

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

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Lindwurmstraße**

**im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt
und im 6. Stadtbezirk Sendling**

1. Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaues der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße durch die DB Netz AG
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2023 – 2027

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09246

Beschluss des Bauausschusses vom 13.06.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Mit Beschluss des Bauausschusses vom 21.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596) wurde die Vorplanung für die Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungs-, Entwurfs- und Ausführungsplanung zu erarbeiten und, nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG, die Projektgenehmigung herbeizuführen.
Inhalt	Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen inklusive Ingenieurbauwerke im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Lindwurmstraße durch die DB Netz AG

Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 48.501.000 Euro. Der Kostenanteil der LHM an dieser Maßnahme beträgt einmalig 31.184.000 Euro.</p> <p>Gemäß vorläufigen Ablöseberechnungen ergeben sich Zahlungen der DB Netz AG an die LHM in Höhe von 14.689.000 Euro.</p>
Entscheidungs- vorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Projekt mit Gesamtkosten in Höhe von 48.501.000 Euro und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 31.184.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt. 2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung für die Anlagenteile, welche durch die LHM erstellt werden, vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird. 3. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2023 – 2027, Investitionsliste 1, anzumelden. 4. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der für die Maßnahme „Lindwurmstraße, DB-Unterführung“ in 2023 erforderlichen Mittel in Höhe von 300.000 Euro aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ zum Nachtragshaushalt 2023 anzumelden. 5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.8555.5 „Lindwurmstraße, DB-Unterführung“ ab dem Jahr 2024 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2024 ff. anzumelden. 6. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe des Vortrags eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none"> • Lindwurmstraße • Eisenbahnunterführung • Eisenbahnkreuzung
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbezirk 6 Sendling • Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt • Lindwurmstraße zwischen den Knotenpunkten Ruppertstraße / Poccistraße im Nordosten und Bavariastraße / Aberlestraße im Südwesten

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

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Lindwurmstraße**

**im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt
und im 6. Stadtbezirk Sendling**

1. Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße durch die DB Netz AG
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2023 – 2027

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09246

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 13.06.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Sachstand	1
2. Projektbeschreibung	3
3. Bauablauf und Termine	7
4. Kosten	8
5. Finanzierung	10
6. Weiteres Vorgehen	11
II. Antrag der Referentin	12
III. Beschluss	13

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

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Lindwurmstraße**

**im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt
und im 6. Stadtbezirk Sendling**

1. Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße durch die DB Netz AG
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2023 – 2027

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09246

Anlagen

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Projektplan EÜ-Bauwerk inkl. Straße
- 3 Querschnitt EÜ-Bauwerk inkl. Straße
- 4 Projekthandbuch 2
- 5 Umleitungsübersichten während der Bauzeit

Beschluss des Bauausschusses vom 13.06.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

In München sind zahlreiche Eisenbahnüberführungen (EÜ) der Deutschen Bahn (DB) 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 „Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB“ vom 21.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596) die Vorplanung für die vorbezeichnete EÜ über die Lindwurmstraße genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten sowie nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Radentscheid vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) wurde u. a. für die EÜ Lindwurmstraße ein Prüfungsauftrag erteilt, ob die Radwege auf 2,30 m verbreitert werden können.

Mit der Beschlussvorlage „Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB“ vom 03.05.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05491) wurde dem Stadtrat Folgendes mitgeteilt:

„(...) Die Genehmigungsunterlagen wurden im Mai 2018 von der DB AG beim Eisenbahnbundesamt eingereicht und nach Überarbeitung durch die DB AG vom Eisenbahnbundesamt akzeptiert und das Verfahren begonnen. Die Abfrage der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens sowie die öffentliche Auslegung haben stattgefunden. Von Seiten der Träger öffentlicher Belange und einiger Privatpersonen wurden Einwände erhoben.

Im Sachstandsbericht zum Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 09.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02200) ist dargestellt, dass in den Planfeststellungsunterlagen bislang beidseitige Radwege mit Breiten von 2,00 m und 2,75 m vorgesehen sind. Außerdem ist hier angekündigt, dass entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Radentscheid vom 18.12.2019 geprüft wird, ob eine Verbreiterung des 2,00 m breiten Radweges (auf der Westseite der Eisenbahnbrücke) technisch und verkehrlich möglich ist. Die Prüfung ergab, dass dies durch den Entfall von einer der bislang geplanten drei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) stadtauswärts möglich ist.

Der so gewonnene Raum soll den Rad- und Gehwegen zugeschlagen werden. Dies ist mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

Die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM / MVG) haben analog zur EÜ Dachauer Straße die Berücksichtigung einer zukünftigen Trambahnführung durch die EÜ gefordert.

Bezüglich der Neuaufteilung der Spuren und der Berücksichtigung einer Tram fanden Abstimmungen zwischen den städtischen Referaten und den SWM/MVG auf Basis einer durch die SWM/MVG erstellten Machbarkeits-/ Querschnittsbetrachtung statt. Es wurde eine Querschnittsaufteilung definiert, die eine spätere Tramführung nicht ausschließt. Die notwendigen Umplanungen seitens Baureferat und DB AG wurden veranlasst.

Ein ostseitiger Bahnsteigzugang im Bereich der EÜ Lindwurmstraße zum Regionalzughalt Poccistraße ist nachrichtlich in der Planung enthalten.“

Nach Aussage der DB AG war aufgrund der o. g. Änderungen und aktualisierten Gutachten eine Neuauslegung (Tektur) erforderlich. Diese ist bereits erfolgt.

Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes (EBA) für die EÜ Lindwurmstraße liegt vor.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Projektbeschreibung

Die Eisenbahnüberführung über die Lindwurmstraße befindet sich im Eigentum und Unterhalt der DB Netz AG. Die DB Netz AG plant den Ersatzneubau dieses Bauwerks, da es erhebliche altersbedingte Bauschäden aufweist und die Breite des Überbaus nicht den aktuellen Regelwerken entspricht. Aus Sicherheitsgründen wurden im Jahr 2017 zusätzliche Abstützung durch die DB eingebaut.

In diesem Zusammenhang wird auch die bestehende Lindwurmstraße zwischen den Knotenpunkten Pocci- / Ruppertstraße im Nordosten und Implersstraße im Südwesten durch die Landeshauptstadt München (LHM) umprofilert.

Die Lindwurmstraße verläuft von der Innenstadt in südwestlicher Richtung zwischen Sonnenstraße / Sendlinger Tor und Plinganser- / Pfeuferstraße. Im Verkehrsentwicklungsplan ist sie als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) ausgewiesen. Im Rahmen des Radverkehrsnetzes stellt sie eine wichtige Verbindung dar und ist im Netzkonzept Radverkehr des Verkehrsentwicklungsplans (VEP-R) als Hauptroute ausgewiesen. Durch den geplanten Ausbau der Radwege bei dem vorliegenden Projekt wäre eine spätere Umsetzung der Radvorrangroute der Kategorie IR III im Bereich des Projektumgriffs möglich. Mit den Radinitiatoren und dem MOR wurde eine Breite des Radweges von 2,30 m abgestimmt.

Die lichte Höhe im Unterführungsbauwerk wird entsprechend der Vorprojektgenehmigung für die ungehinderte Durchfahrt von LKWs ausgelegt und beträgt künftig 4,50 m. Die zukünftige Nachrüstung mit einer Straßenbahn ist nach Aussage der SWM auch bei dieser Durchfahrtshöhe möglich.

Die aktuelle Entwurfsplanung stellt sich im Detail wie folgt dar:

Grundwasserwanne:

Die künftige lichte Höhe von 4,50 m und die statisch-konstruktiv erforderliche Vergrößerung der Überbaustärke machen eine Tieferlegung der bestehenden Straße um bis zu 1,10 m im Bereich des Überführungsbauwerkes notwendig.

Dies führt insgesamt zu einer Absenkung der Gradienten der Lindwurmstraße und macht eine Grundwasserwanne (GWW) im Bereich der Fahrbahnen erforderlich. Die Geometrie der Grundwasserwanne ist dabei so konzipiert, dass eine spätere Tramführung in diesem Bereich nicht ausgeschlossen wird.

Die entsprechenden Anforderungen wurden mit den SWM abgestimmt.

Die Fahrbahn wird mit einem Gefälle von bis zu 6,10 % ausgeführt.

Die beidseitigen Geh- und Radwege werden richtlinienkonform und barrierefrei mit einer maximalen Längsneigung von 3 % gebaut. An einer Stelle beträgt die Längsneigung über eine Länge von weniger als 10 Metern 3,6 %, weshalb die Barrierefreiheit weiterhin eingehalten ist. Dies wurde im Vorfeld mit dem Städtischen Beraterkreis für Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Auf Grund des unterschiedlichen Gefälles der Fahrbahn und dem Geh- und Radweg werden diese erhöht geführt. Die Außenwand der Grundwasserwanne (Trogwand) überbrückt die Höhendifferenz zu den Geh- und Radwegen. Diese Wand hat eine maximale Höhe von ca. 2,10 m und ist mit einem Füllstabgeländer als Absturzsicherung versehen.

Die lichte Höhe der Geh- und Radwege im Bauwerksbereich (EÜ) beträgt mindestens 2,50 m.

U-Bahn im Kreuzungsbereich:

Aufgrund des vergrößerten Straßenquerschnittes und der daraus resultierenden Verschiebung des Widerlagers auf der Seite des Kreisverwaltungsreferates (KVR) sowie der angepassten Geometrie der Grundwasserwanne musste der Einfluss der Baumaßnahme auf die darunter befindlichen drei U-Bahn-Tunnelröhren erneut untersucht werden. Die erneuten Nachrechnungen ergaben, dass sowohl während der Bauzeit als auch im Endzustand die Lasten ohne Einschränkungen aufgenommen werden.

Denkmalschutz:

Unter Denkmalschutz stehen die stählerne Brückenkonstruktion einschließlich des Jugendstilgeländers, das südwestlich angrenzende ehemalige Bahnwärterhaus sowie das Gebäude des sogenannten „Lindwurmhofes“. Die DB Netz AG hat im Zuge der Planung und des Planfeststellungsverfahrens den Abriss des Bahnwärterhäuschens und des bestehenden Brückenbauwerkes sowie den Umgang mit dem Gelände mit den Denkmalschutzbehörden geklärt.

Das Jugendstilgelände wird saniert und auf der neuen Brücke wieder angebracht.

**Straßenplanung im Bereich südlich der Eisenbahnüberführung –
Kreuzungsbereich Lindwurmstraße / Implerstraße:**

Die Anzahl der Fahrspuren in der Lindwurmstraße bleibt gegenüber der aktuellen Straßenraumaufteilung unverändert. Die beiden in Richtung Südwesten verlaufenden Fahrspuren teilen sich in eine Linksabbiegespur in Richtung Implerstraße und eine Geradeausfahrspur auf. Aus der Gegenrichtung kommen zwei Fahrspuren an, die sich als Geradeaus- und Geradeaus-Rechts-Fahrspur aufteilen. Die beiden Fahrtrichtungen werden durch einen baulichen Mittelteiler getrennt, der im Bereich der Querungsstelle eine Breite von ca. 2,80 m aufweist.

In der Implerstraße führt eine Fahrspur in Richtung Südosten. Die beiden in der Gegenrichtung verlaufenden Fahrspuren werden in eine Linksabbiege- und eine Rechtsabbiegespur geteilt. Auch hier werden die beiden Fahrtrichtungen im Bereich der Querungsstelle durch einen Mittelteiler getrennt. Dieser hat eine Breite von 2,50 m.

Die Fahrspuren sowohl in der Implerstraße als auch in der Lindwurmstraße sind mindestens 2,85 m breit und werden in den Radienbereichen gemäß den Erfordernissen der Schleppkurven aufgeweitet.

Die Radwege außerhalb des Bereichs der Trogwände werden mindestens 2,30 m zuzüglich mindestens 0,50 m Sicherheitstrennstreifen breit hergestellt. Im Bereich der Trogwände der GWW beträgt der Sicherheitsabstand des Radweges zum Sockel der Trogwandkrone 25 cm. Die Radwegfurten über die Lindwurmstraße und über die Implerstraße sind als Zweirichtungsfurten mit einer Breite von 3,00 m geplant.

Die Gehwege bleiben mindestens in ihrer Bestandsbreite erhalten und werden, wo möglich, verbreitert. Die Gehbahnbreiten variieren zwischen 2,5 und 4 Metern. Die signalisierten Querungsstellen werden mit taktilen Auffindestreifen ausgestattet.

In der Implerstraße sind vor der Einmündung in die Lindwurmstraße auf der Südseite vier Baumstandorte vorgesehen.

**Straßenplanung im Bereich nördlich der Eisenbahnüberführung –
Kreuzungsbereich Lindwurmstraße / Poccistraße / Ruppertstraße:**

Die Anzahl der Fahrspuren in der Lindwurmstraße bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Die beiden in Richtung Südwesten verlaufenden Fahrspuren teilen sich in eine Linksabbiegespur und eine Geradeausfahrspur auf. Aus der Gegenrichtung kommen zwei Fahrspuren an, die nach dem Überführungsbauwerk auf drei Fahrspuren erweitert werden. Alle Fahrspuren sind 3,00 m breit.

Südlich der Kreuzung Lindwurmstraße / Poccistraße / Ruppertstraße wird der verfügbare Straßenraum durch die beiden bestehenden U-Bahnaufgänge des U-Bahnhofs Poccistraße begrenzt. Auf der Nordwestseite beträgt die Breite des Gehwegs an der Engstelle 2,50 m. Der Radweg ist hier bis zum Kreuzungsbereich 2,30 m zuzüglich 0,50 m Sicherheitstrennstreifen breit.

Auch auf der Südostseite ist der Gehweg an der Engstelle 2,50 m breit.

Der Zweirichtungsradweg ist zwischen Kreuzungsbereich und Engstelle 2,50 m zuzüglich 0,50 m breit.

Zwischen U-Bahnaufgang und Zugang zum Gebäude des Kreisverwaltungsreferates gibt es auf dieser Straßenseite eine weitere Gehbahn mit einer Breite von 4,75 m.

Die signalisierten Querungsstellen werden mit taktilen Auffindestreifen ausgestattet. Auf der Südostseite südlich des U-Bahnaufgangs können zwei Baumpflanzungen vorgesehen werden.

Die Spuraufteilung und -breite sowie die Breite der Seitenbereiche in den angrenzenden Straßen (Poccistraße, Lindwurmstraße nördlich des Kreuzungsbereichs und Ruppertstraße) bleiben unverändert.

Die bisherige Lage der Taxistandplätze wird verändert. Ein möglicher Alternativstandort liegt auf der Nordseite der Ruppertstraße. Die endgültige Lage ist nach Fertigstellung der Baumaßnahme festzulegen.

Brückenbauwerk:

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

Entwässerung:

Die Straßenentwässerung erfolgt wie bisher über Straßeneinläufe bzw. im Bereich der Grundwasserwanne über Schlitzrinnen. Das Niederschlagswasser der tieferliegenden Fahrbahnen sowie auch der Geh- und Radwege innerhalb der Grundwasserwanne und Rampenbereiche wird der bestehenden Pumpstation zugeleitet und von dort analog dem Bestand an das Kanalnetz abgegeben. In den anschließenden Straßenbereichen wird die Straßenentwässerung analog dem Bestand an das Kanalnetz angeschlossen.

Umweltverträglichkeit:

Für das Vorhaben wurde eine Prüfung auf die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) anhand einer Einzelfallprüfung durchgeführt. Entsprechend den Ergebnissen der Untersuchung sind die Umweltauswirkungen des Vorhabens insgesamt als gering zu bezeichnen. Dementsprechend wurde keine UVP-Pflicht festgestellt.

Natur- und Artenschutz:

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

Im LBP werden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen festgesetzt, die die Eingriffe in Natur und Landschaft so weit als möglich reduzieren. Trotzdem verbleiben insbesondere durch die Überplanung von Gehölzbeständen und bahnbegleitenden Kies- und Schotterflächen mit Pioniervegetation Eingriffe, die im Zuge des Bauvorhabens nicht zu vermeiden sind. Sie können durch geeignete Maßnahmen (insbesondere die Aufwertung von bahntypischen Lebensräumen auf Schotterflächen sowie von Magerwiesen und Säumen) kompensiert werden. Ein Teil der Kompensation kann auf entsiegelten Flächen im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs erbracht werden, der Großteil erfolgt auf einer bahnbegleitenden Fläche in der Gemeinde Otterfing.

Alle Maßnahmen (Vermeidung, Ausgleich, Ersatz) sind im LBP dargestellt, welcher Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Von dem Vorhaben sind europarechtlich geschützte Tierarten aus der Gruppe der Fledermäuse sowie europäische Vogelarten potenziell betroffen. Eine Tötung, Störung oder Schädigung dieser Tierarten (Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG) kann durch nachfolgend aufgeführte Maßnahmen ausgeschlossen werden. Die Baufeldfreimachung erfolgt außerhalb der Vogelbrutzeiten. Kurz vor Baubeginn sind durch eine Fachkraft mögliche Quartiere von Fledermäusen nochmal auf Besatz zu untersuchen und gegebenenfalls Schutzmaßnahmen für Fledermäuse zu ergreifen. Zudem werden die Baumaßnahmen von einer Umweltbaubegleitung überwacht. Eine Betroffenheit von anderen europarechtlich streng geschützten Arten kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten:

Von dem Vorhaben sind keine Schutzgebiete oder schutzwürdige Biotop gemäß Stadtbiotopkartierung München betroffen. Im Zuge des Vorhabens müssen 37 Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 0,80 m gefällt werden. Nach Beendigung der Baumaßnahme wird die Ersatzpflanzung von 55 Bäumen 1. und 2. Wuchsordnung mit Stammumfang 20 - 25 cm vorgenommen. Es werden somit mehr Bäume gepflanzt als geschützte Bäume beseitigt. Die Ersatzpflanzungen werden weitestgehend im Bereich der straßen- und bahnbegleitenden Grünflächen im Umfeld der EÜ Lindwurmstraße durchgeführt. Die punktgenaue Lage der Baumstandorte wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

Grunderwerb

Grunderwerb seitens der LHM wird erforderlich.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen und die Bezirksausschüsse 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und 6 Sendling haben der Maßnahme zugestimmt.

Der Städtische Beraterkreis für Barrierefreies Planen und Bauen und der Behindertenbeirat haben der Planung zugestimmt.

Die Vorstellung des Projektes bei den Vertreterinnen und Vertretern der Radentscheidinitiatoren erfolgte am 09.11.2022.

3. Bauablauf und Termine

Die Herstellung der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße mit der Anpassung der im Umfeld liegenden Verkehrsflächen erfolgt in den Jahren 2024 bis Ende 2027.

Im Vorfeld der Maßnahme werden im Jahr 2023 die vom Baufeld bzw. den künftigen Bauwerken betroffenen Sparten entsprechend den Vorgaben der jeweiligen Träger umgelegt und die erforderlichen bauzeitlichen Provisorien geschaffen.

Im Winter 2023 / 2024 erfolgen die zur Errichtung der Bauwerke und für die Baustelleneinrichtungsflächen notwendigen Baumfällungen durch die DB Netz AG. Weitere Sparten werden in Abstimmung mit den jeweiligen Trägern umgelegt. Der Baubeginn für das Brückenbauwerk der DB Netz AG ist für März 2024 terminiert. Ab Juni 2024 werden in zwei je 14-tägigen Sperrpausen die alte Eisenbahnüberführung (halbseitig) abgebrochen, die Mittelunterstützung eingeschoben und die Hilfsbrücken eingebaut. Anschließend erfolgt der Neubau der Widerlager sowie der EÜ halbseitig in Seitenlage. Im Oktober 2025 wird die EÜ in zwei ca. 14-tägigen Sperrpausen eingeschoben. Während dieser Arbeiten muss die Querung durch die EÜ Lindwurmstraße aus Sicherheitsgründen für jeweils voraussichtlich fünf Wochen komplett gesperrt werden.

Die Inbetriebnahme der neuen Brücke ist im Dezember 2025.

Im Anschluss werden die Grundwasserwanne und die Verkehrsflächen bis voraussichtlich Ende 2027 hergestellt.

Während der allgemeinen Bauzeit kann der KFZ-Verkehr in Richtung Süden (stadtauswärts) bauzeitlich einspurig in der Lindwurmstraße geführt werden; in Richtung Norden (stadteinwärts) werden Umfahrungsstrecken eingerichtet (Anlage 5 c). Während der Bauzeit wird beidseitig ein provisorischer Geh- und Radweg eingerichtet. Dabei sind getrennte Geh- und Radwege mit den entsprechenden Mindestbreiten grundsätzlich zu gewährleisten.

Während der von der DB Netz AG geforderten Vollsperrungen der Lindwurmstraße werden entsprechende Umfahrungen für den MIV eingerichtet.

Für die Sperrung der Unterführung für den Rad- und Fußverkehr werden derzeit alternative Wegebeziehungen gemeinsam mit dem MOR erarbeitet. Detailliertere Festlegungen können erst im Rahmen der Bauvorbereitung gemeinsam mit dem MOR getroffen werden. Es erfolgt in jedem Fall frühzeitig eine Bekanntgabe z. B. mittels Wurfsendungen bzw. Veröffentlichungen in der Rathausumschau. Die Umfahrungsstrecken für den MIV und ggf. auch den Radverkehr können den Anlagen entnommen werden (Anlagen 5a, 5b und 5c).

Die Zugänglichkeit zu den Gebäuden im Umfeld der Baumaßnahme, insbesondere des Kreisverwaltungsreferates, wird während der gesamten Bauzeit gewährleistet.

Der Bauablauf und die Verkehrsführung sind mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

4. Kosten

a) Allgemein:

Im Kreuzungsbereich sind die Kostenträgerinnen für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes EÜ Lindwurmstraße die beiden Kreuzungsbeteiligten DB Netz AG und LHM. 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 LHM wurde nach EKrG der unmittelbar zur gemeinsamen Kreuzung zählende Projektumgriff festgelegt. Dieser Umgriff bildet den sog. kreuzungsbedingten Teil der Maßnahme („Kostenmasse“).

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

Alle Maßnahmen im Zuge des Projekts EÜ Lindwurmstraße sind kreuzungsbedingt und unterliegen der Kostenteilung zwischen LHM und DB Netz AG.

Zudem ist auch ein nach EKrG berechneter Ablösebetrag für die auf Verlangen der LHM bzw. für die auf Verlangen der DB AG hinzukommende Bausubstanz anzusetzen. Die hinzukommende Bausubstanz geht in das Eigentum der DB Netz AG bzw. der LHM über und wird jeweils vom anderen Kreuzungspartner abgelöst. Hierfür ist jeweils auch der Unterhalt abzulösen.

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

b) Kostendarstellung:

Für die Maßnahme „Erneuerung der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße“ 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 Straßenbaulastträgerin werden die jeweiligen Kosten entsprechend dem Kostenteilungsschlüssel gemäß der Kreuzungsvereinbarung anteilig getragen. Der Teilungsschlüssel wurde mittels Fiktivprojekten berechnet und liegt in einem Verhältnis von 56,92 % (LHM) : 43,08 % (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 48.501.000 € brutto.

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

Anteil DB AG:	17.317.000 €
Anteil LHM:	31.184.000 € brutto

Im Kostenanteil der LHM ist eine 15 %-Risikoreserve in Höhe von 4.067.000 € brutto enthalten. Die Kostenreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand. In den Gesamtkosten ist der oben genannte Ansatz für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze) bereits berücksichtigt. 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. 1.190.000 € (brutto) an. Für die SWM fallen einmalige Folgekosten in Höhe von 416.000 € (netto) an. Die einmaligen Folgekosten der LHM sind in den Gesamtkosten enthalten. Die Ablösebeträge zwischen der DB Netz AG und der LHM 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 14.688.377 €, 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. 154.500 € (inklusive des neu hinzukommenden städtischen Ingenieurbauwerkes und der angepassten Pumpstation). Für die landschaftspflegerischen Maßnahmen fallen in den Jahren 3 bis 30 (bis zum Jahr 2 zählt die Pflege zu den Herstellungskosten) jährlich ca. 3.500 € Unterhaltskosten an.

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

5. Finanzierung

Die Maßnahme „EÜ Lindwurmstraße“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 521.000 € im Vorentwurf des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2023-2027 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.8555 (Rangfolge-Nr. 220) enthalten. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“, Investitionsliste 1 (Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 304). Das Baureferat wird daher die Umschichtung der Projektkosten aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ zur Maßnahme „EÜ Lindwurmstraße“ zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2023 – 2027 anmelden.

Dadurch ergibt sich keine Ausweitung des Mehrjahresinvestitionsprogramms.

Das Baureferat wird die Umschichtung der für die Maßnahme „Lindwurmstraße, DB-Unterführung“ in 2023 erforderlichen Mittel in Höhe von 300.000 € aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ zum Nachtragshaushalt 2023 anmelden.
Somit ergibt sich in 2023 keine unterjährige Budgetausweitung.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.8555.5 „Lindwurmstraße, DB-Unterführung“ die ab dem Jahr 2024 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2024 ff. anmelden.

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.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

6. Weiteres Vorgehen

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind und um sicherzustellen, dass die Ausführungsplanung und die Bauleistungen auf Grund der vielfältigen baulichen Abhängigkeiten direkt zusammen mit der DB Netz AG vergeben werden können, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird. Die Gesamtbauleistungen werden durch die DB Netz AG ausgeschrieben und vergeben.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und 6 Sendling wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 2.1) Bezirksausschuss-Satzung zur Vorplanung angehört. Die Stellungnahmen wurden in der Vorprojektgenehmigung zur EÜ Lindwurmstraße vom 21.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596) behandelt.

Die Bezirksausschüsse 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und 6 Sendling haben Abdrucke der Vorlage zur Information erhalten.

Die Planung wurde dem BA 2 am 15.07.2020 und dem BA 6 am 20.07.2020 vorgestellt.

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München und das Mobilitätsreferat haben der Beschlussvorlage zugestimmt.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Ruff, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herr Stadtrat Schönemann, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

Der Bauausschuss beschließt als vorberatender Ausschuss:

1. Das Projekt mit Gesamtkosten in Höhe von 48.501.000 € und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 31.184.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung für die Anlagenteile, welche durch die LHM erstellt werden, vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird.
3. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2023 – 2027, Investitionsliste 1, wie folgt anzumelden:

MIP neu:

„Lindwurmstraße, DB-Überführung“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.8555, Rangfolge-Nr. 220

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2023 - 2027	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff.
	950	31.184	454	26.663	300	500	5.000	9.500	11.363	4.067
B	Summe	31.184	454	26.663	300	500	5.000	9.500	11.363	4.067
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		31.184	454	26.663	300	500	5.000	9.500	11.363	4.067

MIP neu:

Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 304

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2023 - 2027	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff.
	950	126.406	0	25.450	135	6.164	10.000	4.336	4815	100.956
B	Summe	126.406	0	25.450	135	6.164	10.000	4.336	4815	100.956
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		126.406	0	25.450	135	6.164	10.000	4.336	4815	100.956

4. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der für die Maßnahme „Lindwurmstraße, DB-Unterführung“ in 2023 erforderlichen Mittel in Höhe von 300.000 € aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ zum Nachtragshaushalt 2023 anzumelden.
5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.8555.5 „Lindwurmstraße, DB-Unterführung“ ab dem Jahr 2024 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2024 ff. anzumelden.
6. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe des Vortrags eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Die Referentin

Katrin Habenschaden
2. Bürgermeisterin

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

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
zur Kenntnis.

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

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

An den Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt
An den Bezirksausschuss 6 Sendling
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Mobilitätsreferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An die Stadtwerke München GmbH
An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - G, H, J, J21, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T 02, T 1, T 1/VI-S, T 2, T 3, T Z, T Z/K, T1/VI-Ost, T1/VI-OBL
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T 1/VI-SP

Am
Baureferat - RG 4
I. A.