

Telefon: 233-39700
Telefax: 233-39998

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Verkehrsordnungen
KVR-III/13

Endlich Höhenkontrolle für Bahnunterführung Dachauer Straße

Antrag Nr. 08-14/ A 04312 von Herrn Stadtrat Josef Schmid,
Frau Stadträtin Mechthilde Wittmann vom 10.06.2013

Sofortmaßnahmen für die Bahnunterführung Dachauer Straße

Antrag Nr. 14-20 / A 00220 von Herrn Stadtrat Michael Kuffer,
Herrn Stadtrat Richard Quaas, Herrn Stadtrat Dr. Alexander Dietrich vom 29.08.2014

Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 27.01.2015 (SB) Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Mit Antrag vom 10.06.2013 fordern Frau Stadträtin Wittmann und Herr Stadtrat Schmid Folgendes:

„Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, unverzüglich eine mechanische und/oder elektronische Höhenkontrolle an beiden Seiten der Bahnunterführung Dachauer Straße anzubringen.“

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„Am Sonntag, den 09.06.2013, kam es an der zu niedrigen Unterführung erneut zu einem tragischen Busunfall, bei dem zahlreiche Jugendliche verletzt wurden. Der Unfall zeigt einmal mehr, dass die vorhandenen Sicherungsmaßnahmen, die alleine auf eine Beschilderung setzen, nicht ausreichen. Nur eine mechanische und/oder elektronische Höhenkontrolle kann hier die Verkehrssicherheit wirklich verbessern.“

Bereits im September 2012 wurde die Stadt in einem CSU-Antrag aufgefordert, in Verhandlungen mit der Bahn einzutreten, um die nicht mehr zeitgemäße Unterführung auszubauen. „Die Zustände an der Unterführung sind eine Gefahr für Leib und Leben der Bürgerinnen und Bürger, mithin besteht unzweifelhaft Handlungsdruck.“ Diese Begründung von 2012 wurde gestern wieder tragisch bestätigt.“

Mit Antrag vom 29.08.2014 fordern die Stadträte Kuffer, Quaas und Dr. Dietrich, dass der Stadtrat Folgendes beschließt:

„Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, ein Programm mit Sofortmaßnahmen zur Sicherung und Verhinderung weiterer Unfälle wegen der niedrigen Höhe der Bahnunterführung an der Dachauer Straße zu erstellen. Außerdem tritt die Stadt unverzüglich in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn zu einem Brückenneubau mit dem Ziel, die Höhe zu vergrößern.“

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„Die Bahnüberführung an der Dachauer Straße ist ein verkehrliches Nadelöhr. Die Dachauer Straße verengt sich auf der Ostseite von zwei auf eine Fahrspur. Die Unterführung weist eine zu geringe Höhe auf, so dass es immer wieder zu Unfällen kommt. Auch heute hat ein Unfall wieder zu einer Sperrung der Straße und des Schienenverkehrs geführt. Bereits in der Vergangenheit gab es dort viele, zum Teil tragische Unfälle. Die Dachauer Straße ist eine wichtige Verbindungsstraße im Münchner Straßenverkehrsnetz. Der S-Bahn- und Fernverkehr ist auch eine wichtige Pendlerroute. Die vielen Unfälle haben bereits in der Vergangenheit zu mehreren Anträgen unserer Fraktion geführt. Leider sind immer noch keine wirkungsvollen Maßnahmen erfolgt, welche diese Gefahrenstelle entschärft oder beseitigt. Wir bitten daher um dringende Umsetzung der Forderungen.“

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt zu beiden Stadtratsanträgen nachfolgend Stellung.

1. Allgemeines

Die Situation an den Münchner Bahnunterführungen mit nicht für den Schwerlastverkehr ausreichender baulicher Höhen unterliegt aufgrund der leider zahlreichen Unfälle bereits seit Jahren der besonderen Aufmerksamkeit des Kreisverwaltungsreferates als zuständiger Straßenverkehrsbehörde.

Grundsätzlich sind alle Bahnunterführungen mit relevantem Verkehrsaufkommen umfassend mit Höhenbeschränkungen versehen. Dabei sind umfangreiche Vorhinweise vorhanden, entsprechende Piktogramme auf der Straße aufgebracht und auch an den Unterführungen selbst rot-weiße Warnblenden vorhanden.

2. Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße

2.1 Unfallgeschehen in den Jahren 2010 bis 2014

Im Kreisverwaltungsreferat sind aus den vergangenen vier Jahren folgende Unfälle, die sich auf die Höhenbeschränkung zurückführen lassen, bekannt geworden (Auszüge aus den Unfallberichten des Polizeipräsidiums München):

Jahr 2010:

Ein schwerer Unfall: Am 17.05.2010 fuhr ein doppelstöckiger Reisebus, besetzt mit 57 Schülern und 6 Lehrern, die Dachauer Straße stadteinwärts. Da der Bus von der Autobahn kam, fuhr er an mehreren Hinweisen auf die beschränkte Höhe (3,40 m) der Unterführung vorbei. Auch unmittelbar im Bereich der Unterführung missachtete er die Beschilderung, Zeichen 265 StVO, 3,40 m. So fuhr er mit unvermittelter Geschwindigkeit in die Unterführung, so dass der obere Fahrgastbereich erheblich in Mitleidenschaft gezogen wurde. 13 Schüler mussten ambulant in umliegenden Krankenhäusern versorgt werden.

Neben diesem Verkehrsunfall ereigneten sich noch 7 sog. Kleinunfälle. Bei jedem dieser Unfälle fuhren Lastkraftwagen mit zu hohem Aufbau in die Unterführung ein und beschädigten die Höhenleitmale.

Jahr 2011:

Es wurden zwei Verkehrsunfallfluchten angezeigt; jedes Mal waren die Höhenleitmale beschädigt worden. Weiterhin kam es zu drei Kleinunfällen. Hier wurden ebenfalls jeweils die Höhenleitmale beschädigt.

Ein herausragender Unfall: Am 17.02.2011 fuhr sich ein mit Containern bestückter Lkw in der Unterführung fest. Das Fahrzeug musste durch die Feuerwehr mit Kranwagen befreit werden. Die Dachauer Straße war ca. drei Stunden gesperrt. Der Bahnbetrieb wurde nicht beeinträchtigt, es wurde lediglich das östl. Gleis, ein Gütergleis, gesperrt. Laut Notfallmanager der Bahn gab es nur leichte Schäden an der Brücke.

Jahr 2012:

Am 13.09.2012 fuhr sich ein Lkw in der Unterführung, stadteinwärts, fest. Der Lkw war nicht mehr fahrbereit und musste abgeschleppt werden. Die Bahnlinie war ca. 1,5 Stunden gesperrt, bis sie vom Statiker wieder frei gegeben wurde; nur oberflächliche Schäden. Die Dachauer Straße war für ca. 2 Stunden gesperrt.

Weiter kam es zu zwei Kleinunfällen, bei denen die Höhenleitmale beschädigt wurden.

Jahr 2013:

Seit März 2013 wurden zudem folgende Ereignisse registriert:

Ein dänischer, 4 m hoher Doppeldecker-Reisebus hat am 09.06.2013 die Eisenbahnüberführung gerammt und blieb in der 3,40 m hohen Unterführung stecken. Der Bus war mit 55 Passagieren besetzt, die meisten von ihnen Jugendliche. 40 Fahrgäste erlitten Verletzungen.

Jahr 2014:

Ein 3,90 m hoher Betonmischer hat die Eisenbahnüberführung am 29.08.2014 gerammt und sie dabei schwer beschädigt. Die eigentlichen Reparatur-/ Instandsetzungsarbeiten an dem beschädigten Brückenbauwerk wurden durch die DB AG in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat durchgeführt. Parallel wurden auch Kanalbau- und Asphaltierungsarbeiten, die unabhängig davon waren und bereits mit dem Kreisverwaltungsreferat vor dem Unfallereignis als Vollsperrung geplant und abgestimmt waren, durchgeführt. Deren Umsetzung wurde wegen des Unfalls um ca. 2 Wochen vorverlegt und mit den Arbeiten der DB AG kombiniert, um die Dauer der Vollsperrung zu verkürzen.

2.2 Maßnahmen nach dem Busunfall vom 09.06.2013

2.2.1 Vorhandene Beschilderung und Markierung:

Bei einem Ortstermin am 14.06.2013 hat sich die Unfallkommission, die sich in diesem Fall aus Vertretern der Polizei und des Kreisverwaltungsreferates zusammensetzte, ein Bild von der Unfallstelle und der bestehenden Beschilderung und Markierung gemacht. Zusammenfassend wurde die vorhandene Beschilderung, Markierung und das Dauerblinklicht über dem Portal der Unterführung als grundsätzlich ausreichend erachtet, um FahrzeugführerInnen, die mit der im Verkehr notwendigen Aufmerksamkeit unterwegs sind, rechtzeitig von der Höhenbeschränkung zu informieren.

2.2.2 Sofortmaßnahmen in Form von weitergehenden Beschilderungen, Anbringung von Warnleuchten und Markierungen

Die Unfallkommission kam überein, trotz der bereits vorhandenen massiven Beschilderung und Markierung nochmals eine Verstärkung vorzunehmen.

So wurden im Jahr 2013 die bestehenden Hinweisbeschilderungen und Markierungen erneuert und zusätzlich wurde mit einem neongelben Verkehrsschild auf der Süd- und Nordseite der Unterführung auf die Unfallgefahr hingewiesen. In den Seitenstraßen wurde auf den Abbiegespuren zusätzlich ein Piktogramm mit der Höhenbeschränkung markiert. Die an den Unterführungsportalen angebrachte Beschilderung wurde durch Schilder in Übergröße ersetzt. Die bestehenden Gelbblinker wurden ausgewechselt und durch jeweils zwei Gelbblinker in Übergröße und LED-Technik ersetzt.

2.2.3 Sofortmaßnahme in Form der Einrichtung einer mechanischen Höhenkontrolle

Die Unfallkommission prüfte auch die Möglichkeit der Einrichtung einer mechanischen Höhenkontrolle. Darunter versteht man beispielsweise ein über der Fahrbahn in ausreichender Entfernung zur Höhenbeschränkung angebrachte „Blechtafel“, die auf dem Fahrzeug anschlägt. Dazu sind allerdings größere Verankerungen auf den Seitenbereichen notwendig.

Die Unfallkommission sah die Einrichtung einer mechanischen Höhenkontrolle wegen der problematischen Platzverhältnisse (nur sehr schmale Geh- und Radwege, mehrere Fahrspuren und nahe einmündende Straßen) als nicht realisierbar an.

2.2.4 Weitergehende technische Maßnahmen in Form der Einrichtung einer Elektronischen Höhenkontrolle

Im Rahmen der Unfallkommission wurde das Baureferat gebeten, den Einbau einer elektronischen Höhenkontrolle hinsichtlich der technischen Machbarkeit in Verbindung mit der speziellen örtlichen Situation zu prüfen. Zur grundsätzlichen Prüfung der technischen Machbarkeit einer elektronischen Höhenkontrolle hat das Baureferat Folgendes mitgeteilt:

„Höhenkontrollen nach dem Stand der Technik können bei ca. 90-95 % der Fälle eine Überhöhe von Fahrzeugen detektieren, Fehldetektionen führen entweder zur ungewollten Sperre der Unterführung oder dazu, dass ein Fahrzeug mit Überhöhe nicht detektiert wird.

Ein Mindestabstand zwischen Höhenkontrolle und Unterführung ist notwendig um die notwendigen Reaktionszeiten für die Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. In diesem Bereich befinden sich Wohnhäuser und Gewerbe. Lieferverkehr durch LKW führt aus unserer Sicht bei einer erlaubten Fahrzeughöhe von 4,00 m vermehrt zur Auslösung der Sperre.“

Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates sollte sich die Sperrfunktion nur auf ein „rotes Stopplicht“ am Unterführungsbereich beschränken, da Schranken aufgrund der Platzverhältnisse nicht geeignet sind.

3. Baulicher Handlungsbedarf

Zu Angaben zur Bestandssituation, dem aktuellen Planungsstand und dem weiteren Vorgehen wird auf den Beschluss des Bauausschusses „Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße“ vom 20.01.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02027) verwiesen.

4. Beschlusslage

Mit Beschluss des Stadtrats „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München; Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“ vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) wurden u.a. auch für die Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße Kriterien und Ausbaustandards vorgegeben. Darüber hinaus hat das Baureferat in dem bereits zitierten Beschluss „Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße“ vom 20.01.2015 das weitere Vorgehen beschrieben und dargelegt, dass es erforderlich ist, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen und die maximal mögliche Durchfahrtshöhe zu ermitteln.

5. Mögliche weitergehende technische Maßnahmen

Aus der Sicht des Kreisverwaltungsreferates ist auf Grund der geschilderten Sachlage der Zeitpunkt für einen entsprechenden tatsächlichen Ausbau der Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße nicht absehbar. Nach dem auch in Zukunft trotz der getroffenen und vor Ort angebrachten „Sofortmaßnahmen“ weiter mit Unfällen im Unterführungsbereich gerechnet werden muss, sieht das Kreisverwaltungsreferat als aus seiner Sicht einzig noch möglichen weitergehenden Maßnahme vor einem Ausbau der Unterführung die Einrichtung einer elektronischen Höhenkontrolle an.

5.1 Vorschlag des Kreisverwaltungsreferates für die technische Umsetzung zur Einrichtung einer elektronischen Höhenkontrolle

Nachdem das Baureferat die grundsätzliche Möglichkeit des Einbaues einer elektro-nischen Höhenkontrolle unter Berücksichtigung der bereits genannten Vorgaben

bestätigt hat, haben das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat mit der Prüfung der technischen Möglichkeiten begonnen.

Der Vorschlag des Kreisverwaltungsreferates sieht derzeit folgende zwei Lösungsmöglichkeiten vor:

- Höhenkontrolle als autarkes System
- Höhenkontrolle mit Überwachung durch die Verkehrszentrale München

6. Weiteres Vorgehen:

Mit Schreiben vom 08.10.2014 hat das Kreisverwaltungsreferat die beiden Lösungsmöglichkeiten an das Baureferat mit der Bitte um technische Prüfung und Kostenermittlung weitergeleitet. Nach Information des Baureferates ist mit einem Abschluss der technischen Prüfung und der Kostenermittlung im Frühjahr 2015 zu rechnen.

Das Kreisverwaltungsreferat wird anschließend den Stadtrat über das Ergebnis unterrichten und einen Entscheidungsvorschlag vorlegen.

Dem Antrag Nr. 08-14/ A 04312 von Herrn Stadtrat Josef Schmid und Frau Stadträtin Mechthilde Wittmann vom 10.06.2013 kann entsprochen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00220 von Herrn Stadtrat Dr. Alexander Dietrich, Herrn Stadtrat Richard Quaas, Herrn Stadtrat Michael Kuffer vom 29.08.2014 kann entsprochen werden.

Das Baureferat hat der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Der Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Dr. Alexander Dietrich, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, haben von der Beschlussvorlage Kenntnis genommen.

II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen im Beschlussvortrag über das weitere Vorgehen bzgl. der Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße zur Kenntnis
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis der technischen Untersuchungen für eine elektronische Höhenkontrolle zu berichten und einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.
3. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04312 von Herrn Stadtrat Josef Schmid und Frau Stadträtin Mechthilde Wittmann vom 10.06.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00220 von Herrn Stadtrat Michael Kuffer, Herrn Stadtrat Richard Quaas, Herrn Stadtrat Dr. Alexander Dietrich vom 29.08.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag

Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Blume-Beyerle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. – III.

über den stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt

V. Wv. bei Kreisverwaltungsreferat - GL 12

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes
3. An das Polizeipräsidium München
4. An das Baureferat
zur Kenntnis.
5. Mit Vorgang zurück zum Kreisverwaltungsreferat HA III
zur weiteren Veranlassung.

Am
Kreisverwaltungsreferat - GL 12