

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Dachauer Straße (Eisenbahnüberführung)		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen Gröbenzeller Straße / Moosburger Straße und Pelkoven- / Bunzlauer / Baubergerstraße		
	Projekt-Nr.:	100703
	Maßnahmeart:	
		Umbau
Baureferat - HA Tiefbau Abt. Straßenplanung und -bau, T1/VI-SP	MIP-Bezeichnung / Finanzposition MIP 2022 - 2026, IL 1, 6300.1330, RF 214	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 24.02.2022/ 233 - 61100	Projektkosten (Kostenberechnung) Anteil LHM 22.397.000 €	
Gliederung des PHB 2		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sachstand 2. Genehmigtes Konzept 3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer*innen und Baudurchführung 4. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung 5. Rechtliche Bauvoraussetzungen 6. Dringlichkeit 7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen 		
<u>Anlagen:</u>		
A) Termin- und Mittelbedarfsplan		
B) Laufende Folgekosten		
C) Einmalig verursachte Folgekosten		

1. Sachstand

In München sind zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) nach Aussage der DB Netz AG in schlechtem baulichem Zustand und somit erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB Netz AG. Die DB Netz AG ist auch Vorhabensträgerin für die geplanten Erneuerungen.

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 04.07.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08023) die Vorplanung für die vorbezeichnete Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Das Planfeststellungsverfahren für die EÜ Dachauer Straße ist abgeschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes (EBA) wurde am 21.03.2022 erlassen.

Zwischen den Kreuzungsbeteiligten DB Netz AG (Baulastträgerin Schienenweg) und der LHM (Baulastträgerin Straße) wurde am 28.07.2014 eine Planungsvereinbarung geschlossen.

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

Die DB Netz AG plant die Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Dachauer Straße. Die Brücke weist erhebliche, altersbedingte Bauschäden auf. Im Zusammenhang damit wird die Brücke verbreitert und es werden der Oberbau sowie die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik im Bereich der neuen Eisenbahnüberführung angepasst. Des Weiteren wird die lichte Höhe des Unterführungsbauwerkes auf eine uneingeschränkte Durchfahrtshöhe von 4,50 m ausgebaut, um einen Unfallschwerpunkt zu vermeiden.

Das Baureferat wird im Zuge der Erneuerungsmaßnahme der DB Netz AG die bestehende Straße zwischen den Knotenpunkten Dachauer Straße / Pelkovenstraße bzw. Baubergerstraße im Süden und Dachauer Straße / Gröbenzeller Straße bzw. Moosburger Straße im Norden umbauen.

Die Dachauer Straße wird so angepasst, dass sie ihrer Funktion als örtliche Hauptverkehrsstraße und als Hauptroute für den Radverkehr gerecht wird.

Die Planungen im Bereich der EÜ sehen vor, deren lichte Weite deutlich aufzuweiten. Dabei wird die bestehende Straße richtlinienkonform auf beiden Seiten um einen getrennten Geh- und Radweg erweitert (auf der Ostseite Einrichtungsrادweg und auf der Westseite Zweirichtungsrادweg). Diese werden barrierefrei mit einer Längsneigung von etwa 3 % ausgeführt.

Darüber hinaus wird der bestehende Straßenquerschnitt mit einer Fahrspur je Richtung durch eine über die Unterführung hinaus verlängerte Linksabbiegespur in die Gröbenzeller Straße ergänzt, so dass zukünftig in Summe 3 Fahrspuren durch die Eisenbahnüberführung führen. Die Breite der Fahrspuren wird neu aufgeteilt und beträgt im Streckenabschnitt der Eisenbahnüberführung 3,25 m, wobei die Linksabbiegespur 3,0 m breit wird. Als bauliche lichte Höhe wird gegenüber dem Bestand von 3,70 m (beschildert mit 3,40 m, Unfallschwerpunkt) eine neue uneingeschränkte Durchfahrtshöhe von 4,50 m geplant.

Aufgrund der geänderten Überbaukonstruktion des neuen Bauwerks und der neuen lichten Durchfahrtshöhe von 4,50 m muss die Gradienten der Straße gegenüber dem Bestand entsprechend abgesenkt werden. Alle Erschließungen und bisherigen Verkehrsbeziehungen können sichergestellt werden. Lediglich auf die Anbindung der Holledauer Straße an die Dachauer Straße wird verzichtet, da diese ausschließlich zur Erschließung von einigen Grundstücken dient. Diese Grundstücke werden künftig über die Moosburger Straße erschlossen. Am Ende der Holledauer Straße wird ein Wendehammer situiert. Gegen die Anbindung der Holledauer Straße an die Dachauer Straße haben die erheblichen Einschränkungen der Sichtweitenverhältnisse bei der Einfahrt in die Dachauer Straße im Bauwerksbereich und das damit verbundene hohe Unfallrisiko gesprochen. Dieses Vorgehen wurde mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kreisverwaltungsreferat (KVR) (jetzt Mobilitätsreferat) abgesprochen.

Wegen der unterschiedlichen Längsneigung zwischen Fahrbahn und Geh- und Radwegen werden diese erhöht auf einem eigenen Niveau geführt. Dadurch ist u. a. eine Stützmauer als Abgrenzung zur Fahrbahn notwendig. Da dadurch der Geh- und Radweg von den Fahrspuren aus nicht mehr erreichbar ist, wird an beiden Fahrbahnrändern ein Notgehweg mit einer Breite von 0,75 m notwendig. Der Gehweg hat in der Planung auf beiden Seiten eine Breite von 2,50 m, der Radweg eine Breite von 2,00 m (Einrichtungsradschwinge) bzw. 2,50 m (Zweirichtungsradschwinge).

Im Zuge des Projekts wird auch der Bereich der Dachauer Straße zwischen der Breslauer Straße und der Pelkovenstraße ausgebaut. Hier sollen, wo möglich, regelkonforme Geh- und Radwege eingebaut werden. Da gleichzeitig die Forderung des KVRs bestand, alle bisherigen Fahrspuren (Anzahl) beizubehalten, haben die neuen Radwege eine Breite von 2,0 m bis 1,80 m und die Gehwege eine Breite von 2,30 m bis 2,50 m.

3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer*innen und Baudurchführung

Während der gesamten Baudurchführung ist die Dachauer Straße zwischen der Breslauer / Riesengebirgstraße und der Gröbenzeller / Moosburger Straße für den motorisierten Individualverkehr vollständig gesperrt, wobei die Zufahrten für die Anlieger freigehalten bzw. Provisorien geschaffen werden. Für Fußgänger und Radfahrer werden während der Bauzeit provisorische Wegführungen erstellt (gemeinsamer Geh-Radweg auf einer Seite), die nur in kurzzeitigen Bauphasen unterbrochen werden müssen. Die Zugänglichkeit zu den anliegenden Häusern wird dabei durchgängig sichergestellt.

Im Straßenabschnitt zwischen Breslauer / Riesengebirgstraße und Pelkoven- / Bunzlauer / Baubergerstraße kann der lokale Verkehr während der gesamten Baumaßnahme aufrechterhalten werden.

Für den Durchgangsverkehr der Dachauer Straße werden für die Bauzeit großräumige Umfahrungen (z. B. über den Georg-Brauchle-Ring, die Triebstraße und die Max-Born-Straße) eingerichtet (siehe Anlage Nr. 8). Hierzu führt das Mobilitätsreferat unter anderem aus:

„Bauzeitlich muss die Zufahrt zu dem Anwesen des Motorradhändlers Dachauer Straße 447 provisorisch über eine Ersatzerschließung von der Gröbenzeller Straße aus erfolgen. Außerdem wird von diesem Grundstück ein Streifen von ca. 228 m² dauerhaft und ca. 142 m² temporär benötigt. Bei der Wiederherstellung wird die Zufahrt von der Dachauer Straße aus dann an die geänderte Straßengradiente angepasst. Weiterhin wird von dem Grundstück Breslauer Straße 9 eine Fläche von ca. 23 m² dauerhaft und ca. 167 m² temporär beansprucht. Die betroffenen Grundstückseigentümer*innen wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens über die Baumaßnahme informiert und haben der Maßnahme prinzipiell zugestimmt.“

4. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung

Im Zuge der Entwurfsplanung haben sich folgende Änderungen und Konkretisierungen ergeben:

Unterführungsbauwerk

Die lichte Höhe im Unterführungsbauwerk wird entsprechend der Vorprojektgenehmigung für die ungehinderte LKW-Durchfahrt ausgelegt und beträgt künftig 4,50 m. Um auch die zukünftige Durchfahrt mit einer Straßenbahn (siehe Beschluss der Vollversammlung „Ausbau der Bahnüberführung Dachauer Straße mit Offenhaltung der Durchfahrt für eine Tram“ vom 24.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01448)) zu ermöglichen, wird das eigentliche Brückenbauwerk auf eine mögliche Durchfahrtshöhe von 4,70 m ausgelegt. Straßenbautechnisch wird diese Durchfahrtshöhe jedoch noch nicht realisiert, sie besteht lediglich als Option.

Insgesamt machen die mögliche lichte Höhe von 4,70 m und die statisch-konstruktiv erforderliche Vergrößerung der Überbaustärke eine Tieferlegung der bestehenden Straße um bis zu 1,40 m im Bereich des Überführungsbauwerkes notwendig. Dies führt insgesamt zu einer Absenkung der Gradienten der Dachauer Straße. Hierdurch wird eine Grundwasserwanne sowohl im Bereich der Fahrbahnen wie auch im Bereich der höherliegenden Geh- und Radwege erforderlich.

Grundwasserwanne

Um alle bestehenden Zufahrten aufrechterhalten zu können, ergibt sich für die Fahrbahn ein Gefälle von bis zu 8,00 % im Bereich der Grundwasserwanne.

Die Länge der Grundwasserwanne bleibt dabei jedoch gegenüber der Planung ohne Tram unverändert. Das Längsgefälle des Stahlbetonbauwerks Grundwasserwanne beträgt maximal 5 %, die lichte Höhe im Bereich der Brücke die erwähnten 4,70 m gemäß den Vorgaben der SWM. In der Grundwasserwanne werden entsprechend starke Schüttungen vorgesehen, um den Höhenunterschied zwischen den Gradienten mit bzw. ohne Tram auszugleichen um auf die 4,50 m reguläre Durchfahrtshöhe zu kommen. Um die Tram zu einem späteren Zeitpunkt durch das Bauwerk führen zu können, sind diese Schüttungen zu entfernen und die Grundwasserwanne entsprechend den Erfordernissen der Tram zu verlängern.

Die beidseitigen Geh- und Radwege werden richtlinienkonform und barrierefrei mit einer maximalen Längsneigung von 3 % gebaut. Dies wurde im Vorfeld mit dem Städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Auf Grund des unterschiedlichen Gefälles der Fahrbahn und der Geh- und Radwege werden diese erhöht geführt. Auch sind aufgrund der unterschiedlichen Höhenlage unterschiedlich lange Grundwasserwannen erforderlich – im Bereich der Geh- und Radwege sind die Längen deutlich geringer als im Bereich der Straße. Die Außenwand der Grundwasserwanne der Straße überbrückt die Höhendifferenz zu den Geh- und Radwegen. Diese Wand hat eine maximale Höhe von ca. 2,20 m. Als Absturzsicherungen werden außerhalb der eigentlichen EÜ auf der Wand über die gesamte Länge Geländer angeordnet.

Als Vorgabe für die lichte Höhe der Geh- und Radwege im Bauwerksbereich (EÜ) sind mindestens 2,50 m angesetzt.

Straßenbau im Bereich der eigentlichen EÜ

Die Breite der Fahrspuren wird gegenüber der Vorprojektgenehmigung neu aufgeteilt und beträgt jeweils 3,50 m (bereits für zukünftige, breitere Trambahnen ausgelegt) bei den beiden außenliegenden Fahrbahnen bzw. 3,25 m bei der innenliegenden Abbiegespur. Der Notgehweg muss deswegen von ursprünglich 1,0 auf 0,75 m verschmälert werden.

Die im östlichen Seitenraum verfügbare Breite für Geh- und Radweg beträgt im Brückenbereich ca. 4,75 m. Dabei hat der Gehweg eine Breite von 2,50 m und der Radweg erhält eine Breite von 2,00 m zzgl. 0,25 m Sicherheitsraum (Einrichtungsradschwinge). Auf der Westseite stehen für den Geh- und Radweg 5,25 m zur Verfügung, davon entfallen je 2,50 m auf den Geh- und Radweg zzgl. 0,25 m Sicherheitsraum. In diesem Bereich ist zwischen Breslauer Straße und Gröbenzeller Straße ein Zweirichtungsradschwinge mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen.

Straßenbau im Bereich zwischen Breslauer Straße und Pelkovenstraße

Bei einer Projektvorstellung schlugen die Initiatoren des Radentscheids die Berücksichtigung eines möglichen zukünftigen 3,0 m breiten Radschnellweges nach Dachau zzgl. 0,75 m Sicherheitsabstand vor. Als Kompromissvorschlag hat man sich auf die Breiten einer Radvorrangsrouten mit 2,50 m und mindestens 0,50 m Sicherheitsabstand (wo baulich möglich 0,75 m) geeinigt.

Die Überprüfung ergab, dass diese Forderung aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nur durch Entfall der zweiten Fahrspur (Mischspur mit Rechtsabbiegern) für die Kfz-Fahrbeziehung Dachauer Straße stadtauswärts am Knotenpunkt Dachauer Straße / Pelkovenstraße/ Baubergerstraße möglich wäre. Dies geht jedoch mit einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Dachauer Straße einher.

In Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und auf Grundlage der erfolgten Vorstellung bzw. Abstimmung mit den Initiatoren des Radentscheids wird vorgeschlagen, die bestehende Anzahl an MIV-Spuren um eine MIV-Spur stadtauswärts zu reduzieren und dafür entsprechend 2,50 m breite Radwege und ebenfalls 2,50 m breite Gehwege einzubauen.

Die Entwurfsplanung des Baureferates für die Geh- und Radwege inklusive der Abmessungen des Unterführungsbauwerks wurde mit den Spartenträgern und den städtischen Dienststellen abgestimmt.

Das Brückenbauwerk liegt in der Verantwortung der DB Netz AG. Die Planung wurde durch diese im Plangenehmigungsverfahren eingebracht.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen sowie der Bezirksausschuss haben der Maßnahme zugestimmt.

Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt wie bisher über Straßenabläufe. Das Niederschlagswasser der tieferliegenden Fahrbahn sowie auch der Geh- und Radwege innerhalb der Grundwasserwanne wird einer Pumpstation zugeleitet. Diese wird in das geplante Bauwerk integriert und ersetzt das bestehende Pumpwerk.

In den anschließenden Straßenbereichen wird die Straßenentwässerung analog dem Bestand an das Kanalnetz angeschlossen.

Im betroffenen Bereich verläuft im Bestand von Süden kommend ein Betonkanal. Dieser verläuft im Bereich der Grundwasserwanne parallel zu dieser über Privatgrund und mündet im Kreuzungsbereich mit der Breslauer Straße in die Dachauer Straße ein. Er wird daher von der Baumaßnahme weder bauzeitlich noch im Endzustand berührt.

Die Planungen sind mit der Münchner Stadtentwässerung abgestimmt.

Natur- und Artenschutz

Für das Vorhaben wurden die naturschutzfachlichen Angaben für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt:

Durch das Vorhaben sind europarechtlich geschützte Tierarten aus der Gruppe der Fledermäuse und Reptilien sowie europäische Vogelarten potenziell betroffen. Hingegen kann eine Betroffenheit von europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten oder weiteren europarechtlich geschützten Tierarten aus anderen Tierklassen vorab ausgeschlossen werden.

Durch die im LBP festgesetzten Maßnahmen bleibt aber für alle vom Vorhaben betroffenen Arten die Funktionalität betroffener Lebensstätten gewahrt. Während der gesamten Baumaßnahme ist eine umweltfachliche Bauüberwachung vorgesehen

Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten

Durch das Vorhaben sind keine Schutzgebiete betroffen. Dies gilt ebenso für schutzwürdige oder gesetzlich geschützte Biotope.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die im Zuge des Bauvorhabens nicht vermieden werden können, lassen sich durch geeignete Maßnahmen (Anlage eines artenreichen, wärmeliebenden Gras- und Krautsaums) vollständig ausgleichen. Die Ausgleichsfläche liegt in direkter Nachbarschaft zur Eisenbahntrasse. Ein räumlich-funktionaler Zusammenhang ist somit gewährleistet.

Im Bereich der EÜ müssen insgesamt 15 Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 0,80 m gefällt werden. Als adäquater Ersatz für die Bäume sind nach Beendigung der Baumaßnahme Ersatzpflanzungen geplant. 10 Bäume werden im unmittelbaren Projektumgriff an der Ecke Dachauer / Gröbenzeller Straße und am neuen Wendehammer in der Holledauer Straße neu gepflanzt. Des Weiteren werden je 2 Bäume im Bereich der Ohlauer Straße und an der Allacher Straße, Ecke Moosstraße gegenüber Baumarkt toom, gepflanzt. Ein Baum wird noch zusätzlich im Bereich der Dachauer Straße zwischen Breslauer Straße und Pelkovenstraße gepflanzt.

Im Bereich der Straßenplanung außerhalb des Planfeststellungsbereichs müssen nach Ausschöpfung aller Vermeidungsmaßnahmen 5 Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 0,80 m gefällt und an Ort und Stelle als Straßenbegleitgrün adäquat ersetzt werden.

Die Einzelmaßnahmen (Vermeidung, Gestaltung, Ausgleich) sind im LBP dargestellt, welcher Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Im Vergleich zur Vorprojektgenehmigung müssen jetzt 14 Parkplätze anstatt 10 Parkplätze entfallen.

Durch die Maßnahme der LHM wird dauerhafter Grunderwerb erforderlich. Dies betrifft im Wesentlichen den westlichen Geh- und Radwegbereich innerhalb bzw. anschließend an die Grundwasserwanne.

5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

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

Das Planfeststellungsverfahren für die EÜ Dachauer Straße ist abgeschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss des EBA wurde am 21.03.2022 erlassen.

6. Dringlichkeit

Für das Brückenbauwerk über die Dachauer Straße besteht laut DB Netz AG vordringlicher Erneuerungsbedarf. Die DB Netz AG strebt auf Grund der genehmigten Sperrpausen einen Baubeginn für das Brückenbauwerk im April 2024 an.

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.

7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Kostenträgerinnen für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes Dachauer Straße sind die DB Netz AG und die Landeshauptstadt München. Da beide Seiten ein Änderungsverlangen besitzen, wurde in der mit der DB Netz AG abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung eine Kostenteilung nach §§ 3 und 12 Abs. 1 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) festgesetzt.

Zwischen DB Netz AG und Landeshauptstadt München wurde nach EkrG der unmittelbar zum gemeinsamen Kreuzungsbauwerk zählende Projektumgriff festgelegt. Dieser Umgriff bildet den sog. kreuzungsbedingten Teil der Maßnahme („Kostenteilungsmasse“).

Nach Eisenbahnkreuzungsrecht wird mittels Fiktivprojekten (Was kosten die jeweiligen Einzelmaßnahmen der Beteiligten, wenn diese unabhängig von der anderen Maßnahme erstellt würden.) ein Teilungsschlüssel ermittelt, der widerspiegelt, welchen Anteil die jeweilig beteiligten Maßnahmenträger an dem gesamten Kreuzungsbauwerk veranlassen.

Zu diesen Kosten addieren sich die sog. nicht kreuzungsbedingten Kosten, die jeder Maßnahmeträger selbst zu tragen hat. Für den eigentlichen Bereich der Planfeststellung gibt es nur kreuzungsbedingte Kosten, nicht kreuzungsbedingte Kosten fallen in diesem Bereich nicht an. Für die LHM fallen jedoch noch die Kosten für die Umprofilierung der Dachauer Straße im Bereich zwischen Breslauer Straße und der Kreuzung Dachauer Straße / Pelkovenstraße an, die jedoch vollkommen losgelöst von der Kreuzungsmaßnahme zu sehen sind.

Zudem ist auch ein nach EkrG berechneter Ablösebetrag für die auf Verlangen der Landeshauptstadt München bzw. für die auf Verlangen der DB AG hinzukommende Bausubstanz anzusetzen.

Die hinzukommende Bausubstanz geht in das Eigentum der LHM bzw. der DB Netz AG über und wird vom jeweils anderen Kreuzungspartner abgelöst. Hierfür ist jeweils auch der Unterhalt abzulösen.

Für nachfolgende Berechnungen ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt München im Gegensatz zur DB Netz AG umsatzsteuerpflichtig ist. Das heißt, den Kostenanteilen der Landeshauptstadt München wurden derzeit 19 % Mehrwertsteuer zugeschlagen.

Für die Maßnahme Erneuerung der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße findet das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) § 3 (Maßnahme an bestehender Kreuzung) Anwendung. Die Kostenfolge richtet sich nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EkrG. D. h. bei einem Verlangen sowohl seitens der DB Netz AG als auch der LHM als Straßenbaulastträger werden die jeweiligen Kosten entsprechend dem Kostenteilungsschlüssel gemäß der Kreuzungsvereinbarung anteilig getragen. Der Teilungsschlüssel wurde mittels Fiktivprojekten berechnet und liegt in einem Verhältnis von 61,00 % (LHM): 39,00 % (DB Netz AG) vor.

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

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

Danach ergeben sich für die Maßnahme Gesamtkosten in Höhe von 33.533.000 Euro brutto.

Nach dem berechneten Teilungsschlüssel sind von den Kreuzungsbeteiligten folgende Kostenanteile zu tragen:

Anteil DB AG an der EÜ:	11.136.000 Euro
Anteil LHM an der EÜ:	19.160.000 Euro
Umbau Dachauer Str.	3.237.000 Euro

(alleinige Finanzierung LHM)

Im Kostenanteil der LHM ist eine 10 %-Risikoreserve in Höhe von 2.036.000 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 einmalige Folgekosten in Höhe von ca. 415.100 € an.

Die einmaligen Folgekosten sind in den Gesamtkosten enthalten.

Die Ablösebeträge zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt München sind nicht in den dargestellten Kosten berücksichtigt, da hierzu lediglich vorläufige Werte vorliegen. Die endgültigen Ablösebeträge können erst nach Fertigstellung der Maßnahme und Abrechnung der Baukosten ermittelt und gegenseitig ausbezahlt werden.

Gemäß vorläufigen Ablöseberechnungen ergibt sich aus der Differenz zwischen Erneuerungsablöse und Unterhaltsablöse ein Ablösebetrag in Höhe von 5.726.000 €, der von der DB Netz AG an die Landeshauptstadt München zu entrichten ist.

Die laufenden Folgekosten für die neu hinzukommenden öffentlichen Verkehrsflächen belaufen sich jährlich auf ca. 186.200 € (inklusive des neu hinzukommenden Ingenieurbauwerkes und der neuen Pumpstation). Für die landschaftspflegerischen Maßnahmen fallen in den Jahren 3-30 (bis zum Jahr 2 zählt die Pflege zu den Herstellungskosten) jährlich ca. 3.000 € Unterhaltskosten an.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen sind im beiliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Das Projekt ist nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ (RZStra) zuwendungsfähig. Über die Höhe der Zuwendung kann noch keine Aussage getroffen werden.

Termin- und Mittelbedarfsplan

Projektname: Dachauer Straße (Eisenbahnüberführung)

zusätzliche örtliche Bezeichnung: zwischen Gröbenzeller Straße / Moosburger Straße und Pelkoven- / Bunzlauer / Baubergerstraße

Entscheidungsstufe BP PHB 1 PHB 2

Terminplan:

Projektphasen	Solzeiten		Balkendiagramm																		
	Start Mon.Jahr	Ende Mon.Jahr	Jahr																		
			* unterteilt in Quartale																		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027													
Bedarfsplanung	01/2015	07/2017																			
Vorplanung	08/2017	07/2018																			
Genehmigungsverfahren	01/2019	03/2022	X																		
Entwurfsplanung	07/2018	07/2022	X	X	X																
Vorb. d. Ausführung	07/2022	03/2024		X	X	X	X	X	X												
Baudurchführung	04/2024	02/2027						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Fertigstellung	02/2027	02/2027																	X		
Abrechnung	02/2027	09/2028																	X	X	X

Mittelbedarfsplan (in 1000 EURO)

	Jahresraten						
Projektkosten (B) *	150	122	1.300	3.500	6.000	8.641	
Risikoreserve	2.036						
Kostenbeteiligungen							
Zuschüsse							
Gesamt (Z)							
Nachrichtlich aktivierungsfähige Eigenleistungen des BauR	2.022						
nachrichtlich Grunderwerbskosten (G)	1.151						
Verpflichtungs-ermächtigungen **	im laufenden Haushaltsjahr zu veranschlagen						
zu Lasten Hh-Jahr 20							

** (sind erst ab der Stufe Entwurfsplanung anzugeben)

Erläuterungen: Die Maßnahme wird gemäß Kostenteilungsschlüssel abgerechnet.
Die dargestellten Kosten beziehen sich einzig auf den LHM-Anteil der Gesamtkosten.

* Bis einschließlich 2021 sind bereits 648.000 € finanziert.

Projektname: Dachauer Straße
Eisenbahnüberführung

Datum: 11.03.2022

zusätzliche örtliche Bezeichnung: zwischen den Knotenpunkten
Gröbenzeller / Moosburger
Straße im Nordwesten
und Pelkoven- / Bunzlauer /
Baubergerstraße im Südosten

Laufende Folgekosten

- Bedarfsprogramm (BP)
 Projekthandbuch 1 (PHB 1)
 Projekthandbuch 2 (PHB 2)

in EURO (auf volle 100 EURO gerundet)	
	künftige jährliche Belastung
Personalausgaben (490)	18.600
Unterhalt der Grundstücke, baulichen Anlagen, usw. (500 - 519)	113.000
Verwaltungs- und Betriebsaufwand (520 - 670)	54.600
kalkulatorische Kosten (680 - 685)	
Summe	186.200

**Einmalig verursachte Folgekosten der Stadtwerke München GmbH
(Anteile gemäß Konzessionsvereinbarung)**

Projektname: Dachauer Straße (Eisenbahnüberführung)

zusätzliche örtliche Bezeichnung. zwischen den Knotenpunkten

Gröbenzeller / Moosburger Straße im Nordwesten und
Pelkoven- / Bunzlauer / Baubergerstraße im Südosten

Projektstufe

BP

PHB 1

PHB 2

Kostenträger	Einmalig verursachter Kostenanteil (in EURO)
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Strom	329.750 netto
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Fernwärme	0 netto
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Gas	281.250 netto
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Wasser	306.900 netto
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Verkehrsbetriebe	0 netto
Summe SWM:	834.150 netto

Datum:
09.03.2021

Unterschrift: