

**Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring
Teil des Planfeststellungsabschnitts 1
der Tram-Neubaustrecke
Tram Münchner Norden**

im 12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann

Projektgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11120

Beschluss des Bauausschusses vom 11.02.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	<p>Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „ÖPNV Bauprogramme“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916) vom 21.12.2022 wurde das Baureferat gebeten „vorbehaltlich der Genehmigung der zusätzlichen personellen Ressourcen, das Projekt Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sowie der Einarbeitung von sich daraus ergebenden Tekturen durch die Stadtwerke München GmbH federführend zu übernehmen und eine Projektgenehmigung im Stadtrat herbeizuführen. Die Finanzierung der für die weitere Planung und den Bau erforderlichen Kosten erfolgt weiterhin aus dem ÖPNV-Bauprogramm.“</p> <p>Der Planfeststellungsbeschluss „Neubau der Straßenbahnstrecke Tram Münchner Norden, Planfeststellungsabschnitt 1 Schwabing Nord – Kieferngarten durch die Stadtwerke München GmbH“ wurde von der Regierung von Oberbayern am 31.10.2024 erlassen.</p>
Inhalt	Projektgenehmigung
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Kosten dieser Maßnahme betragen 104.000.000 Euro brutto.

Klimaprüfung	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Die Untersuchung der Umweltverträglichkeit insbesondere mit Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft erfolgte durch die Stadtwerke München GmbH. Gemäß den Untersuchungen ist eine Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels nicht gegeben. Das Vorhaben entspricht dem Ziel der Vermeidung von Kfz-Verkehr und der Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, welches in der „Leitlinie Ökologie: Teil Klimawandel und Klimaschutz“ der Landeshauptstadt München (2014) manifestiert ist.</p>
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 104.000.000 € brutto wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt. 2. Die Aufgabenteilung zwischen der Stadtwerke München GmbH und dem Baureferat bezüglich der Ausführungsvorbereitung und Ausführung des Projektes „Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring“ aufgrund der aktuellen Entwicklungen gemäß Ziffer 1 des Vortrages der Referentin wird zustimmend zur Kenntnis genommen. 3. Das Baureferat wird beauftragt, die beim Baureferat entstehenden laufenden Folgekosten für das Brückenbauwerk zu ermitteln und im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens zu gegebener Zeit anzumelden.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	Tram Münchner Norden DB-Nordring Straßenbahnbrücke
Ortsangabe	Stadtbezirk 12 Schwabing - Freimann Schwabing Nord Kieferngarten Frankfurter Ring Maria-Probst-Straße

**Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring
Teil des Planfeststellungsabschnitts 1
der Tram-Neubaustrecke
Tram Münchner Norden**

im 12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann

Projektgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11120

Anlage:

Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Beschluss des Bauausschusses vom 11.02.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	2
1. Ausgangslage	2
2. Aktuelle Herausforderungen.....	4
3. Bauablauf und Termine	10
4. Darstellung der Kosten und Finanzierung.....	12
5. Entscheidungsvorschlag	13
6. Klimaprüfung	13
7. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	14
II. Antrag der Referentin	15
III. Beschluss.....	15

I. Vortrag der Referentin

1. Ausgangslage

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „ÖPNV Bauprogramme“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916) vom 21.12.2022 wurde das Baureferat gebeten „vorbehaltlich der Genehmigung der zusätzlichen personellen Ressourcen, das Projekt Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sowie der Einarbeitung von sich daraus ergebenden Tekturen durch die Stadtwerke München GmbH (SWM) federführend zu übernehmen und eine Projektgenehmigung im Stadtrat herbeizuführen. Die Finanzierung der [nach Abschluss] für die weitere Planung und den Bau erforderlichen Kosten erfolgt weiterhin aus dem ÖPNV-Bauprogramm.“

Der Stadtrat hat hierzu weiterhin beschlossen:

„Die SWM GmbH werden gebeten, im laufenden Planfeststellungsverfahren der Tram-Neubaustrecke „Tram Münchner Norden“ eine Tektur für die Brückenvariante 2 (Brückenverlängerung zur Offenhaltung des Ausbaus des DB-Nordrings für Personenverkehr) bei der Regierung von Oberbayern umgehend einzureichen. Über die Finanzierung der Mehrkosten des Projektes aufgrund der Brückenverlängerung kann erst nach der Finanzierungsentscheidung des Freistaates Bayern im nächsten Jahr eine Aussage getroffen werden. Dies wird dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung des Baureferats, voraussichtlich im Jahr 2023 unterbreitet. Der Trassierungsbeschluss zur TMN (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03084) vom 15.12.2021 enthält im Antragspunkt 4 die Einreichung der Tektur unter dem Vorbehalt der Übernahme der Kosten durch den Freistaat Bayern. Insofern wird mit dieser erneuten Beschlussfassung die Antragstellung für die Tektur von diesem Vorbehalt befreit, um den Projektfortschritt nicht noch weiter zu verzögern.“

Der Planfeststellungsbeschluss „Neubau der Straßenbahnstrecke Tram Münchner Norden, Planfeststellungsabschnitt 1 Schwabing Nord – Kieferngarten durch die Stadtwerke München GmbH“ wurde von der Regierung von Oberbayern am 31.10.2024 erlassen.

Aktuelle Entwicklungen:

In der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2024 wurde das „Umsetzungskonzept zur Reduzierung der investiven Ansätze in den Jahren 2025 – 2027 im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028 Teilhaushalt des Baureferats – ÖPNV-Bauprogramm und deren verkehrliche Auswirkungen und notwendige Anpassungen auf den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13693) hinsichtlich der Finanzpositionen beschlossen. Dem Stadtrat wird mit dem o. g. Beschluss insbesondere der Konsolidierungsvorschlag für den Teilhaushalt des BAU (UA 6050) vorgelegt. Erste verkehrliche wie städtebauliche Auswirkungen der konsolidierten Maßnahmen, v.a. zu den Neubaustrecken Tram Münchner Norden und Tram Johanneskirchen werden dargestellt und ein Lösungsansatz zur Weiterverfolgung dieser Neubaustrecken vorgeschlagen.

Gemäß Beschluss vom 18.12.2024 hätte eine Verzögerung des Projektes Tram Münchner Norden (TMN), resultierend aus den Auswirkungen auf die Verkehrserschließung sowie die Quartiers- und Gewerbeentwicklung, mittel- bis langfristig auch finanzielle Mehraufwendungen für die Landeshauptstadt zur Folge. Um die Vorgaben der Konsolidierung einhalten zu können, muss allerdings vorgeschlagen werden, die Maßnahme TMN zu konsolidieren. Aufgrund der voraussichtlichen finanziellen Mehraufwendungen sowie den erheblichen Auswirkungen auf die Verkehrserschließung und Siedlungsentwicklung wird dies aus den fachlichen Gründen allerdings abgelehnt und ein Alternativvorschlag zur Finanzierung des Projektes angeboten.

Folgende Aufträge zur Maßnahme Tram Münchner Norden wurden insbesondere mit dem o. g. Beschluss der Vollversammlung am 18.12.2024 erteilt:

Beschlusspunkt 3

„Die Finanzierung für die Neubaustrecken Tram Münchner Norden sowie Tram Johanneskirchen erfolgt anteilig über die alternativen Finanzierungsquellen gemäß den Ausführungen des Kapitels 4.“

Beschlusspunkt 4

„Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, Einzahlungen in Höhe von gesamt 10 Mio. Euro, die bisher unter der Finanzposition 6110.352.0000 vorgesehen waren, als Refinanzierung der beiden Neubaustrecken Tram Münchner Norden sowie Tram Johanneskirchen in den Haushalt des Baureferates zu übertragen.“

Beschlusspunkt 6

„Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, 4,9 Mio. Euro vom bisherigen Haushaltsansatz 2026 von der Finanzposition 6141.985.7541.5 als Refinanzierung der beiden Neubaustrecken Tram Münchner Norden sowie Tram Johanneskirchen in den Haushalt des Baureferates zu übertragen.“

Die kaufmännische Federführung für das Brückenprojekt einschließlich der Vergabe der Bauleistungen sowie die Termin- und Kostenkontrolle des Teilprojekts im Rahmen der Gesamtprojektleitung für die Tram Münchner Norden wird auch in der Ausführungsphase durch die SWM wahrgenommen. Das Baureferat hat mittlerweile die erforderlichen personellen Ressourcen angemeldet, so dass die technische Federführung für den Bau der Brücke durch das Baureferat, Ingenieurbau, übernommen werden kann. Die Zuständigkeiten im Einzelnen sind zwischen SWM und Baureferat, Abteilung Brückenbau, abgestimmt. Von der technischen Federführung insbesondere ausgenommen sind die Beleuchtung des Geh- und Radweges, der Berührschutz, die Gleisanlagen Tram einschließlich Unterbau sowie die Fahrleitung Tram. Hier verbleibt die Zuständigkeit bei der SWM.

Unterstützt werden die Projektpartner wegen der hohen Komplexität des Vorhabens, bedingt insbesondere durch das Bauen unter Bahnbetrieb, in der Realisierungsphase durch ein externes Projektsteuerungsbüro sowie eine externe örtliche Bauüberwachung.

Die Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn (DB) ist abgeschlossen und von allen Beteiligten unterschrieben. Die Baudurchführungsvereinbarung zwischen SWM, DB und der Landeshauptstadt München (LHM) ist in Abstimmung und wird vor Baubeginn abgeschlossen.

Die SWM hat in Abstimmung mit dem Baureferat die Entwurfs- und Ausführungsplanungsunterlagen für die Brücke erarbeitet.

Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Aktuelle Herausforderungen

Projektbeschreibung

Das Brückenbauwerk einschließlich der an beiden Brückenköpfen angrenzenden Rampenbauwerke mit Stützwänden bzw. Dammböschung liegt im Planfeststellungsabschnitt 1 der Neubaustrecke Tram Münchner Norden. Es befindet sich zwischen dem Frankfurter Ring im Süden und dem Helene-Wessel-Bogen im Norden und quert in diesem Bereich den DB-Nordring. Die SWM hat auftragsgemäß die Genehmigungsunterlagen für die sogenannte Brückenvariante 2 (Brückenverlängerung und -verbreiterung zur Offenhaltung des Ausbaus des DB-Nordrings für Personenverkehr) zur Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Bei dem Brückenbauwerk Variante 2 ist ein zusätzliches Trägerfeld im Süden der Brücke vorgesehen, um zusätzlich nutzbare Breite unter der geplanten Brücke und somit Freiräume für die Planungen der DB zu schaffen. Für die Situierung der Tramhaltestelle ist hier eine Verbreiterung der Brücke erforderlich, die mit dem Bau der Brücke umgesetzt werden muss, da eine nachträgliche Verbreiterung nicht möglich ist. Die Ausstattung der Tramhaltestelle durch die SWM und insbesondere die Treppen- und Aufzugsanlagen durch die DB können zu einem möglichen Haltepunkt der S-Bahn nachgerüstet werden.

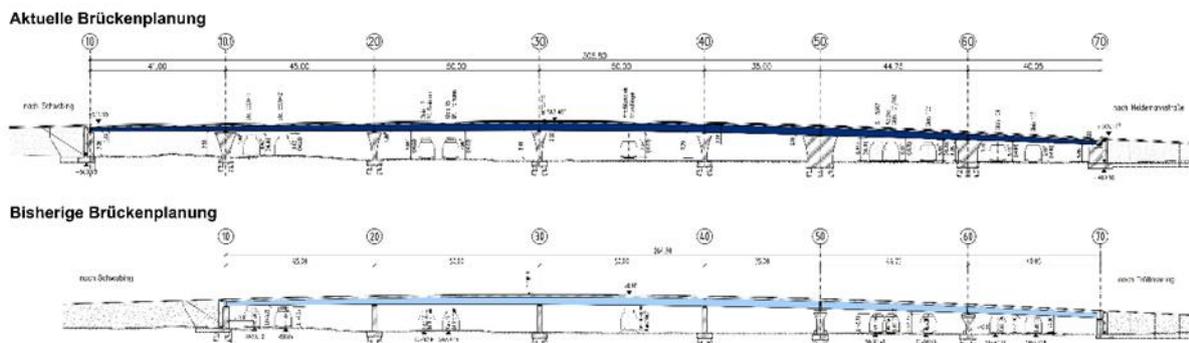


Abbildung 1: Aktuelle Brückenplanung (Vorhaltemaßnahme) und bisherige Brückenplanung
Quelle: SWM/MVG, BPR Dr. Schäpertöns Consult

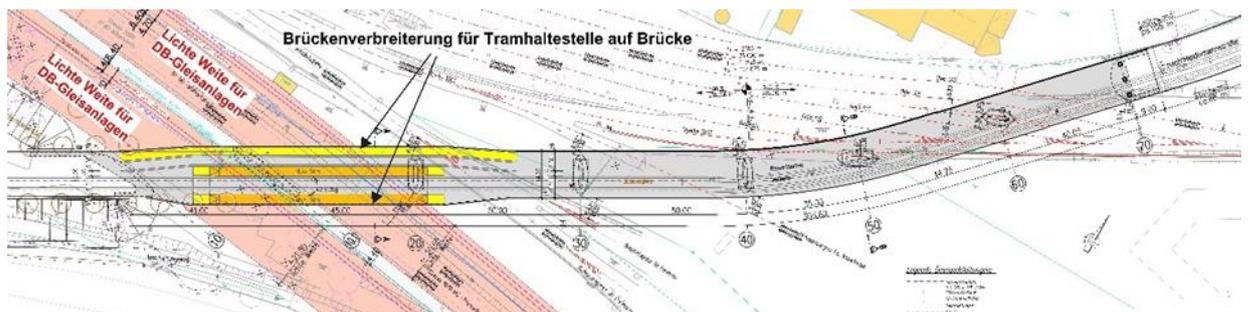


Abbildung 2: Brückenverlängerung und -verbreiterung für Tramhaltestelle auf Brücke
Quelle: SWM/MVG, BPR Dr. Schäpertöns Consult

Brückenkonstruktion:

Aufgrund der eingeschränkten Trägerhöhen und der Montage über DB-Anlagen wurde für den Überbau eine Stahl-Beton-Verbundbrücke als Balkentragwerk gewählt. Die Brücke ist mit einer Länge zwischen den Widerlagern von ca. 315 m und einer lichten Breite außerhalb des Haltestellenbereiches von ca. 13 m geplant. Für das über sieben Felder spannende Tragwerk des Brückenüberbaus resultieren Stützweiten zwischen ca. 35 m und 50 m. An den ungünstigsten Punkten verbleiben nur etwa 2 m Bauhöhe, gemessen von Schienenoberkante (SOK) Tram bis Unterkante der Konstruktion.

Das Balkentragwerk besteht aus drei Kastenträgern, Halbfertigteilen als Schalung und Bestandteil der Fahrbahnplatte, sowie einer Ortbetoneergänzung. Die Aufteilung des Stahlbaus in drei, im Wesentlichen unabhängige Längsträger, reduziert die Verhebebewegichte in den Bauzuständen sowie den Umfang an Montagegerüsten, und erlaubt es, die Träger größtenteils im Werk vorzufertigen. An beiden Brückenenden sind kastenförmige Widerlager mit Wartungsgängen geplant. Die Pfeiler bestehen aus Stahlbetonscheiben, die sich in der Ansicht nach oben hin aufweiten. Einige Pfeiler werden durch eine schmalere Sonderform an die beengten Randbedingungen angepasst.

Die künftige Brückenprüfung erfolgt mit geeignetem Gerät vom Überbau aus. Einzelne Unterbauten und Lager sowie Teile der Brückenuntersicht sind nicht mit Geräten vom Überbau aus einsehbar. Diese Bereiche müssen über Flächen der DB, Privatgrundstücke und Gleisanlagen zugänglich gemacht werden. Für jede Brückenhauptprüfung sind somit Sperrungen bei der DB zu beantragen, Absprachen mit Privateigentümern zu treffen und Geräte einzusetzen, welche die Gleise überfahren können. Für den späteren Unterhalt und Wartung der Brücken- und Rampenbauwerke sind deshalb dauerhaft Dienstbarkeiten mit Betretungs- und Befahrungsrecht für die betroffenen angrenzenden Grundstücke erforderlich, die vor Übernahme in den Unterhalt und Betrieb durch das Kommunalreferat abgeschlossen sein müssen.

Brückenquerschnitte:

Durch das neue Brückenbauwerk über die Gleisanlagen des DB-Nordrings mit Nutzung für Tram, Fuß- und Radverkehr entsteht eine neue attraktive Verbindung zwischen dem neuen Stadtquartier Neufreimann, der ehemaligen Bayernkaserne, und der Innenstadt.



Abbildung 3: Visualisierung auf der Brücke - Blickrichtung Süden;
Quelle: SWM/MVG, BPR Dr. Schäpertöns Consult

Das Brückenbauwerk weist zwei Abschnitte mit unterschiedlichen Querschnitten auf, einen Abschnitt mit Regelquerschnitt ohne Tramhaltestelle auf einer Länge von ca. 200 m sowie einen Abschnitt mit breiterem Querschnitt für eine künftige Tramhaltestelle auf einer Gesamtlänge von ca. 115 m.

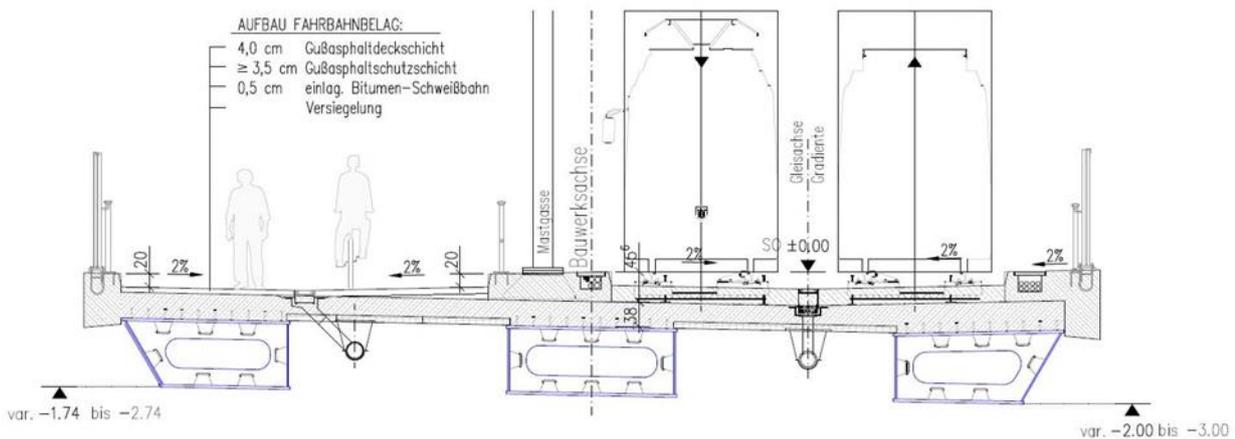


Abbildung 4: Brücke über DB-Nordring - Regelquerschnitt Blickrichtung Norden

Quelle: SWM/MVG, BPR Dr. Schäpertöns Consult

Regelquerschnitt:

Der Regelquerschnitt hat eine Breite von ca. 13 m, er besteht aus zwei Nutzungsbereichen. Auf der östlichen Seite werden die Tramgleise und auf der westlichen Seite ein getrennter Geh- und Radweg, der auch als Rettungsweg genutzt wird, geführt.

Die Breite des Gleisbereichs zwischen den Borden beträgt ca. 6 m. Zwischen der Tramtrasse und dem begleitenden Geh- und Radweg wird ein Trennstreifen von ca. 1,5 m zur Aufnahme der Mastgasse der Fahrleitung, des Sicherheitsraums, der Geländer und von Kabelkanälen vorgesehen. Die Breite des Zwei-Richtungs-Radwegs (einschließlich Trennstreifen) und Gehweg beträgt insgesamt 5,50 m (3,30 m Radweg, 2,2 m Gehweg).

Der Gleisbereich auf der Brücke wird als feste Fahrbahn mit Vignolschienen und zusätzlichen Schutzschienen ausgeführt. Im Bereich der Tramtrasse wird der Oberbau als feste Fahrbahn mit Betontragplatten ausgebildet. Die Brückenplatte wird mit einlagiger Bitumen-Schweißbahn abgedichtet. Zwischen Abdichtung und Beton der Tragplatte des Oberbaus sind Schutz- und Drainagelagen erforderlich. Die Drainage wird an die Brückenabläufe angeschlossen.

Im Bereich des Gleisbogens sind zusätzliche Leiteinrichtungen berücksichtigt. Zusätzlich werden östlich neben den Tram-Gleisen ein 20 cm hohes Bord sowie ein Geländer mit Seil im Handlauf angeordnet. Dies entspricht einer ausreichenden Absturzsicherung für Geschwindigkeiten bis einschließlich 50 km/h. Zum Schutz vor Spannungsüberschlag von DB-Oberleitungsanlagen wird an beiden Brückenrändern ein 1,80 m hoher Berührschutz angeordnet. Die Absturzsicherung für den Fuß- und Radverkehr erfolgt durch die zusätzlich vorhandenen Geländer und den Berührschutz.

Im Geh- und Radwegbereich sind zum Schutz der Konstruktion eine Abdichtungsebene in Form einer einlagigen Bitumen-Schweißbahn sowie ein Gussasphaltbelag geplant.

Die Entwässerung der Brückenoberfläche erfolgt mittels Abläufen, die jeweils mittig zwischen Geh- und Radweg bzw. zwischen den Gleisen angeordnet sind. Das gesammelte Oberflächenwasser wird nach Norden und Süden über die Rampen abgeführt und dort in den Flächen der Freianlagen über Versickerungseinrichtungen in den Untergrund versickert.

Querschnitt im Bereich der künftigen Haltestelle:

Für die Situierung einer zukünftigen Tramhaltestelle mit ca. 3 m breiten Bahnsteigen ist eine Verbreiterung der Brücke geplant. Der Querschnitt der Brücke im Haltestellenbereich hat eine Breite von ca. 19 m. Die Ausstattung der Tramhaltestelle und insbesondere die Treppen- und Aufzugsanlagen werden im Zuge des Vorhabens zum ÖPNV-Ausbau nachgerüstet. Die Längsneigung der Brücke im Bereich der Tramhaltestelle ist mit rund 1 % geplant. Ein barrierefreier Umstieg zwischen Tram und S-Bahn ist somit gegeben. Bis zur Realisierung eines künftig möglichen Umstiegs von der Tramhaltestelle auf der Brücke zur darunterliegenden S-Bahnhaltestelle werden die Geh- und Radwegflächen auf der Brücke vom Bereich der offenzuhaltenden Tramhaltestelle mit einem Geländer abgegrenzt.

Geh- und Radweg:

Die neue Radwegverbindung wird als einheitlich verlaufender Zweirichtungsradweg westlich der Tramtrasse vom Frankfurter Ring bis in das neue Stadtquartier Neufreimann geführt. Ab der Wendeschleife Schwabing Nord in Richtung Süden schließt diese neue Radwegverbindung an den vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der bestehenden Tramlinie 23 an. Im Rampen- und Brückenbereich steht für den Geh- und Radweg aufgrund der Zwangspunkte zu Fremdgrundstücken und den DB-Gleisanlagen eine Gesamtbreite von 5,5 m zur Verfügung. Da von weniger Fußgänger*innen als Radfahrer*innen auszugehen ist, wird der Gehweg mit 2,2 m und der Radweg mit 3,3 m angesetzt. Die Ausbildung der Radwege wurde im Detail mit den zuständigen Behörden der Landeshauptstadt München sowie der städtischen Arbeitsgruppe „Aktuelle Radverkehrsprojekte“ einvernehmlich abgestimmt. Der Querschnitt des Radwegs berücksichtigt, soweit technisch und geometrisch möglich, die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses "Bürgerbegehren ‚Radentscheid‘ " (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572).

Beleuchtungskonzept:

Zur Beleuchtung des Geh- und Radweges werden Leuchten an den Masten der Tram-Oberleitung befestigt. Die Maste für die Tram-Oberleitung werden auf der Mittelkappe unter Berücksichtigung des Sicherheitsraums zum Bahnkörper montiert.

Für das Bauwerk sind Bahnerdung und Erdung für die Tram-Technik vorgesehen.

Südlicher und nördlicher Rampenbereich:

Die südliche Rampe verläuft ab dem Frankfurter Ring bis zur Querung des DB-Nordrings westlich des Heizkraftwerkes Freimann, sie liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1893 "ehemaliges Shell - Tanklager". Die südliche Rampe hat eine Längsneigung von 3 % und wird aufgrund der zu berücksichtigenden Grundstücksgrenzen und einer Fernwärmeleitung mit seitlichen Stützmauern bis zu einer Höhe von ca. 6 bis 7 m versehen. Außerhalb dieser Zwangspunkte ist die Rampe mit Dammschüttung unter Berücksichtigung der kartierten Biotopflächen vorgesehen. Die Gesamtlänge der südlichen Rampe beträgt ca. 300 m.



Abbildung 5: Lageplan der südlichen Rampe;
Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten

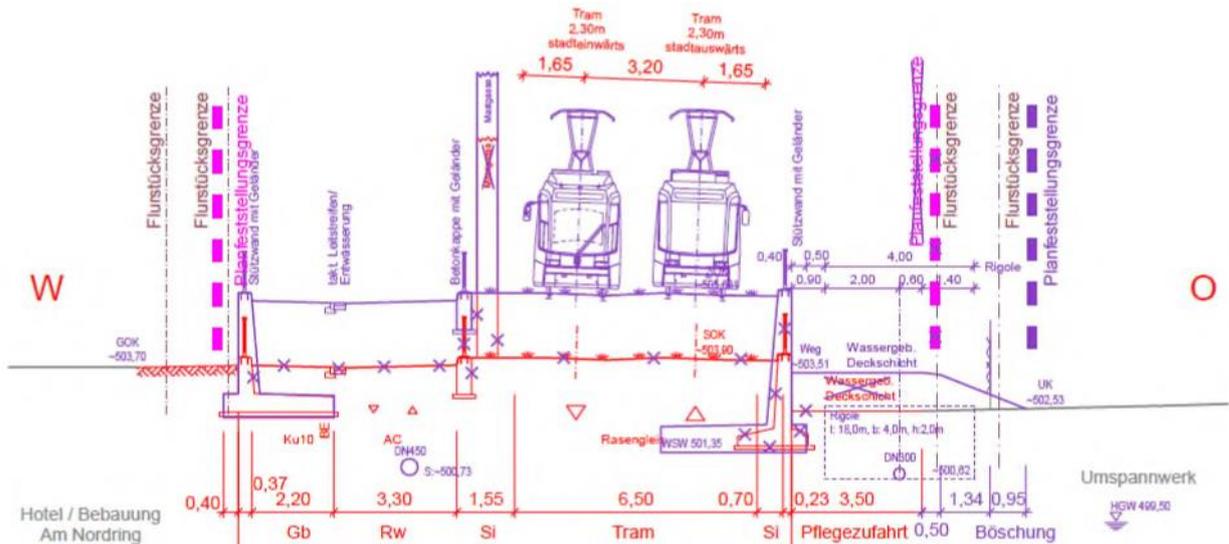


Abbildung 6: Schnitt - Südliche Rampe Blickrichtung Nord
Quelle: SWM/MVG, BPR Dr. Schäpertöns Consult

Im Rampenquerschnitt ist parallel zur Tramtrasse auf der westlichen Seite eine Verkehrsfläche für eine Gehbahn und einen Zweirichtungsradweg vorgesehen. Diese trassenbegleitende Verkehrsfläche wird auch als Rettungsweg genutzt. Die kombinierten Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten sind in den Trennstreifen unter Berücksichtigung des Sicherheitsraums zum Bahnkörper integriert. Die Rampenbereiche sind mit einer Raseneindeckung geplant. Der Bahnkörper wird mit einem Geländern von den Geh- und Radwegflächen abgegrenzt.

Östlich des Rampenbauwerks ist vom Frankfurter Ring bis zum südlichen Widerlager der Brücke eine Pflegezufahrt berücksichtigt, um Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten am Rampen- und Brückenbauwerk durchführen zu können.

Die nördliche Rampe mit einer Gesamtlänge von ca. 150 m wird analog der südlichen Rampe in Teilen mit Stützwänden ausgebildet und teilweise mittels einer Böschung hergestellt. Die Rampe kann aus geometrischen und topographischen Gründen nur mit einer Längsneigung von 5 % hergestellt werden. Dies ist bedingt durch die fehlende Entwicklungslänge zwischen der höhengleich zu kreuzenden Maria-Probst-Straße und dem ersten, in einer entsprechenden Höhe zu querenden Gleis der DB.

Für die nördliche Rampe wurde auch eine Lösung mit gemäß DIN 18040-3 vorgesehener Längsneigung von 6 % und Zwischenpodesten untersucht. Diese Anforderung (Neigung 6 % mit Zwischenpodesten) wäre grundsätzlich planerisch umsetzbar, nicht umsetzbar ist jedoch die Anforderung aus der DIN 18040-3 nach Handläufen und Radabweiser zwischen Geh- und Radweg wegen des Erfordernisses, dass die Brücke für Wartungs- und Rettungsfahrzeuge befahrbar sein muss. Damit wurde dieser Lösungsansatz nicht weiterverfolgt.



Abbildung 7: Lageplan der nördlichen Rampe
Quelle: SWM/MVG, BEM Landschaftsarchitekten

Die geplante Längsneigung mit 5 % überschreitet die Vorgaben der DIN 18040-3 zur Nutzbarkeit für Menschen mit motorischen Einschränkungen, insbesondere für Rollstuhl- und Rollatornutzer*innen. Südlich und nördlich der Brücke befinden sich aber jeweils unmittelbar Tramhaltestellen, so dass die Tram gemäß der DIN 18040-3 als alternative Verbindung im ÖPNV für Rollstuhlfahrer*innen und mobilitätseingeschränkte Personen gegeben ist. Die barrierefreie Zugänglichkeit wird durch eine entsprechend optimierte barrierefreie Gestaltung der Haltestellen gewährleistet. Dieses Konzept wurde mit dem Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen seitens SWM abgestimmt.

Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen:

Gemäß Trassierungsbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03084) wurden die Eingriffe in Natur und Landschaft für die Gesamtmaßnahme Tram Münchner Norden im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) dargestellt, bilanziert und im erforderlichen Umfang entsprechend den naturschutzrechtlichen Regelungen ausgeglichen. Im Rahmen des LBP wurden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) zudem Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen definiert, so dass sämtliche Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch den Bau der Tram Münchner Norden entstehen, bestmöglich ausgeglichen bzw. kompensiert werden.

Anpassungen an Bahnanlagen:

Die DB-Oberleitungen werden an das neue Brückenbauwerk angepasst. An den vier Kreuzungsstellen zwischen den bestehenden Gleisen und dem Brückenbauwerk werden die Kettenwerke abgesenkt. Damit wird eine neue Mastenteilung im Bereich der Gleise notwendig. Zwei Oberleitungsstützpunkte werden am Brückenbauwerk befestigt. Entsprechend der Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 23.05.2022 wird zudem der erforderliche Rückbau der nicht mehr benötigten Gleisanlagen auf einer Länge von rund 17 m im Bereich des nördlichen Brückenwiderlagers der Bahnstrecke 5567, Gleis 0, bei Bahn-km 2,8 als notwendige Folgemaßnahme (§ 75 VwVfG) beantragt.

Schallschutzwand bei Flurstück Nr. 151/0:

Beim Flurstück Nr. 151/0 Gemarkung Freimann ist auf dem dortigen privaten Schrott- und Rohstoffrecyclingbetrieb geplant, die bestehende, dem privaten Eigentümer gehörende Schallschutzwand während der Bauzeit teilweise abzubauen und nach dem Brückenbau neu herzustellen.

Während der Bauzeit ist eine temporäre Schallschutzwand geplant, um die nach TA Lärm zulässigen Immissionsrichtwerte des Schrott- und Rohstoffrecyclingbetriebs einzuhalten. Die neu errichtete Schallschutzwand verbleibt im Eigentum des privaten Eigentümers.

Fahrradabstellanlagen:

Unmittelbar südlich des Brückenbauwerks sind im Bereich der Dammschüttung der Rampen auf einer Länge von rund 50 m Freihalteflächen für Fahrradstellplätze vorgesehen. Bis zur Realisierung eines möglichen S-Bahnausbaus des DB-Nordrings mit Umstieg von der Tramhaltestelle auf der Brücke zu einer darunterliegenden S-Bahnhaltestelle gibt es keinen Quell- und Zielverkehr für Radfahrende im Brückenbereich. Die Umsetzung der Fahrradstellplätze erfolgt bedarfsgerecht erst mit Realisierung der S-Bahnhaltestelle inklusive Treppen- und Aufzugsanlage sowie der Inbetriebnahme der Tramhaltestelle auf der Brücke durch die zukünftigen Maßnahmenträger.

3. Bauablauf und Termine

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03084) wurde Folgendes festgelegt: „Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen [...], werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt.“ Um diesem Auftrag nachkommen zu können, wurden durch die SWM in Zusammenarbeit mit dem Baureferat parallel zum noch laufenden Planfeststellungsverfahren bereits die Ausführungsplanung sowie die Vorbereitung der Ausführung vorgezogen. Über die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens und den aktuellen Planungsstand wird im Sachstandsbericht des ÖPNV-Bauprogramms sowie in der Task Force ÖPNV berichtet.

Die Realisierung des Streckenabschnitts, in dem das geplante Brückenbauwerk liegt, ist derzeit ab Herbst 2025 geplant. Die Bauzeit bis zur Fertigstellung der Tramstrecke beträgt voraussichtlich 4 Jahre. Maßgeblich und terminkritisch ist hier die Herstellung des Brückenbauwerks über den DB-Nordring in Abhängigkeit von den seitens der DB noch zu genehmigenden notwendigen Gleissperrungen des DB-Nordrings. Die restlichen Streckenabschnitte in den betroffenen Straßenräumen werden abschnittsweise innerhalb dieser 4 Jahre gebaut.

Nachfolgend wird der grundsätzliche Ablauf zur Herstellung des Brückenbauwerks erläutert. Um die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme von Grundstücken der DB AG und privater Dritter zu minimieren, ist ein Bauverfahren mit teilweisem Taktschieben geplant. Im geradlinig verlaufenden Brückenbereich werden die Stahlträger des Brückenüberbaus im südlichen Rampenbereich vorgefertigt, verschweißt und mittels Vorschubvorrichtungen und Hilfsstützen über den Bahnanlagen eingeschoben. Im Bereich des Bogenverlaufs der Brücke ist kein Taktschieben, sondern ein Trägereinhub vorgesehen.

Als Vorwegmaßnahme werden durch die SWM die notwendigen Anpassungsarbeiten an der DB-Oberleitung, die Spartenumlegungen sowie die erforderlichen Umweltmaßnahmen einschließlich Gehölzentnahmen vor Beginn der Hauptbaumaßnahme durchgeführt. Im Anschluss beginnt nach derzeitigem Planungsstand im Herbst 2025 die Hauptbaumaßnahme mit Herstellung der Brückenwiderlager und -pfeiler. Danach soll der Einbau des stählernen Überbaus im Taktschiebeverfahren für die ersten vier Brückenfelder erfolgen sowie der Einhub und die Verschweißung der Quer- und Längsträger für jedes der drei weiteren Brückenfelder. Sobald der Stahlbau fertiggestellt ist, erfolgt der Ausbau des Brückenüberbaus. Dazu werden die Betonplatte der Stahl-Beton-Verbundkonstruktion, die Abdichtung und die Brückenkappen hergestellt sowie die Brückengeländer und der Berührschutz montiert. Zum Schluss erfolgt die Herstellung des Bahnkörpers der Tram und der Fahrleitung einschließlich der Beleuchtung für den Fuß- und Radweg.

Die Herstellung der südlichen und nördlichen Rampenbereiche erfolgt parallel zu den Brückenbauarbeiten.

Zur Herstellung des Brückenbauwerks ist eine bauzeitliche Inanspruchnahme von Grundstücken der DB AG und privater Dritter erforderlich. Während der Durchführung der Maßnahme ist der Eisenbahnbetrieb weitestgehend aufrechtzuerhalten. Die Sperrzeiten und die Eingriffe in Grundstücke privater Dritter werden auf das erforderliche Maß beschränkt. Die Beantragung und Festlegung von Sperrzeiten und Zugpausen erfolgt derzeit durch den Vorhabenträger SWM gegenüber der DB Netz AG gemäß den Regelwerken der DB. Die Grundinanspruchnahme des Brückenbauwerks auf Flächen der DB ist in der Kreuzungsvereinbarung geregelt. Demnach duldet die DB die Kreuzungsanlage. Ein Grunderwerb findet insoweit nicht statt.

Darüber hinaus sind bauliche Maßnahmen für eine Kompensation von Einschränkungen enthalten, die durch die künftig vorhandene Brücke dauerhaft auf den privaten Schrott- und Rohstoffrecyclingbetrieb auf dem Flurstück Nr. 151/0 entstehen. Hierzu sind für den Endzustand zusätzlich befestigte Betriebsflächen (dauerhafte Flächenversiegelungen) im westlichen und nördlichen Bereich des Flurstücks Nr. 151/0 und die dauerhafte Versetzung einer bestehenden Schallschutzwand geplant.

Um die Voraussetzungen für diese und die folgenden Maßnahmen zu schaffen, führt das Kommunalreferat derzeit Verhandlungen zum Grunderwerb bzw. zur Inanspruchnahme von Grundstücken.

Zudem ist zur Herstellung des Brückenbauwerks eine bauzeitliche Inanspruchnahme der derzeitigen Lagerflächen des Abfallwirtschaft München-Wertstoffhofes in der Lindberghstraße erforderlich. Hierbei handelt es sich um Flächen zur Zwischenlagerung von AWM-Containern auf einem städtischen Grundstück. Der Betrieb des Wertstoffhofes wird nicht beeinträchtigt. Als Ersatz werden auf dem städtischen Flurstück Nr. 137/54 (Gemarkung Freimann), Helene-Wessel-Bogen 19, Interimsflächen zur Abstellung der Abfallwirtschaft München-Container vorgesehen.

Der AWM führt hierzu aus, dass zusätzlich zu der Containerstellfläche eine Baustraße im Bereich der nördlichen Einfriedung nahezu über die komplette Länge des Wertstoffhofs geplant ist. Für die Umsetzung dieses Vorhabens ist es erforderlich, den Zaun abzubauen sowie weitere Demontagen der bestehenden Infrastruktur, wie Mastleuchten, nummerierte Schilder und eine Überwachungskamera, vorzunehmen. Dem AWM entsteht für den Umzug der Container auf die zur Verfügung gestellten Interimsflächen zur Zwischenlagerung ein erheblicher Aufwand sowie ein Schaden für die geplante Inanspruchnahme der aktuellen Containerstellfläche und des Grünstreifens auf dem AWM-Grundstück zur Herstellung einer Baustraße durch die SWM. Hierfür muss ein Miet- bzw. Pachtvertrag zwischen dem AWM und den SWM für die realistische Bauzeitdauer von vier Jahren erfolgen.

Bei den Querungen von bestehenden Fernwärmeleitungen mit der geplanten Tramtrasse sind entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen. Die vorhandene Fernwärmeleitung parallel zum südlichen Rampenbauwerk der Querung des DB-Nordrings ist vom Umbau nicht betroffen. Die Rampenbauwerke werden mit Stützwänden abgefangen, damit die Leitung nicht in Längsrichtung überbaut wird. Im Kreuzungsbereich Heidemannstraße / Lilienthalallee / Kieferngartenstraße muss die bestehende Fernwärmeleitung verlegt werden.

Im südlichen Rampenbereich der Querung des DB-Nordrings, im Helene-Wessel-Bogen und in der Kieferngartenstraße erfolgen, aufgrund der Tramstrecke, Umverlegungen von Kanalhaltungen und Schachtbauwerken, damit die dort vorhandenen Anlagen der Münchner Stadtentwässerung nicht in Längsrichtung durch die Tramtrasse überbaut werden.

4. Darstellung der Kosten und Finanzierung

Die von den SWM ermittelten und vom Baureferat geprüften Projektkosten für das konstruktive Brückenbauwerk in Höhe von 104.000.000 € brutto werden als Kostenobergrenze für das Projekt gemäß Brückenvariante 2, einschließlich der Brückenverlängerung und -verbreiterung, festgelegt. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 6.800.000 € brutto enthalten. Die Kostenverantwortung im Rahmen des Gesamtprojektes der Tram Münchner Norden liegt weiterhin bei der SWM, die im Rahmen der Fortschreibung des ÖPNV-Bauprogramms dem Stadtrat auch zur Entwicklung der Projektkosten berichten wird.

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 betragen ca. 3.000.000 € brutto.

Der erforderliche Grunderwerb bzw. Grunddienstbarkeiten erfolgen gemäß Trassierungsbeschluss vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03084) über das Kommunalreferat. Hierzu wird das Kommunalreferat ggf. eigene Beschlüsse über die Kaufabwicklung von Grundstücken einbringen.

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

Die durch die Landeshauptstadt München zu tragenden Kosten für das konstruktive Brückenbauwerk in Höhe von 54,1 Mio. € sind Bestandteil des ÖPNV-Bauprogramms und im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 - 2028 enthalten. Aus der MIP-Maßnahme 6300.2100 (Rangfolge Nr. 502) werden 33,3 Mio. € finanziert; aus der MIP-Maßnahme 6050.7700 (Rangfolge Nr. 101) werden 20,8 Mio. € finanziert.

Das Vorhaben „Tram“ wurde von den Stadtwerken München für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im Bundesprogramm angemeldet. Der Fördergeber hat hierzu eine Unbedenklichkeitsbescheinigung erlassen. Über die Förderhöhe kann nachzeitigem Stand noch keine Auskunft gegeben werden.

Für die Teilmaßnahme „Radweg Tram Münchner Norden auf der Brücke DB-Nordring“ wurde ein Förderantrag nach Kommunalrichtlinie (Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld) gestellt. Im Rahmen der Kommunalrichtlinie dürfen Lieferungs- und Leistungsverhältnisse (insbesondere Vergabeleistungen) zur Ausführung der beantragten Maßnahmen erst nach Erteilung des Zuwendungsbescheids eingegangen werden, da dies ansonsten den Verlust der Gesamtzuwendung zur Folge hätte. Sofern bereits vor Erteilung des Zuwendungsbescheids der Ausführung des Vorhabens zuzurechnende Lieferungen oder Leistungen ausgeschrieben und/oder Angebote eingeholt werden, so muss in der Ausschreibung bzw. einer Aufforderung zur Abgabe von Angeboten ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass eine Zuschlagserteilung bzw. ein Vertragsabschluss nur bei Bewilligung der beantragten Zuwendung erfolgt.

Weitere Fördermöglichkeiten befinden sich derzeit in der Prüfung. Inwieweit eine Förderung erfolgen wird, kann abschließend noch nicht beurteilt werden. Dieses ist unter anderem abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Rechtsansprüche auf beide Förderungen bestehen jedoch nicht.

Im Rahmen eines Termins der SWM mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) am 21.09.2023 wurde festgehalten, dass die zur Realisierung geplante Brücke als Teil des Trambahnvorhabens in vollem Umfang (für den Trambahnanteil) inklusive der Mehrkosten für den Vorhaltebereich zur Förderung nach GVFG angesetzt werden kann.

Die Mehrkosten des Vorhaltebereichs Brücke DB Nordring aufgrund der Brückenverlängerung fließen nach Auskunft des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in die Förderung mit ein.

Die laufenden Folgekosten betragen nach den gesetzlichen Vorgaben (Ablöserichtlinien) ca. 1 % der Herstellungskosten pro Jahr. Sie umfassen insbesondere die Kosten für den laufenden Bauwerksunterhalt inklusive Bauwerksprüfung sowie Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten der Teile des Brückenbauwerkes. Derzeit ist vorgesehen, dass der laufende Unterhalt wesentlicher Teile des Brückenbauwerks nach erfolgter Abnahme in die Zuständigkeit des Baureferats (Ingenieurbau und Tiefbau) übergeht.

Über die Zuständigkeiten wird noch eine Vereinbarung zwischen der SWM GmbH und dem Baureferat erstellt. Voraussetzung hierfür ist die Genehmigung der noch zu ermittelnden, zusätzlichen Ressourcen durch den Stadtrat.

Die Anmeldung der entstehenden Folgekosten durch das Baureferat erfolgt zu gegebener Zeit im Rahmen eines Haushaltsplanaufstellungsverfahrens.

5. Entscheidungsvorschlag

Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 104.000.000 € brutto wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.

Die Aufgabenteilung zwischen der SWM und dem Baureferat bezüglich der Ausführungsvorbereitung und Ausführung des Projektes „Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring“ aufgrund der aktuellen Entwicklungen gemäß Ziffer 1 des Vortrages der Referentin wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Das Baureferat wird beauftragt, die beim Baureferat entstehenden laufenden Folgekosten für das Brückenbauwerk zu ermitteln und im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens zu gegebener Zeit anzumelden.

6. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv

Die Untersuchung der Umweltverträglichkeit insbesondere mit Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft erfolgte durch die SWM.

Gemäß den Untersuchungen ist eine Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels nicht gegeben. Das Vorhaben entspricht dem Ziel der Vermeidung von Kfz-Verkehr und der Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, welches in der „Leitlinie Ökologie: Teil Klimawandel und Klimaschutz“ der Landeshauptstadt München (2014) manifestiert ist. Risiken für die menschliche Gesundheit, für Natur und Landschaft sowie das kulturelle Erbe beispielsweise durch schwere Unfälle oder Katastrophen sind vernünftigerweise nicht zu erwarten. Bei einem bestimmungsgemäßen Betrieb der Tram kann unter Einhaltung der technischen Vorschriften davon ausgegangen werden, dass kein Störfall eintreten wird.

Im Zuge vorläufiger Berechnungen zur Standardisierten Bewertung wurden für das Gesamtprojekt TMN und TNT CO₂-Bilanzen für Bau und Betrieb erstellt. Die Einsparung von CO₂-Emissionen durch Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖPNV übertrifft dabei die CO₂-Emissionen für den Bau.

7. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Das Planungskonzept wurde durch die SWM 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.

Die Stadtkämmerei, das Kommunalreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Klima- und Umweltschutz sowie die Stadtwerke München GmbH haben der Vorlage zugestimmt.

Anhörung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 12 Schwabing - Freimann wurde bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren der Tram-Neubaustrecke „Tram Münchner Norden“, Tektur für die Brückenvariante 2, einer Brückenverlängerung zur Offenhaltung des Ausbaus des DB-Nordrings für Personenverkehr, angehört und hat dem Projekt zugestimmt.

In der Planfeststellungsunterlage (Tektur 1AB., Erläuterungsbericht, S. 101, 14.1 1. Absatz vom 28.03.2024) ist angeführt „... Mit der Landeshauptstadt München fanden zahlreiche Abstimmungen, insbesondere mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Baureferat, dem Mobilitätsreferat, der MSE, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Kommunalreferat, dem Referat für Klima und Umwelt, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und den politischen Entscheidungsträgern im Stadtrat und den tangierten Bezirksausschüssen statt ...“.

Bei der Projektgenehmigung wird deshalb zur Verwaltungsvereinfachung auf eine Bezirksausschuss-Anhörung verzichtet, da sich gegenüber den Planfeststellungsunterlagen keine wesentlichen Änderungen ergeben haben. Der betroffene Bezirksausschuss hat 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 104.000.000 € brutto wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Die Aufgabenteilung zwischen der Stadtwerke München GmbH und dem Baureferat bezüglich der Ausführungsvorbereitung und Ausführung des Projektes „Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring“ aufgrund der aktuellen Entwicklungen gemäß Ziffer 1 des Vortrages der Referentin wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
3. Das Baureferat wird beauftragt, die beim Baureferat entstehenden laufenden Folgekosten für das Brückenbauwerk zu ermitteln und im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens zu gegebener Zeit anzumelden.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

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 HA II /V - Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
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 Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 12
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 die Behindertenbeauftragte 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, J-Stab, J0, J03, J1, J3, J4, JZ, JZ3, JZ4
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück an das Baureferat – Ingenieurbau J/Vorzimmer

Am.....

Baureferat – RG 4

i. A.