siehe auch Abbildung 6). Dadurch können die bestehende Grünfläche zwischen der Leberblümchenstraße und der Himmelschlüsselstraße vergrößert und drei zusätzliche Bäume gepflanzt werden. An der bestehenden Feldmochinger Straße werden im Bereich der Fuß- und Radwegquerung eine Bushaltestelle sowie ein Taxistand vorgesehen. Deren Lage ermöglicht eine direkte Anbindung zur EÜ Fasanerie und zu den Bahnsteigen.

Ausgelöst durch die Fuß- und Radwegunterführung wird die Erschließung der Mochostraße über eine alternative Anbindung über die Niederalteicher Straße erforderlich. Die Mochostraße wird am südlichen Ende eine Sackgasse mit einer Wendefläche für PKW (siehe auch Anlage 5).

#### Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt wie bisher über Straßeneinläufe und wird analog dem Bestand an das Kanalnetz angeschlossen.

#### Lärmschutzwände

In diesem Bereich gibt es keine Lärmschutzwände.

### **EÜ Fasanerie (Fuß- und Radwegquerung)**

#### Straßenbau / Verkehrsanlagen

Die Fuß- und Radwegunterführung wird als breite Treppenanlage mit mehreren Zwischenpodesten, die neben bepflanzten Grüninseln auch Aufenthaltsflächen bieten, ausgebildet.

An der Nordostseite sorgen zwei beidseitig der Bahntrasse liegende, mehrläufige Rampen für die barrierefreie Querung der Bahntrasse sowie die Erschließung des Bauwerks. Sie haben einen unmittelbaren Anschluss zu den Bahnsteigen und ermöglichen zudem den barrierefreien Zugang zu allen Aufenthaltsflächen. Über zwei ebenfalls beidseitig der Bahntrasse liegende Treppen ist eine direkte fußläufige Verbindung zwischen den Bahnsteigen möglich. Sowohl an den Treppen als auch an der barrierefreien Rampe werden beidseitig Handläufe angebracht.

Bei der Treppenanlage werden zusätzlich beidseitige Kehrrinnen angeordnet.

Zur Absturzsicherung ist auf den Trogwänden bzw. Rampenwänden ein Füllstabgeländer angeordnet.

Eine weitere Rampenanlage von Nordwest nach Südosten ist eigens für die Radfahrenden vorgesehen. Die Radfahrenden werden über eine W-förmige Rampe in die Unterquerung der Bahntrasse geführt. Diese Radrampe wurde gemäß Abstimmung mit dem MOR mit einem Gefälle von  $\leq 8,00$  % geplant. Im Bereich des Bauwerks der Fuß- und Radwegquerung sowie in den angrenzenden Flächen der Bahnsteige sind Fahrradabstellanlagen geplant. Diese setzen sich zusammen aus 180 Doppelstockstellplätzen im Zugang zum Bahnsteig und 194 im Gehbahnbereich auf beiden Seiten zuläufig zur EÜ Fasanerie.

### Brückenbauwerk und Grundwasserwanne mit seitlich aufgehenden Wänden (Trogbauwerk)

Das eigentliche Unterführungsbauwerk wird als Stahlbetonvollrahmen hergestellt und flach gegründet. Es erhält eine lichte Weite von 12,50 m und eine lichte Höhe von  $\geq 2,60$  m. Der im Grundwasser liegende Bauwerksteil wird als wasserdichte Grundwasserwanne ausgebildet.

### Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser der EÜ und der Wegeverbindung wird über die Kastenrinnen und in ein separates Absetz- und Rückhaltebecken mit integriertem Pumpwerk eingeleitet. Das Pumpwerk fördert das Wasser in ein Versickerungsbecken am Moosglöckchenweg. Das Sickerbecken wird als Naturbecken mit einem geschütteten Wall einschließlich Eingrünung und Bepflanzung erstellt. Die Reinigungswirkung wird durch eine belebte Bodenzone gewährleistet.

## **Umweltplanung, Natur- und Artenschutz**

Für das Vorhaben wurden eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls (Untersuchung, ob eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist), ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) sowie ein Fachbericht für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung mit folgenden Ergebnissen erstellt:

Der Planungsraum ist geprägt durch artenreiches Extensivgrünland, Baumbestand entlang des Füsslgrabens, Ruderalvegetation und einen artenreichen Magerrasen. Randlich begrenzt wird er durch dicht besiedeltes Gebiet mit Gärten sowie Kleingartenanlagen. Aus Naturschutzsicht wertbestimmend sind das Extensivgrünland sowie der zentral gelegene Magerrasen; beide sind nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz geschützt. Weitere Schutzgebiete sind nicht vorhanden.

Im Gebiet kommen die gesetzlich streng geschützte Zauneidechse vor sowie der stark gefährdete Idas-Bläuling (Tagfalter) und der in der Vorwarnliste geführte Wiesengrashüpfer. Der ebenfalls gesetzlich streng geschützte Laubfrosch wurde in Benachbarung zum Eingriffs- und Maßnahmenbereich nachgewiesen.

Im Zuge der Planung wurde dem Gebot der Vermeidung von Eingriffen in den Naturhaushalt Rechnung getragen und die Trassierung der Verkehrswege sowie die Situierung der Baustelleneinrichtungen optimiert. Dadurch wird der Schutz des Füsslgrabens, einer großen Esche im Südwesten der Kleingartenanlage sowie von Teilen der wertbestimmenden Magerwiese erreicht.

Dennoch kommt es zu einem Verlust von Habitat- und Vegetationsstrukturen und damit einhergehend zu Beeinträchtigungen für verschiedene Tierarten.

Um Eingriffe in den Naturhaushalt möglichst zu vermeiden bzw. zu kompensieren, sind unterschiedliche Vermeidungsmaßnahmen während der Bauphase sowie Ausgleichsmaßnahmen geplant.

Mit den geplanten landschaftspflegerischen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts überwiegend gleichartig ausgeglichen werden. Die Flächenverluste geschützter Biotope werden durch die Anlage gleicher Biotoptypen in deutlich größerem Umfang (Ausgleichsfläche) wiederhergestellt. Damit erfolgt eine vollständige Kompensation.

Das Landschaftsbild wird durch die Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt.

Diese beinhalten z. B. die Begrünung der straßenbegleitenden Flächen, der östlichen Lärmschutzwand mit Büschen auf der bahnabgewandten Seite, der Versickerungsanlagen oder die Neupflanzung von Sträuchern und Einzelbäumen.

Durch vorgezogene Artenschutz-Ausgleichsmaßnahmen („CEF-Maßnahmen“) für die Zauneidechse auf den südlich angrenzenden Flächen wird der sog. Verbotstatbestand nach Naturschutzrecht vermieden. Auch für die Arten Idas-Bläuling und Wiesengrashüpfer kann durch die Wiederherstellung von Magerwiesenbereichen vor Beginn der Bauphase der Lebensraumverlust ausgeglichen werden. Das Einwandern des Laubfrosches in das Baufeld wird durch das Aufstellen eines Amphibienzaunes verhindert.

Insgesamt müssen ca. 75 Bäume gefällt werden, die durch die Baumschutzverordnung der Stadt München geschützt sind. Als Ersatz für die zu fällenden Bäume ist nach Beendigung der Baumaßnahme die Neupflanzung von voraussichtlich 76 Einzelbäumen im direkten Projektumgriff vorgesehen. Dadurch werden die Fällungen adäquat ersetzt.

### **3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer\*innen und Baudurchführung**

#### EÜ Feldmochinger Straße

Im Vorfeld der Maßnahme werden im Jahr 2025 die vom Baufeld bzw. den künftigen Bauwerken betroffenen Sparten, entsprechend den Vorgaben der jeweiligen Träger, umgelegt und die erforderlichen Provisorien geschaffen. Bereits 2024 werden die ersten landschaftspflegerischen Vorwegmaßnahmen (CEF-Maßnahmenbeginn) beginnen, damit diese termingerecht bis zum Baustart Ende 2025 fertiggestellt sind. Der frühe Beginn ist notwendig, damit die Maßnahmen ihre Funktion auch erfüllen können.

Ende 2025 erfolgt dann die Herstellung der notwendigen Ersatzerschließung im Bereich des Moosglöckchenwegs, die zur Errichtung der EÜ Feldmochinger Straße notwendig ist. Die erforderlichen Baumfällungen erfolgen ebenfalls Ende 2025. Weitere Sparten werden in Abstimmung mit den jeweiligen Trägern umgelegt.

Der Baubeginn für die EÜ Feldmochinger Straße der DB InfraGO AG ist für Anfang 2026 terminiert. Während der Bauzeit der EÜ Feldmochinger Straße können der Kfz-Verkehr und der Fuß- und Radverkehr nahezu immer über den bestehenden Bahnübergang aufrechterhalten werden. Für die Verbindung Borsigstraße zum Moosglöckchenweg wird über ein städtisches Grundstück eine temporäre Straße hergestellt. Die Borsigstraße wird ab dieser temporären Straße bis hinter die Kreuzung der Trollblumenstraße für den Geh- und Radwegverkehr sowie den Kfz-Verkehr gesperrt. Die Zuwegung der durch die Sperrung nicht mehr an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossenen Gebäude Borsigstraße 85 und 87 (Flur-Nr. 465/9 und 466/5) wird über eine temporäre Überfahrt über die Baugrube realisiert.

Die Baustellenzufahrt auf der Westseite wird über die bestehende Trasse der Borsigstraße sowie auf der Trasse der neuen Feldmochinger Straße realisiert. Auf der Ostseite erfolgt die Baustellenzufahrt über die geplante Trasse der neuen Feldmochinger Straße.

Für die Herstellung der neuen Anschlüsse an die alte Feldmochinger Straße und notwendigen Kanalpassungsarbeiten wird eine einseitige signalgesteuerte Verkehrsführung des Kfz-, Geh- und Radwegverkehrs vorgesehen. In den kurzen Abschnitten einer erforderlichen Vollsperrung wird eine weiträumige Umfahrung des bestehenden BÜ Fasanerie erforderlich werden. Diese führt über die beiden schienengleichen Bahnübergänge der Lerchenauer Straße bzw. der Lerchenstraße.

#### EÜ Fasanerie

Nach dem Verkehrsanschluss der neuen an die weiterführende, bestehende Feldmochinger Straße kann die Ersatzerschließung Mochstraße hergestellt werden und es wird der alte Bahnübergang mit Baubeginn der EÜ für den Kfz-Verkehr gesperrt. Für den Geh- und Radverkehr wird vor dem Haltepunkt Fasanerie eine Behelfsbrücke mit zwei Aufzügen vorgesehen, so dass eine barrierefreie Überquerung der Gleisanlage möglich ist. Im Zuge der Herstellung der EÜ Fasanerie wird auch die Alte Feldmochinger Straße umgebaut.

Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 6 Jahre, jeweils ca. 3 Jahre für die EÜ Feldmochinger Straße und 3 Jahre für die EÜ Fasanerie.

Bedingt durch die Umverlegung der Feldmochinger Straße zur Anbindung der EÜ Feldmochinger Straße und zum Neubau der EÜ Fasanerie ist erheblicher Grunderwerb zu tätigen.

#### **4. Rechtliche Bauvoraussetzungen**

Die Maßnahme stellt eine Änderung einer Eisenbahnüberführung i. S. d. § 3 EkrG dar und ist genehmigungspflichtig.

Das Planfeststellungsverfahren für die BÜ Fasanerie ist abgeschlossen, der noch ausstehende Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes wurde mit Datum vom 17.06.2024 erlassen.

#### **5. Dringlichkeit**

Die Dringlichkeit ergibt sich daraus, dass mit Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht wird. Die DB InfraGO AG strebt auf Grund der genehmigten Sperrpausen einen Baubeginn für die Brückenbauwerke Anfang 2026 an. Vorbereitende Maßnahmen sind ab Ende 2025 vorgesehen.

Die Kreuzungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG befindet sich noch in der Abstimmung. Die Unterschrift ist unmittelbar nach der Projektgenehmigung geplant.

#### **6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen**

a) Allgemein:

Im Planfeststellungsbereich wird der höhengleiche Bahnübergang Fasanerie durch eine Straßenunterführung für den motorisierten Individualverkehr und eine Fuß- und Radverkehrsunterführung ersetzt. Kreuzungsbeteiligte sind die Deutsche Bahn und die LHM.



Da es sich um die Beseitigung eines höhenfreien Bahnübergangs handelt, werden die kreuzungsbedingten Kosten gemäß § 13 Abs. 2 S. 1 EkrG zur Hälfte vom Bund, zu einem Drittel von der Deutschen Bahn als Eisenbahn des Bundes und zu einem Sechstel vom Freistaat Bayern getragen. Zwischen der DB InfraGO AG und der LHM wird eine entsprechende Kreuzungsvereinbarung mit Kostenteilung nach §§ 3, 13 Abs. 2 EkrG abgeschlossen.

Im räumlichen Kreuzungsbereich sind alle Maßnahmen an den sich kreuzenden Verkehrswegen kreuzungsbedingt, die unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Technik notwendig sind, damit die Kreuzung den Anforderungen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs genügt. Die damit verbundenen Kosten fließen in die sog. Kostenmasse.

Das Projekt enthält auch Maßnahmen, die nicht kreuzungsbedingt sind. Dies gilt z. B. für die konkrete Ausgestaltung der Fuß- und Radwegunterführung durch die LHM, soweit sie aus stadtgestalterischen Gründen aufwendiger hergestellt wird, als es technisch und verkehrlich notwendig wäre. Die aus den kreuzungsbedingten Kosten bestehende Kostenmasse wird, entsprechend den gesetzlichen Regelungen, aufgeteilt. Die nicht kreuzungsbedingten Kosten werden durch den Kreuzungsbeteiligten getragen, der sie veranlasst.

Mithilfe eines Fiktivprojektes für die Fuß- Radwegeunterführung ohne Berücksichtigung der stadtgestalterisch bedingten Maßnahmen, ohne den baulichen Radweg entlang der neuen Feldmochinger Straße sowie ohne den Umbau der alten Feldmochinger Straße wurde der von der LHM zu tragende Anteil der Ausführungskosten ermittelt. Da sich die tatsächlichen Ausführungskosten gegenüber dem Ausführungsentwurf ändern können, haben die Kreuzungsbeteiligten einen Prozentsatz von 12,5 % der tatsächlichen Ausführungskosten als von der Stadt zu tragen ermittelt.

Für nachfolgende Berechnungen ist zu beachten, dass anfallende Umsatzsteuer zur Kostenmasse gehört. Die DB InfraGO AG und die LHM gehen derzeit im Hinblick auf eine laufende steuerrechtliche Prüfung davon aus, dass die LHM ihre, im Zusammenhang mit der Kreuzungsmaßnahme zu erbringenden, Leistungen gemäß § 2b UstG nicht als Unternehmerin ausführt. Die Kostenanteile, welche der Bund bzw. der Freistaat Bayern nach § 13 Abs. 2 EkrG zu tragen haben, sind nicht als Entgelt für eine steuerpflichtige Leistung zu behandeln. Die nicht kreuzungsbedingten Kosten der LHM unterliegen der Umsatzsteuer.

Des Weiteren ist noch zu beachten, dass die Gesamtkosten und die Kostenteilung noch durch die ROB, die DB InfraGO AG und durch das BMDV im Anschluss an die Projektgenehmigung und Unterzeichnung der Kreuzungsvereinbarung geprüft werden.

#### b) Kostendarstellung:

Die Kostenfolge richtet sich nach § 13 Abs. 2 S. 1 EkrG. Danach werden die kreuzungsbedingten Kosten zur Hälfte vom Bund, zu einem Drittel von der Deutschen Bahn und zu einem Sechstel vom Freistaat getragen. Die nicht kreuzungsbedingten Kosten sind durch die jeweiligen Kreuzungsbeteiligten selbst zu tragen.

Gemäß dem auf der Basis des Fiktivprojektes festgelegten Prozentsatzes sind 12,5 % (LHM) der Gesamtkosten von der LHM zu tragen. Die verbleibenden 87,5 % der Gesamtkosten fließen in die Kostenmasse ein und sind gemäß § 13 Abs. 2 EkrG von DB InfraGO AG, Bund und dem Freistaat zu tragen.

Ihre Planungskosten trägt die LHM selbst, soweit diese nicht über die Verwaltungskostenpauschale nach EKrG in die Kostenmasse einfließen.

Der Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergibt sich aus der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG und der LHM.

Die Massen- und Kostenberechnung basiert auf den Entwurfsplanungen der DB InfraGO AG und der LHM.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Gesamtkosten in Höhe von voraussichtlich 96.100.000 Euro.

Von den Kreuzungsbeteiligten sind voraussichtlich folgende Kostenanteile zu tragen:

Anteil DB AG mit Bund und Freistaat:	76.700.000 Euro
Anteil LHM einschließlich Risikoreserve	19.400.000 Euro

Im Kostenanteil der LHM ist eine 20 %-Risikoreserve in Höhe von 3.200.000 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. 720.000 Euro an. Die einmaligen Folgekosten sind in den Gesamtkosten enthalten. Im gleichen Zuge fallen für die Stadtwerke München GmbH einmalige Folgekosten in Höhe von 960.000 (netto) an.

Eine Ablöse von Unterhaltskosten findet in diesem Fall nicht statt.

Die laufenden Folgekosten für die neu hinzukommenden öffentlichen Verkehrsflächen belaufen sich jährlich auf ca. 450.300 Euro (inkl. der neu hinzukommenden Ingenieurbauwerke und der neuen Pumpstation) Für die landschaftspflegerischen Maßnahmen fallen in den Jahren 3-25 nach Inbetriebnahme (bis zum Jahr 2 zählen die jährlichen Kosten zu den Herstellungskosten) jährlich ca. 11.000,- € netto für den Unterhalt an.

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

Das Projekt ist nicht nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ (RZStra) zuwendungsfähig. Hintergrund ist, dass die eigentlich förderfähigen Bereich der EÜ Fasanerie und EÜ Feldmochinger Straße bereits zu 100 % durch die DB InfraGO AG, den Bund und den Freistaat bezahlt werden.

Die geplante Neuanlage von Radfahrstreifen ist zuwendungsfähig gemäß Kommunalrichtlinie. Über die Höhe der Zuwendung kann noch keine Aussage getroffen werden.