

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: Teil des Planfeststellungsabschnitts 1 der Tram-Neubaustrecke Tram Münchner Norden		
		Projekt-Nr.:
		Maßnahmeart: Neubau
Baureferat – HA Ingenieurbau J2 – Brückenbau	MIP-Bezeichnung / Finanzposition	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 05.09.2023/233-61500	Projektkosten (Kostenberechnung) 104.000.000 € brutto	
<p style="text-align: center;">Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarf 2. Entwurf 3. Rechtliche Bauvoraussetzungen 4. Dringlichkeit 5. Bauablauf und Termine 6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen:</u></p> <p>A) Planunterlagen</p>		

1. Bedarf

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 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 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03084) vom 15.12.2021 enthält im Beschlusspunkt 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 – Kiefernarten 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, 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.

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 Geh- und Radweg, der Berührschutz, die Gleisanlagen Tram einschließlich Unterbau sowie die Fahrleitung Tram.

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 DB ist abgeschlossen und von allen Beteiligten gezeichnet. Die Baudurchführungsvereinbarung zwischen SWM, DB und 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. Entwurf

Im Vortrag der Referentin wird die Projektbeschreibung dargelegt, so dass auf eine erneute Beschreibung verzichtet und auf den Vortrag der Referentin verwiesen wird.

3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Das Brückenbauwerk einschließlich der an beiden Brückenköpfen angrenzenden Rampenbauwerke mit Stützwänden liegt im Planfeststellungsabschnitt 1 der Neubaustrecke Tram Münchner Norden. Es befindet sich im zwischen dem Frankfurter Ring im Süden und dem Helene-Wessel-Bogen im Norden und quert in diesem Bereich den DB-Nordring.

Im Rahmen des Projektes Tram Münchner Norden hat die SWM auftragsgemäß die Genehmigungsunterlagen für die Brückenvariante 2 (Brückenverlängerung und -verbreiterung zur Offenhaltung des Ausbaus des DB-Nordrings für Personenverkehr) der Straßenbahnbrücke über den DB-Nordring erstellt und zur Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern eingereicht.

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.

4. Dringlichkeit

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 03084) wurde dargelegt: „Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen [...], werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt.“

Über die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens wird im Sachstandsbericht des ÖPNV-Bauprogramms berichtet.

5. Bauablauf und Termine

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.

Im Vortrag der Referentin werden Bauablauf und Termine dargelegt, so dass auf eine erneute Beschreibung verzichtet und auf den Vortrag der Referentin verwiesen wird.

6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die von der 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. Dieser Betrag entspricht dem SWM-Standard und ist seitens SWM mit der Fördermittel gebenden Stelle abgestimmt. Die Kostenverantwortung liegt innerhalb des Gesamtprojekts Tram Münchner Norden weiterhin bei SWM, die im Rahmen der Fortschreibung des ÖPNV-Programms 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.

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

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 (insb. 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 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 Staatsministeriums 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) übergehen. 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.