

<b>Projekthandbuch 2 (PHB 2)</b>		Seite 1
<b>Projektname:</b> Balanstraße (Eisenbahnüberführung)		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen Orleansstraße und St.-Cajetan-Straße		
	<b>Projekt-Nr.:</b>	100701
	<b>Maßnahmeart:</b>	Umbau
<b>Baureferat - HA Tiefbau</b> Abt. Straßenplanung und -bau, T1/VI-SP	<b>MIP-Bezeichnung / Finanzposition</b> MIP 2021-2025, IL 1, 6300.1315, RF 222	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 27.04.2021/ 233-61100	<b>Projektkosten</b> (Kostenberechnung) Anteil LHM 9.780.000 €	
<b>Gliederung des PHB 2</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sachstand</li> <li>2. Genehmigtes Konzept</li> <li>3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer*innen</li> <li>4. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung</li> <li>5. Rechtliche Bauvoraussetzungen</li> <li>6. Dringlichkeit</li> <li>7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen</li> </ol>		
<u>Anlagen:</u>		
A) Termin- und Mittelbedarfsplan		
B) Laufende Folgekosten		
C) Einmalig verursachte Folgekosten		

## 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. Das städtische Aufweitungsverlangen ist daher durch die Maßnahmen der DB Netz AG veranlasst und nicht durch ein städtisches Planungskonzept ausgelöst. Der Bauausschuss erteilte mit dem Beschluss vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für alle 10 Einzelprojekte des Programms zur Erneuerung von Eisenbahnbrücken.

Das Programm zur Erneuerung von Eisenbahnbrücken in München enthält insgesamt 10 Projekte. Für diese Projekte sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahnbundesamt durchzuführen. Der zeitliche Ablauf der Projekte sowie die Kostenbeteiligung der LHM sind maßgeblich von der DB Netz AG als Vorhabensträgerin, der Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde und dem Eisenbahnbundesamt in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 29.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13546) die Vorprojektgenehmigung für die vorbezeichnete EÜ über die Balanstraße ohne Kostenobergrenze genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Zwischen den Kreuzungsbeteiligten DB Netz AG (Baulastträger Schienenweg) und der LHM (Baulastträger Straße) wurde am 20.08.2014 für die Bahn-Strecke 5616 und am 25.08.2014 für die Bahn-Strecke 5510 eine Planungsvereinbarung geschlossen.

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

## 2. Genehmigtes Konzept

Die Eisenbahnüberführung über die Balanstraße besteht aus drei Brückenbauwerken der DB Netz AG. Die DB Netz AG plant den Ersatzneubau des nördlichen und des südlichen der drei Bauwerke. Diese beiden Brücken weisen erhebliche, altersbedingte Bauschäden auf. Das in der Mitte befindliche, dritte Brückenbauwerk ist von der Maßnahme nicht betroffen, da es nicht sanierungsbedürftig ist und die bestehende Durchfahrtshöhe mit ca. 9,50 m ausreichend ist.

Das Baureferat wird im Zuge der Erneuerungsmaßnahme der DB Netz AG die bestehende Straße zwischen den Knotenpunkten Balanstraße / Orleansstraße im Norden und Balanstraße / St.-Cajetan-Straße im Süden umbauen. Die Balanstraße wird so angepasst, dass sie ihrer Funktion als örtliche Hauptverkehrsstraße und als Hauptroute für den Radverkehr gerecht wird.

Die Planung zum Neubau sieht vor, die lichte Weite auf circa 18,65 m aufzuweiten. Dabei wird die bestehende Straße erneuert. Die Breite der Fahrspuren wird neu aufgeteilt und beträgt jeweils 3,25 m. Die Richtungsspuren im Zulauf der Kreuzung Balanstraße / Orleansstraße haben wegen der dicht angrenzenden Bebauung eine Breite von 3,0 m. Die Fahrspur Richtung Süden wird aufgrund der Einmündung des Giesinger Feldes teilweise um etwa 50 cm aufgeweitet.

Die Planung der DB Netz AG zum Neubau sieht vor, die Bauwerke ohne Mittelteiler auszuführen. Die Bauwerke werden als Einfeldbrücken ausgeführt. Dabei ist von der DB Netz AG geplant, die Brücken seitlich versetzt zu den jetzigen Bauwerken herzustellen und dann an die endgültige Position zu verschieben.

Die bauliche lichte Höhe ist in der Planung für die ungehinderte Durchfahrt von LKWs ausgelegt und beträgt 4,50 m. Aufgrund des vergrößerten Oberbaus im Gleisbett und der verstärkten Konstruktion wird die Gradienten der Fahrbahn insgesamt um circa 1,50 m abgesenkt.

Um alle Zufahrten aufrechterhalten zu können, ergibt sich ein Gefälle der Fahrbahnen von 6,0 bis 6,7 % in den Rampen außerhalb der Bauwerke.

Wie vom Stadtrat vorgegeben, wurde überprüft, ob die Geh- und Radwege erhöht geführt werden können. An der östlichen Seite ist dies möglich: Der Geh- und Radweg wird barrierefrei mit einer Längsneigung von maximal 3 % ausgeführt und durch eine Stützmauer von der Fahrbahn abgegrenzt. Für die Konstruktion der Stützmauer und den durch die Stützmauer notwendigen Notweg ist eine Breite von 1,15 m notwendig. Dadurch ergibt sich im östlichen Seitenraum eine verfügbare Breite für Rad- und Gehweg inklusive Sicherheitsstreifen von 4,75 m. Dabei hat der Gehweg eine Breite von 2,50 m und der Radweg erhält eine Breite von 2,00 m.

Im Westen ist zwischen den beiden Brücken der beschränkt-öffentliche Weg „Am Giesinger Feld“ angebunden. Aus Sicht der Friedhofsverwaltung ist die Zufahrt über diesen Weg zum Ostfriedhof aus betrieblichen Gründen zwingend notwendig. Auch das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung halten die Erschließung des Ostfriedhofs über diesen Weg von der Balanstraße aus für erforderlich. Um dies auch weiterhin zu ermöglichen, muss der westliche Geh- und Radweg auf der gleichen Höhe und mit dem gleichen Gefälle wie die Fahrbahn geführt werden. Eine barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindung, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, kann daher nur auf der Ostseite zur Verfügung gestellt werden.

Auf der Westseite stehen für den Geh- und Radweg zwischen 6,25 m und 5,00 m zur Verfügung. Südlich der Einmündung des Giesinger Feldes erhält der Gehweg eine Breite von 2,50 m und der Radweg eine Breite von 2,00 m. Nördlich der Einmündung des Giesinger Feldes ist ein Zweirichtungsradschweg mit einer Breite von 2,50 m eingerichtet. Der Gehweg erhält in diesem Bereich eine Breite von ca. 3,00 m.

Weil die Straßengradienten um 1,50 m abgesenkt wird, muss der bestehende Abwasserkanal in die hochliegende, östliche Gehbahn verlegt werden. Gleichfalls muss die in der Balanstraße verlaufende Fernwärmeleitung der Stadtwerke München GmbH (SWM) verlegt werden.

### 3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer

Südöstlich der Eisenbahnüberführung werden bauzeitlich Teile der im Privatbesitz befindlichen Böschungsfläche zum Kustermannpark beansprucht. Der Eingriff wurde mit den Eigentümervertretern des Kustermannparks, Corpus Sireo, abgestimmt. Die betroffene Böschungsfläche wird nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt.

Des Weiteren wird die vorhandene Böschungstreppe zum Parkplatz des Einkaufsmarktes „V-Markt“ westlich des Geh- und Radwegs West im Rahmen der Verbreiterung der Balanstraße rückgebaut. Sie wird durch eine neue Treppenanlage ersetzt, die mit einer Treppenbreite entsprechend dem Bestand in die neue Stützwandkonstruktion integriert wird. Sowohl die bestehende als auch die neue Treppenanlage liegen auf städtischem Grund, aber im Unterhalt des V-Marktes. Der Eigentümer des „V-Marktes“ wurde über diese Maßnahme informiert.

### 4. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung

Im Zuge der Entwurfsplanung haben sich folgende Änderungen und Konkretisierungen ergeben:

#### Rampen und Stützbauwerke

Die Gradienten der nördlichen Rampe wurden angepasst. Damit kann der bauliche Eingriff in die Tiefgaragenrampe der bestehenden Bebauung Balanstraße 44/46 entfallen.

#### Straßenbau

Am westlichen Radweg wird der Schutzstreifen im Bereich der angrenzenden Bebauung von 0,75 m auf 0,50 m verkleinert. Dadurch gewinnt der Gehweg in diesem Bereich an Breite.

Die Einmündung in den privaten Weg „Am Giesinger Feld“ wird auf Wunsch des Kreisverwaltungsreferates bestandsorientiert als Grundstückszufahrt mit abgesenktem Bordstein ausgebildet.

Die Entwurfsplanung des Baureferates für den Geh- und Radweg inklusive der Abmessungen des Unterführungsbauwerks wurde mit den Spartenägern und den städtischen Dienststellen abgestimmt.

#### Brückenbauwerk

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

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen sowie der Bezirksausschuss haben der Maßnahme zugestimmt.

#### Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt wie bisher über Straßenabläufe. Das Niederschlagswasser der tiefliegenden Fahrbahn wird der vorhandenen Pumpstation zugeleitet. Die Straßenentwässerung wird an die neue Lage- und Höhensituation angepasst. Nach Einschätzung der Münchner Stadtentwässerung (MSE) reicht die vorhandene Höhe des Einlaufs in die Pumpstation zur Entwässerung der tiefer gelegten Straßenabschnitte aus.

Die durch den Neubau der Straße entstehenden Mehrmengen an Niederschlagswasser können ebenfalls nach Einschätzung der MSE von der bestehenden Pumpstation aufgenommen werden. Damit ist kein Neubau der Pumpstation erforderlich.

Die Geh- und Radwege entwässern ebenfalls zur Straße, Böschungswasser wird in Banketmulden abgefangen und linienhaft versickert.

Der östliche hochliegende Geh- und Radweg wird über separate Einläufe entwässert. Das Wasser wird entlang der Stützwand gesammelt und am nördlichen Stützwandende in den parallel verlaufenden Entwässerungskanal geleitet.

Im betroffenen Bereich verläuft im Bestand von Süden kommend ein Mauerwerkskanal UE 600/1100 aus dem Jahr 1901. Dieser weitet sich auf Höhe Balanstraße Nr. 55 zu einem Kanal NE 900/1350 auf und verläuft weiter in Richtung Orleansstraße. Aufgrund der Absenkung der Fahrbahn kann der bestehende Kanal nicht weiter betrieben werden und muss auf einer Länge von ca. 167 m in den neuen, hochliegenden östlichen Geh- und Radweg verlegt werden.

#### Natur- und Artenschutz

Für das Vorhaben wurden eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt:

Durch das Vorhaben sind europarechtlich geschützte Arten aus der Gruppe der Fledermäuse, Reptilien und Lurche und europäische Vogelarten potenziell betroffen. Hingegen kann eine Betroffenheit von europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten oder weiteren europarechtlich geschützten Tierarten aus anderen Tierklassen vorab ausgeschlossen werden.

Durch die im LBP festgesetzten Maßnahmen bleibt aber für alle vom Vorhaben betroffenen Arten die Funktionalität betroffener Lebensstätten gewahrt.

#### Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten

Durch das Vorhaben werden Flächen der Biotopkartierung (Stadt München) im Bereich des Ostfriedhofs bauzeitlich gestört. Vor Beginn der Bauarbeiten werden Maßnahmen zum Schutz von angrenzenden Gehölzflächen durch die DB Netz AG vorgesehen (Bauzaun, präventiver Rückschnitt von Sträuchern).

Während der gesamten Baumaßnahme ist eine umweltfachliche Bauüberwachung vorgesehen.

Durch die Baumaßnahme müssen 12 Straßenbäume entlang der Balanstraße gefällt werden. Ein Ausgleich innerhalb des Projektumgriffs erfolgt durch die Anlage von artenreichen Säumen entlang der Böschungflächen. Zudem werden als Ausgleich im nahen Umfeld mindestens 12 neue Bäume gepflanzt, um eine positive Baumbilanz zu erreichen. Die Neupflanzungen sind an den folgenden Standorten vorgesehen:

- Balanpark
- Grünstadter Platz
- Grünanlage an der Kagerstraße
- Grünanlage an der Kirchseeoner Straße
- Grünanlage an der Langbürgener Straße
- Wilrampark

Insgesamt entsteht dadurch ein Kompensationsüberschuss.

Eine Neupflanzung der Straßenbäume ist innerhalb des Projektumfangs aus den folgenden Gründen nicht möglich:

- Durch die Anpassungen am Querschnitt (breitere Geh- und Radwege) entfallen die Grünstreifen zwischen den Geh- und Radwegen südlich der EÜ.
- Da zur Abfangung des Höhenversprungs zum Gelände des Einkaufsmarktes „V-Markt“ südwestlich der EÜ die Anordnung einer Stützwand erforderlich wird, entfällt die Böschungsfäche für mögliche Baumstandorte.

Die Einzelmaßnahmen (Vermeidung, Gestaltung, Ausgleich) sind im LBP dargestellt, welcher Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Durch die Maßnahme der LHM wird kein dauerhafter Grunderwerb erforderlich.

#### 5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Maßnahme stellt eine Änderung einer Eisenbahnüberführung i. S. d. § 3 EkrG dar und ist genehmigungspflichtig.

Das Planfeststellungsverfahren für die EÜ Balanstraße ist abgeschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes (EBA) wurde am 30.11.2021 erlassen.

#### 6. Dringlichkeit

Für das nördliche und das südliche Brückenbauwerk der Eisenbahnüberführung über die Balanstraße besteht laut DB Netz AG vordringlicher Erneuerungsbedarf. Die DB Netz AG strebt hierfür einen Baubeginn im Mai 2022 an.

Die Kreuzungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG befindet sich noch in der Abstimmung.

#### 7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Kostenträgerinnen für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes Balanstraße sind die DB Netz AG und die Landeshauptstadt München. Da beide Seiten ein Änderungsverlangen besitzen, wurde in der mit der DB Netz AG abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung eine Kostenteilung festgesetzt. Grundlage hierfür ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG).

Zwischen DB Netz AG und Landeshauptstadt München wurde nach EkrG der unmittelbar zum gemeinsamen Kreuzungsbauwerk zählende Projektumfang festgelegt. Dieser Umfang bildet den sog. kreuzungsbedingten Teil der Maßnahme („Kostenteilungsmasse“).

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.

Zu diesen Kosten addieren sich die nicht kreuzungsbedingten Kosten, die jeder Maßnahmeträger selbst zu tragen hat.

Zudem ist auch ein nach EkrG berechneter Ablösebetrag für die auf Verlangen der Landeshauptstadt München hinzukommende Bausubstanz anzusetzen. Die hinzukommende Bausubstanz geht in das Eigentum der DB Netz AG über und wird von ihr abgelöst. Daher ist auch der Unterhalt dafür abzulösen.

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

Für die Maßnahme Erneuerung der Eisenbahnüberführung Balanstraße 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 51,77 % (LHM) : 48,23 % (DB Netz AG) vor. Es fallen bei dieser Maßnahme kreuzungsbedingte und nicht kreuzungsbedingte Kosten (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 EkrG) an.

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 18.120.000 Euro.

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

Anteil DB AG:	8.340.000 Euro
Anteil LHM:	9.780.000 Euro

Im Kostenanteil der LHM ist eine 10 % Risikoreserve in Höhe von 889.000 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 Trinkwasser, Strom, Fernwärme und Gas fallen einmalige Folgekosten in Höhe von ca. 2.070.000 € an. Davon sind ca. 600.000 € von der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme zu tragen. Der von der LHM hiervon zu tragende Kostenanteil beträgt ca. 315.000 €.

Durch die Umverlegung des Mischwasserkanals fallen einmalige Folgekosten in Höhe von 1.230.000 € an.

Die einmaligen Folgekosten sind in der obigen Gesamtkostenaufstellung enthalten.

Die Ablösebeträge zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt München 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 den ermittelten Baukosten ergeben sich für die Ablösebeträge Erneuerungsablösezahlungen der DB Netz AG an die Landeshauptstadt München und Unterhaltsablösezahlungen der Landeshauptstadt München an die DB Netz. Aus der Differenz zwischen Erneuerungsablöse und Unterhaltsablöse ergibt sich ein Ablösebetrag in Höhe von 4.235.000 €, 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. 73.100 € und auf 3.500 € für die neu hinzukommenden Ingenieurbauwerke. Für die neu hinzukommende Pumpe zur Nachrüstung des bestehenden Pumpwerks fallen jährlich ca. 750 € laufende Folgekosten an.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen sind im beiliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Das Projekt ist voraussichtlich förderfähig nach den Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra).



## Termin- und Mittelbedarfsplan

Projektname: **Balanstraße (Eisenbahnüberführung)**

zusätzliche örtliche Bezeichnung: **zwischen Orleansstraße und St.-Cajetan-Straße**

Entscheidungsstufe  BP  PHB 1  PHB 2

Terminplan:

Projektphasen	Sollzeiten		Balkendiagramm																	
	Start Mon.Jahr	Ende Mon.Jahr	Jahr																	
			2020		2021		2022		2023		2024		2025							
* unterteilt in Quartale																				
Bedarfsplanung	11/2015	03/2016																		
Vorplanung	02/2016	02/2019																		
Genehmigungsverfahren	03/2018	10/2021	X	X	X	X	X	X	X	X										
Entwurfsplanung	03/2018	03/2022	X	X	X	X	X	X	X	X										
Vorb. d. Ausführung	01/2022	01/2023							X	X	X	X	X							
Baudurchführung	01/2023	09/2024										X	X	X	X	X	X			
Fertigstellung	10/2024	10/2024																X		
Abrechnung	10/2024	09/2025															X	X	X	X

### Mittelbedarfsplan (in 1000 EURO)

	Jahresraten					
Projektkosten (B) *		*	450	4.000	2.850	1.396
Risikoreserve	889					
Kostenbeteiligungen						
Zuschüsse						
Gesamt (Z)						
Nachrichtlich aktivierungsfähige Eigenleistungen des BauR	175					
nachrichtlich Gründerwerbskosten (G)	0					
Verpflichtungs- ermächtigungen **	im laufenden Haushaltsjahr zu veranschlagen					
zu Lasten Hh-Jahr 20						

\*\* (sind erst ab der Stufe Entwurfsplanung anzugeben)

Erläuterungen: Die Maßnahme wird gemäß Kostenteilungsschlüssel abgerechnet. Die dargestellten Kosten beziehen sich einzig auf den LHM-Anteil der Gesamtkosten.

\* Bis einschließlich 2021 sind bereits 195.000 € finanziert.

**Projektname:** Balanstraße  
Eisenbahnüberführung

Datum: 24.02.2022

zusätzliche örtliche Bezeichnung: zwischen Orleansstraße und  
St.-Cajetan-Straße

Laufende Folgekosten

- Bedarfsprogramm (BP)  
 Projekthandbuch 1 (PHB 1)  
 Projekthandbuch 2 (PHB 2)

in EURO (auf volle 100 EURO gerundet)	
	künftige jährliche Belastung
Personalausgaben (490)	7.300
Unterhalt der Grundstücke, bauliche Anlagen, usw. (500 - 519)	40.200
Verwaltungs- und Betriebsaufwand (520 - 670)	25.600
kalkulatorische Kosten (680 - 685)	
<b>Summe</b>	<b>73.100</b>

**Einmalig verursachte Folgekosten der Stadtwerke München GmbH  
(Anteile gemäß Konzessionsvereinbarung)**

Projektname: Balanstraße (Eisenbahnüberführung)

zusätzliche örtliche Bezeichnung: zwischen Orleansstraße und St.-Cajetan-Straße

Projektstufe  BP  PHB 1  PHB 2

Kostenträger	Einmalig verursachter Kostenanteil (in EURO)
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Strom	34.000 netto
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Fernwärme	840.000 netto
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Gas	230.950 netto
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Wasser	128.530 netto
Anteil der Stadtwerke München (SWM) Verkehrsbetriebe	0 netto
Summe SWM:	1.233.480 netto

Datum:  
15.06.21Unterschrift:  
gez.