

**Feldmochinger Straße – Bahnübergang Fasanerie  
Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges  
im 24. Stadtbezirk Feldmoching - Hasenberg**

1. Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge der Höhenfreimachung des Bahnübergangs durch die DB InfraGO AG
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2024 – 2028

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14049**

**Beschluss des Bauausschusses vom 05.11.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	<p>Mit Beschluss des Bauausschusses vom 29.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13441) wurde die Vorplanung für die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs (BÜ) ohne Kostenobergrenze genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und, nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG, die Projektgenehmigung herbeizuführen.</p> <p>Das Planfeststellungsverfahren für die BÜ Fasanerie ist abgeschlossen, der noch ausstehende Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes wurde mit Datum vom 17.06.2024 erlassen.</p>
<b>Inhalt</b>	<p>Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen inklusive Ingenieurbauwerke im Zuge der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs (BÜ) durch die DB InfraGO AG</p>
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	<p>Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 96.100.000 Euro. Der Kostenanteil der LHM an dieser Maßnahme beträgt 19.400.000 Euro.</p>

<b>Klimaprüfung</b>	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das Projekt mit Gesamtkosten in Höhe von 96.100.000 Euro und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 19.400.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.</li> <li>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.</li> <li>3. Das Kommunalreferat wird gebeten, den für den Umbau / Neubau der Verkehrsanlagen im Rahmen der Beseitigung des Bahnübergangs Fasanerie, Feldmochinger Straße erforderlichen Grunderwerb auf der Grundlage des aktuellen Verfahrensstandes entsprechend den Grunderwerbsaufträgen des Baureferates zu erwerben.</li> <li>4. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2024 - 2028, Investitionsliste 1, anzumelden.</li> <li>5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1120.5 „Feldmochinger Str., Beseit. höhgl. Bahnüberg.“ ab dem Jahr 2025 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2025 ff. anzumelden.</li> <li>6. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe des Vortrags eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB InfraGO AG abzuschließen.</li> </ol>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Borsigstraße</li> <li>• Moosglöckchenweg</li> <li>• Mochostrasse</li> <li>• Eisenbahnunterführung</li> <li>• Eisenbahnkreuzung</li> <li>• Bahnübergang</li> </ul>
<b>Ortsangabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtbezirk 24 Feldmoching - Hasenberg</li> <li>• Feldmochinger Straße</li> </ul>

**Feldmochinger Straße – Bahnübergang Fasanerie  
Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges  
im 24. Stadtbezirk Feldmoching - Hasenberg**

1. Projektgenehmigung für die Verkehrsanlagen  
im Zuge der Höhenfreimachung des  
Bahnübergangs durch die DB InfraGO AG
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2024 – 2028

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14049**

Anlagen

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Schauplan Gesamtprojekt
- 3 Neue Feldmochinger Straße
- 4 Kreuzung Moosglöckchenweg
- 5 EÜ Fasanerie (Neue Fuß- und Radwegunterführung)
- 6 Querschnitt alte Feldmochinger Straße
- 7 Querschnitt EÜ Feldmochinger Straße
- 8 Querschnitte Neue Feldmochinger Straße
- 9 Querschnitt Moosglöckchenweg
- 10 Projekthandbuch 2 (PHB 2)
- 11 Gestaltungsplan
- 12 Visualisierung 1
- 13 Visualisierung 2

**Beschluss des Bauausschusses vom 05.11.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vortrag der Referentin .....	3
1. Sachstand .....	3
2. Projektbeschreibung .....	4
2.1 EÜ Feldmochinger Straße (MIV-Querung mit Rad) .....	6
2.2 Alte Feldmochinger Straße und Ersatzerschließung Mochostraße .....	10
2.3 EÜ Fasanerie (Fuß- und Radwegquerung) .....	13
2.4 Umweltplanung, Natur- und Artenschutz .....	15
2.5 Auswirkungen .....	17
3. Bauablauf und Termine .....	17
4. Kosten .....	18
4.1 Allgemein .....	18
4.2 Kostendarstellung .....	19
5. Finanzierung .....	20
6. Klimaprüfung .....	20
7. Weiteres Vorgehen .....	20
8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten .....	21
II. Antrag der Referentin .....	22
III. Beschluss .....	23

## I. Vortrag der Referentin

### 1. Sachstand

Mit dem Beschluss „Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge“ nahm der Stadtrat am 01.03.2011 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03800) die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Beseitigung des Bahnüberganges Fasanerie, Feldmochinger Straße zur Kenntnis. Mit Beschluss vom 14.02.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 08161) hat der Bauausschuss das Bedarfsprogramm für die Beseitigung des Bahnübergangs genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Vorplanung auf Grundlage einer zweigleisigen Lösung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigung herbeizuführen. Als Vorzugslösung wurde eine Unterführung für den motorisierten Individualverkehr südlich des bestehenden Bahnübergangs und eine Fuß- und Radwegunterführung an der Stelle des bestehenden Bahnübergangs festgelegt. Im Sachstandsbericht aus dem Jahr 2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02324 vom 12.05.2015) wurde u. a. folgender Ausblick gegeben: „Abschluss der Vorplanung für die DB-Bauwerke mit eventueller Anpassung der bisherigen Verkehrsanlagenplanung und Vorstellung des Projektes im Bezirksausschuss mit Durchführung des Workshops“.

Der vom Bezirksausschuss 24 Feldmoching-Hasenbergel gewünschte Bürgerworkshop wurde 2016 in zwei Teilen, am 27.07.2016 bzw. 22.09.2016, in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss durchgeführt. Grundlage für den Workshop war die vom Stadtrat beschlossene Vorzugslösung. Eine ergänzende öffentliche Veranstaltung unter Federführung des Bezirksausschusses fand am 27.10.2016 statt. Das Ergebnis des Bürgerworkshops wurde dem Stadtrat im Zuge eines Sachstandsberichtes im Jahr 2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08104 vom 02.05.2017) vorgestellt:

Es wurden zwei unterschiedliche Ideen für die Gestaltung und Situierung der neuen Fuß- und Radverkehrsquerung an der Stelle des jetzigen Bahnübergangs vom Baureferat im Bürgerworkshop vorgestellt und diskutiert. Bei der ersten Idee erfolgt die Querung der Bahn barrierefrei und flächensparend über gewendelte Rampen jeweils auf beiden Seiten der Bahntrasse. Dieser Ansatz ermöglichte größere zusammenhängende Platzflächen, welche mit Märkten, Veranstaltungen oder Ähnlichem bespielt werden könnten. Demgegenüber sah die zweite Idee eine großzügig inszenierte Wegeverbindung unter den Gleisen, mit weitläufig abgesenkten, terrassierten Flächen auf beiden Seiten der Bahn vor. Nach intensiver Diskussion hat sich eine deutliche Mehrheit für die Idee der „inszenierten Wegeverbindung“ als Gleisquerung ausgesprochen. Auch der Bezirksausschussvorsitzende, Herr Auerbach, hatte sich positiv zu diesem Lösungsansatz geäußert. Wie im Sachstandsbericht vom 02.05.2017 zum weiteren Vorgehen vorgetragen wurde, hat das Baureferat auf der Grundlage der Ergebnisse des Bürgerworkshops die bestehende Planung weiterentwickelt:

Anbindung des Moosglöckchenwegs mit Lichtsignalanlage und direktem Zugang zu der zukünftigen Platzfläche am jetzigen Bahnübergang wird berücksichtigt.

Bauliche beidseitige Radwege in der neuen Feldmochinger Straße entlang der Unterführung und Fortführung dieser Radwege bis zur neuen Kreuzung mit dem Moosglöckchenweg. Diese neue Radführung ist vorbehaltlich einer Entscheidung im Planfeststellungsverfahren, da sich dadurch die Privatgrundinanspruchnahme vergrößert.

Für die Fuß- und Radverkehrsunterführung am S-Bahnhalt hat das Baureferat laut Votum aus der Bürgerschaft die Konzeptidee der großzügigen Wegeverbindung unter der Bahn am S-Bahnhalt der weiteren Planung zu Grunde gelegt. Die Ergebnisse wurden in die bereits vorhandene, wie oben dargestellte modifizierte Verkehrsanlagenplanung integriert. Hierfür waren unter anderem noch intensive Abstimmungen mit der DB Netz AG notwendig.

Ziel war eine abschließende Vorplanung über alle Bereiche (MIV-Unterführung und Fuß- und Radverkehrsquerung). Zur Vorplanung wurde dann der Bezirksausschuss angehört. Anschließend wurde dem Stadtrat die Vorprojektgenehmigung vorgelegt.

Der Stadtrat hat dann mit Beschluss des Bauausschusses vom 29.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13441) die Vorplanung für die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs (BÜ) genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und, nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG, die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Das Planfeststellungsverfahren für die BÜ Fasanerie ist abgeschlossen, der noch ausstehende Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes wurde mit Datum vom 17.06.2024 erlassen.

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 DB InfraGO AG beabsichtigt, zusammen mit der Landeshauptstadt München, die höhengleiche Kreuzung der Feldmochinger Straße mit der Strecke 5500 München Hbf – Regensburg Hbf am Bahnübergang Fasanerie zu beseitigen und entsprechend der Vorprojektgenehmigung durch zwei räumlich getrennte Eisenbahnüberführungen (EÜs) zu ersetzen. Für den Durchgangsverkehr MIV (Motorisierter Individualverkehr) und Radverkehr ist der Neubau der EÜ Feldmochinger Straße (Bahn-km 11,913) einschließlich einer Grundwasserwanne vorgesehen. Dabei verläuft die umzuverlegende Feldmochinger Straße im Norden künftig im Korridor der Borsigstraße.

Nach Querung der DB-Strecke 5500 schließt die neue Straße im Süden wieder an die bestehende Feldmochinger Straße an. Für den Rad- und Fußgängerverkehr im Viertel wird im Bereich des heutigen Bahnübergangs ein eigenes Bauwerk, die EÜ Fasanerie (Bahn-km 12,183), erstellt. Die Geh- und Radwege werden an das bestehende Straßennetz angeschlossen. Eine barrierefreie Erschließung der Außenbahnsteige des S-Bahnhaltepunktes Fasanerie wird dabei gewährleistet.

Mit Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges wird ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht.

Die Feldmochinger Straße ist als örtliche Erschließungsstraße aufgrund ihrer Lage im Straßennetz eine wichtige Achse für den Individualverkehr. Diese Funktion bedingt ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen. In Verbindung mit der bahnseitigen Streckenbelastung durch den Fern-, Regional-, Güter- und S-Bahnverkehr ergeben sich aufgrund der häufigen und langen Schrankenschließzeiten regelmäßige Stausituationen. Sowohl für die Anlieger\*innen wie auch für die Verkehrsteilnehmenden und den Verkehrsfluss ist dies eine unbefriedigende Gesamtsituation.

Die geplante Maßnahme gewährleistet einen vom Bahnverkehr unabhängigen Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr und trägt damit maßgeblich zu einem besseren Verkehrsfluss bei. Zudem wird die Sicherheit des Geh- und Radverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs wesentlich erhöht.

Durch die großzügige, räumliche Ausformulierung der Wegeverbindung der Fuß- und Radwegquerung werden die bisher durch die Bahntrasse getrennten Stadträume verbunden und Platz geschaffen für Grünausstattung und Aufenthaltsflächen, die sich als Treffpunkte eignen.

Die Bahnübergangsbeseitigung ist verkehrsplanerisch im Verkehrskonzept Nord der Landeshauptstadt München eingeordnet.

Das Gesamtprojekt besteht somit aus folgenden Elementen:

- **EÜ Feldmochinger Straße (MIV-Querung)**
- **Alte Feldmochinger Straße und Ersatzerschließung Mochostaße**
- **EÜ Fasanerie (Fuß- und Radwegquerung)**

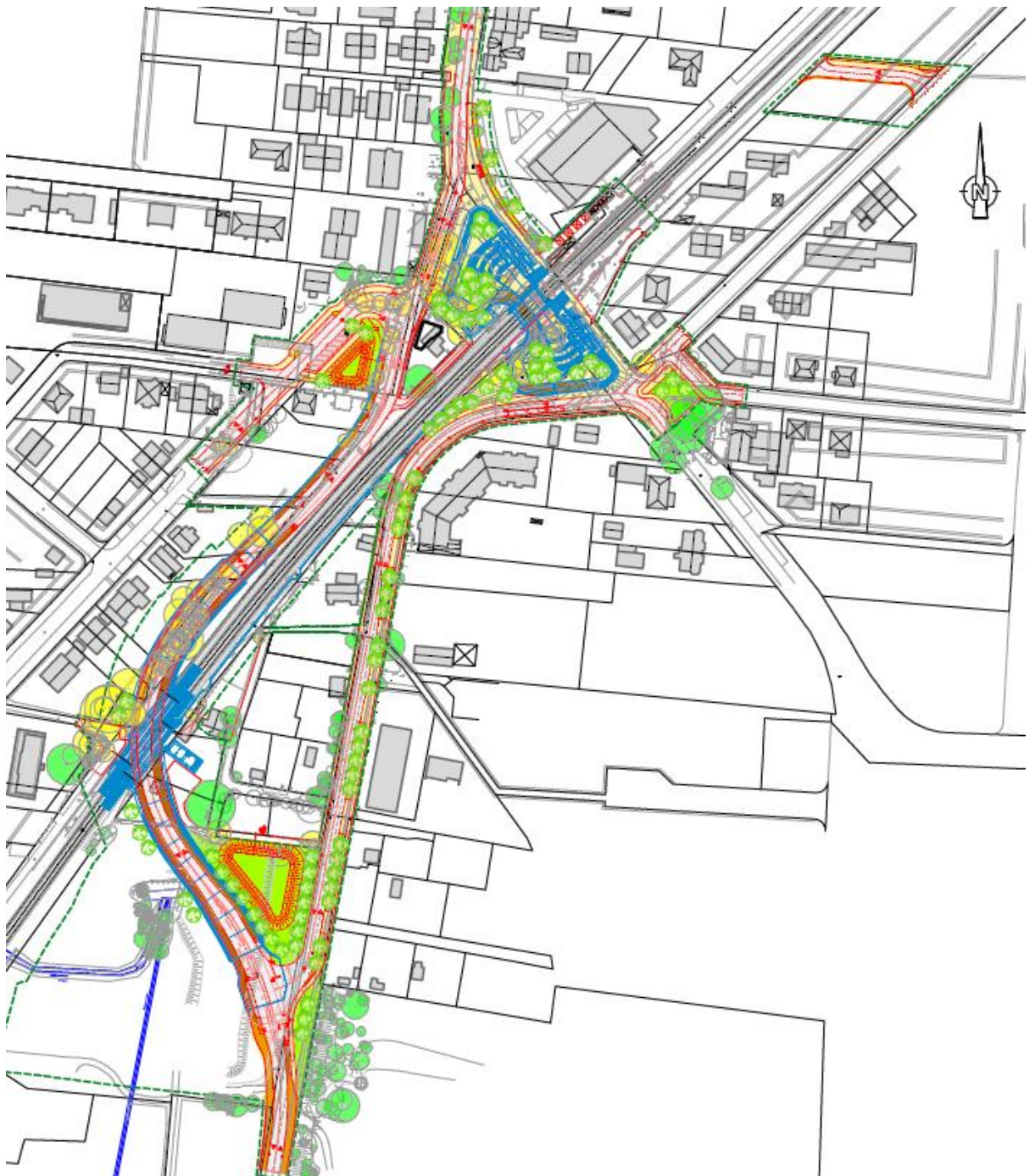


Abbildung 1 BÜ-Beseitigung Übersichtsplan (Siehe auch Anlage 2)

## 2.1 EÜ Feldmochinger Straße (MIV-Querung mit Rad)

### Straßenbau / Verkehrsanlagen.

Die neue Feldmochinger Straße schließt mit einer Kreuzung östlich der Bahntrasse an die alte Feldmochinger Straße an und führt dann in einem S-Bogen unter den Gleisen (Eisenbahnüberführung) hindurch und folgt westlich der Gleise dem Korridor der jetzigen Borsigstraße, um dann wieder auf die alte Feldmochinger Straße zu stoßen (siehe auch Anlage 2).

Die Kreuzung der neuen Feldmochinger Straße mit der alten Feldmochinger Straße östlich der Bahntrasse erhält eine Linksabbiegerspur (von Feldmoching kommend) in die alte Feldmochinger Straße. Eine Signalisierung ist vorgesehen. Im Bereich dieser neuen Kreuzung sind auch Anpassungsarbeiten an bestehenden Kanalbauwerken der Münchner Stadtentwässerung (MSE) notwendig.



*Abbildung 2 Kreuzung der neuen Feldmochinger Straße mit der alten Feldmochinger Straße östlich der Bahntrasse*

Da sich die neue Feldmochinger Straße im Bereich der Trollblumenstraße (siehe Abbildung 3) noch in Tieflage befindet, ist, wie in der Vorprojektgenehmigung erläutert, eine Ersatzerschließung notwendig.





Abbildung 3 Abgehängte Trollblumenstraße mit neuem Wendehammer

Die Ersatzerschließung wird als Verlängerung des Moosglöckchenwegs (siehe Abbildung 4) über ein städtisches Grundstück mit einer neuen Kreuzung an die neue Feldmochinger Straße angebunden. Gegenüber der Vorplanung und der Vorprojektgenehmigung wurde das Ende des baulichen Radweges in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat (MOR) angepasst, um eine längere Verflechtungsstrecke mit dem MIV zu erreichen.

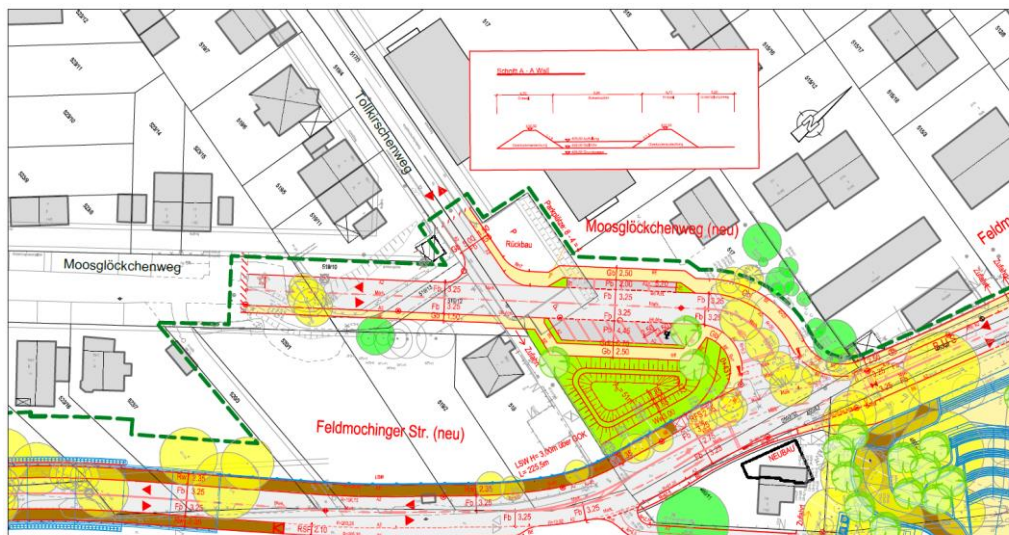


Abbildung 4 Kreuzung verlängerter Moosglöckchenweg mit neuer Feldmochinger Straße

Durch den Rückbau des Wendehammers entfallen im Moosglöckchenweg insgesamt 7 Parkplätze, dafür werden analog der Planfeststellung am Ostende des Moosglöckchenwegs 12 Parkplätze angeordnet, sowohl Längs- als auch Schrägparker.

Die Längsparker könnten auch als Kiss-and-Ride Plätze genutzt werden. Im Bereich der Schrägparker soll auf Wunsch des Beraterkreises für Barrierefreies Planen und Bauen auch ein neuer Behindertenparkplatz eingerichtet werden.

Die neue Feldmochinger Straße besteht aus zwei je 3,25 m breiten Fahrspuren. Im Kurven- und Unterführungsbereich sind Aufweitungen für das Einhalten der Haltesichtweiten notwendig. Im Bereich der Aufweitungen wird diese auch für die Unterbringung des baulichen Radweges genutzt. Die beidseitigen baulichen Radwege weisen eine Breite von 2,35 m inklusive Sicherheitsstreifen zur Straße und zur Unterführungswand auf.

Die lichte Durchfahrtshöhe beträgt 4,50 m.

Laut Regierung von Oberbayern (ROB) und Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) besteht aus der Bahnübergangsbeseitigung heraus keine Notwendigkeit für eine zusätzliche Radwegeverbindung durch die MIV-Unterführung, da der Radverkehr aus deren Sicht ausschließlich die neue Fuß- und Radwegunterführung nutzen kann. Eine Finanzierung im Rahmen der BÜ-Beseitigung wird daher abgelehnt. Seitens des Baureferates und des MOR werden jedoch Radverkehrsanlagen auch in der MIV-Unterführung vor allem für den überregionalen Radverkehr als unverzichtbar angesehen. Dem Baureferat ist es gelungen, die ROB und das BMDV von der Notwendigkeit der Radwege in der MIV-Unterführung zu überzeugen. ROB, BMDV und EBA stimmen daher den Radwegen in der MIV-Unterführung zu, wenn diese durch die LHM allein finanziert werden. Auf Grund von Fremdgrundinanspruchnahme wurde aus Gründen der Rechtssicherheit für die baulichen Radwege die ERA Mindestbreite von 1,60 m zuzüglich 50 cm Sicherheitsstreifen zur Straße und 25 cm zur aufgehenden Unterführungswand angesetzt (2,35 m gesamt ausgeführt in Asphalt mit Markierung des Sicherheitsstreifens). Im Aufweitungsbereich für die Haltesichtweiten weist der stadtauswärtsführende Radweg sogar eine deutlich größere Breite auf (Aufweitung bis max. 3,43 m in Richtung stadtauswärts).

#### Brückenbauwerk und Grundwasserwanne mit seitlich aufgehenden Wänden (Trogbauwerk)

Die EÜ wird aufgrund des schleifenden Kreuzungswinkels und zur Minimierung der Stützweiten mit getrennten Überbauten jeweils als 1-Feld-Träger und mit versetzten Widerlagern geplant. Die EÜ wird flach gegründet. Die Überbauten werden als vorgespannte Doppelverbundträger ausgeführt, wodurch eine minimale Konstruktionshöhe in Verbindung mit der der Stützweite realisiert werden kann. Der eigentliche Straßenraum unter der Gleistrasse erhält eine lichte Breite von ca. 12,30 m (zwischen den Begleitwänden) und eine lichte Höhe von  $\geq 4,50$  m. Der im Grundwasser liegende Bauwerksteil wird als wasserdichte Wanne ausgebildet. Die Trogbauwerke der Straße schließen an die EÜ an. Zur Absturzsicherung wird auf den Trogwänden ein Geländer angebracht. An der Innenseite der Trogwände wird aus schallschutztechnischen Gründen eine Vorsatzschale aus Aluminium vorgesehen, die auf der Westseite hochabsorbierend ausgeführt wird.

#### Entwässerung

Anfallendes Niederschlagswasser aus der EÜ und der Straße wird über beidseitig an den Fahrbahnrändern verlegte Schlitzrinnen aufgenommen und über die im Fahrbahnbereich verlaufende Längsleitung in ein Pumpwerk mit integriertem Absetzbecken eingeleitet. Von dort wird das Wasser in ein Versickerungsbecken gepumpt.

Das Sickerbecken wird als Naturbecken mit einem geschütteten Wall einschließlich Eingrünung und Bepflanzung zwischen der neuen und alten Feldmochinger Straße sowie den Kleingartenanlagen erstellt. Die Reinigungswirkung wird durch eine belebte Bodenzone gewährleistet.

### Lärmschutzwände

Auf der Westseite der Gleistrasse wird, zwischen der Wohnbebauung und dem neuen Straßenverlauf, eine Lärmschutzwand errichtet. Beginnend von der EÜ Feldmochinger Straße mit einer Höhe von 1,00 m erhöht sich die Wand im Raster von 2,50 m um jeweils 1,0 m auf die endgültige Lärmschutzwandhöhe von 3,00 m über Geländeoberkante. Die Lärmschutzwand hat eine Gesamtlänge von ca. 220 m. Auf den letzten 10 m ist analog dem Beginn eine Abstufung der Lärmschutzwand vorgesehen. Im unteren Bereich wird die Lärmschutzwand mit hochabsorbierenden Aluminium-Elementen ausgeführt, während im oberen Bereich VSG-Glaselemente mit Vogelschutzdruck vorgesehen sind. Aufgrund von mangelndem Wurzelraum ist eine Begrünung nicht möglich.

Auf der Ostseite der Bahntrasse wird ebenfalls eine Lärmschutzwand errichtet. Die Lärmschutzwand beginnt an der EÜ Feldmochinger Straße und endet vor der EÜ Fasanerie und hat somit eine Länge von ca. 244 m (Abwicklungslänge). Die Lärmschutzwand hat im Regelfall eine Höhe von 2,50 m. Als Lärmschutzwandelemente sind ausschließlich hochabsorbierende Aluminium-Elemente vorgesehen. Auf der bahnabgewandten Seite können Büsche gepflanzt werden.

In Bereichen, die, aufgrund notwendiger Zufahrten oder aus städtebaulicher Verträglichkeit bzw. den örtlichen Platzverhältnissen, nicht ausreichend durch aktive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden können, wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch geeignete passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt. Diese Bereiche befinden sich am nördlichen Ende der Baumaßnahme, im Übergangsbereich zur alten Feldmochinger Straße und an der neuen Fuß- und Radwegunterführung.

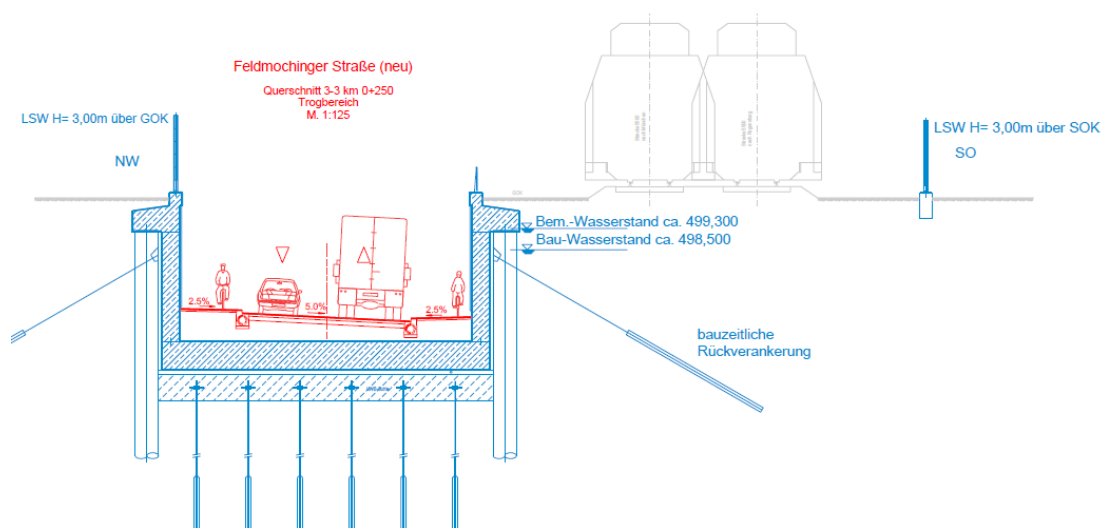


Abbildung 5 Lage der Lärmschutzwände

## 2.2 Alte Feldmochinger Straße und Ersatzerschließung Mochostaße



Abbildung 6 Umbau alte Feldmochinger Straße

### Straßenbau / Verkehrsanlagen

Die alte Feldmochinger Straße zwischen dem neuen Abzweig zur MIV-Unterführung und dem ehemaligen Bahnübergang wird in Richtung Norden ab der Einmündung zum Georg-Pickl-Weg als Erschließungsstraße mit reduziertem Querschnitt für die umliegenden Wohn- und Geschäftsbereiche geplant. Südlich der Fahrbahn wird ein Grünstreifen mit Baumbepflanzung geschaffen. Der Grünstreifen wird für die Zufahrten zu Grundstücken oder Erschließungsstraßen unterbrochen. Es wird beidseitig ein straßenparalleler Gehweg geführt, der nördlich der Feldmochinger Straße an die neue Fuß- und Radwegquerung und südlich an den Gehweg der Himmelschlüsselstraße anbindet. Ab der bestehenden Feldmochinger Straße 210b ist in Richtung Norden im Verkehrsraum kein ausreichender Platz vorhanden, um die Baumgräben fortzuführen. Die alte Feldmochinger Straße erhält einen neuen Querschnitt mit 5,50 m asphaltierter Straßenbreite, dies ist u. a. ein direktes Ergebnis aus der vorhergegangenen Bürgerbeteiligung. Auf der alten Feldmochinger Straße soll auch weiterhin ÖPNV in Form von Busverkehr stattfinden. Zusammen mit dem MOR wurde daher beschlossen, den Querschnitt beidseitig mit jeweils einer 25 cm breiten Pflasterzeile zu erweitern.

Optisch wird der Gesamtquerschnitt nur mit einer Breite von 5,50 m wahrgenommen, was Überholvorgänge von Fahrradfahrenden durch Kfz bei Gegenverkehr unterbinden soll. Gleichzeitig besteht für den ÖPNV durch das mögliche Befahren der Pflasterzeile eine Querschnittsbreite von 6,0 m.

Im Bereich des aufzulassenden Bahnüberganges wird die alte Feldmochinger Straße mittels Beschilderung und verkehrsleitenden Maßnahmen (Straßenführung, Bordführung) abgebunden. Sie bindet dann im Bereich der Himmelschlüsselstraße und der Niederalteicher Straße sowie der Leberblümchenstraße an den Bestand an (siehe auch Abbildung 6). Dadurch können die bestehende Grünfläche zwischen der Leberblümchenstraße und der Himmelschlüsselstraße vergrößert und drei zusätzliche Bäume gepflanzt werden. An der bestehenden Feldmochinger Straße werden im Bereich der Fuß- und Radwegquerung eine Bushaltestelle sowie ein Taxistand vorgesehen. Deren Lage ermöglicht eine direkte Anbindung zur EÜ Fasanerie und zu den Bahnsteigen.

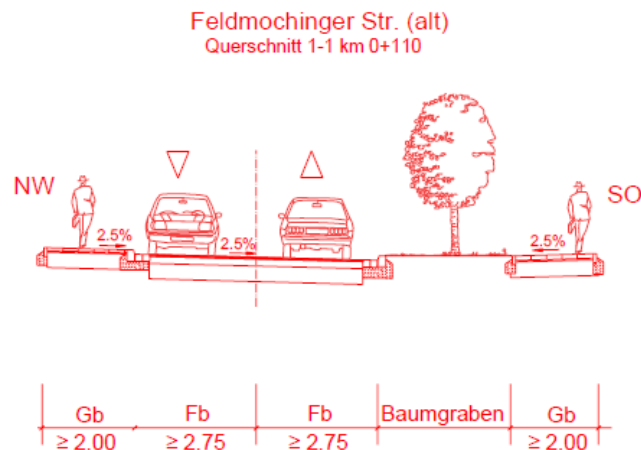


Abbildung 7 Querschnitt der umgebauten Alten Feldmochinger Straße  
(ohne Bäume)

Ausgelöst durch die Fuß- und Radwegunterführung wird die Erschließung der Mochstraße über eine alternative Anbindung über die Niederalteicher Straße erforderlich. Die Mochstraße wird am südlichen Ende eine Sackgasse mit einer Wendefläche für PKW (siehe auch Anlage 5).

#### Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt wie bisher über Straßeneinläufe und wird analog dem Bestand an das Kanalnetz angeschlossen.

#### Lärmschutzwände

In diesem Bereich gibt es keine Lärmschutzwände.



## 2.3 EÜ Fasanerie (Fuß- und Radwegquerung)

### Gestaltung der Verkehrsflächen

Wie in der Vorprojektgenehmigung bereits ausgeführt, hat sich die Bürgerschaft bei einem Bürgerworkshop für eine großzügige, inszenierte Wegeverbindung entschieden. Dabei wurden folgende Anforderungen formuliert und festgehalten:

- weite und offene Querung
- Sicherheit der Wegeführung
- möglichst grüne Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität
- Ort soll als Treffpunkt dienen



Abbildung 9 EÜ Fasanerie (Fuß- und Radwegunterführung)

Aus den o. g. Positionen konnte ein räumlich-gestalterischer Vorschlag formuliert werden, der auch die verkehrlichen Belange in vollem Umfang berücksichtigt. Der Vorschlag legt den Schwerpunkt auf die Verbindung der bisher durch die Bahntrasse getrennten Stadträume. Die Wegeverbindung wird großzügig und licht ausgebildet. Der Ort wird weniger als Platz, sondern als inszenierte Wegeverbindung der bisher durch die Bahntrasse getrennten Stadträume, mit Aufenthaltsflächen auf verschiedenen Ebenen, gestaltet. Durch die bauliche und funktionale Trennung der unterschiedlichen Nutzergruppen entsteht ein hohes Maß an Verkehrssicherheit: Im Zentrum der neuen Fuß- und Radwegquerung liegt eine großzügige Treppenanlage, die durch mehrere Zwischenpodeste gegliedert ist und die verschiedenen Plateaus miteinander verbindet. An der Nordostseite sorgen zwei beidseitig der Bahntrasse liegende mehrläufige Rampen für die barrierefreie Querung der Bahntrasse sowie die Erschließung des Bauwerks. Sie haben einen unmittelbaren Anschluss zu den Bahnsteigen und ermöglichen zudem den barrierefreien Zugang zu allen Aufenthaltsflächen. Über zwei ebenfalls beidseitig der Bahntrasse liegende Treppen ist eine direkte fußläufige Verbindung zwischen den Bahnsteigen möglich.

Sowohl an den Treppen als auch an der barrierefreien Rampe werden beidseitig Handläufe angebracht. Bei der Treppenanlage werden zusätzlich beidseitige Kehrrinnen angeordnet. Zur Absturzsicherung ist auf den Trogwänden bzw. Rampenwänden ein Füllstabgeländer angeordnet.

Eine weitere Rampenanlage von Nordwest nach Südosten ist eigens für die Radfahrenden vorgesehen. Die Radfahrenden werden über eine W-förmige Rampe in die Unterquerung der Bahntrasse geführt. Diese Radrampe wurde gem. Abstimmung mit dem MOR mit einem Gefälle von  $\leq 8,00\%$  geplant. Im Bereich des Bauwerks der Fuß- und Radwegquerung sowie in den angrenzenden Flächen der Bahnsteige sind Fahrradabstellanlagen geplant. Diese setzen sich zusammen aus 180 Doppelstockstellplätzen im Zugang zum Bahnsteig und 194 im Gehbahnbereich auf beiden Seiten zuläufig zur EÜ Fasanerie.

Im Rahmen der Planungen wurde geprüft, ob eine Begrünung der Unterführungswände möglich ist. Sinnvoll erscheint eine Begrünung nur an den höheren Wandteilen (ca. plus 2 m). Die in Frage kommenden Wände befinden sich im Bereich der Fahrradrampe. Der Verlauf der Radwegrampe wurde auf Basis einer Überprüfung der Sichtbeziehungen entwickelt. Dadurch ergaben sich die notwendigen Aufweitungen auf den Kurveninnenseiten. Die Breite der Fahrspuren konnte aus örtlichen Gründen nicht breiter ausgelegt werden. Der geplante Zweirichtungsradweg hat an den engsten Stellen eine Breite von 4,00 m. Bei einer Begrünung der Rampenwände würde, durch den notwendigen offenen Erdkörper als Pflanzfläche, diese Breite weiter reduziert.

Hinzu kommt, dass fast die gesamte Geh- und Radwegunterführung innerhalb einer Grundwasserwanne liegt. Die Überdeckung ist dementsprechend gering (teilweise nur 17,5 cm - gerade ausreichend für Abdichtung + Belag), insbesondere im unteren Rampenbereich wird deshalb nur ein begrenztes Volumen für Vegetationssubstrate von Kletterpflanzen zur Verfügung stehen. Ohne technische Bewässerung wäre darüber hinaus eine dauerhafte Entwicklung nicht erwartbar.

Eine Tieferlegung der Wannensohle wurde bereits während der Planung des Projektes aufgrund des sehr hohen Grundwasserstands ausgeschlossen, u. a. aus wirtschaftlichen Gründen.

Alternativ besteht die Möglichkeit, Pflanzen in die Grünfläche oberhalb der Fahrradrampe zu pflanzen, die dann hängend nach unten wachsen. Dies ist zwar technisch möglich, muss aber aus sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen werden: Nachdem der geplante Radweg die empfohlene Mindestbreite gerade erreicht, dürften hängende Gehölze nicht bis unten reichen. Es wäre faktisch nur ein kleiner Bereich der aufsteigenden Mauern in einer Höhe von 3,00 bis 3,50 m möglich. Die Gehölze müssten regelmäßig geschnitten werden. Dies würde einen enormen wirtschaftlichen Aufwand bedeuten, unabhängig davon, dass die Schnittmaßnahmen bei der zu erwartenden viel befahrenen Radwegrampe schwer durchführbar wären.

Daher kann eine Begrünung der Unterführungswände nicht umgesetzt werden. Die Stützmauern werden daher, wie die Unterführungswände, mit farbig gestalteter Baukeramik verkleidet.

Noch sichtbare Betonoberflächen erhalten durch eine Tönung und entsprechend hochwertige Oberflächenbearbeitung eine hohe Gestaltungsqualität.

Die großzügige räumliche Ausformulierung der Wegeverbindung bietet zudem Platz für Grünausstattung und Aufenthaltsflächen, die sich als Treffpunkte eignen.



Intensiv mit Gräsern und Stauden begrünte Terrassen sowie baumüberstandene Belagsflächen (Baumdächer) mit zahlreichen Sitzelementen und eine entsprechend hochwertige Materialwahl bilden den künftigen Rahmen für vielfältige Nutzungen.

Bodenbeläge werden in gefärbtem Asphalt sowie in Naturstein (Treppen) ausgeführt. Die dargestellte, großzügige Querung und die Nutzungsmöglichkeiten der Platzflächen bieten vielfältige Potenziale auf den abgesenkten Flächen. Am für den Stadtteil wichtigen S-Bahnhof wird ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Gleichzeitig erfährt der S-Bahn-Halt als Ankommensort sowohl durch wesentlich verbesserte funktionale Aspekte wie auch durch die gestalterische Aufwertung und damit Markierung im Stadtraum die entsprechende Würdigung.

Die Planung ist mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

#### Brückenbauwerk und Grundwasserwanne mit seitlich aufgehenden Wänden (Trogbauwerk)

Das eigentliche Unterführungsbauwerk wird als Stahlbetonvollrahmen hergestellt und flach gegründet. Es erhält eine lichte Weite von 12,50 m und eine lichte Höhe von  $\geq 2,60$  m. Der im Grundwasser liegende Bauwerksteil wird als wasserdichte Grundwasserwanne ausgebildet.

#### Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser der EÜ und der Wegeverbindung wird über die Kastenrinnen und in ein separates Absetz- und Rückhaltebecken mit integriertem Pumpwerk eingeleitet. Das Pumpwerk fördert das Wasser in ein Versickerungsbecken am Moosglöckchenweg. Das Sickerbecken wird als Naturbecken mit einem geschütteten Wall einschließlich Eingrünung und Bepflanzung erstellt. Die Reinigungswirkung wird durch eine belebte Bodenzone gewährleistet.

## **2.4 Umweltplanung, Natur- und Artenschutz**

Für das Vorhaben wurden eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls (Untersuchung, ob eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist), ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) sowie ein Fachbericht für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung mit folgenden Ergebnissen erstellt:

Der Planungsraum ist geprägt durch artenreiches Extensivgrünland, Baumbestand entlang des Füsslgrabens, Ruderalvegetation und einen artenreichen Magerrasen. Randlich begrenzt wird er durch dicht besiedeltes Gebiet mit Gärten sowie Kleingartenanlagen. Aus Naturschutzsicht wertbestimmend sind das Extensivgrünland sowie der zentral gelegene Magerrasen; beide sind nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz geschützt. Weitere Schutzgebiete sind nicht vorhanden.

Im Gebiet kommen die gesetzlich streng geschützte Zauneidechse vor sowie der stark gefährdete Idas-Bläuling (Tagfalter) und der in der Vorwarnliste geführte Wiesengrashüpfer. Der ebenfalls gesetzlich streng geschützte Laubfrosch wurde in Benachbarung zum Eingriffs- und Maßnahmenbereich nachgewiesen.

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. Dadurch wird der Schutz des Füsslgrabens, einer großen Esche im Südwesten der Kleingartenanlage sowie von Teilen der wertbestimmenden Magerwiese erreicht.

Dennoch kommt es zu einem Verlust von Habitat- und Vegetationsstrukturen und damit einhergehend zu Beeinträchtigungen für verschiedene Tierarten.

Um Eingriffe in den Naturhaushalt möglichst zu vermeiden bzw. zu kompensieren, sind unterschiedliche Vermeidungsmaßnahmen während der Bauphase sowie Ausgleichsmaßnahmen geplant. Diese sind z. B.:

- Baum- und Biotopschutzzäune
- Abgrenzung des Baufeldes zum Schutz vor Einwanderung von Reptilien und Amphibien
- Baumfällung/Gehölzrückschnitt außerhalb der Vogelbrutzeit
- Umsiedeln von Zauneidechsen auf benachbarten Flächen mit neu geschaffenen Habitaten
- Gewinnung von Magerrasensoden und Umsetzung bzw. Lagerung für Wiedereinbau
- Entwicklung von Magerrasen anhand von Sodenübertragung (Ausgleichsfläche)
- Rekultivierung von bauzeitlich genutzten Wiesen, Gehölzbeständen und wärmeliebenden Säumen
- Anlage südexponierter extensiver Säume mit Versteckstrukturen für die Zauneidechse (Holz-/Steinhaufen mit Sandlinsen)
- punktuelle Auslichtung von dichtem Gehölzaufwuchs und Einbau von Wurzelstöcken ebenfalls für die Zauneidechse
- Ertüchtigung ehemaliger Tümpel
- umweltfachliche Bauüberwachung

Mit den geplanten landschaftspflegerischen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts überwiegend gleichartig ausgeglichen werden. Die Flächenverluste geschützter Biotope werden durch die Anlage gleicher Biotoptypen in deutlich größerem Umfang (Ausgleichsfläche) wiederhergestellt. Damit erfolgt eine vollständige Kompensation.

Das Landschaftsbild wird durch die Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt. Diese beinhalten z. B. die Begrünung der straßenbegleitenden Flächen, der östlichen Lärmschutzwand mit Büschen auf der bahnabgewandten Seite, der Versickerungsanlagen oder die Neupflanzung von Sträuchern und Einzelbäumen.

Durch vorgezogene Artenschutz-Ausgleichsmaßnahmen („CEF-Maßnahmen“) für die Zauneidechse auf den südlich angrenzenden Flächen wird der sog. Verbots-tatbestand nach Naturschutzrecht vermieden. Auch für die Arten Idas-Bläuling und Wiesengrashüpfer kann durch die Wiederherstellung von Magerwiesenbereichen vor Beginn der Bauphase der Lebensraumverlust ausgeglichen werden.

Das Einwandern des Laubfrosches in das Baufeld wird durch das Aufstellen eines Amphibienzaunes verhindert.

## 2.5 Auswirkungen

Insgesamt müssen ca. 75 Bäume gefällt werden, die durch die Baumschutzverordnung der Stadt München geschützt sind. Als Ersatz für die zu fällenden Bäume ist nach Beendigung der Baumaßnahme die Neupflanzung von voraussichtlich 76 Einzelbäumen im direkten Projektumgriff vorgesehen.

Es entfallen durch die Maßnahme 7 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, dafür werden jedoch an anderer Stelle 12 neue Parkplätze geschaffen.

Durch die Maßnahme der LHM wird dauerhafter Grunderwerb erforderlich. Dies betrifft im Wesentlichen den Bereich der neuen Feldmochinger Straße (alte Borsigstraße) auf Grund der Neuanlage der Straße. Auch im Bereich der neuen Fuß- und Radwegunterführung ist Grunderwerb zu tätigen, bedingt durch die deutliche Verbreiterung. Das ebenfalls teilweise benötigte Grundstück Fl.St Nr. 464/2 befindet sich im Eigentum der MSE. Die Entschädigungsfestsetzung der MSE für die dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 5000 m<sup>2</sup> erfolgt im Nachgang zu dieser Projektgenehmigung.

## 3. Bauablauf und Termine

### EÜ Feldmochinger Straße

Im Vorfeld der Maßnahme werden im Jahr 2025 die vom Baufeld bzw. den künftigen Bauwerken betroffenen Sparten, entsprechend den Vorgaben der jeweiligen Träger, umgelegt und die erforderlichen Provisorien geschaffen. Bereits 2024 werden die ersten landschaftspflegerischen Vorwegmaßnahmen (CEF-Maßnahmenbeginn) durch die DB InfraGo AG begonnen, damit diese termingerecht bis zum Baustart Ende 2025 fertiggestellt sind. Der frühe Beginn ist notwendig, damit die Maßnahmen ihre Funktion auch erfüllen können.

Ende 2025 erfolgt dann die Herstellung der notwendigen Ersatzerschließung im Bereich des Moosglöckchenweges, die zur Errichtung der EÜ Feldmochinger Straße notwendig ist. Die erforderlichen Baumfällungen erfolgen ebenfalls Ende 2025. Weitere Sparten werden in Abstimmung mit den jeweiligen Trägern umgelegt.

Der Baubeginn für die EÜ Feldmochinger Straße der DB InfraGO AG ist für Anfang 2026 terminiert. Während der Bauzeit der EÜ Feldmochinger Straße können der Kfz-Verkehr und der Fuß- und Radverkehr nahezu immer über den bestehenden Bahnübergang aufrechterhalten werden. Für die Verbindung Borsigstraße zum Moosglöckchenweg wird über ein städtisches Grundstück eine temporäre Straße hergestellt. Die Borsigstraße wird ab dieser temporären Straße bis über die Kreuzung der Trollblumenstraße für den Geh- und Radwegverkehr sowie den Kfz-Verkehr gesperrt. Die Zuwegung der durch die Sperrung nicht mehr an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossenen Gebäude Borsigstraße 85 und 87 wird über eine temporäre Überfahrt über die Baugrube realisiert. Die Baustellenzufahrt auf der Westseite wird über die bestehende Trasse der Borsigstraße sowie auf der Trasse der neuen Feldmochinger Straße realisiert. Auf der Ostseite erfolgt die Baustellenzufahrt über die geplante Trasse der neuen Feldmochinger Straße.

Für die Herstellung der neuen Anschlüsse an die alte Feldmochinger Straße und notwendigen Kanalanpassungsarbeiten wird eine einseitige signalgesteuerte Verkehrsführung des Kfz-, Geh- und Radwegverkehrs vorgesehen. In den kurzen Abschnitten einer erforderlichen Vollsperrung wird eine weiträumige Umfahrung des bestehenden BÜ Fasanerie erforderlich werden. Diese führt über die beiden schienengleichen Bahnübergänge der Lerchenauer Straße bzw. der Lerchenstraße.

## EÜ Fasanerie

Nach dem Verkehrsanschluss der neuen EÜ Feldmochinger Straße an die bestehende Feldmochinger Straße kann die Ersatzerschließung Mochostrasse hergestellt werden und der alte Bahnübergang mit Baubeginn der EÜ Fasanerie für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Für den Geh- und Radverkehr ist vor dem Haltepunkt Fasanerie eine Behelfsbrücke mit zwei Aufzügen vorgesehen, so dass eine barrierefreie Überquerung der Gleisanlage möglich ist. Im Zuge der Herstellung der EÜ Fasanerie wird auch die Alte Feldmochinger Straße umgebaut.

Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 6 Jahre, jeweils ca. 3 Jahre für die EÜ Feldmochinger Straße und 3 Jahre für die EÜ Fasanerie.

## 4. Kosten

### 4.1 Allgemein

Im Planfeststellungsbereich wird der höhengleiche Bahnübergang Fasanerie durch eine Straßenunterführung für den motorisierten Individualverkehr und eine Fuß- und Radverkehrsunterführung ersetzt. Kreuzungsbeteiligte sind die Deutsche Bahn und die LHM. Da es sich um die Beseitigung eines höhenfreien Bahnübergangs handelt, werden die kreuzungsbedingten Kosten gem. § 13 Abs. 2 S. 1 EkrG zur Hälfte vom Bund, zu einem Drittel von der Deutschen Bahn als Eisenbahn des Bundes und zu einem Sechstel vom Freistaat Bayern getragen. Zwischen der DB InfraGO AG und der LHM wird eine entsprechende Kreuzungsvereinbarung mit Kostenteilung nach §§ 3, 13 Abs. 2 EkrG abgeschlossen.

Im räumlichen Kreuzungsbereich sind alle Maßnahmen an den sich kreuzenden Verkehrswegen kreuzungsbedingt, die unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Technik notwendig sind, damit die Kreuzung den Anforderungen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs genügt. Die damit verbundenen Kosten fließen in die sog. Kostenmasse.

Das Projekt enthält auch Maßnahmen, die nicht kreuzungsbedingt sind. Dies gilt z. B. für die konkrete Ausgestaltung der Fuß- und Radwegunterführung durch die LHM, soweit sie aus stadtgestalterischen Gründen umfangreicher hergestellt wird, als es technisch und verkehrlich notwendig wäre. Die aus den kreuzungsbedingten Kosten bestehende Kostenmasse wird, entsprechend den gesetzlichen Regelungen, aufgeteilt. Die nicht kreuzungsbedingten Kosten werden durch den Kreuzungsbeteiligten getragen, der sie veranlasst.

Mithilfe eines Fiktivprojektes für die Fuß- und Radwegeunterführung ohne Berücksichtigung der stadtgestalterisch bedingten Maßnahmen, ohne den baulichen Radweg entlang der neuen Feldmochinger Straße sowie ohne den Umbau der alten Feldmochinger Straße wurde der von der LHM zu tragende Anteil der Ausführungskosten ermittelt. Da sich die tatsächlichen Ausführungskosten gegenüber dem Ausführungsentwurf ändern können, haben die Kreuzungsbeteiligten einen Prozentsatz von 12,5 % der tatsächlichen Ausführungskosten als von der Stadt zu tragen ermittelt.

Für nachfolgende Berechnungen ist zu beachten, dass die anfallende Umsatzsteuer zur Kostenmasse gehört. Die DB InfraGO AG und die LHM gehen derzeit im Hinblick auf eine laufende steuerrechtliche Prüfung davon aus, dass die LHM ihre, im Zusammenhang mit der Kreuzungsmaßnahme zu erbringenden, Leistungen gem. § 2b UStG nicht als Unternehmerin ausführt. Die Kostenanteile, welche der Bund bzw. der Freistaat Bayern nach § 13 Abs. 2 EkrG zu tragen haben, sind nicht als Entgelt für eine steuerpflichtige Leistung zu behandeln. Die nicht kreuzungsbedingten Kosten der LHM unterliegen der Umsatzsteuer.

Des Weiteren ist noch zu beachten, dass die Gesamtkosten und die Kostenteilung noch durch die ROB, die DB InfraGO AG und durch das BMDV im Anschluss an die Projektgenehmigung und Unterzeichnung der Kreuzungsvereinbarung geprüft und ggf. angepasst werden.

## 4.2 Kostendarstellung

Die Kostenfolge richtet sich nach § 13 Abs. 2 S. 1 EkrG. Danach werden die kreuzungsbedingten Kosten zur Hälfte vom Bund, zu einem Drittel von der Deutschen Bahn und zu einem Sechstel vom Freistaat getragen. Die nicht kreuzungsbedingten Kosten sind durch die jeweiligen Kreuzungsbeteiligten selbst zu tragen.

Gemäß dem auf der Basis des Fiktivprojektes festgelegten Prozentsatz sind 12,5 % (LHM) der Gesamtkosten von der LHM zu tragen. Die verbleibenden 87,5 % der Gesamtkosten fließen in die Kostenmasse ein und sind gemäß § 13 Abs. 2 EkrG von DB InfraGO AG, Bund und dem Freistaat zu tragen. Ihre Planungskosten trägt die LHM selbst, soweit diese nicht über die Verwaltungskostenpauschale nach EkrG in die Kostenmasse einfließen.

Der Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergibt sich aus der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG und der LHM. Die Massen- und Kostenberechnung basiert auf den Entwurfsplanungen der DB InfraGO AG und der LHM.

Danach ergeben sich für die Maßnahme voraussichtliche Gesamtkosten in Höhe von 96.100.000 Euro

Von den Kreuzungsbeteiligten sind voraussichtlich folgende Kostenanteile zu tragen:

Anteil DB AG mit Bund und Freistaat:	76.700.000 Euro
Anteil LHM einschließlich Risikoreserve	19.400.000 Euro

Im Kostenanteil der LHM ist eine 20 %-Risikoreserve in Höhe von 3.200.000 Euro auf den endgültigen Anteil der LHM 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. 720.000 Euro an. Die einmaligen Folgekosten sind in den Gesamtkosten enthalten. Im gleichen Zuge fallen für die Stadtwerke München GmbH einmalige Folgekosten in Höhe von 960.000 Euro (netto) an.

Eine Ablöse von Unterhaltskosten findet in diesem Fall nicht statt.

Die laufenden Folgekosten für die neu hinzukommenden öffentlichen Verkehrsflächen belaufen sich jährlich auf ca. 450.300 Euro (inkl. der neu hinzukommenden Ingenieurbauwerke und der neuen Pumpstation). Für die landschaftspflegerischen Maßnahmen fallen in den Jahren 3-25 nach Inbetriebnahme (bis zum Jahr 2 zählen die jährlichen Kosten zu den Herstellungskosten) jährlich ca. 11.000 Euro netto für den Unterhalt an.

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

## 5. Finanzierung

Die Maßnahme „Feldmochinger Straße, Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 954.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2024 - 2028 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.1120 (Rangfolge-Nr. 58) enthalten.

Die Maßnahme wurde zum Eckdatenbeschluss (EDB) 2025 angemeldet. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13530 wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.1120.5 „Feldmochinger Str., Beseit. höhgl. Bahnüberg.“ die ab dem Jahr 2025 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2025 ff. anmelden.

Das Projekt ist nicht nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ (RZStra) zuwendungsfähig. Hintergrund ist, dass die eigentlich förderfähigen Bereich der EÜ Fasanerie und EÜ Feldmochinger Straße bereits zu 100 % durch die DB InfraGO AG, den Bund und den Freistaat bezahlt werden.

Die geplante Neuanlage von Radfahrstreifen ist zuwendungsfähig gemäß Kommunalrichtlinie. Über die Höhe der Zuwendung kann noch keine Aussage getroffen werden.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

## 6. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein

## 7. 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 InfraGO AG termingerecht vergeben werden können, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird.

Bei der Maßnahme handelt es sich, wie bereits oben beschrieben, um eine BÜ-Beseitigung, bei der der überwiegende Anteil der Kosten durch den Bund, die DB und den Freistaat bezahlt wird. Dies erfordert den bereits erwähnten ca. 1- bis 1,5-jährigen Prüfungslauf bei der ROB, der DB InfraGO AG und dem BMDV. Für diesen Prüfungslauf ist normalerweise eine sowohl von der DB InfraGO AG als auch von der LHM unterschriebene Kreuzungsvereinbarung notwendig. Die Kreuzungsvereinbarung wiederum kann vom Baureferat nur nach erfolgter Projektgenehmigung unterschrieben werden. Um den geplanten Baubeginn nicht zu gefährden, hat die DB InfraGO uns schriftlich mitgeteilt, dass sie ausnahmsweise den Prüfungslauf nur mit einer von ihr allein unterschriebenen Kreuzungsvereinbarung starten wird. Eine Vorlage der Projektgenehmigung im Bauausschuss muss jedoch zwingend noch in 2024 erfolgen, da die nachträgliche Unterschrift der LHM unter die Kreuzungsvereinbarung spätestens bis Dezember 2024 erfolgt sein muss. Nur so kann die geplante Sperrpause der DB InfraGO AG eingehalten werden. Eine Verschiebung des Baubeginns ist nicht möglich, da die DB InfraGO AG bereits die Sperrpausen für die betroffene Eisenbahnstrecke in 2026 weit im Voraus angemeldet hat und alternative Sperrpausen erst wieder ab 2029 oder später möglich wären.

## **8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten**

Der Städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen hat der Entwurfsplanung am 31.01.2024 zugestimmt. Es ist vorgesehen, die Ausführungsplanung im Detail nochmals mit dem Beraterkreis abzustimmen.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

Die Planung wurde am 19.12.2023 den Initiatoren des Bürgerbegehrens Radentscheid vorgestellt. Die Vertreter\*innen des Radentscheids hatten zum Teil Änderungswünsche. Diese wurden zusammen mit dem Mobilitätsreferat besprochen und, wo möglich, unter Berücksichtigung des laufenden Planfeststellungsverfahrens, übernommen.

Das Mobilitätsreferat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Der Behindertenbeirat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

## **Anhörung des Bezirksausschusses**

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirke 24 Feldmoching - HasenbergI wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 2.1) Bezirksausschuss-Satzung zur Vorplanung angehört. Die Stellungnahme wurde in der Vorprojektgenehmigung zur BÜ Fasanerie vom 29.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13441) behandelt.

Der Bezirksausschuss 24 Feldmoching - HasenbergI hat einen Abdruck der Vorlage zu seiner Information erhalten.

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 96.100.000 € und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 19.400.000 € 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 Kommunalreferat wird gebeten, den für den Umbau / Neubau der Verkehrsanlagen im Rahmen der Beseitigung des Bahnübergangs Fasanerie, Feldmochinger Straße erforderlichen Grunderwerb auf der Grundlage des aktuellen Verfahrensstandes entsprechend den Grunderwerbsaufträgen des Baureferates zu erwerben.
4. Das Baureferat wird beauftragt, die Maßnahme zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2024 - 2028, Investitionsliste 1, wie folgt anzumelden:

### MIP alt:

„Feldmochinger Straße, Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges – Planungskosten“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1120, Rangfolge-Nr. 58

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2024 - 2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Rest 2030 ff.
	950	954	914	40	40	0	0	0	0	0	0
B	Summe	954	914	40	40	0	0	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>St.A.</b>		<b>954</b>	<b>914</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### MIP neu:

„Feldmochinger Straße, Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1120, Rangfolge-Nr. 58

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2024 - 2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Rest 2030 ff.
	950	19.400	914	10.540	40	500	2.000	3.000	5.000	4.746	3.200
B	Summe	19.400	914	10.540	40	500	2.000	3.000	5.000	4.746	3.200
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	367	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>St.A.</b>		<b>19.400</b>	<b>914</b>	<b>10.540</b>	<b>40</b>	<b>500</b>	<b>2.000</b>	<b>3.000</b>	<b>5.000</b>	<b>4.746</b>	<b>3.200</b>



5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1120.5 „Feldmochinger Str., Beseit. höhgl. Bahnüberg.“ ab dem Jahr 2025 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2025 ff. anzumelden.
6. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe des Vortrags eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB InfraGO 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

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause  
2. Bürgermeister

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

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über das Direktorium – HA II/V Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an die Stadtkämmerei – II/12, II/21  
zur Kenntnis.

**V. Wv. Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung**

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

An den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24  
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 die / den Behindertenbeauftragte/n der LHM, Sozialreferat  
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat  
An den Seniorenbeirat 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 - T1

Am .....  
Baureferat - RG 4