

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

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Bodenseestraße**

**im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing und
im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied**

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

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09751

Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>Mit Beschluss des Bauausschusses vom 06.11.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13011) wurde die Vorplanung für die Eisenbahnüberführung Bodenseestraße ohne Kostenobergrenze genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und nach Abschluss des gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG und die LHM die Projektgenehmigung herbeizuführen.</p> <p>Das Planfeststellungsverfahren für die EÜ Bodenseestraße ist nahezu abgeschlossen; der noch ausstehende Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes wird für Sommer 2023 erwartet.</p>
Inhalt	<p>Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen inklusive Ingenieurbauwerke im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführungen über die Bodenseestraße durch die DB Netz AG</p>

Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 54.801.000 Euro. Der Kostenanteil der LHM an dieser Maßnahme beträgt einmalig 40.768.000 Euro.</p> <p>Gemäß vorläufigen Ablöseberechnungen ergeben sich Zahlungen der DB Netz AG an die LHM in Höhe 5.600.000 Euro.</p>
Entscheidungs- vorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Projekt mit Gesamtkosten in Höhe von 54.801.000 € und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 40.768.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt. Die Projektgenehmigung wird vorbehaltlich des Planfeststellungsbeschlusses erteilt. 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 für die Finanzposition 6600.950.7575.1 „Bodenseestr. (DB-Überführung) zw. Dickens- u. Heimbürgstr.“ ab dem Jahr 2024 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2024 ff. anzumelden. 5. 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"> • Bodenseestraße • Herrschinger Bahnweg • Eisenbahnunterführung • Eisenbahnkreuzung • Netzergänzende Maßnahme 13 • NeM 13
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbezirk 21 Pasing - Obermenzing • Stadtbezirk 22 Aubing - Lochhausen - Langwied • Bodenseestraße zwischen Einmündung der Anliegerstraße „Am Krautgarten“ bis zum Knotenpunkt Bodenseestraße / Dickensstraße

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

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Bodenseestraße**

**im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing und
im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied**

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

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09751

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	2
1. Sachstand	2
2. Projektbeschreibung	3
3. Bauablauf und Termine	9
4. Kosten	11
5. Finanzierung	13
6. Weiteres Vorgehen	13
II. Antrag der Referentin	15
III. Beschluss	17

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

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Bodenseestraße**

**im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing und
im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied**

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

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09751

Anlagen

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Lageplan EÜ-Bauwerk mit Straßenplanung
- 3 Querschnitt EÜ-Bauwerk mit Straßenplanung
- 4 Lageplan Herrschinger Bahnweg mit Querschnitten
- 5 Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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 Stadtrat hat mit Beschluss des Bauausschusses vom 06.11.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13011) sowohl das Ergebnis der Machbarkeitsstudie mit der Vorzugslösung für die Eisenbahnüberführung Bodenseestraße (Optimierte geradlinige Führung ohne Anbindung Herrschinger Bahnweg an die Bodenseestraße) als auch die Vorplanung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Bodenseestraße genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung zu erarbeiten und nach Abschluss des gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG und die Landeshauptstadt München (LHM) die Projektgenehmigung herbeizuführen. (Die Bodenseestraße ist eine Bundesstraße, daher das gemeinsame Verfahren mit zwei Antragsstellern.)

Darüber hinaus hat der Stadtrat in der Sitzung am 06.11.2018 noch einen Prüfauftrag für eine dritte MIV-Spur für die neue Bodenseestraße in Abstimmung mit der DB Netz AB formuliert. Dieser Prüfauftrag wurde im jährlichen Sachstandsbericht zu dem „Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB“ vom 08.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15999) behandelt.

Im Sachstandsbericht wurde hierzu Folgendes ausgeführt:

„Darüber hinaus sollte unter der Voraussetzung einer Zustimmung durch die DB Netz AG zur Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Münchner Westens eine dritte Fahrspur (z. B. als zukünftige Expressspur für den ÖPNV) eingerichtet werden. Hierzu hat die DB Netz AG mit Schreiben vom 03.12.2018 dem Baureferat Folgendes mitgeteilt:

„Wie bereits der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13011 zu entnehmen ist (vgl. Seite 17 / 18) weist die Berücksichtigung einer dritten Fahrspur erhebliche Nachteile gegenüber der Variante mit zwei Fahrspuren auf. Ergänzend zu den Ausführungen zum Brückenbau ist weiterhin anzumerken, dass unter Beachtung der Weichenlage ebenfalls eine Verbreiterung des stadtauswärts befindlichen Bauwerks zu berücksichtigen ist. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt stellt die Variante 7 mit der optimierten geradlinigen Führung der Bodenseestraße einen Kompromiss hinsichtlich der baulichen Breite des Ingenieurbauwerkes von 13,63 m dar. Eine neuerliche Aufweitung bzw. Verbreiterung auf ca. 15 - 16 m durch Verlängerung des Bauwerkes können wir nicht befürworten. (...)“
Damit bleibt es bei der vom Stadtrat genehmigten Vorplanung für die Vorzugslösung ohne dritte Fahrspur.“

Das Planfeststellungsverfahren für die EÜ Bodenseestraße ist nahezu abgeschlossen; der noch ausstehende Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes wird für Sommer 2023 erwartet.

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 Bodenseestraße besteht im Bestand aus zwei Brückenbauwerken der DB Netz AG. Die DB Netz AG plant den Ersatzneubau dieser Bauwerke, da sie erhebliche altersbedingte Bauschäden aufweisen und die Breite der Überbauten nicht den aktuellen Regelwerken entsprechen. Des Weiteren plant die DB Netz AG die sog. Netzergänzende Maßnahme 13 (NeM13) im Rahmen der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Durch das Vorhaben NeM13 soll die derzeit niveaugleiche Kreuzung (Weichen) der S-Bahn-Strecken nach Herrsching und der Strecke München – Gauting niveaufrei (ohne Weichen) mittels eines Überwerfungsbauwerkes ausgebildet werden. Die eigentliche NeM13 ist nicht Bestandteil der vorliegenden Projektgenehmigung.

Die Bodenseestraße, als Bundesstraße (B 2) gewidmet, ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als regionale Hauptverkehrsstraße im Primärnetz definiert. Neben ihrer Funktion als Ausfallstraße in Richtung Westen dient sie als Umleitungsstraße für die Bundesautobahnen A 96 und A 99. Derzeit stellt die Bodenseestraße auf Grund der Höheneinschränkungen (ausgeschildert sind 3,70 m) jedoch keine vollwertige Umleitungsstrecke dar. Die Änderung der Bodenseestraße umfasst daher auch eine Anpassung der Straßengradiente, um die richtlinienkonforme lichte Durchfahrtshöhe von 4,70 m (Bundesstraße) zu gewährleisten. Die für Fahrradfahrer freigegebenen Gehwege der Bodenseestraße entsprechen mit Breiten von ca. 1,4 m (Nordseite) bzw. ca. 1,5 m (Südseite) nicht den heutigen Anforderungen. Zwischen den beiden EÜ-Bauwerken schließt der Herrschinger Bahnweg rechtwinklig an die sich in Tieflage befindliche Bodenseestraße an. Dabei handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt, da auf Grund der Lage in einer Kurve, der Tieflage und der Situierung zwischen zwei Bauwerken sehr eingeschränkte Sichtverhältnisse bestehen. Die neue optimierte geradlinige Führung der Bodenseestraße stellt damit eine erhebliche Änderung der Trassenführung da, welche das Erfordernis lärmschützender Maßnahmen auf der südöstlichen Seite des Projektes mittels einer Lärmschutzwand auslöst (siehe auch Anlage 5 Projekthandbuch).

Die aktuelle Entwurfsplanung der EÜ Bodenseestr und der NeM13 ist in Abbildung 1 übersichtlich dargestellt.



Abb. 1 EÜ Bodenseeestr. (dunkelrot) NeM13 (hellrot)

Bodenseestraße

Im Rahmen der neuen Planung (Vorzugsvariante) werden eine dreigleisige EÜ der Eisenbahnstrecke München - Gauting, eine zweigleisige EÜ der Eisenbahnstrecke in Richtung Herrsching und eine eingleisige EÜ als niveaufreie Verbindung zwischen den beiden Eisenbahnstrecken nach Gauting bzw. Herrsching zur Überquerung der Bodenseestraße benötigt (Überführungsbauwerk).

Die Bodenseestraße wird im Planfeststellungsbereich nach Süden verschoben, begradigt und tiefergelegt. Dadurch werden die bisherige geschwungene Verkehrsführung und die Höhenbeschränkung beseitigt.

Der neue Trassenverlauf wird nahezu geradlinig ausgebildet, um die im Bestand vorhandenen Gefährdungspunkte zu beseitigen. Lediglich das östlich der Gleisanlagen befindliche ehemalige Bahnwärterhaus mit heutigem Gastronomiebetrieb „La Stazione“ stellt an dieser Stelle einen Zwangspunkt dar, der umfahren werden muss. Die Verkehrssicherheit für Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer wird erheblich verbessert und die ungehinderte Durchfahrt für den LKW-Verkehr gewährleistet (Umleitungsstraße für die Bundesautobahnen A 96 und A 99). Die begradigte Bodenseestraße wird in diesem Bereich mit einem zweistreifigen Querschnitt und einer Gesamtfahrbahnbreite von 7,00 m (2 x 3,50 m) errichtet. Die Bodenseestraße wird im Bereich der östlichen Einmündung der Anliegerstraße „Am Krautgarten“ bis zum Knotenpunkt Bodenseestraße / Dickensstraße aufgeweitet, wie beschrieben in ihrer Lage verändert und mit einer zukünftigen Durchfahrtshöhe von 4,70 m abgesenkt (Bestand: 3,70 m). Die lichte Höhe von 4,70 m entspricht der Richtlinie für Entwurf und Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Strecken einer Eisenbahn des Bundes und einer Bundesfernstraße vom 16.07.2003. Der Herrschinger Bahnweg wird nicht mehr an die Bodenseestraße angeschlossen. Diese nun geradlinig verlaufende Bodenseestraße stellt dabei eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Bestand dar und beseitigt den Unfallschwerpunkt.

Grundwasserwanne mit seitlich aufgehenden Wänden (Trogbauwerk)

Die künftige lichte Höhe von 4,70 m hat für die neue Bodenseestraße eine Tieferlegung gegenüber dem Bestand zur Folge, wodurch aufgrund des hohen Grundwasserstandes auf einer Länge von ca. 140 m eine Grundwasserwanne erforderlich wird. Diese wird erst nach Fertigstellung der EÜ-Bauwerke der DB Netz AG durch die LHM hergestellt.

Damit die straßenbegleitenden Geh- und Radwege nach DIN 18040-3 barrierefrei, das heißt mit einer maximalen Längsneigung von 3,0 %, ausgeführt werden können, ist eine Trennung von der Fahrbahn erforderlich. Im Bereich der Grundwasserwanne wird zwischen Fahrbahn und den seitlichen Trogwänden beidseitig ein 1,00 m breiter Sicherheitsstreifen (Notweg) vorgesehen. Die Trogwände der Grundwasserwanne der Straße überbrücken die Höhendifferenz zu den Geh- und Radwegen. Diese Wände haben eine maximale Höhe von ca. 2,20 m. Als Absturzsicherung werden auf den Trogwänden über die gesamte Länge Geländer angeordnet. Die Radwege erhalten im Bereich der Unterführung einen 0,25 m breiten Sicherheitsstreifen zu der Aufkantung, auf der das Geländer steht. Die Gehbahnen werden mit einer nutzbaren Breite von 2,50 m und die Radwege mit einer Breite von 2,30 m (radentscheid-konform) ausgebildet. Zwischen der eigentlichen Gehbahn und der aufgehenden Stützwand bzw. Widerlagerwand wird noch ein ca. 0,20 m breiter Streifen vorgehalten, um eventuelle Einbauten (z. B. Beleuchtung) unterzubringen. Westlich und östlich der Rampen (außerhalb des Bauwerks) beträgt die Breite des Sicherheitsstreifens zwischen Radweg und Fahrbahn 0,50 m. Als Vorgabe für die lichte Höhe der Geh- und Radwege im Bauwerksbereich (EÜ) sind mindestens 2,50 m angesetzt.

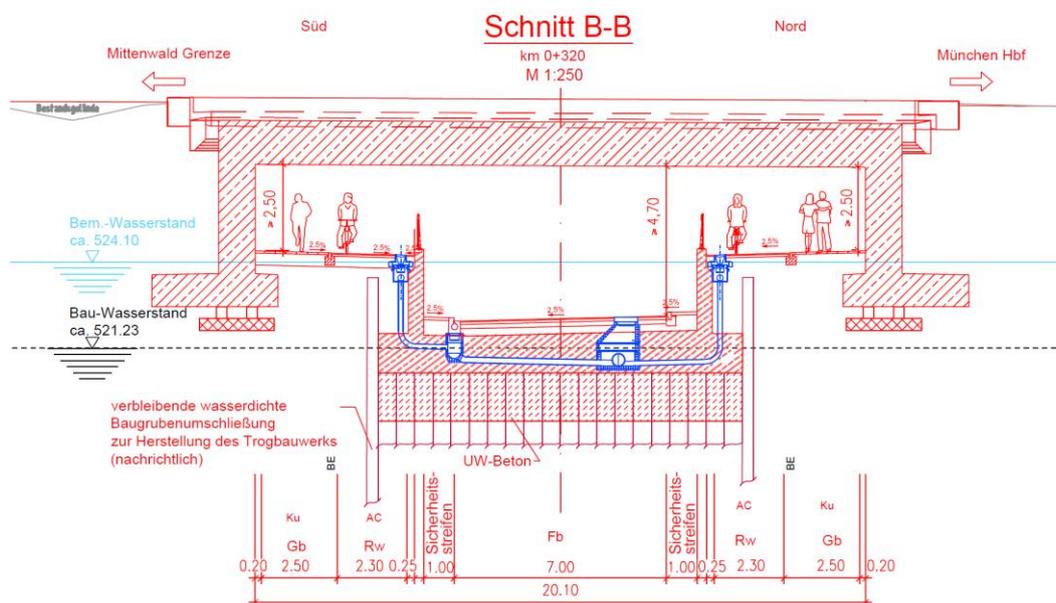


Abb. 2 Querschnitt in der EÜ

Im östlichen Übergangsbereich zur Bestandssituation zwischen den Einmündungen Am Krautgarten und Heimbürgstraße wird die Charakteristik des nördlichen Geh- und Radwegs an den Bestand angepasst, so dass die getrennte Geh- und Radwegführung in einen gemeinsam geführten 3,50 m breiten Geh- und Radweg übergeht. An der Südseite erfolgt die getrennte Geh- und Radwegführung bis an die Richard-Tauber-Straße.

Herrschinger Bahnweg

Die bestehenden Freizeitgrundstücke im nördlichen Teil des Gleisdreiecks werden zukünftig nicht, wie im Bestand, an die neu herzustellende Bodenseestraße angebunden.

Gründe hierfür sind:

- Vermeidung des Unfallschwerpunktes bei einer rechtwinkligen Anbindung an die Bodenseestraße in Tieflage
- Keine barrierefreien Geh- und Radwege, da diese bei einem Anschluss des Herrschinger Bahnweges an die Bodenseestraße niveaugleich mit der Straße geführt werden müssten
- Platzverhältnisse zwischen den drei Gleistrassen

Der Herrschinger Bahnweg wird daher zukünftig aus südlicher Richtung über das Gleisdreieck neu angeschlossen. Für die Verbindung zur Straße Am Gleisdreieck ist eine neue Wegführung über den östlichen Grünstreifen des Baumarkt-Parkplatzes herzustellen, die dann an den südlich des Parkplatzes vorhandenen Erschließungsweg (Skateranlage) anbindet.

Dann verläuft der neue Herrschinger Bahnweg parallel zu den bestehenden Gleisen (Richtung Herrsching). Auf Höhe der Freizeitgrundstücke bindet der neue Weg dann an den bestehenden Herrschinger Bahnweg an und endet vor den zukünftigen Bauwerken der NeM13 und EÜ Bodenseestraße in einem Wendehammer. Diese Wegeführung soll sowohl im Bauzustand als Baustellenerschließung, im Endzustand als Erschließung der Freizeitgrundstücke als auch als Rettungsweg für die DB-Strecken dienen.

Der neue Herrschinger Bahnweg wird während der Bauzeit mit einer Breite von 6,0 m (4,0 m Fahrbahn, 0,5 m Bankett beidseitig und 1,0 m Entwässerungsmulde) in Asphaltbauweise (Verhinderung von Staubbelastung durch Baustellenverkehr) ausgebaut, als Baustraße, die für den Endzustand wieder zurückgebaut wird. Endgültig erhält der neue Herrschinger Bahnweg damit eine wassergebundene Decke mit einer Fahrbahnbreite von 3,00 m zuzüglich Bankett (0,50 m) und Mulde (0,75 m), was einer effektiv befahrbaren Breite für Rettungsfahrzeuge von 4,00 m entspricht. Am Ende des Herrschinger Bahnwegs wird eine Wendeanlage vorgesehen. Die Führung des Herrschinger Bahnwegs in Lage und Breite wurde ebenfalls vom Eisenbahnbundesamt planfestgestellt.

Brückenbauwerke:

Die neuen Brückenbauwerke, sowohl für die EÜ Bodenseestraße als auch für die NeM13, liegen in der Verantwortung der DB Netz AG. Die Planung wurde durch diese im Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Entwässerung:

Die Straßenentwässerung erfolgt wie bisher über Straßeneinläufe bzw. Schlitzrinnen. Das Niederschlagswasser der tieferliegenden Fahrbahn sowie der Geh- und Radwege innerhalb der Grundwasserwanne wird einer Pumpstation zugeleitet, die das Wasser in ein Absetzbecken pumpt. Das Wasser gelangt aus dem Absetzbecken in ein dahinter liegendes Versickerungsbecken und wird dort versickert.

Das auf den Geh- und Radwegen anfallende Wasser wird über Straßeneinläufe gesammelt und über Sammelleitungen in das Entwässerungssystem des Trogs eingeleitet und abgeführt.

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

Umweltplanung, Natur- und Artenschutz

Für das Vorhaben wurden eine Unterlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung, ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) sowie ein Fachbericht für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt mit folgenden Ergebnissen:

Im Untersuchungsgebiet sind neben geringwertigen Biotop- und Nutzungstypen diverse Lebensraumtypen mit lokaler und regionaler Bedeutung vorhanden. Dazu zählen Magerrasen, Gras- und Ruderalfluren trockener und magerer Standorte sowie (Feld-)Gehölze und Hecken. Sie weisen mittlere bis hohe Wertigkeiten hinsichtlich des Natur- und Artenschutzes auf.

Im Zuge der Planung wurde dem Gebot der Vermeidung von Eingriffen in den Naturhaushalt Rechnung getragen und die Trassierung der Verkehrswege sowie die Situierung der Baustelleneinrichtungen optimiert. Dennoch kommt es zu einem Verlust von Habitat- und Vegetationsstrukturen und, damit einhergehend, Beeinträchtigungen für verschiedene Tierarten. Besonders erwähnenswert ist der Verlust an Lebensstätten der Zauneidechse und – in geringem Umfang – der Verlust von Habitatbäumen, die Fledermäusen und baumhöhlenbewohnenden Vogelarten Lebensraum bieten.

Um Eingriffe in den Naturhaushalt möglichst zu vermeiden bzw. zu kompensieren, ist eine Vielzahl von Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (dargestellt im LBP) geplant wie z. B.:

- Baum-, Biotop- und Reptilienschutzzäune
- Baumfällung / Gehölzrückschnitt außerhalb der Vogelbrutzeit
- Rekultivierung von bauzeitlich genutzten Wiesen, Gehölzbeständen und wärmeliebenden Säumen
- Neuanlage von artenreichen Wiesen, Gehölzbeständen und wärmeliebenden Säumen (Ausgleichsmaßnahmen)
- Vergrämung der Zauneidechse aus dem Baubereich (Maßnahme vor dem Bau)
- Anlage von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse und Umsiedlung der Zauneidechse (Maßnahme vor dem Bau)
- Aufwertung bestehender Zauneidechsen-Lebensräume
- Installation von Vogelnistkästen und Fledermauskästen
- umweltfachliche Bauüberwachung

Mit diesen Maßnahmen können die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen erheblich reduziert werden. Durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen wird der Kompensationsbedarf sogar leicht übererfüllt. Für die Zauneidechse ist jedoch trotz der vorgenannten Maßnahmen das Auslösen des sog. Verbotstatbestandes nach Naturschutzrecht (wonach Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht beeinträchtigt werden dürfen) unvermeidbar. Im der Projektgenehmigung vorangegangenen Planfeststellungsverfahren wurde daher eine artenschutzrechtliche Ausnahme beantragt; ihr wurde stattgegeben.

Im Bereich der EÜ Bodenseestraße sowie für die Neutrassierung der Bodenseestraße müssen rund 1200 m² Gebüsch und Feldgehölze entfernt werden. Der Ausgleich erfolgt durch die Anlage eines neuen flächenhaften Biotops mit der entsprechenden naturschutzfachlichen Wertigkeit.

Als Ergebnis der Eingriffs- / Ausgleichsbilanz für das Schutzgut Arten und Lebensräume sowie der Abhandlung der sonstigen Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft sowie deren Wechselwirkungen) ist festzuhalten, dass über die o. g. festgesetzten Maßnahmen hinaus keine weiteren Kompensationsmaßnahmen erforderlich sind. Für das Vorhaben verbleiben keine nicht kompensierten Beeinträchtigungen der Landschaft und des Naturhaushalts.

Es entfallen durch die Maßnahme keine Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.

Durch die Maßnahme der LHM wird dauerhafter Grunderwerb erforderlich. Dies betrifft im Wesentlichen den westlichen Bereich der heutigen Bodenseestraße aufgrund der Begradigung. Auch im Bereich des neuen Herrschinger Bahnweges ist Grunderwerb zu tätigen, bedingt durch die Verschiebung der Gleistrasse und den neuen Anschluss des Herrschinger Bahnweges an die Straße Am Gleisdreieck.

Der Städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen hat der Planung zugestimmt.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

Die Planung wurde am 09.11.2022 und am 15.12.2022 den Initiatoren des Bürgerbegehrens Radentscheid vorgestellt. Die Vertreter*innen des Radentscheids haben dem Projekt innerhalb der Projektumgriffsgrenzen zugestimmt. Auf Wunsch der Vertreter*innen des Radentscheids werden im Zuge der Ausführungsplanung noch u. a. im Projekttrandbereich (Kreuzung Heimburgstraße / Bodenseestraße) Optimierungen für eine höhengleiche Querung des Radverkehrs über die Heimburgstraße geprüft und wenn möglich umgesetzt (Bereich liegt außerhalb der Planfeststellungsgrenzen).

3. Bauablauf und Termine

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 Provisorien geschaffen. Des Weiteren werden von Seiten der DB Netz AG ab 2023 bereits für die NeM13 notwendige artenschutzrechtliche Vorwegmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) durchgeführt.

Im Winter 2023 / 2024 erfolgen die zur Errichtung der Bauwerke und für die Baustelleneinrichtungsflächen erforderlichen Baumfällungen durch die DB Netz AG. Weitere Sparten werden in Abstimmung mit den jeweiligen Trägern umgelegt.

Der Baubeginn für die drei Brückenbauwerke der DB Netz AG ist für Anfang 2024 terminiert. Diese werden in seitlicher Lage hergestellt und dann eingeschoben bzw. vor Ort neu gebaut. Im Rahmen dieser Herstellung werden auch die notwendigen Verbauarbeiten für das Trogbauwerk der LHM vorab durch die DB Netz AG hergestellt. Nach Fertigstellung der EÜ-Bauwerke durch die DB Netz AG erfolgt in 2026 der Baubeginn für das Trogbauwerk der LHM.

Straßenverkehrsführung während der Bauzeit:

Ein wichtiges Kriterium der Machbarkeitsstudie war, die Auswirkungen auf den Verkehr in der Bodenseestraße während des Baus von Eisenbahnbrücken und Straße einschließlich Grundwasserwanne so gering wie möglich zu halten. Da die neuen Brücken von der DB Netz AG errichtet werden, ist die DB Netz AG in dieser Bauphase auch für die Verkehrsführung zuständig.

Während des Baus der neuen Brücken muss der Bahnbetrieb mit Einschränkungen aufrechterhalten werden. Für den MIV bzw. Fuß- und Radverkehr gibt es während dieser Bauphase keine Einschränkungen.

Durch die räumliche Trennung der bestehenden und zukünftigen Straßenachse der Bodenseestraße kann die städtische Grundwasserwanne mit den daran anschließenden Stützbauwerken der abgesenkten Bodenseestraße errichtet werden, ohne nennenswert in die bestehende Bodenseestraße einzugreifen. Die verkehrlichen Verbindungsfunktionen der Bodenseestraße für den Fußgängerverkehr, den Radverkehr und den motorisierten Individualverkehr werden dabei während der Bauzeit weitestgehend sichergestellt.

Die finale Anbindung der neuen Bodenseestraße an den Bestand erfolgt mit bauzeitlichen Einschränkungen des Straßenverkehrs – jedoch keiner Vollsperrung. Bauzeitlich kann der Zugang von der Bodenseestraße nicht zu allen Nebenstraßen durchgehend aufrechterhalten werden. Nördlich der Bodenseestraße besteht allerdings die Möglichkeit, Umleitungen einzurichten. Die Gewerbebetriebe südwestlich der Kreuzung sind eingeschränkt erreichbar. Der Zugang zum Restaurant kann, bedingt durch die Insellage zwischen der bestehenden und der geplanten Bodenseestraße, bauzeitlich voraussichtlich nicht dauerhaft angefahren werden.

Damit die Auswirkungen der Baumaßnahmen einen möglichst geringen Einfluss auf den Bahnbetrieb und den Straßenverkehr haben, ist folgender Bauablauf für die Maßnahme vorgesehen:

- Herstellung des Kreuzungsbauwerkes der Bahnanlagen im Gleisdreieck einschließlich Oberleitungsanlagen, Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Telekommunikation und Verlegung des Herrschinger Bahnweges
- Neubau der Ersatzbauwerke für die neuen EÜs in versetzter Lage
- Teilrückbau der bestehenden Gleise und Einschub der neuen EÜs
- Herstellung der Grundwasserwanne und der daran anschließenden Stützbauwerke der künftig abgesenkten Bodenseestraße
- Ausbau der neuen Bodenseestraße und halbseitige Anpassung (erst Süd-, dann Nordseite) an den Bestand mit bauzeitlichen Einschränkungen des Straßenverkehrs
- Rückbau der bestehenden EÜs und der Fahrbahn und Auffüllung der Geländeeinschnitte der bestehenden Bodenseestraße
- Anpassung der anschließenden Nebenstraßen

Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 3,5 Jahre bis 3. Quartal 2027. Für den Teilrückbau der Bestandsgleise und den Einschub der beiden neuen EÜs ist eine Bahnstreckensperrung von ca. zwei Wochen unter Vollsperrung zu berücksichtigen (keine Sperrung der Bodenseestraße.). Für den Rückbau der bestehenden EÜs wird eine Sperrpause der Bahnstrecken von ca. 4 - 5 Tagen erforderlich. Parallel zur Herstellung des Brückenbauwerks wird mit dem Einbringen der Bohrpfehlwand zur Abfangung des Gebäudes „La Stazione“ und mit der teilweisen Herstellung des Spundwandkastens begonnen. Beides wird für die spätere Grundwasserwanne der Straße benötigt. Anschließend kann der Aushub erfolgen und die Unterwasserbetonsole hergestellt werden.

Dies wird voraussichtlich im April 2025 abgeschlossen sein.

Nach dem Leerpumpen und Trockenlegen der Baugrube wird mit der Herstellung der Grundwasserwanne begonnen. Als Bauzeit ist ein Jahr eingeplant. Ab Mitte Juni 2026 erfolgen sukzessive auch die Straßenbauarbeiten im Bereich der Grundwasserwanne und in den Anschlussbereichen, die bis Ende Dezember 2026 fertiggestellt werden. In 2027 erfolgt der Rückbau der alten Eisenbahnüberführungen und des alten Straßenabschnittes. Nach Fertigstellung der technischen Bauten werden die naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichsflächen angelegt

4. Kosten

a) Allgemein:

Im Planfeststellungsbereich sind die Kostenträgerinnen für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes EÜ Bodenseestraße 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 zum gemeinsamen Kreuzungsbauwerk zählende Projektumfang festgelegt. Dieser Umfang bildet den sog. kreuzungsbedingten Teil der Maßnahme („Kostenteilungsmasse“). Dabei ist festzuhalten, dass die gesamten Maßnahmen der LHM kreuzungsbedingt sind. Die Maßnahmen der DB Netz AG im Zusammenhang mit der NEM13 sind nicht kreuzungsbedingt und werden zur Gänze durch die DB Netz AG alleine finanziert.

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.

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 von der anderen Kreuzungspartnerin abgelöst. Hierfür ist jeweils auch der Unterhalt dafür abzulösen.

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

b) Kostendarstellung:

Für die Maßnahme Erneuerung der Eisenbahnüberführung Bodenseestraße 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 71,80% (LHM) : 28,20 % (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 54.801.000 Euro brutto.

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

Anteil DB AG:	14.033.000 Euro
Anteil LHM:	40.768.000 Euro

Im Kostenanteil der LHM ist eine 15 %-Risikoreserve in Höhe von 5.050.000 Euro enthalten. Die Kostenreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend. Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Durch die Umlegung der Sparten Wasser, Strom und Gas fallen für die LHM einmalige Folgekosten in Höhe von ca. 496.000 Euro an. Die einmaligen Folgekosten sind in den Gesamtkosten enthalten.

Im gleichen Zuge fallen für die Stadtwerke München GmbH einmalige Folgekosten in Höhe von 280.000 Euro (netto) an.

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 5.600.000 Euro, 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. 202.000 Euro (inkl. der neu hinzukommenden Ingenieurbauwerke 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 Euro Unterhaltskosten an.

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

5. Finanzierung

Die Maßnahme „EÜ Bodenseestraße“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 846.000 € im Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2023 - 2027 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6600.7575 (Rangfolge-Nr. 203) 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 Bodenseestraße“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 – 2027 anmelden.

Dadurch ergibt sich keine Ausweitung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes.

Die in 2023 erforderlichen Planungsmittel i. H. v. 300.000 Euro sind bereits bei der Finanzposition 6600.950.7575.1 „Bodenseestr. (DB-Überführung) zw. Dickens- u. Heimbürgstr.“ im Haushalt veranschlagt. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6600.950.7575.1 „Bodenseestr. (DB-Überführung) zw. Dickens- u. Heimbürgstr.“ 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 mit der DB Netz AG termingerecht vergeben werden können, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 21 Pasing - Obermenzing und 22 Aubing - Lochhausen - Langwied 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 Bodenseestraße vom 06.11.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13011) behandelt. Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 21 Pasing - Obermenzing und 22 Aubing - Lochhausen - Langwied haben je einen Abdruck dieser Vorlage zu ihrer Information erhalten.

Das Mobilitätsreferat und der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München 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 54.801.000 € und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 40.768.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
Die Projektgenehmigung wird vorbehaltlich des Planfeststellungsbeschlusses erteilt.
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 alt:

„Bodenseestr. (DB-Überführung) zw. Dickens- u. Heimburgstr.“
IL 1, Maßnahme-Nr. 6600.7575, Rangfolge-Nr. 203

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2023 - 2027	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff.
	950	846	520	326	300	26	0	0	0	0
B	Summe	846	520	326	300	26	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		846	520	326	300	26	0	0	0	0

MIP neu:

„Bodenseestr. (DB-Überführung) zw. Dickens- u. Heimburgstr.“
IL 1, Maßnahme-Nr. 6600.7575, Rangfolge-Nr. 203

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2023 - 2027	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff.
	950	40.768	520	35.198	300	5.500	8.000	14.000	7.398	5.050
B	Summe	40.768	520	35.198	300	5.500	8.000	14.000	7.398	5.050
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		40.768	520	35.198	300	5.500	8.000	14.000	7.398	5.050

MIP alt:

Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 304

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programm- zeitraum 2023 - 2027	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff.
	950	126.406	0	25.315	0	6.164	10.000	4.336	4.815	101.091
B	Summe	126.406	0	25.315	0	6.164	10.000	4.336	4.815	101.091
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	25.315	0	6.164	10.000	4.336	4.815	101.091

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	Programm- zeitraum 2023 - 2027	2023	2024	2025	2026	2027	Restfinanzierung 2028 ff.
	950	86.484	0	2.690	0	690	2.000	0	0	83.794
B	Summe	86.484	0	2.690	0	690	2.000	0	0	83.794
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		86.484	0	2.690	0	690	2.000	0	0	83.794

4. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6600.950.7575.1 „Bodenseestr. (DB-Überführung) zw. Dickens- u. Heimburgstr “ ab dem Jahr 2024 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2024 ff. anzumelden.
5. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe des Vortrags eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen.
6. 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 des Stadtbezirkes 21
An den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22
An das Kommunalreferat
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 das Kreisverwaltungsreferat
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, J12, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T 02, T 1, T 1/VI-S, T 2, T22/W, T 3, T Z, T Z/K, T1/VI-W, T1/VI-OBL
zur Kenntnis.

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

Am
Baureferat - RG 4
I. A.