

<b>Projekthandbuch 2 (PHB 2)</b>		Seite 1
<b>Projektname:</b> Dingolfinger Straße, Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke am S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring		
zusätzl. örtl. Bezeichnung:		
	<b>Projekt-Nr.:</b>	12TI.700021
	<b>Maßnahmeart:</b>	Neubau
<b>Baureferat – HA Ingenieurbau</b> J2 – Brückenbau	<b>MIP-Bezeichnung / Finanzposition</b> 6300.950.8300.6 / Rangfolge-Nr. xxx	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 19.09.2023 / 233-61451	<b>Projektkosten</b> (Kostenberechnung) € 49.000.000	
<p><b>Gliederung des PHB 2</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bedarf</li> <li>2. Entwurf</li> <li>3. Rechtliche Bauvoraussetzungen</li> <li>4. Dringlichkeit</li> <li>5. Bauablauf und Termine</li> <li>6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen</li> </ol> <p><u>Anlagen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>A) Termin- und Mittelbedarfsplan</li> <li>B) Laufende Folgekosten</li> <li>C) Planunterlagen</li> </ol>		

## 1. Bedarf

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „2. Stammstrecke München – Planfeststellungsabschnitt 3 Ost – Bereich westliches Isarufer bis östlich Leuchtenbergring“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05116) vom 15.12.2021 wurde das Baureferat gebeten, „die Entwurfs- und Genehmigungsplanung abzuschließen, die Projektgenehmigung herbeizuführen, sobald größere Kostenauswirkungen aus dem Planfeststellungsverfahren hinreichend sicher erkennbar sind, die erforderliche Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG abzuschließen und die Ausführungsplanung sowie die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen soweit in Abhängigkeit zu den Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke erforderlich, vorzuziehen. Um die Barrierefreiheit bestmöglich herzustellen, ist zu gewährleisten, dass die Errichtung der Aufzugsanlagen in den Zugangsbauwerken Süd und Nord finanziell gesichert und mit dem Bau des Stegs realisiert wird.“

Im Zuge der Optimierung der Planung zum Planfeststellungsabschnitt PFA 3 Ost musste auch die Brückenplanung überarbeitet und an die Planungen der Deutschen Bahn AG angepasst werden. Im Zuge der südlichen und nördlichen städtebaulichen Entwicklung forderte die Landeshauptstadt München im Planfeststellungsverfahren zum PFA 3 neu sowohl eine verbesserte Zugänglichkeit der Station Leuchtenbergring als auch eine stadtteilübergreifende Verbindung über die als Barriere wirkenden Bahnkörper.

## 2. Entwurf

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

## 3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Das Brückenbauwerk ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens 2-S-Bahnstammstrecke - Planfeststellungsabschnitt 3 neu (PFA 3 neu), für das eine Tektur durch die Bahn erfolgt. Bestandteil dieser Tektur ist auch die aktuelle Brückenplanung.

## 4. Dringlichkeit

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021 zum PFA 3 Ost wurde ausgeführt, dass sich die DB Netz AG bereit erklärt, im Zuge der Bauarbeiten für die 2. Stammstrecke auch die Brücke für die Landeshauptstadt München mit zu erstellen.

Dadurch ergeben sich erhebliche Synergien, da insbesondere die komplexe Baulogistik im Bahnbetrieb und die erforderlichen Umbauten an den Bahnbetriebsanlagen für die Herstellung der Brücke im Rahmen des Großprojektes 2. Stammstrecke und des langfristig angelegten Sperrpausenkonzeptes der Deutschen Bahn AG mitlaufen können. Dazu muss die Ausschreibung der Brückenbauarbeiten zusammen mit der Ausschreibung der Bauarbeiten des PFA 3 durch die Deutsche Bahn AG erfolgen. Um dies zu ermöglichen, wurde mit o. g. Beschluss das Baureferat gebeten, die Ausführungsplanung sowie die Erstellung der Ausschreibungsunterlage, soweit in Abhängigkeit zu den Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke erforderlich, vorzuziehen.

#### 5. Bauablauf und Termine

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

#### 6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Kosten in Höhe von 49.000.000 € (einschließlich Risikoreserve in Höhe von 4.100.000 €).

Die Kosten für die drei Aufzugsanlagen zu den Bahnsteigen werden von der DB Station&Service AG getragen.

Die laufenden Folgekosten betragen ca. 391.000 € pro Jahr.

Eine Beteiligung der DB an den Kosten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) scheidet aus. Nach dem derzeitigen Stand kann mit Zuschüssen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Finanzausgleichsgesetz gerechnet werden. Über die Höhe kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden. Förderfähig ist nur die Brücke mit den Zugängen. Nicht förderfähig ist die Anbindung an die Bahnsteige.