

**Ludwigsfelder Straße  
zwischen Spiegelbergstraße und  
ca. 250 m westlich Am Neubruch  
im 10. Stadtbezirk Moosach und  
im 23. Stadtbezirk Allach - Untermenzing**

**Erstmalige Herstellung**

Projektkosten (Kostenobergrenze): 7.700.000 €  
(darin enthalten: 60 %-LHM-Anteil an den Folgekosten  
der Stadtwerke München GmbH: 1.900.000 € (brutto))

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur Durchführung vorgezogener Maßnahmen
3. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2014 - 2018

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02246**

Anlagen

- Übersichtsplan
- Projekthandbuch 2 (PHB 2)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 10 vom 29.04.2009
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 23 vom 23.04.2009

**Beschluss des Bauausschusses vom 21.04.2015 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

## **I. Vortrag der Referentin**

### **1. Sachstand**

Die Ludwigsfelder Straße zwischen Spiegelbergstraße und ca. 250 m westlich der Straße Am Neubruch ist seit der Verkehrsfreigabe am 08. Juli 1957 ein Straßenprovisorium ohne befestigte Geh- und Radwege. Es gibt keine ordnungsgemäße Straßenentwässerung und die Fahrbahn weist erhebliche Schäden auf.

Der Bauausschuss hatte in seiner Sitzung am 04.03.2008 das Bedarfsprogramm zum Ausbau der Ludwigsfelder Straße genehmigt (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11451) und das Baureferat beauftragt die Entwurfsplanung zu erarbeiten. Das Baureferat wurde des Weiteren beauftragt, die Planfeststellungsunterlagen vorzubereiten, bei der Regierung von Oberbayern einzureichen und bei Vorliegen genügend genauer Erkenntnisse aus der Planfeststellung die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens waren zur Erstellung der Antragsunterlagen aufgrund des angrenzenden Naturschutzgebietes Allacher Lohe sowie des angrenzenden Fauna-Flora-Habitat-Gebietes Allacher Forst und Angerlohe sehr umfassende Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich. Parallel dazu erfolgte die Suche und Auswahl geeigneter Ausgleichsflächen. Auf der Basis der Abstimmungsergebnisse wurden die erforderlichen Pläne und Gutachten für das Genehmigungsverfahren aufbereitet und mit den betroffenen Dienststellen abgestimmt.

Mit Schreiben vom 21.07.2010 beantragte das Baureferat bei der Regierung von Oberbayern, für den Ausbau der Ludwigsfelder Straße das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 14.09.2010 bis 13.10.2010 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 20.07.2011 unter der Leitung der Regierung von Oberbayern im Baureferat erörtert. Aufgrund der Einwendungen und der Ergebnisse des Erörterungstermins wurden die Antragsunterlagen tektiert und am 18.10.2012 erneut bei der Regierung von Oberbayern vorgelegt (zum Inhalt der Tektur siehe Ziffer 2.4). Die Betroffenen wurden erneut zur geänderten Planung schriftlich angehört. Am 07.01.2013 leitete die Regierung von Oberbayern die Äußerungen der Betroffenen an das Baureferat, worauf am 25.06.2013 die Erwiderungen zurückgesandt wurden.

Daraufhin erging am 24.07.2014 seitens der Regierung von Oberbayern der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Ludwigsfelder Straße (Aktenzeichen: 32 - 4354.5 – 010). Dieser hat zwischenzeitlich Rechtskraft erlangt und enthält vorbehaltlich der Freistellung nach § 23 AEG von eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen der DB Netz AG alle darüber hinausgehenden Genehmigungen, Befreiungen und Erlaubnisse für den Bau der Straße.

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

## 2. Projektbeschreibung und -entwicklung

### 2.1 Bedarf

Die Ludwigsfelder Straße ist seit der Schließung verschiedener Bahnübergänge über die ICE-Strecke München-Ingolstadt in Allach die wichtigste West-Ost-Verbindung von Allach zum übergeordneten Straßennetz (Bundesstraße B 304, Bundesautobahn A 99 mit AS 10 München-Ludwigsfeld) und zum Frankfurter Ring bzw. Mittleren Ring Nord (B 2 R) über die Dachauer Straße.

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastung wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 durchgeführt. Daraus ergeben sich für die einzelnen Teilabschnitte folgende Verkehrszunahmen gegenüber der Analyse 2009:

- westlich Zufahrt Krauss-Maffei: Zunahme von 7.600 auf 8.300 Kfz/Tag (+ 10 %)
  - östlich Zufahrt Krauss-Maffei: Zunahme von 9.700 auf 11.300 Kfz/Tag (+ 17 %)
  - östlich Zufahrt Betonwerk: Zunahme von 12.000 auf 14.700 Kfz/Tag (+ 23 %)
- Die 14.700 Kfz/Tag werden erst hinter der Einmündung „Am Neubruch“ erreicht.

An der Einmündung zum Werksgelände Krauss-Maffei und an dem weiter östlich gelegenen Betonwerk, das 2008 in neuer, größerer Form errichtet wurde, existieren derzeit keine Linksabbiegespuren, was den Verkehrsfluss hemmt und vermeidbare Umweltbelastungen hervorruft.

Der Bestand hat eine Ausbaubreite von nur 5,4 m bis 6,0 m, teilweise bis 6,15 m. Eine gesicherte Geh- und Radwegführung existiert entlang der Straße nicht. Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Fahrradfahrerinnen und -fahrer müssen sich auf der Fahrbahn bewegen, was bei den beengten Querschnittsverhältnissen bei gleichzeitigem Begegnungsverkehr von Kraftfahrzeugen zu dichten Vorbeifahrten führt.

Die Ludwigsfelder Straße ist ferner nach dem "Realisierungsnetz Radfahrverbindungen in München, Fortschreibung 2005" der Landeshauptstadt München als Fahrradhauptroute in West-Ost-Richtung vorgesehen.

Durch die bis zum Jahr 2025 prognostizierte Erhöhung des Individual- und Schwerlastverkehrs auf bis zu 14.700 Kfz/Tag bei einem LKW-Anteil von über 10 % ist eine verkehrssichere Führung des Radverkehrs auf der vorhandenen Fahrbahn nicht mehr zu gewährleisten, so dass die Anordnung zumindest von einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südseite der Ludwigsfelder Straße erforderlich wird.

Die provisorisch hergestellte Straße wird baulich zwar in verkehrssicherem Zustand gehalten, die Aufwendungen für den Unterhalt haben aber mittlerweile ein nicht mehr vertretbares Ausmaß angenommen. Mit der erstmaligen Herstellung können unwirtschaftliche Unterhaltsaufwendungen in Zukunft vermieden werden.

In der Ludwigsfelder Straße gibt es bisher keine geeignete Straßenentwässerung und auch keinen Sammelkanal. Das gesamte anfallende Oberflächenwasser versickert unkontrolliert und zum Teil auf Privatgrund.

## 2.2 Projektbeschreibung

Das vorliegende Projekt gilt dem Ausbau der Ludwigsfelder Straße in München-Allach auf einer Länge von knapp 1,639 km zwischen dem Ende der Untertunnelung der ICE-Strecke München-Ingolstadt in etwa auf Höhe von Haus-Nr. 32 und dem östlichen Ausbau ca. 250 m westlich der Einmündung „Am Neubruch“. Die Ludwigsfelder Straße ist sowohl in der westlichen wie der östlichen Fortsetzung dieses Abschnitts bereits in ausgebautem Zustand.

Das Vorhaben soll die Straße in einen bedarfsgerechten Zustand mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und einem straßenbegleitenden kombinierten Geh- und Radweg mit einer Breite von 3 m versetzen. Der Geh- und Radweg wird auf der Südseite der Straße geführt und ist durch einen Grünstreifen von 2,2 m Regelbreite, der Entwässerungsmulden enthält, abgesetzt.

Auf der Südseite wird die Fahrbahn durch einen Bordstein begrenzt.

Auf der Nordseite der Fahrbahn wird der Fahrbahnrand größtenteils ohne Bordstein nur mit einem Bankett begrenzt.

Zur Sicherstellung eines gefahrungsfreien Begegnungsverkehrs Bus-Bus bzw. Bus-LKW ist die Fahrbahnbreite von 6,5 m ausreichend. Eine Verbreiterung darüber hinaus ist nach Auskunft anliegender Industriebetriebe nicht erforderlich, da notwendige Schwertransporte ohnehin nur in Polizeibegleitung und mit Sperrungen des Verkehrs abgewickelt werden können.

Für ein rückstaufreies Abbiegen in die südlich der Ludwigsfelder Straße gelegenen Industriegebiete werden zwei Linksabbieger eingerichtet, einer an der bestehenden Hauptzufahrt zum Firmenkomplex Krauss-Maffei und einer zum Betonwerk.

Der Geh- und Radweg wird als kombinierter Geh- und (Zweirichtungs-) Radweg in 3,00 m Breite auf der Südseite der Ludwigsfelder Straße geführt.

Durch den Grünstreifen mit Sickermulde wird eine Trennung von motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr herbeigeführt.

Nördlich der Ludwigsfelder Straße gibt es in den Grünflächen auf dem Gelände der DB Netz AG außerdem noch einen Geh- und Radweg. Dieser ist als Anlagenweg nicht asphaltiert und beleuchtet. Er bleibt wie im Bestand an geeigneten Stellen an die Ludwigsfelder Straße im Projektbereich angebunden.

## 2.3 Naturschutzfachliche Belange

Die Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden angesichts des nördlich angrenzenden Naturschutzgebietes Allacher Lohe sowie des nördlich wie südlich in Teilbereichen angrenzenden Fauna-Flora-Habitat-Gebietes Allacher Forst und Angerlohe (FFH-Gebiet) in intensiven Diskussionen mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Durch den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern wurden alle erforderlichen natur- und artenschutzrechtlichen Befreiungen und Genehmigungen erteilt. Details hierzu sind im anliegenden Projekthandbuch dargestellt.

### 2.3.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen:

- Auf der Südseite des Geh- und Radweges grenzt im westlichen Ausbaubereich das Betriebsgelände der Firma Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG an. Hier befinden sich eine Konstruktions- und Wartungshalle sowie eine Betonfläche zur Durchführung von Fahrversuchen, die nach Norden hin durch einen Sicht- und Lärmschutzwall begrenzt wird. Um für den Ausbau der Ludwigsfelder Straße nicht stärker in das nördlich der Straße liegende Naturschutzgebiet einzugreifen, muss der hier vorhandene Sicht- und Lärmschutzwall auf ca. 18 m Länge durch eine Lärmschutzwand ersetzt werden. Diese wird von ihrer Höhe und Beschaffenheit derart ausgeführt, dass die Dämmwirkung des bestehenden Walls vollständig kompensiert wird. Die nördliche Umfahrung dieser Halle wurde planerisch nicht angetastet, um hier nicht kostenträchtige Umbauten oder Änderungen im Betriebsablauf hervorzurufen.
- Für den Erhalt zweier das Landschaftsbild bestimmender Bäume wird der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg zwischen km 0+425 und 0+550 gegenüber der Regelbreite auf bis zu 13,25 m Breite aufgeweitet, um den Wurzelbereich der beiden Bäume nicht zu tangieren. In diesem Bereich erfolgen auch 5 neue Baumpflanzungen.
- Die Höhenlage und der nördliche Rand der neuen Trasse orientieren sich am Bestand der derzeitigen Straße. Die flächenmäßige Erweiterung für die Anlage der Sickermulde und des Geh- und Radwegs erfolgt nach Süden hin, wo weniger wertvolle Flächen angrenzen.
- Hinsichtlich des Artenschutzes werden im kompletten Ausbaubereich Natriumdampf-Hochdrucklampen mit stark verminderter Anlockwirkung auf Insekten angeordnet.
- Erforderliche Rodungsarbeiten in Waldflächen oder Gehölzbeständen werden außerhalb der Laich-, Brut- und Vegetationszeit durchgeführt. Insgesamt sind ca. 94 Bäume zu fällen, wobei es sich v.a. um natürlichen Aufwuchs in den nördlich angrenzenden Gehölzbereichen am Rangierbahnhof handelt, der weniger landschaftsbildprägend ist.

Für den betroffenen Bereich der Maßnahme gilt die Baumschutzverordnung nicht.

- Die Baustreifen werden v.a. im Bereich des Naturschutzgebietes, des FFH-Gebietes und einer angrenzenden Ausgleichsfläche auf ein unverzichtbares Minimum reduziert. Es erfolgt ein Schutz der angrenzenden Biotopflächen vor Schäden an oberirdischen Pflanzenteilen oder Veränderungen der Bodenstruktur durch Abgrenzung des Baufeldes mit geeigneten Maßnahmen. Bei angrenzenden Biotopflächen, die empfindlich gegen Nährstoffeinträge sind, wird zusätzlich ein Schutz vor Staubeintrag durch einen geschlossenen Bauzaun errichtet. Angrenzende Gehölzflächen und Einzelbäume werden ebenfalls gesichert.

### 2.3.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Zur Kompensation der Eingriffe im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG durch die Inanspruchnahme von Biotopflächen auf ca. 0,38 ha sowie zum Ausgleich für die erforderlichen 94 Baumfällungen wurden nach § 15 Abs. 2 BNatSchG folgende Maßnahmen geplant:

Zur Entwicklung von Magerrasen werden südlich der Ludwigsfelder Straße zwei Flächen mit einer Größe von 0,17 ha und 0,22 ha als Ausgleichsflächen herangezogen. Beide Flächen dienen künftig als Trittsteinbiotope der Vernetzung zwischen den Magerrasen und nährstoffarmen Brachen nördlich der Ludwigsfelder Straße mit den entsprechenden Standorten nördlich der Angerlohe.

Als weitere Maßnahme werden nördlich der Angerlohe auf einer Fläche von 0,1 ha drei Tümpel als Laichgewässer für die Wechselkröte ertüchtigt bzw. neu angelegt. Diese drei Maßnahmen liegen alle innerhalb des FFH-Gebietes und werten dieses auf.

Da trotz intensiver Suche im näheren Umfeld der Ludwigsfelder Straße keine weiteren geeigneten Flächen für Ausgleichsmaßnahmen verfügbar sind, wird ein Teil des Eingriffes durch eine Ersatzmaßnahme im Gebiet der Fröttmaninger Haide kompensiert. Dort werden auf einer Fläche von 0,82 ha Standorte für seltene trockenheitsliebende Schmetterlingsarten wie die Rostbinde hergestellt und erhalten. Diese Maßnahme wird durch den Heideflächenverein Münchner Norden e.V. ausgeführt, an dem die Landeshauptstadt München als Gesellschafterin beteiligt ist.

Der Straßenausbau und der begleitende Geh- und Radweg werden jeweils durch die landschaftsgerechte Gestaltung des Grünstreifens und der angrenzenden Randbereiche in die umgebende Landschaft eingebunden.

Die Untere Naturschutzbehörde und das Referat für Gesundheit und Umwelt werden in die Ausführungsplanung der Ausgleichsmaßnahmen einbezogen. Die fachlich richtige Umsetzung und Ausführung der Maßnahmen sowie die sinnvolle Koordination von Bautätigkeiten und begleitenden, landschaftspflegerischen Maßnahmen wird durch eine Umweltbaubegleitung gesichert und unterstützt.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend den Vorgaben der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird nach Abschluss der Baumaßnahme überprüft. Der Erfolg der angestrebten Ziele wird im Zuge eines ökologischen Monitorings der Ausgleichsflächen überprüft, dokumentiert und in Abstimmung mit den Fachbehörden zur Steuerung der Pflegemaßnahmen eingesetzt.

## 2.4 Weiterentwicklung des Projektes seit der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

### 2.4.1 In der Entwurfsplanung

Im Zuge der Weiterentwicklung der Planung in der Entwurfsplanung wurden folgende Planungsdetails überarbeitet:

- Planung einer Lärmschutzwand am Firmengelände Krauss-Maffei Wegmann GmbH zur Kompensation der Eingriffe in einen bestehenden Sicht- und Lärmschutzwall
- Optimierung der Planung unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten und Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen
- Planung umfangreicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie ökologische Bauüberwachung
- Vorabstimmung der Spartenverlegungen mit der Stadtwerke München GmbH
- Konkretisierung des Bauablaufs und der bauzeitlichen Verkehrsführung

### 2.4.2 Im Planfeststellungsverfahren

Insbesondere aufgrund der im Planfeststellungsverfahren von privaten Anliegern vorgebrachten Einwendungen gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke zum Zwecke des Straßenausbaus bzw. der Anlage eines Baumgrabens wurde eine Tektur der Planung unvermeidlich. Neben der Reduzierung der Grunderwerbsflächen durch Einplanung von Winkelstützmauern an den Grundstücksgrenzen wurden im Zuge der Tekturplanung folgende Änderungen am ursprünglichen Planungskonzept vorgenommen:

Ersatz des Baumgrabens durch einen Grünstreifen

Die Tektur der Planung mit Ersatz des Baumgrabens durch einen Grünstreifen mit Versickerungsmulde wurde erforderlich, da für die ursprüngliche Planung mit einem Baumgraben von 4,0 m Breite nicht alle notwendigen Grundstücke im erforderlichen Umfang zur Verfügung standen und eine Enteignung für den Zweck der Anlage eines Baumgrabens nicht durchführbar gewesen wäre. Dieser wurde daher durch einen schmalen Grünstreifen mit 2,20 m Breite zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg ersetzt.

Die Planänderung wurde auf der gesamten Ausbaustrecke durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurden auch die Entwässerung und einzelne Grundstückszufahrten angepasst.

#### Anpassung der Bauphasenplanung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde im Hinblick auf die bessere Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe im östlichen Ausbauabschnitt die bauzeitliche Abwicklung der Maßnahme nochmals dahingehend optimiert, dass durch die Bildung von drei Bauabschnitten die Freigabe des Zweirichtungsverkehrs auch bereits sukzessive in drei Teilstufen erfolgen kann.

So kann der Zweirichtungsverkehr für die Anlieger im östlichen Bauabschnitt vom Ausbauende bis zum Storchenweg voraussichtlich nach ca. drei Monaten wieder freigegeben werden, im mittleren Bauabschnitt zwischen Storchenweg und Zufahrt Krauss-Maffei nach insgesamt fünf Monaten und im westlichen Abschnitt zwischen der Zufahrt zu Krauss-Maffei bis zum westlichen Ausbauende nach weiteren drei Monaten.

#### Reduzierung der Eingriffe in das Naturschutzgebiet

Im Bereich des Naturschutzgebietes erfolgt in der Tekturplanung eine geringere Kurvenausrundung nach Norden, so dass im Vergleich zur ursprünglichen Planung eine geringere Fläche des Naturschutzgebiets beansprucht wird.

Der Eingriff im Bereich der Zufahrt zur Wartungsstation für die Gashochdruckleitung nördlich der Ludwigsfelder Straße wird gegenüber der ursprünglichen Planung verkleinert.

Außerdem sind bauzeitlich bedingte Eingriffe in Privatgrund notwendig (z.B. für Baustelleneinrichtungsflächen). Hierfür fallen Entschädigungszahlungen an.

### 2.5 Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer

Die Einbeziehung der betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer wurde über die erfolgte öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen gewährleistet. Im anschließenden Erörterungstermin wurden einzelne Einwendungen mit den betroffenen Anliegern diskutiert.

### 2.6 Stand der Grunderwerbsverhandlungen

Mit dem Bedarfsprogramm vom 04.03.2008 wurde auch bereits eine Genehmigung zum vorzeitigen Grunderwerb erteilt. Es müssen insgesamt 16.035 m<sup>2</sup> aus 39 Flurstücken erworben werden. Dabei handelt es sich um 13 verschiedene Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften, mit denen bereits verhandelt wird oder zum Großteil die Verhandlungen inzwischen erfolgreich abgeschlossen werden konnten.

Nach Auskunft des Kommunalreferates wurden mittlerweile 65 % der Flächen erworben. Für die restlichen Flurstücke ist das Kommunalreferat bereits mit Kaufangeboten an die Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften herangetreten.

Der vollständige Abschluss aller weiteren Grunderwerbsverträge ist nach Auskunft des Kommunalreferates realistisch erst bis Ende 2015 zu erwarten.



Für die von der DB Netz AG zu erwerbenden Grundstücke nördlich der Straße ist nach dem Erwerb durch das Kommunalreferat noch die Freistellung von der eisenbahnrechtlichen Widmung nach § 23 AEG beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen. Erst nach erfolgter Freistellung können die Bauarbeiten auf diesen Grundstücken beginnen.

Das Kommunalreferat hat bereits die DB Services Immobilien als Verkäufer der Grundstücke beauftragt, einen entsprechenden Freistellungsantrag beim Eisenbahnbundesamt zu stellen. Dieser wurde nach Auskunft der DB Services Immobilien im Januar eingereicht und hat in der Regel eine Bearbeitungszeit von 3 bis 9 Monaten beim Eisenbahnbundesamt.

Da sowohl der Abschluss des Freistellungsverfahrens als auch das Vorliegen aller Kaufverträge zum Baubeginn erforderlich sind, kann dieser voraussichtlich erst ab Winter 2015 / 2016 erfolgen.

Sollte der Grunderwerb nicht einvernehmlich möglich sein, wird auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses ein Enteignungsverfahren eingeleitet.

Sofern die oben genannten Voraussetzungen bis zum geplanten Baubeginn nicht zumindest für einen sinnvoll herzustellenden Abschnitt der Ludwigsfelder Straße herbeigeführt werden können, wird eine Verschiebung der Bautermine unumgänglich sein.

Dem Stadtrat wird in diesem Fall zum neuen Sachstand berichtet.

### 3. Bauablauf und Verkehrsführung während der Bauzeit

Für die Umsetzung des gesamten Projektes in 4 Bauphasen sind insgesamt 2,5 Jahre veranschlagt. Der Zeitraum ist vor allem deshalb so lang, weil alleine das erste Baujahr für die umfangreichen Spartenverlegearbeiten und die erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen benötigt wird.

Um einen kontinuierlichen Bauablauf und den geplanten Fertigstellungstermin gewährleisten zu können, schlägt das Baureferat vor, für nachfolgend aufgeführte Maßnahmen aus der Bauphase 1 die vorgezogene Durchführung ab Winter 2015 / 2016 zu genehmigen.

Hierbei handelt es sich im Einzelnen um: Kampfmittelerkundung, Baumfällungen und Baufeldfreimachung, Altlastenanalytik sowie ökologische Bauüberwachung.

Die vorgezogenen Maßnahmen erfolgen nur unter der Voraussetzung, dass die Grunderwerbsverhandlungen sowie das eisenbahnrechtliche Entwidmungsverfahren erfolgreich durch das Kommunalreferat abgeschlossen sind.

In der Bauphase 2 erfolgen in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der einzelnen Grundstücke die Spartenverlegungen, die Herstellung der Lärmschutzwand und die Herstellung der Baustraße.

Währenddessen kann der Anlieger- und Durchgangsverkehr die Ludwigsfelder Straße grundsätzlich in beiden Fahrtrichtungen nutzen.

Die Sparten werden südlich der bestehenden Fahrbahn im Bereich des späteren Geh- und Radwegs verlegt, so dass die Verlegung unter fließendem Verkehr neben der heutigen Fahrbahn erfolgt. Lediglich im westlichen Bauabschnitt wird der Verkehr aus Platzgründen auf einer Länge von ca. 200 m auf einem Provisorium nördlich der heutigen Fahrbahn geführt.

Nachdem die Sparten verlegt sind, wird dieser Bereich provisorisch als 4,5 m breite Baustraße hergestellt. Auch dies ist unter Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen möglich.

Diese Arbeiten werden im ersten Baujahr ausgeführt und werden nach erfolgter Ausschreibung in einer ersten Ausführungsgenehmigung dem Stadtrat vorgelegt.

In der Bauphase 3 erfolgen der Rückbau der alten Fahrbahn und der Bau der neuen Fahrbahn. Dabei kann der Anliegerverkehr in Ost-West-Richtung auf der Baustraße geführt werden. Für den Durchgangsverkehr sowie die Anliegerverkehre in West-Ost-Richtung wird eine Umleitung über die Eversbuschstraße und Otto-Warburg-Straße zur Dachauer Straße großräumig ausgeschildert.

Die bauzeitliche Abwicklung der Maßnahme wurde dahingehend optimiert, dass durch die Bildung von drei Bauabschnitten für den Bau der neuen Fahrbahn die Freigabe des Zweirichtungsverkehrs auch bereits sukzessive in drei Teilstufen von Ost nach West erfolgen kann.

Damit kann sowohl die Umleitungsstrecke frühzeitig von Verkehr entlastet werden als auch die volle Erschließung der Gewerbebetriebe entlang der Ludwigsfelder Straße frühzeitig wieder ermöglicht werden.

Die Dauer der Bauphase 3 beträgt ca. 1 Jahr.

Die Bauphase 4 dient zur Herstellung des Geh- und Radweges sowie sämtlicher Nebenanlagen und Restarbeiten.

Der Anlieger- und Durchgangsverkehr kann während dieser Bauphase bereits die neu hergestellte Fahrbahn in beiden Fahrtrichtungen nutzen.

Die Dauer dieser Bauphase beträgt ca. 6 Monate.

Alle Maßnahmen der Bauphasen 3 und 4 werden in einer zweiten Ausführungsgenehmigung dem Stadtrat vorgelegt.

#### 4. Kosten

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung und der Ergebnisse aus der Planfeststellung die Kostenberechnung erstellt. Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von ca. 7.700.000 €.  
Hierin enthalten ist eine Risikoreserve in Höhe von 550.000 €. Dies entspricht einem Anteil von ca. 8 % der Gesamtkosten und ist nach fachlicher Einschätzung ausreichend.

##### 4.1 Kosten auf Grundlage der Entwurfsplanung

Kostenrahmen gemäß Bedarfs- und Konzeptgenehmigung (04.03.2008)		4.900.000,-- €
zuzüglich Anpassung an das Preisniveau der Kostenberechnung (ca. 20 %)	+	980.000,-- €
zuzüglich Kosten aufgrund der Weiterentwicklung im Rahmen der Entwurfsplanung (siehe auch 2.4.1):		
- Lärmschutzwand	+	60.000,-- €
- Optimierung der Planung unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten und Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen	+	100.000,-- €
- Planung umfangreicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie ökologische Bauüberwachung	+	120.000,-- €
- Aktualisierte Kostenmeldungen der SWM	+	520.000,-- €
		-----
		6.680.000,-- €

##### 4.2 Zusätzliche Kosten auf Grundlage der Planfeststellung (siehe auch 2.4.2)

- Ersatz des Baumgrabens durch einen Grünstreifen, Änderung der Entwässerung, Anpassung der Zufahrten inkl. Winkelstützmauern an den Grundstücksgrenzen	+	120.000,-- €
- Anpassung der Bauphasenplanung	+	140.000,-- €
- Reduzierung der Eingriffe in das Naturschutzgebiet	+	60.000,-- €
- Entschädigungszahlungen für während der Bauzeit genutzte Flächen	+	150.000,-- €
		-----
Kostenberechnung		7.150.000,-- €

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). Diese Summe wird als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Es sind, wie unter Punkt 3. geschildert, vorgezogene Maßnahmen erforderlich. Die Kosten hierfür betragen ca. 400.000 €. Diese Kosten sind in den Projektkosten enthalten.

Laufende Folgekosten:

Die laufenden Folgekosten für die eigentliche Straße erhöhen sich nicht, da es sich um eine bereits vorhandene Verkehrsfläche handelt. Zusätzlich fallen jedoch durch den Neubau des Geh- und Radweges für den Winterdienst laufende Folgekosten in Höhe von jährlich ca. 3.500 € an.

Für die Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen fallen in den ersten drei Jahren jeweils Kosten von ca. 6.500 € für die Mahd der Glatthaferwiesen sowie den Unterhalt der Amphibientümpel an. Diese reduzieren sich ab dem vierten Jahr auf ca. 5.400 €.

Bei der Münchner Stadtentwässerung entstehen für die Verlegung einer Druckrohrleitung zur Gewährleistung der Mindestüberdeckung einmalige Folgekosten in Höhe von ca. 27.500 €.

Die Unterhaltsverpflichtungen für die neu zu errichtende Lärmschutzwand im Bereich der Panzerteststrecke der Firma Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG werden gegenüber dem Anlieger durch eine einmalige Zahlung abgelöst. Dies ist insbesondere deshalb geboten, da sich die Innenseite der Wand auf dem Firmengelände befindet und die Lärmschutzwand auch mit in das Sicherheitskonzept einbezogen wird.

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

## 5. Finanzierung

Die Baumaßnahme ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2014 - 2018 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.8705, Rangfolge-Nr. 49 mit Projektkosten in Höhe von 4.410.000 € (ohne Risikoreserve in Höhe von 490.000 €) enthalten. Daher ist das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2014 - 2018, wie im Antrag aufgezeigt, zu ändern.

Die geplante Maßnahme ist nicht erschließungsbeitragsfähig, da die Ludwigsfelder Straße im auszubauenden Abschnitt im überwiegenden Teil anbaufrei ist. Es sind jedoch Kostenbeteiligungen in Höhe von insgesamt ca. 91.000 € von Anliegern zu erwarten, für die Herstellung zweier Linksabbiegespuren in Privatstraßen am Betonwerk und zur Werkszufahrt über die Privatstraße Krauss-Maffei sowie für zusätzliche Zufahrten. Die Mehrkosten hierfür sind dem Straßenbaulastträger nach Art. 14 BayStrWG zu vergüten, da diese wegen des Gebrauchs der Grundstückseigentümer aufwändiger hergestellt werden müssen als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht.

Die betroffenen Anlieger wurden im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens schriftlich über die Kostenbeteiligung und deren voraussichtliche Höhe informiert.

Nach dem derzeitigen Stand sind für den verbleibenden städtischen Anteil grundsätzlich Fördermittel nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) zu erwarten. Die Maßnahme wurde bereits als Vorsorgemaßnahme bei der Regierung von Oberbayern beantragt. Eine Aussage über die Höhe der Förderung ist derzeit noch nicht möglich.

Nach Erteilung der Projektgenehmigung wird das Baureferat die erforderlichen Mittel 2015 im Rahmen eines Nachtragshaushaltes 2015 anmelden.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

## 6. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Gemäß § 9 Abs. 2 und 3 der Bezirksausschusssatzung i.V.m. Ziffer 2.1, Baureferat, des Kataloges zur Bezirksausschusssatzung besteht ein Anhörungsrecht des Bezirksausschusses des 10. Stadtbezirkes Moosach sowie des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing zur ingenieurmäßigen Planung.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 10 hat in seiner Sitzung am 27.04.2009 den Plänen zum Ausbau der Ludwigsfelder Straße zwischen Spiegelbergstraße und ca. 250 m westlich Am Neubruch einstimmig zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 23 hat in seiner Sitzung am 14.04.2009 den Plänen zum Ausbau der Ludwigsfelder Straße zwischen Spiegelbergstraße und ca. 250 m westlich Am Neubruch ebenfalls einstimmig zugestimmt.

Der Bezirksausschuss 23 hat folgende Anregungen gegeben:

Die Einfahrt zum Haus Nr. 174 soll entsprechend den sonstigen Grundstückszufahrten kenntlich gemacht werden.

Es sollen Leerrohre für eine eventuelle spätere Nachrüstung mit einer bedarfsgesteuerten Lichtzeichenanlage an der Einmündung der Werksstraße zu Krauss-Maffei gelegt werden.

Die jetzt vorgesehene zweijährige Bauzeit soll in Ansehung der durch die einseitige Straßenführung entstehenden Belastungen möglichst verkürzt werden.

Hierzu wurde gegenüber dem Bezirksausschuss mit Schreiben vom 19.05.2009 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Wir freuen uns über die einstimmige Zustimmung zur Ausbauplanung der Ludwigsfelder Straße und teilen Ihnen auf diesem Wege mit, wie wir die Anregungen des Bezirksausschusses des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing aus der Anhörung gemäß § 9 der Satzung für Bezirksausschüsse umsetzen werden:

Die Grundstückseinfahrt zum Haus 174 wird, wie alle übrigen privaten Grundstückszufahrten, kenntlich gemacht.

Der Einbau von Leerrohren für eine eventuelle spätere Nachrüstung einer bedarfsgesteuerten Lichtzeichenanlage an der Einmündung der Werksstraße zu Krauss-Maffei wird im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung berücksichtigt. Für das Planfeststellungsverfahren ergibt sich hieraus kein Änderungsbedarf.

Die notwendige Bauzeit von über 2 Jahren begründet sich durch umfangreiche Spartenumlegungen im Vorfeld der eigentlichen Baumaßnahme. Inklusive der vorbereitenden Arbeiten zur Einrichtung der Baustelle und Freimachung der späteren Spartenzone werden hierfür alleine 1,5 Jahre benötigt, in denen aber der Verkehr auf der bestehenden Ludwigsfelder Straße weiter abgewickelt werden kann.

Lediglich für eine Dauer von etwa 6 Monaten wird es zu einer Sperrung des Durchgangsverkehrs und Abwicklung des Anliegerverkehrs in Ost-West-Richtung auf einer provisorischen Baustraße kommen.

Zur Durchführung der Baumaßnahme werden entsprechende Unterlagen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aufbereitet. Eine weitere Optimierung der Bauabläufe wird in der Erarbeitung der Ausführungsplanung geprüft.“

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.4 verwiesen.

Die beteiligten Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 10 und 23 haben in 2010 die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ebenso wie in 2012 die Unterlagen zur tektierten Planung zur Kenntnisnahme erhalten.

Das Kommunalreferat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## II. Antrag der Referentin

Der Bauausschuss beschließt als vorberatender Ausschuss:

1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 7.700.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigungen herbeizuführen.
3. Vorbehaltlich der erfolgreichen Grunderwerbsverhandlungen wird die Ausführung vorgezogener Maßnahmen, wie im Vortrag unter Ziffer 2.6 und 3 beschrieben, genehmigt.
4. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2014 - 2018 wird wie folgt geändert:

**alt:**

Ludwigsfelder Straße zw. Spiegelbergstraße u. d. Straße Am Neubruch  
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.8705, Rangfolge-Nr. 49

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2014-2018	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Restfinanzierung 2020 ff
	950	4.410	140	4.270	217	2.500	1.053	500	0	0	0
B	Summe	4.410	140	4.270	217	2.500	1.053	500	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	368	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		4.410	140	4.270	217	2.500	1.053	500	0	0	0

**neu:**

Ludwigsfelder Straße zw. Spiegelbergstraße u. d. Straße Am Neubruch  
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.8705, Rangfolge-Nr. **225**

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2014-2018	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Restfinanzierung 2020 ff
	950	7.150	140	7.010	217	500	2.000	2.750	1.543	0	0
B	Summe	7.150	140	7.010	217	500	2.000	2.750	1.543	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	368	91	0	91	0	0	0	0	91	0	0
Z	Summe	91	0	91	0	0	0	0	91	0	0
St.A.		7.059	140	6.919	217	500	2.000	2.750	1.452	0	0

5. 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

Josef Schmid  
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl  
Berufsm. Stadträtin



**IV. Abdruck von I. - III.**

über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium - Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an die Stadtkämmerei - II/21, II/12  
zur Kenntnis.

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

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

An den Bezirksausschuss 10  
An den Bezirksausschuss 23  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
An das Kommunalreferat  
An das Referat für Gesundheit und Umwelt  
An das Kreisverwaltungsreferat  
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft  
An die Stadtwerke München GmbH  
An das Baureferat - H, G, GZ 1, J, V, MSE  
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4  
An das Baureferat - T 0, T 1, T2, T3, TZ, TZ/K  
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T 1/PM  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....  
Baureferat - RG 4