

Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB
im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt,
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen,
im 6. Stadtbezirk Sendling,
im 10. Stadtbezirk Moosach,
im 14. Stadtbezirk Berg am Laim,
im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach,
im 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten,
im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing,
im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied

1. Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für alle Einzelprojekte
2. Weiteres Vorgehen bei der Erneuerung von Eisenbahnbrücken

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840

Anlagen

- Übersichtsplan
- Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferates

Beschluss des Bauausschusses vom 13.10.2015 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass und Dringlichkeit

Nach Auskunft der DB Netz AG sind in München zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) in schlechtem baulichen Zustand und dringend erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB Netz AG. Die DB AG ist in der Regel auch der Vorhabensträger für die geplanten Erneuerungen. Die DB Netz AG hat sich mit Schreiben vom 28.08.2013 an die Landeshauptstadt München (LHM) als Straßenbaulastträger und Kreuzungspartner gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz gewandt und u.g. Projekte angemeldet.

Vordringlicher Erneuerungsbedarf besteht laut DB Netz AG bei folgenden sieben Maßnahmen:

- EÜ Balanstraße (2 Brückenbauwerke)
- EÜ Bodenseestraße (2 Brückenbauwerke)
- EÜ Paosostraße
- EÜ Rosenheimer Straße
- EÜ Sportlerweg
- EÜ Tumblingerstraße
- EÜ Werinherstraße

Die DB Netz AG hat eine Priorisierung der Projekte dahingehend vorgenommen, dass für die EÜ Bodenseestraße sowie die EÜ Tumblingerstraße eine Bearbeitung in zweiter Priorität mit Planungsbeginn in 2015 erfolgen soll. Für alle übrigen Projekte ist der Planungsstart in 2014 erfolgt.

In Verhandlungen mit der DB Netz AG hat das Baureferat erreicht, dass auch die Eisenbahnbrücke Dachauer Straße mit in das Programm aufgenommen wird und in erster Priorität ab 2014 bearbeitet wird, da sich hier häufig Unfälle ereignen. Der Bauausschuss hat sich in seiner Sitzung am 20.01.2015 bereits mit dem Beschluss „Eisenbahnüberführung Dachauer Straße“ befasst (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02027).

Bereits seit einiger Zeit laufen die Planungen für Erneuerungsmaßnahmen der DB-Eisenbahnbrücken Chiemgaustraße und Lindwurmstraße. Ausgelöst durch den von der DB geplanten Neubau der Eisenbahnbrücke Lindwurmstraße hat der Bauausschuss für die Anpassung der Straße am 17.10.2006 eine Bedarfs- und Konzeptgenehmigung (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 08817) beschlossen ebenso für die Eisenbahnbrücke Chiemgaustraße am 18.01.2000. Die gemeinsam von Bahn und Stadt erarbeiteten Planungen für die EÜ Lindwurmstraße sind hier jüngst von den Überlegungen für einen neuen Regionalzughalt an der Poccistraße beeinflusst worden. Beide Maßnahmen sollen in den Rahmen dieses Programms integriert werden.

Die seitens der DB erforderlichen Maßnahmen (z.B. Abbruch und Neubau) an den sanierungsbedürftigen Bauwerken führen nach Eisenbahnkreuzungsrecht dazu, dass die Landeshauptstadt München ihrerseits zwingend prüfen muss, ob die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der absehbaren Verkehrsentwicklung Maßnahmen seitens des Straßenbaulastträgers erforderlich machen. Unter Berücksichtigung der verkehrsplanerischen Vorgaben aus dem Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 zum „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München, Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) haben sich nach dem aktuellen Stand der Technik und den einschlägigen, teilweise zwingend anzuwendenden Richtlinien Aufweitungsverlangen seitens der Landeshauptstadt München ergeben, die das Baureferat der DB Netz AG mit Schreiben vom 20.03.2014 mitgeteilt hat.

Die städtischen Aufweitungsverlangen sind daher durch die Maßnahmen der DB veranlasst und nicht das Ergebnis eines originär städtischen Planungskonzeptes.

2. Beschreibung und Sachstand der Einzelprojekte

Das Programm zur Erneuerung von Eisenbahnbrücken in München enthält insgesamt acht Projekte, die in 2014 und 2015 gestartet werden sowie zwei bereits in Planung befindliche Projekte (siehe Übersichtsplan).

Für alle Projekte sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahnbundesamt durchzuführen. Der zeitliche Ablauf der Projekte sowie die Kostenbeteiligung der LHM ist maßgeblich von der DB Netz AG als Vorhabensträger, der Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde und dem Eisenbahnbundesamt in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

Die aufgeführten Bauwerke müssen nach fachlicher Einschätzung der DB Netz AG erneuert werden. Derzeit wird von der DB Netz AG folgender Baubeginn angestrebt:

Eisenbahnbrücke	Von der DB AG angestrebter Baubeginn
EÜ Balanstraße	2021 - 2023
EÜ Bodenseestraße	2022 - 2024
EÜ Dachauer Straße	2021 - 2023
EÜ Paosostraße	2019 - 2020
EÜ Rosenheimer Straße	2021 - 2023
EÜ Sportlerweg	2018
EÜ Tumblingerstraße	2022 - 2024
EÜ Werinherstraße	2021 - 2023
EÜ Chiemgaustraße	derzeit offen, Terminplanung ist von DB zu überarbeiten
EÜ Lindwurmstraße	sobald wie möglich

Die einzelnen Projekte werden nachfolgend beschrieben:

2.1 Eisenbahnbrücken Balanstraße

2.1.1 Bedarf

Lage und Funktion

Die Eisenbahnbrücken Balanstraße (zwei Bauwerke) sind nicht im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten.

Gemäß VEP ist die Balanstraße als Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz definiert. Des Weiteren fungiert sie als örtliche Radverkehrsverbindung (keine Hauptroute gemäß VEP-R).

Auf dem Südast der Balanstraße verkehren werktäglich durchschnittlich 14.500 Kfz (SV-Anteil: 3 %). Für 2025 werden 15.000 – 17.000 Kfz/Tag prognostiziert.
 Auf dem Nordast der Balanstraße verkehren werktäglich durchschnittlich 7.400 Kfz. Für 2025 werden 7.000 – 9.000 Kfz/Tag prognostiziert.
 Derzeitige beschilderte Höhe: 3,60 m
 Derzeitiger Querschnitt: Die lichte Weite beträgt insgesamt ca. 18,00 m mit jeweils einer Fahrspur pro Fahrtrichtung.

Festlegung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157):

Es wird eine ungehinderte Durchfahrtshöhe mit einer Fahrspur je Richtung und beidseitig getrennten Geh- und Radwegen (mit Regelbreite gem. ERA) empfohlen. Gegebenenfalls sind notwendige Benutzungspflichten für Radwege bereits bei der Planung zu berücksichtigen.

2.1.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Die lichte Höhe soll zukünftig mindestens 4,50 m betragen. Die Fahrspuren werden auf insgesamt 6,50 m Breite ausgebaut. Die Bereiche für Geh- und Radwege sollen in beiden Fahrtrichtungen zukünftig mit einer Breite von jeweils 5,50 m ausgebildet werden. Voraussichtlich müssen diese aufgrund des zu starken Längsgefälles mittels Stützwänden erhöht geführt werden.

2.1.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Nach derzeitigem Kenntnisstand fallen folgende Arbeiten an: Neubau des Brückenbauwerks (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen (DB), Anpassung der Telekommunikations-, Leitungs- und Sicherungsanlagen (DB), Herstellung der Straßenanpassung mit Geh- und Radweg sowie Baumgraben (LHM), zonengerechte Spartenverlegungen im Bereich der Straße (LHM), Anlagen zur Entwässerung im Straßenbereich (LHM), ggf. Ingenieurbauwerke wie seitliche Stützmauern (LHM) und ggf. erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB/LHM).

Zwischen den Eisenbahnbrücken gibt es den beschränkt öffentlichen Weg „Am Giesinger Feld“, der nach derzeitigem Stand in seiner Funktion aufrecht erhalten werden muss. Dieser unmittelbar westlich der Bauwerke angrenzende Bereich ist zudem gemäß dem Bayerischen Landesamt für Umwelt als Biotop ausgewiesen.

2.1.4 Aktueller Sachstand

Die Planungsvereinbarungen (jeweils eine pro Bauwerk) wurden abgeschlossen. Zur Zeit läuft das VOF-Verfahren zur Vergabe der Ingenieurverträge. Unabhängig davon wurden die Bestandsvermessung sowie die Vorerkundung bzgl. Altlasten und Baugrund bereits durchgeführt.

Seitens der DB ist die interne Übertragung des Projektes an die künftige Projektleitung erfolgt. Vor kurzem fand das Startgespräch mit der DB statt.

2.2 Eisenbahnbrücken Bodenseestraße

2.2.1 Bedarf

Lage und Funktion

Die Eisenbahnbrücken Bodenseestraße sind im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten. Die Bodenseestraße ist als Bundesstraße gewidmet und gemäß VEP als regionale Hauptverkehrsstraße im Primärnetz definiert. Des Weiteren fungiert sie als Nebenroute im Radverkehrsnetz des Verkehrsentwicklungsplans.

Auf der Bodenseestraße verkehren werktäglich durchschnittlich 17.600 Kfz (SV-Anteil: 6 %). Für 2025 werden 20.000 – 22.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Derzeitige beschilderte Höhe: 3,70 m

Derzeitiger Querschnitt: 9,55 m (eine Fahrspur je Richtung und beidseitig Gehbahnen)

Festlegung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157):

Es wird eine ungehinderte Durchfahrtshöhe mit einer Fahrspur je Richtung und beidseitig getrennten Geh- und Radwegen (mit Regelbreite gem. ERA) empfohlen. Gegebenenfalls sind notwendige Benutzungspflichten für Radwege bereits bei der Planung zu berücksichtigen.

2.2.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Die lichte Höhe soll zukünftig mindestens 4,70 m betragen. Die Fahrspuren sollen mit einer Breite von 7,00 m ausgebildet werden. Die Bereiche für Geh- und Radwege sollen künftig in beiden Fahrtrichtungen jeweils 5,00 m betragen.

2.2.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Im Zuge des Projektes fallen nach bisherigem Kenntnisstand folgende Arbeiten an:

Neubau der Brückenbauwerke (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen (DB), Anpassung der Telekommunikations- und Leitungs- und Sicherungsanlagen (DB), Herstellung der neuen, tieferen Straßenlage mit Einbau der Geh- und Radwege (LHM), Anpassung des Straßenquerschnittes und der Gradienten (LHM), Spartenverlegungen im Bereich der Straße (LHM), Anlagen zur Entwässerung im Straßenbereich (LHM), ggf. erforderliche Ingenieurbauwerke wie z.B. seitliche Stützmauern und Grundwasserwanne (LHM) sowie ggf. erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB / LHM).

Der zwischen den bestehenden Brückenbauwerken auf die Bodenseestraße einmündende Herrschinger Bahnweg wird im Einmündungsbereich voraussichtlich zu verlegen sein.

Die Deutsche Bahn plant als netzergänzende Maßnahme zur 2. S-Bahn-Stammstrecke ein drittes Brückenbauwerk zwischen den beiden bestehenden Bauwerken.

Im Zuge einer Machbarkeitsstudie soll eine Verlegung der Straßenachse nach Süden hin geprüft werden, um eine geradlinigere Straßenführung, eine städtebauliche Aufwertung im Bereich des Brachvogelplatzes sowie eine leichtere Baudurchführung zu ermöglichen.

2.2.4 Aktueller Sachstand

Durch das Baureferat wurde bereits eine Bestandsvermessung durchgeführt. Die Deutsche Bahn wird, vorgezogen zur Vorplanung, in Abstimmung mit dem Baureferat, eine Machbarkeitsstudie zur Lage der Straßenachse, der Brückenbauwerke sowie des neu zu errichtenden dritten Bauwerks beauftragen. Die dafür erforderliche Vereinbarung wird derzeit mit der Deutschen Bahn verhandelt. Auf Basis der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie erfolgt der Abschluss einer Planungsvereinbarung.

2.3 Eisenbahnbrücke Dachauer Straße

2.3.1 Bedarf

Lage und Funktion

Die Eisenbahnbrücke Dachauer Straße ist im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten. Gemäß VEP ist die Dachauer Straße eine örtliche Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz. Des Weiteren erfüllt sie die Funktion als Nebenroute im VEP-R. Auf der Dachauer Straße verkehren werktäglich durchschnittlich 24.300 Kfz (SV-Anteil: 2 %).

Für 2025 werden 25.000 – 27.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Derzeitige beschilderte Höhe: 3,40 m

Derzeitiger Querschnitt: Die Fahrbahnbreite beträgt etwa 6,30 m (jeweils eine Fahrspur pro Fahrtrichtung). Die Gehwegbreiten betragen ca. 1,50 m (Westseite) und ca. 1,60 m (Ostseite).

Festlegung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157):

Es wird eine ungehinderte Durchfahrtshöhe mit je einer Fahrspur und beidseitig getrennten Geh- und Radwegen (mit Regelbreite gem. ERA) empfohlen.

Gegebenenfalls sind notwendige Benutzungspflichten für Radwege bereits bei der Planung zu berücksichtigen.

2.3.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Die Eisenbahnbrücke über die Dachauer Straße soll mit einer ungehinderten Durchfahrtshöhe (min. 4,50 m und eine Fahrspur pro Richtung) und beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegen untersucht werden.

Allerdings ist die mögliche Durchfahrtshöhe in der Dachauer Straße von der vorhandenen örtlichen Situation, der Höhenentwicklung des Geländes und der notwendigen Erschließungsfunktion abhängig. Hierzu ist im o.g. Beschluss auf Seite 13 unten ausgeführt: „Darüber hinaus werden mit dem Vorbehaltsnetz die entscheidenden Kriterien bzw. Ausbaustandards bei der Festlegung der lichten Abmessungen von Brückenbauwerken im Erneuerungsfall definiert.“

Unabhängig davon obliegt es dem Baureferat, aus Kostengründen oder anderweitigen Gründen von diesen Standards abzuweichen.“

Für die Unterführung in der Dachauer Straße ist die Höhenlage und die Erschließungssituation äußerst beengt. Auch die Anbindungen der Gröbenzeller Straße sowie der Breslauer Straße sollen erhalten bleiben. Deshalb ist es erforderlich, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen und die maximal mögliche Durchfahrtshöhe zu ermitteln. Außerdem ist die Situation für den Fuß- und Radverkehr dringend zu verbessern. Dieses wird ebenfalls mit untersucht. Wie vom Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 10 Moosach beantragt, wird auch die Option eines eventuellen Seitentunnels für den Fuß- und Radverkehr mit Beibehaltung der jetzigen Durchfahrtshöhe für die Unterführung in der Dachauer Straße in die Variantenabwägung einbezogen.

2.3.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Im Zuge des Projektes fallen nach bisherigem Kenntnisstand folgende Arbeiten an: Neubau des Brückenbauwerks (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen (DB), Anpassung der Telekommunikations- und Leitungs- und Sicherungsanlagen (DB), Herstellung der neuen, tieferen Straßenlage mit Einbau der Geh- und Radwege (LHM), Anpassung des Straßenquerschnittes und der Gradienten der Dachauer Straße mindestens zwischen den Knotenpunkten Dachauer / Gröbenzeller Straße sowie des nördlichen Knotenpunktes Dachauer / Pelkoven-/ Baubergerstraße an den neuen Unterführungsquerschnitt (LHM), Spartenverlegungen im Bereich der Straße (LHM), Anlagen zur Entwässerung im Straßenbereich (LHM), Ingenieurbauwerke wie z.B. seitliche Stützmauern und Grundwasserwanne (LHM) sowie ggf. erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB / LHM).

Das Projekt ist insbesondere durch die beengten Verhältnisse mit nah angrenzender Bebauung sowie schwierigen Anschlusshöhen und Erschließungen gekennzeichnet.

Bei der Dachauer Straße ist aufgrund der vorhandenen, bemessungsrelevanten Grundwasserstände eine Grundwasserwanne erforderlich.

2.3.4 Aktueller Sachstand

Im Juli 2014 wurde zwischen der DB Netz AG und dem Baureferat eine Planungsvereinbarung zum Umbau der EÜ Dachauer Straße unterschrieben. Das Baureferat hat die Grundlagenermittlung und Bestandsvermessung durchgeführt. Die Klärung der o.g. Fragestellungen erfolgt aktuell mit einer Machbarkeitsstudie. Seitens der DB läuft derzeit die interne Übertragung des Projektes an die künftige Projektleitung.

Die weiteren Planungsschritte sind abhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie.

2.4 Eisenbahnbrücke Paosostraße

2.4.1 Bedarf

Lage und Funktion

Die Eisenbahnbrücke Paosostraße ist nicht im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten. Gemäß VEP ist die Paosostraße als Erschließungsstraße definiert. Des Weiteren fungiert sie als wichtige Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen Pasing und Neuaubing (Hauptroute gemäß VEP-R). Auf der Paosostraße verkehren werktäglich durchschnittlich 1.000 Kfz (SV-Anteil: 0 %). Für 2025 werden 1.000 – 2.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Derzeitige beschilderte Höhe: 3,30 m

Derzeitiger Querschnitt: insgesamt ca. 5,90 m, davon eine Fahrbahn mit ca. 4,40 m und einseitige Gehbahn mit 1,20 m

Festlegung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157):

Es wird keine ungehinderte Durchfahrtshöhe erforderlich sein. Des Weiteren werden eine ausreichende Breite für Begegnungsverkehr Pkw/Pkw und eine sichere Gehwegbenutzung empfohlen.

2.4.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Die lichte Höhe soll zukünftig unverändert bleiben. Zur Minimierung der Eingriffe in die schützenswerten Biotope an den Böschungen erfolgt der Ausbau bestandsorientiert für den Begegnungsfall Pkw/Pkw mit einer einseitigen Gehbahn auf der Südseite sowie auf der Nordseite einem Notgehweg. Damit ergibt sich eine lichte Weite für das neue Unterführungsbauwerk von 9,0 m.

2.4.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Im Zuge des Projekts fallen aus heutiger Sicht folgende Arbeiten an:

Neubau des Brückenbauwerkes (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen (DB), Anpassung der Telekommunikations- und Leitungs- und Sicherungsanlagen (DB), Herstellung der Straßenanpassung mit Geh- und Radweg (LHM), Spartenverlegungen im Bereich der Straße (DB / LHM), Anlagen zur Entwässerung im Straßenbereich (LHM), ggf. erforderliche Ingenieurbauwerke wie z.B. seitliche Stützmauern (LHM für den Bereich außerhalb des eigentlichen Brückenbauwerkes) sowie erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB / LHM).

Die Böschungen entlang der Paosostraße vor und nach der Unterführung sind kartierte Biotope (LfU, Biotopkartierung Bayern).

2.4.4 Aktueller Sachstand

Die Planungsvereinbarung wurde bereits unterzeichnet.

Seitens des Baureferates wurde ein Ingenieurbüro mit der Straßenplanung beauftragt. Die Grundlagenermittlung, die Bestandsvermessung sowie die Vorerkundung für Altlasten und Baugrund wurden bereits durchgeführt.

Die DB hat ebenfalls bereits ein Ingenieurbüro mit der Vorplanung beauftragt. Derzeit laufen Vorabstimmungen mit den Planungsbeteiligten zur Eingriffsminimierung in die geschützten Biotope.

2.5 Eisenbahnbrücke Rosenheimer Straße

2.5.1 Bedarf

Lage und Funktion

Die Eisenbahnbrücke Rosenheimer Straße ist im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten. Gemäß VEP ist die Rosenheimer Straße als örtliche Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz enthalten.

Des Weiteren fungiert sie als örtliche Radverkehrsverbindung (keine Hauptroute gemäß VEP-R).

Auf dem Südast der Rosenheimer Straße verkehren werktäglich durchschnittlich 28.800 Kfz (SV-Anteil: 5 %). Für 2025 werden 30.000 – 32.000 Kfz/Tag prognostiziert. Auf dem Nordast der Rosenheimer Straße verkehren werktäglich durchschnittlich 25.400 Kfz (SV-Anteil: 3 %).

Für 2025 werden 27.000 – 29.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Derzeitige beschilderte Höhe: 3,60 m

Derzeitiger Querschnitt: lichte Weite insgesamt ca. 17,90 m, mit zwei Fahrspuren je Richtung mit einer Gesamtbreite von ca. 5,5 m, ein 1 m breiter Mittelteiler mit Pfeilern für die Brückenkonstruktion sowie beidseitig ca. 2,60 m für Geh- und Radweg zzgl. Sicherheitsstreifen.

Festlegung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157):

Es wird eine ungehinderte Durchfahrtshöhe mit zwei Fahrspuren je Richtung und beidseitig getrennten Geh- und Radwegen (mit Regelbreite gemäß ERA) empfohlen. Gegebenenfalls sind notwendige Benutzungspflichten für Radwege bereits in der Planung zu berücksichtigen.

2.5.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Die lichte Höhe soll zukünftig mindestens 4,50 m betragen. Die Fahrspuren sollen zukünftig insgesamt 14,00 m breit sein. Die Bereiche für Geh- und Radwege sollen für jede Fahrtrichtung jeweils eine Breite von 5,50 m aufweisen.

2.5.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Nach derzeitigem Kenntnisstand fallen folgende Arbeiten an:

Neubau des Brückenbauwerks (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen (DB), Anpassung der Telekommunikations- und Leitungs- und Sicherungsanlagen (DB), Herstellung der Straßenanpassung mit Geh- und Radweg (LHM), Spartenverlegungen im Bereich der Straße (LHM), Anlagen zur Entwässerung im Straßenbereich (LHM), ggf. Ingenieurbauwerke wie seitliche Stützmauern (LHM) und ggf. erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB / LHM).

In direkter Nachbarschaft der EÜ liegt das Entwicklungsgebiet „Rund um den Ostbahnhof“, in dem umfängliche Umstrukturierungen von industrieller zu einer gemischten Nutzung mit hohem Wohnanteil geplant sind.

Nicht alle zur Aufweitung erforderlichen Flächen befinden sich im städtischen Eigentum, so dass ein Grunderwerb erforderlich wird (voraussichtlich 1.000 – 1.200 m²).

Wie aus dem Flächennutzungsplan zum Entwicklungsgebiet „Rund um den Ostbahnhof“ hervorgeht, grenzt unmittelbar im Süden des Bauwerks eine Fläche mit Nutzungsbeschränkung zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft an. Die Aufweitung erfordert den Eingriff in diese Flächen. Eine entsprechende Ausgleichsmaßnahme wird im Zuge des Landschaftspflegerischen Begleitplanes behandelt werden. Der Flächennutzungsplan muss daraufhin angepasst werden.

2.5.4 Aktueller Sachstand

Die Planungsvereinbarung wurde abgeschlossen. Derzeit läuft das VOF-Verfahren zur Vergabe der Ingenieurleistungen. Unabhängig davon wurde bereits die Bestandsvermessung sowie die Vorerkundung Altlasten und Baugrund durchgeführt.

Seitens der DB ist die interne Übertragung des Projektes an die künftige Projektleitung erfolgt. Vor kurzem fand das Startgespräch mit der DB statt.

2.6 Eisenbahnbrücke Sportlerweg

2.6.1 Bedarf

Lage und Funktion

Die Eisenbahnbrücke über den Sportlerweg ist ein Querungsbauwerk über einen beschränkt-öffentlichen Weg – selbständiger Geh- und Radweg. Im Verkehrsentwicklungsplan ist dieser Weg als Nebenroute für den Radverkehr enthalten.

Für diesen Weg liegen keine Erhebungen von Verkehrsmengen vor.

Derzeitige beschilderte Höhe: 2,10 m

Derzeitiger Querschnitt: 2,20 m

Festlegung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157):

Der Beschluss definiert den Sportlerweg als künftig wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr im Zuge der Entwicklung von Freiham und der Flächen des Ausbesserungswerks Neuaubing.

2.6.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Die lichte Höhe soll zukünftig mindestens 2,70 m betragen. Die lichte Weite soll von etwa 3,80 m auf 5,50 m verbreitert werden. Eine Variantenprüfung ist nicht erforderlich; die Lage der Brücke und von Geh- und Radweg werden lediglich im Hinblick auf eine mögliche Eingriffsminimierung überprüft.

2.6.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Im Zuge des Projekts fallen aus heutiger Sicht folgende Arbeiten an: Neubau des Brückenbauwerks (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen (DB), Anpassung der Telekommunikations- und Leitungs- und Sicherungsanlagen (DB), Herstellung der Wege (Geh- und Radweg) (LHM), Spartenverlegungen im Bereich des Weges (LHM), Anlagen zur Entwässerung im Wegebereich (LHM), ggf. erforderliche Ingenieurbauwerke wie z.B. seitliche Stützmauern (LHM für den Bereich außerhalb des eigentlichen Brückenbauwerkes) sowie erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB / LHM). Gegebenenfalls ist für notwendige Ingenieurbauwerke (Stützmauern) und Verkehrsflächen in geringem Umfang Grunderwerb notwendig.

2.6.4 Aktueller Sachstand

Die Planungsvereinbarung sowie die Bestandsvermessung sind abgeschlossen, die Ergebnisse der Vorerkundung Altlasten und Baugrund liegen vor. Die Vorplanung der Verkehrsanlage läuft. Das Spartenverfahren wird vorbereitet. Die DB Netz AG hat ebenfalls bereits die Vorplanung für das Ingenieurbauwerk beauftragt.

2.7 Eisenbahnbrücke Tumblingerstraße

2.7.1 Bedarf

Lage und Funktion

Die Eisenbahnbrücke Tumblingerstraße ist nicht im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten. Sie ist als Erschließungsstraße definiert.

Auf der Tumblingerstraße verkehren werktäglich durchschnittlich 11.400 Kfz (SV-Anteil: 7 %). Für das Jahr 2025 werden 11.000 – 13.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Derzeitige beschilderte Höhe: 3,70 m

Derzeitiger Querschnitt: ca. 18,00 m

Festlegung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157):

Es wird keine ungehinderte Durchfahrt erforderlich sein. Empfohlen wird eine überbreite Fahrspur je Richtung mit beidseitig getrennten Geh- und Radwegen (mit Regelbreite gemäß ERA). Gegebenenfalls sind notwendige Benutzungspflichten für Radwege bereits bei der Planung zu berücksichtigen.

2.7.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Die lichte Höhe soll zukünftig unverändert bleiben.

Der künftige Querschnitt soll mit zwei Fahrspuren nach Süden mit insgesamt 6 m Breite sowie einer überbreiten Fahrspur mit 4,50 m nach Norden ausgeführt werden. Hinzu kommen beidseitig getrennte Geh- und Radwege mit insgesamt jeweils 5,50 m Breite.

Im Rahmen der Vorplanung soll mit Varianten geprüft werden, ob ein Mittelteiler mit Stützenreihe erforderlich wird oder nicht.

2.7.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Im Zuge des Projektes fallen nach bisherigem Kenntnisstand folgende Arbeiten an: Neubau des Brückenbauwerkes (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen (DB), Anpassung der Telekommunikations- und Leitungs- und Sicherungsanlagen (DB), Herstellung der neuen Straßenlage mit Einbau der Geh- und Radwege (LHM), Anpassung des Straßenquerschnittes und der Gradienten (LHM), Spartenverlegungen im Bereich der Straße (LHM), Anlagen zur Entwässerung im Straßenbereich (LHM), ggf. erforderliche Ingenieurbauwerke wie z.B. seitliche Stützmauern und Grundwasserwanne (LHM) sowie ggf. erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB / LHM).

Südlich des Knotenpunktes Tumblingerstraße – Thalkirchner Straße schließt unmittelbar ein weiteres Brückenbauwerk an, welches nicht erneuert werden soll. Dort wird ebenso wie in der angrenzenden Thalkirchner Straße geprüft, ob der Straßenquerschnitt innerhalb des Bestandes optimiert werden kann.

Die heutige Straßenoberkante liegt bereits über dem bemessungsrelevanten Grundwasserstand HW40, so dass vsl. eine Grundwasserwanne erforderlich wird.

2.7.4 Aktueller Sachstand

Das Baureferat hat das Änderungsverlangen seitens der LHM geprüft und der DB Netz AG mit Schreiben vom 23.02.2015 mitgeteilt. Auf dieser Basis wurde die Planungsvereinbarung vor kurzem abgeschlossen. Mit der DB Netz AG wurde vereinbart, in 2015 die Planung zu diesem Projekt aufzunehmen.

2.8 Eisenbahnbrücke Werinherstraße

2.8.1 Bedarf

Lage und Funktion

Die Eisenbahnbrücke Werinherstraße ist nicht im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten. Gemäß VEP ist die Werinherstraße als örtliche Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz definiert. Des Weiteren fungiert sie als wichtige Radverkehrsverbindung (Hauptroute gemäß VEP-R). Auf der Werinherstraße verkehren werktäglich durchschnittlich 20.000 Kfz. Für das Jahr 2025 werden 21.000 – 23.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Derzeitige beschilderte Höhe: 3,60 m

Derzeitiger Querschnitt: Die lichte Weite beträgt pro Fahrtrichtung etwa 9,00 m mit jeweils zwei Fahrspuren und Gehbahn.

Festlegung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157):

Es wird keine ungehinderte Durchfahrt erforderlich sein. Empfohlen werden zwei Fahrspuren je Richtung (ursprüngliche Angabe im Beschluss: eine Fahrspur pro Richtung; wurde nachträglich seitens Referat für Stadtplanung und Bauordnung als redaktioneller Fehler korrigiert) und beidseitig getrennte Geh- und Radwege (mit Regelbreite gemäß ERA).

Gegebenenfalls sind notwendige Benutzungspflichten für Radwege bereits bei der Planung zu berücksichtigen.

2.8.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Die lichte Höhe soll künftig unverändert bleiben. Die Fahrbahnen sollen auf 6,75 m pro Fahrtrichtung aufgeweitet werden. Die Geh- und Radwege sollen insgesamt in jeder Fahrtrichtung jeweils mit einer Breite von 5,50 m ausgeführt werden. Im Rahmen der Vorplanung wird geprüft, ob das neue Brückenbauwerk mit oder ohne Mittelstütze ausgeführt werden kann.

2.8.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Im Zuge des Projektes fallen nach bisherigem Kenntnisstand folgende Arbeiten an: Neubau des Brückenbauwerkes (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen (DB), Anpassung der Telekommunikations- und Leitungs- und Sicherungsanlagen (DB), Herstellung der neuen Straßenlage mit Einbau der Geh- und Radwege (LHM), Anpassung des Straßenquerschnittes und der Gradienten (LHM), Spartenverlegungen im Bereich der Straße (LHM), Anlagen zur Entwässerung im Straßenbereich (LHM), ggf. erforderliche Ingenieurbauwerke wie z.B. seitliche Stützmauern (LHM) sowie ggf. erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB / LHM).

2.8.4 Aktueller Sachstand

Die Planungsvereinbarung wurde abgeschlossen. Eine Bestandsvermessung und die Vorkundung Altlasten und Baugrund wurden bereits durchgeführt. Die Vergabe der Planungsleistungen wurde nach Durchführung eines VOF-Verfahrens ebenfalls bereits beauftragt. Seitens der DB ist die interne Übertragung des Projektes an die künftige Projektleitung erfolgt. Vor kurzem fand das Startgespräch mit der DB statt.

2.9 Eisenbahnbrücke Chiemgaustraße

Zur notwendigen Erneuerung des Überführungsbauwerkes über die Chiemgaustraße zwischen Schwansee- und Aschauer Straße hat der Bauausschuss bereits am 18.01.2000 ein Bedarfsprogramm beschlossen. Im Juli 2001 wurde mit der DB AG eine entsprechende Planungsvereinbarung geschlossen. Im Anschluss daran wurden erste Planungen begonnen, die sich aufgrund der in der Chiemgaustraße liegenden Straßenbahngleise und der örtlichen Höhenlage und Bebauung als sehr komplex erwiesen haben; darüber hinaus wurde das Projekt mehrmals von Seiten der DB AG gestoppt und anschließend wieder weiter verfolgt.

2.9.1 Bedarf

Lage und Funktion

Die Eisenbahnbrücke Chiemgaustraße ist im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten. Die Chiemgaustraße ist als Bundesstraße gewidmet und gemäß VEP als regionale Hauptverkehrsstraße im Primärnetz definiert. Des Weiteren fungiert sie als örtliche Radverkehrsverbindung (keine Haupttroute gemäß VEP-R).

Auf der Chiemgaustraße verkehren werktäglich durchschnittlich 50.000 Kfz (SV-Anteil: 3,8 %). Für 2025 werden 45.000 – 47.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Derzeitige beschilderte Höhe: 3,50 m

Lichte Höhe inkl. Straßenbahnoberleitung: 4,00 m

Derzeitiger Querschnitt: Die Fahrbahnbreite beträgt je Fahrtrichtung etwa 6,60 m (jeweils zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung inklusive Straßenbahngleise).

Die Gehwegbreiten betragen ca. 1,94 m (Nordseite) und ca. 2,07 m (Südseite).

Radwege sind im Bereich der EÜ nicht vorhanden.

Festlegung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157):

Für die Bundesstraße muss eine ungehinderte Durchfahrtshöhe verlangt werden; je zwei Fahrspuren und beidseitig getrennte Geh- und Radwege (mit Regelbreite gemäß ERA) werden empfohlen.

2.9.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Die Eisenbahnbrücke über die Chiemgaustraße soll mit einer ungehinderten Durchfahrtshöhe (min. 4,70 m und zwei Fahrspuren pro Richtung) und beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegen erneuert werden. Voraussichtlich müssen diese auf Grund des starken Längsgefälles mittels Stützwand erhöht geführt werden.

Im Bestand verlaufen in der Chiemgaustraße zwischen Schwanseestraße und Aschauer Straße als Sondernutzung straßenbündig die Straßenbahngleise für die Anbindung der Straßenbahnhauptwerkstatt in der Ständlerstraße.

Diese Anbindung muss entsprechend den Vorgaben der SWM/MVG bis auf kurze Unterbrechungen während der Bauzeit aufrechterhalten werden.

Auf Grund der für den Bau von Straßenbahngleisen geltenden Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) sind die dort festgelegten Ausbauparameter maßgebend für den Neubau der Chiemgaustraße.

Auf Grund der zukünftigen Führung der Straßenbahngleise und der beengten räumlichen Verhältnisse in Höhe und Lage durch die angrenzende Bebauung wurde die Durchführung einer Machbarkeitsstudie notwendig.

Von Seiten der LHM wurde eine Machbarkeitsstudie zur Tieferlegung der Straße mit unterschiedlichen Optionen zur zukünftigen Lage der Straßenbahngleise durchgeführt; von Seiten der DB AG wurde eine Machbarkeitsstudie zur Anhebung der Bahngleise in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse beider Machbarkeitsstudien werden derzeit ausgewertet, wobei auch eine Kombination aus Höherlegung der Bahngleise und Absenkung der Straße geprüft wird.

Die weiteren Planungsschritte sind abhängig von der abschließenden Variantenauswahl. Die nach dem aktuellen Sachstand vorzugswürdige Variante sieht zur Vermeidung von wochenlangen Sperrzeiten der Bahngleise und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit die Verlegung der Straßenbahngleise aus der Chiemgaustraße (Mittlerer Ring) über die Schwanseestraße in die Ständlerstraße vor. Derzeit prüft die DB AG alternativ eine weitere Variante mit einer Sonderbauweise für das Brückenbauwerk um die Straßenbahn in der Chiemgaustraße zu halten.

Die Ausarbeitung dieser Variante erfolgt durch die DB AG in Zusammenarbeit mit der LHM und den SWM. Das Ergebnis hierfür ist noch offen.

2.9.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Im Zuge des Projektes fallen nach bisherigem Kenntnisstand folgende Arbeiten an: Neubau des Brückenbauwerks (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen während der Bauzeit (DB), Anpassung der Telekommunikations- und Leitungs- und Sicherungsanlagen während der Bauzeit (DB), Herstellung der neuen, tieferen Straßenlage mit Einbau der Geh- und Radwege (LHM), Neu- bzw. Umverlegung der Straßenbahngleise (SWM / MVG), Anpassung des Straßenquerschnittes und der Gradienten der Chiemgaustraße zwischen dem Knotenpunkt Chiemgau-/ Schwannsee Straße und dem Knotenpunkt Chiemgau-/ Aschauer Straße an den neuen Unterführungsquerschnitt (LHM), Spartenverlegungen im Bereich der Straße (LHM), Anlagen zur Entwässerung im Straßenbereich (LHM), Ingenieurbauwerke wie z.B. seitliche Stützmauern (LHM) sowie ggf. erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB / LHM). Der östlich der EÜ an die Chiemgaustraße angebundene Perlacher Weg muss zukünftig auf Grund der neuen Höhenlage abgehängt werden. Hierfür liegt bereits die Genehmigung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vor.

Das Projekt ist insbesondere durch die beengten Verhältnisse mit nah angrenzender Bebauung sowie schwierigen Anschlusshöhen gekennzeichnet.

2.9.4 Aktueller Sachstand

Derzeit erfolgt die abschließende Variantenwahl in Zusammenarbeit mit der DB AG.

Nach Abschluss der Variantenwahl ist auf Grundlage der neuen Erkenntnisse aus den Machbarkeitsstudien die bestehende Planungsvereinbarung zu überarbeiten. Anschließend ist die Einholung der Zustimmung des Stadtrats zur Vorzugsvariante im Rahmen der Vorprojektgenehmigung sowie die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen vorgesehen.

2.10 Eisenbahnbrücke Lindwurmstraße

Zur notwendigen Erneuerung des Überführungsbauwerkes über die Lindwurmstraße (Bahnkilometer 5,012; Strecke München – Rosenheim) zwischen Impler- und Poccistraße wurde bereits im Mai 2002 eine Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG geschlossen. Der Bauausschuss hatte für den Neubau der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße am 17.10.2006 eine Bedarfs- und Konzeptgenehmigung beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 08817). Die gemeinsam von Bahn und Stadt erarbeiteten Planungen sind aktuell von den Überlegungen für einen neuen Regionalzughalt an der Poccistraße beeinflusst worden.

2.10.1 Bedarf

Die Eisenbahnbrücke Lindwurmstraße ist im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten. Die betroffene Lindwurmstraße und die Implerstraße, wie im näheren Umfeld auch die Poccistraße, sind gemäß Verkehrsentwicklungsplan als örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) ausgewiesen. Es sind auch im Sinne der Unterhaltsklassifizierung Hauptverkehrsstraßen (Lindwurmstraße: Unterhaltsklasse 1, Implerstraße: Unterhaltsklasse 2). Weiterhin ist im Verkehrsentwicklungsplan die Strecke Lindwurmstraße - Implerstraße im Netzkonzept Radverkehr (VEP-R) als Nebenroute ausgewiesen. Im gesamten Verlauf der Lindwurmstraße sind heute Radwege vorhanden, unter der Bahnüberführung jedoch nur als gemeinsamer Geh-/Radweg in nicht ausreichender Breite. Nach einem Fahrradunfall wurde auf Empfehlung der Unfallkommission dort ein Geländer zur Straße eingebaut und der vorher getrennte als gemeinsamer Geh-/Radweg beschildert. Durch dieses Geländer haben sich allerdings die verfügbaren Breiten für den Fuß- und Radverkehr nochmals reduziert.

In der Lindwurmstraße verkehren im Abschnitt zwischen Pocci- und Implerstraße die Buslinien 132 und N40. Die Verkehrsbelastung der Lindwurmstraße im Abschnitt zwischen Pocci- und Implerstraße beträgt heute ca. 34.000 Kfz/24 h und steigt in der Prognose für das Jahr 2025 geringfügig auf ca. 36.000 Kfz/24 h an.

2.10.2 Planungskonzept (Änderungsverlangen gegenüber DB)

Um den Straßenquerschnitt zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen ist es erforderlich, für den Kraftverkehr die lichte Durchfahrts Höhe zu erhöhen sowie für den Fuß- und Radverkehr Geh- und Radwege in ausreichender Breite nach den geltenden Normen anzulegen. Im Einzelnen sind folgende Anpassungen erforderlich:

- Größere lichte Weite des Überführungsbauwerks für ausreichend breite Gehbahnen und Radwege.
- Tieferlegung der Fahrbahn, um eine ausreichende lichte Höhe (4,50 m) gemäß der Richtlinien sicherzustellen. Damit kann die Straße von allen Regelfahrzeugen befahren werden. Dies erfordert den Neubau des gesamten Straßenkörpers wegen der Umprofilierung im Querschnitt und der Tieferlegung der Fahrbahn;
Umgriff: stadteinwärts bis an die Poccistraße, stadtauswärts bis einschließlich des Knotens Lindwurm-/ Implerstraße / Kapellenweg
- Neubau einer Grundwasserwanne, da die Fahrbahn in das Grundwasser einbindet.
- Anpassung der bestehenden Pumpstation.

Im Umfeld des Bauwerkes liegen das Berufsbildungszentrum, das Kreisverwaltungsreferat und die U-Bahn-Station Poccistraße, die ein hohes Fußgängeraufkommen verursachen. Die Lindwurmstraße, zwischen Implerstraße und Altstadt, gehört zu den vom Radverkehr am höchsten frequentierten Straßen im Stadtgebiet (mehr als 1.500 Radfahrer/8 h). Die Breiten der vorhandenen Geh-/Radwege liegen jedoch deutlich unter den vorgeschriebenen Mindestbreiten.

Die Verbesserung der heute beengten Situation der Geh- und Radwege wird von den Bürgerinnen und Bürgern und den Bezirksausschüssen seit langem gefordert.

Entsprechend der Einstufung gemäß Verkehrsentwicklungsplan hat der Straßenzug Bündelungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr und somit auch für den Schwerverkehr. Die bisherige, reduzierte Durchfahrtshöhe des Überführungsbauwerks von 3,70 m behindert diese Bündelungsfunktion. Daher erhält das neue Bauwerk eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m. Damit sind alle Regelfahrzeuge (max. Höhe 4 m gemäß StVZO) berücksichtigt. Die Höhendifferenz wird durch entsprechendes Absenken der Fahrbahn aufgefangen, da die Schienenoberkante auf dem heutigen Niveau bleiben muss. Dadurch taucht die künftige Straßengradiente in die für die Bemessung von Grundwasserwannen maßgebenden Grundwasserstände ein. Nach Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt ist eine Grundwasserwanne mit einer Länge von ca. 100 m im Fahrbahnbereich erforderlich. Die seitlichen Geh- und Radwege werden höher gelegt und durch Stützwände abgefangen, so dass dort keine Grundwasserwanne erforderlich wird.

Bereits bisher ist eine Pumpstation nordöstlich der Eisenbahnbrücke vorhanden, in der das Oberflächenwasser zwischen der Pocci- und der Implerstraße gesammelt und in den städtischen Kanal gepumpt wird. Diese vorhandene Pumpstation muss nach derzeitigem Planungsstand umgebaut und angepasst werden.

An der heutigen Fahrspuraufteilung (im Bauwerksbereich drei Spuren stadtauswärts und zwei stadteinwärts) ändert sich grundsätzlich nichts. Entsprechend des Beschlusses des Bezirksausschusses des 6. Stadtbezirkes vom 01.10.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10649) wird der Knoten Impler-/ Lindwurmstraße für den Kraftverkehr nicht anders organisiert.

Die Projektplanung sah zuletzt im Bereich des Überführungsbauwerks beidseitig verbesserte Geh- und Radwegbreiten mit jeweils 2,50 m Gehbahn und 1,85 m Radweg vor.

2.10.3 Projektbeschreibung (Besondere Anforderungen)

Die bislang erarbeiteten Vor- und Entwurfsplanungen für die neue Eisenbahnbrücke (DB AG) sowie für den Straßenumbau mit Grundwasserwanne (Baureferat) wurden mit den Spartenträgern, den städtischen Dienststellen und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Komplexität der Baumaßnahme ergibt sich aus den folgenden lokalen Randbedingungen: nahe liegende angrenzende Bebauung, schwierige umständliche Baustellenzufahrten für den Abbruch und Neubau der Eisenbahnüberführung, Kreuzung dreier Verkehrswege (Eisenbahn, Straße, U-Bahn), die während der Bauzeit weitgehend aufrechtzuhalten sind. Zuletzt war eine Bauzeit von 3,5 Jahren angesetzt. Mit dem Kreisverwaltungsreferat und der Polizei war auch bereits ein Verkehrsführungskonzept während der Bauzeit abgestimmt.

U-Bahn im Kreuzungsbereich

Im Bereich der Baumaßnahme befinden sich drei U-Bahn-Tunnelröhren: Zwei Tunnelröhren der U3/U6 sowie ein weiterer eigener Stollen für das Verbindungsgleis von der Implerstraße zur Theresienwiese. Zu untersuchen war deshalb der Einfluss der neuen Eisenbahnüberführung mit Grundwasserwanne im Endzustand sowie der Einfluss der verschiedenen Bauzustände auf die bestehenden U-Bahn-Bauwerke. Die U-Bahn-Röhren der U3/U6 haben gegenüber der Sohle der geplanten Grundwasserwanne und der Brückengründung eine Überdeckung von mehr als 10 m. Sowohl während der Bauzeit als auch im Endzustand können die Lasten aufgenommen werden. Wegen der geringen Bauwerksüberdeckung von nur etwa 4 m zur Brückengründung wirkt sich die Baumaßnahme allerdings auf das Verbindungsgleis von der Implerstraße zur Theresienwiese aus. Dort wirken die temporären Bauzustände und dauerhaften Belastungsänderungen unmittelbar auf das Bauwerk ein. In der Folge waren zahlreiche, äußerst komplexe statische Nachweise nach den derzeit geltenden Normen zu erarbeiten. Um negative Auswirkungen auf das Verbindungsgleis zu vermeiden, sind im Zuge der Baudurchführung Zusatzmaßnahmen erforderlich. Diese umfassen u. a. umfangreiche Baubehelfe mit Bohrpfählen und Injektionen. Das Widerlager West der Brücke wird in vier Bauabschnitte geteilt hergestellt. Ferner werden die Mittelstützen der Brücke auf derzeitigem Geländenniveau hergestellt und erst nach dem Einschieben in Endlage abgesenkt. Weiterhin ist ein exakt definierter Fugenverlauf und Herstellungsablauf bei der Grundwasserwanne zu berücksichtigen. Etwa während der Bauarbeiten entstehende Risse in der U-Bahn-Röhre sind nach Abschluss der Baumaßnahmen zu verpressen. Diese Maßnahmen sind sowohl mit der Regierung von Oberbayern als technischer Aufsichtsbehörde für die U-Bahn-Anlagen als auch mit der Stadtwerke München GmbH als Eigentümer abgestimmt.

Mit umfangreichen Kontrollmessungen gemäß einem mit den Beteiligten festgelegten Messprogramm sollen alle drei U-Bahn-Röhren während der Bauzeit kontinuierlich überwacht werden.

2.10.4 Regionalzughalt Poccistraße

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 12.10.2011 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 07571) das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, den vom Stadtrat geforderten Regionalzughalt Poccistraße aktiv einzufordern und den Freistaat zu bitten, entsprechende Planungen in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München auszuarbeiten.

Im Sommer 2013 wurde vom Ministerrat des Freistaates der neue Regionalzughalt Poccistraße als ergänzende Maßnahme in das Bahnknoten-Konzept München aufgenommen. Vorab war im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie eine Machbarkeitsstudie, geführt durch die MVV GmbH, erarbeitet worden.

Zuletzt hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Sommer 2014 die verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) für den geplanten Regionalzughalt Poccistraße vorgelegt.

Diese wurde von der Landeshauptstadt München, vertreten durch das federführende Referat für Stadtplanung und Bauordnung, mit dem Vorbehalt unterzeichnet, den viergleisigen Ausbau des Südringes bis zu einer endgültigen Entscheidung zum Bau des 2. Stammstreckentunnels offenzuhalten.

2.10.5 Aktueller Sachstand

Der neue Regionalzughalt ist als absehbare Verkehrsentwicklung bei den Planungen zur EÜ Lindwurmstraße somit jetzt zu berücksichtigen. Gemäß Machbarkeitsstudie soll der Regionalzughalt von der südostseitigen Gehbahn der Lindwurmstraße erschlossen werden, direkt an der EÜ Lindwurmstraße. Für den hinzukommenden Ziel- und Quellverkehr des neuen Regionalzughaltes ist die bislang geplante Breite für Fuß- und Radweg auf der Südostseite der EÜ anzupassen. Notwendig ist auf dieser Seite ein Zweirichtungsradweg (2,50 m anstelle bislang geplant 1,60 m) sowie ein breiterer Gehweg (möglichst 4,00 m anstelle bislang geplant 2,50 m).

Im nächsten Schritt muss die DB dazu die bisherige Planung des Kreuzungsbauwerkes überarbeiten. Es soll untersucht werden, inwieweit die lichte Weite des südöstlichen Feldes vergrößert werden kann, ohne dass die Konstruktionshöhe des Überbaues und damit auch die gesamte bisherige Planung der Straße einschließlich Grundwasserwanne geändert werden muss. Das Ergebnis der DB ist nun abzuwarten, welche Verbesserung der Fuß- und Radwegbreiten ohne die o.g. Eingriffe zu erreichen ist.

Sollte eine Planungsänderung für die Straße notwendig werden, ist mit erheblichem Aufwand die bisherige Planung samt aufwändiger Untersuchung des unterhalb liegenden U-Bahnbauwerkes komplett zu überarbeiten.

Weiterhin verhandelt das Baureferat mit der DB Netz AG den hieraus notwendigen Nachtrag zur Planungsvereinbarung aus dem Jahr 2002.

3. Vorschlag für ein Bauprogramm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB

Das von der DB angestrebte Erneuerungsziel für die Eisenbahnbrücken für die nächsten 10 Jahre löst auch beim Baureferat einen erhöhten Bedarf aus, da das Baureferat als Straßenbaulastträger und Kreuzungspartner zuständig ist für den Umbau der zugehörigen Straßen. Im Hinblick auf den Sanierungsstau bei der DB ist von einer anhaltenden Dynamik des Ausbaus auszugehen.

Die Anzahl der unter hohem Zeitdruck zu erneuernden Eisenbahnbrücken liegt weit über dem bisher in vergleichbaren Zeiträumen realisierten Volumen. In den kommenden Jahren werden die unter den Ziffern 1 und 2 dargestellten Projekte mit einem hohen Gleichzeitigkeitsfaktor zu planen, steuern und koordinieren sein.

Dazu gehören im Einzelnen insbesondere folgende Aufgaben:

Alle erforderliche Planungsbeteiligten sind zu koordinieren. Die Projekte müssen hinsichtlich der Projektziele Kosten, Termine und Qualität mit der DB abgestimmt und überwacht werden. Für alle Projekte sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 AEG beim Eisenbahnbundesamt durchzuführen. Die Verfahren sind frühzeitig einzuleiten, wobei insbesondere die absehbaren Verkehrsbedürfnisse sowie die umweltschutzrechtlichen Belange zu berücksichtigen sind.

Für alle Projekte sind vor der Ausführung umfangreiche Planungs- und Bauaufträge zu vergeben, dabei sind die der öffentlichen Hand vorgegebenen Vergabeverfahren nach VOF und VOB sorgfältig einzuhalten.

Während der Planung und Bauabwicklung müssen die Projektleitungs- und Projektsteuerungsaufgaben auf hohem Niveau wahrgenommen werden, um die Einhaltung der Projektziele sicherzustellen. Schließlich sind die Zuschussanträge bei der Regierung von Oberbayern einzureichen, damit eine Förderung in Anspruch genommen werden kann.

Die Planung, Durchführung und Kostenentwicklung der Maßnahmen sind wesentlich abhängig vom Vorhabensträger DB AG. Die verkehrsplanerischen Vorgaben zum Individualverkehr erfolgten mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) und werden, wie in dieser Beschlussvorlage dargestellt, im Rahmen der Planung unter Beteiligung der Bezirksausschüsse vom Baureferat umgesetzt.

Die Erreichung der unter Punkt 2 angeführten Terminziele der DB setzt allerdings weitgehend störungsfreie Planungs- und Durchführungsprozesse beider Kreuzungspartner und der Genehmigungsverfahren bei den Planfeststellungsbehörden voraus (z.B. im Planfeststellungsverfahren, keine Zeitverzug durch Betriebsabläufe bei der DB etc.).

Für die Erstellung, Abstimmung und Überwachung der Detailterminpläne zwischen LHM und DB wird zusätzlich ein externes Projektsteuerungsbüro eingesetzt.

Um die geplanten Terminziele der DB zu ermöglichen sowie den Stadtrat kontinuierlich im Gesamtüberblick zu informieren, wird vorgeschlagen, dem Stadtrat nicht wie bisher jedes Einzelprojekt zur Erneuerung der Eisenbahnbrücken zur gesonderten Beschlussfassung, sondern ein Programm zur Erneuerung der Eisenbahnbrücken vorzulegen.

Mit dem vorliegenden Programmbeschluss erteilt der Stadtrat auf der Grundlage der unter Ziffer 2 ausgeführten Planungskonzepte und der Projektbeschreibungen die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für alle 10 Einzelprojekte des Programms. Weiterhin wird das Baureferat beauftragt, für alle Einzelprojekte des Programms die Vorplanung zu erarbeiten und im nächsten Schritt die Vorprojektgenehmigung im Stadtrat herbeizuführen und anschließend die Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Soweit hierfür zur Klärung von Detailfragen bereits Teile der Entwurfsplanung benötigt werden, können diese bei Bedarf vorgezogen werden. Nach erfolgten Planfeststellungsverfahren werden dem Stadtrat die Einzelprojekte zur Projektgenehmigung vorgelegt.

Das Programm wird jährlich fortgeschrieben. In diesem Rahmen wird dem Stadtrat über den Fortschritt der Planung berichtet und die weitere Entwicklung dargestellt bzw. die Projektentscheidungen je nach Planungsstand einzeln oder gebündelt vorgelegt. Um keine Terminverzögerungen in der Projektabwicklung zu verursachen, können auch außerhalb der Programmfortschreibung einzelne Beschlüsse unterjährig erforderlich werden.

Das umzusetzende Bauvolumen des Programms umfasst für 2015 bis 2024 die in Ziffer 1 und 2 aufgeführten 10 Projekte. Weitere Projekte, die den vorgenannten Kriterien entsprechen, können ggf. mit einer Fortschreibung neu ins Programm aufgenommen werden.

4. Kosten

Jedes Projekt muss speziell für die örtlichen Rahmenbedingungen geplant und unter Verkehr gebaut werden. Die Gesamtkosten werden überwiegend durch die Brückenbaumaßnahme sowie die Sicherungskosten der DB beeinflusst.

Die Landeshauptstadt München muss sich gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz an den Gesamtkosten beteiligen. Der grobe Finanzrahmen für die Landeshauptstadt München wird sich für die zehn genannten Projekte nach groben Schätzungen auf eine Summe von 100 bis 200 Mio. € insgesamt belaufen.

Mittel für die Realisierung der ersten Projekte werden frühestens ab 2018 anfallen. Derzeit fallen lediglich Planungsmittel an.

Die Kostenbeteiligung der Landeshauptstadt München richtet sich nach dem jeweiligen Aufweitungsverlangen gegenüber der DB sowie den abzulösenden Unterhaltskosten. Mit dem Aufweitungsverlangen fallen in der Regel ein- bis zweistellige Millionenbeträge je Bauwerk für die Landeshauptstadt München an. Die Kostenteilung ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. Belastbare Kosten können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ermittelt werden.

Die Kostensicherheit ist wesentlich abhängig von der Genauigkeit der Kostenermittlung durch die DB, da die DB-Bauwerke in den überwiegenden Fällen den größten Kostenfaktor darstellen.

Folglich liegen abschließende und belastbare Kostenermittlungen für die einzelnen Projekte erst mit der Kostenberechnung vor.

Für das Jahr 2015 belaufen sich die zu erwartenden Kosten für die weiteren Planungen und die Erstellung der erforderlichen Gutachten und Unterlagen sowie ergänzender Projektsteuerungsleistungen insgesamt auf ca. 940.000 €.

Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Projekte:

Eisenbahnbrücke	Planungsmittel 2015
EÜ Balanstraße	100.000 €
EÜ Bodenseestraße	80.000 €
EÜ Dachauer Straße	200.000 €
EÜ Paosostraße	80.000 €
EÜ Rosenheimer Straße	100.000 €
EÜ Sportlerweg	60.000 €
EÜ Tumblingerstraße	40.000 €
EÜ Werinherstraße	180.000 €
EÜ Chiemgaustraße	50.000 €
EÜ Lindwurmstraße	50.000 €

Die Konkretisierung der Planungsbudgets erfolgt für die Folgejahre jeweils über die Fortschreibungen des Mehrjahresinvestitionsprogramms.

5. Personalbedarf beim Baureferat

Insbesondere auf Grund des erhöhten Schwierigkeitsgrades bei der Abwicklung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen im Vergleich zu sonstigen Straßenbaumaßnahmen ist ein erhöhter Ressourcenbedarf erforderlich. Dieser wurde vom Baureferat detailliert bemessen und mit dem Personal- und Organisationsreferat abgestimmt.

Die Bemessung für die Projektsteuerung und -leitung, die Planung und Bauabwicklung erfolgte dabei auf Basis der „Honorarordnung für Architekten und Ingenieure“ (HOAI) sowie des Leistungsbildes gemäß der Schriftenreihe „Projektmanagementleistungen in der Bau- und Immobilienwirtschaft“ (AHO-Fachkommission). Für die Abwicklung der Fördermaßnahmen wurden langjährige Erfahrungswerte zur Personalbemessung zu Grunde gelegt.

Die Planungsleistungen (HOAI-Leistungen) werden im Wesentlichen an externe Büros vergeben, die Leistungen des Projektmanagements (Projektleitung und Projektsteuerung) verbleiben jedoch bei den Abteilungen des Baureferates. Bei der Ermittlung des Personalmehrbedarfs wurde die höchste Vergabetiefe für eine wirtschaftliche Abwicklung derartiger Projekte berücksichtigt.

5.1 Hauptabteilung Tiefbau

Die Federführung des Gesamtprojektes sowie für die Verkehrsanlagen (Straßenbau) liegt bei der Abteilung Bau T 1 Straßenplanung und -bau. Die Anpassungsmaßnahmen an Beleuchtungsanlagen und Lichtsignalanlagen erfolgen durch die Abteilung Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik. Die Betreuung und Koordination der Förderverfahren nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) erfolgt durch die Abteilung Bau TZ Zentrale Aufgaben. Zudem werden für diese Projektbestandteile sämtliche Bauherrenaufgaben von der Hauptabteilung Tiefbau erbracht:

- Koordinierung des Gesamtprojekts
- Die Vorgabe der Projektziele sowie deren Durchsetzung
- Herbeiführen der erforderlichen Projektentscheidungen
- Ausschreibung und Vergabe der Planungen für Verkehrsanlagen, Durchführung der VOF-Verfahren
- Betreuung der Verkehrsanlagenplanungen und Abstimmung mit allen Planungsbeteiligten, insbesondere der DB Netz AG
- Vertretung der städtischen Belange im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG beim Eisenbahnbundesamt
- Aushandlung der Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsrecht mit der DB Netz AG
- Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, Bauoberleitung
- Erstellen aller erforderlichen Beschlussvorlagen und Bearbeiten von Anfragen und Anträgen
- Erweiterung bzw. Erneuerung von Beleuchtungsanlagen, Errichtung von Beleuchtungsprovisorien während der Baudurchführung
- Anpassung der verkehrstechnischen Infrastruktur (z.B. Lichtsignalanlagen und Verkehrsleitsysteme) für eine verträgliche Verkehrsabwicklung auf den Umleitungsstrecken
- Die Beantragung und Abrechnung von erwarteten Fördergeldern nach dem BayGVFG in Höhe von ca. 9 Mio. € / Jahr

Übergeordnet trägt die Projektleitung die Verantwortung für die termingerechte Planung und Ausführung unter Einhaltung der Gesamtkosten bei gleichzeitiger Umsetzung der Qualitätsanforderungen.

Die zeitnahe und parallele Bearbeitung dieses umfangreichen Bauprogramms kann vom Baureferat, Hauptabteilung Tiefbau, nur durch Zuschaltung von zusätzlichen Stellen gewährleistet werden.

Die Personalbemessung über sämtliche derzeit bekannte Erneuerungsmaßnahmen von Eisenbahnbrücken ergibt in der Hauptabteilung Tiefbau folgenden durchschnittlichen Personalmehrbedarf: 2,7 Vollzeitäquivalente / Jahr (E 12) für Projektleitung für die Abteilung Straßenplanung und -bau sowie 0,94 eines Vollzeitäquivalents (E 10) bei der Abteilung Bau TZ Zentrale Aufgaben. Für die Umsetzung der erforderlichen Baumaßnahmen wird für die Abteilung Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik eine Personalausstattung von 1,0 Vollzeitäquivalent in Form eines/einer Technikers/in (Eingruppierung E 9) benötigt.

Im Hinblick auf die hohen fachlichen und inhaltlichen Anforderungen, die die Bearbeitung der Projekte mit sich bringt, ist eine Eingruppierung der Projektleiterstellen in Entgeltgruppe 12 angezeigt.

Aufgrund der langen Bauprogrammlaufzeit (2015 – 2024) ist grundsätzlich eine unbefristete Schaffung der Stellen notwendig, zumal damit zu rechnen ist, dass künftig von der DB weitere Projekte folgen werden. Die Einrichtung der Stellen erfolgt jedoch zunächst befristet auf drei Jahre ab Besetzung. Rechtzeitig vor Ablauf der Befristung erfolgt im Hinblick auf die Anzahl der Vollzeitäquivalente eine Evaluierung des Stellenbedarfs im Zuge eines turnusmäßigen Programmberichtes. Ausgenommen davon sind die 0,94 Vollzeitäquivalente bei der Abteilung Bau TZ Zentrale Aufgaben, die unbefristet eingerichtet werden.

5.2 Hauptabteilung Ingenieurbau

Die Federführung für die begleitenden Ingenieurbauwerke, wie zum Beispiel Stützwände, Pumpstationen sowie eventuell erforderliche Grundwasserwannen, liegt bei der Abteilung Bau J 1 Planung und Bau der Hauptabteilung Ingenieurbau. Hierfür werden sämtliche Bauherrenaufgaben durch die Hauptabteilung Ingenieurbau erbracht:

- Herbeiführen der erforderlichen Projektentscheidungen
- Ausschreibung und Vergabe der Planungen für Ingenieurbauwerke, Durchführung der VOF-Verfahren
- Betreuung der Ingenieurbauplanungen und Abstimmung mit allen Planungsbeteiligten, insbesondere der DB Netz AG
- Vertretung der städtischen Belange, die Ingenieurbauwerke betreffend, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG beim Eisenbahnbundesamt
- Mitwirkung an der Abstimmung der Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsrecht mit der DB Netz AG
- Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, Bauoberleitung
- Mitwirken beim Erstellen aller erforderlichen Beschlussvorlagen und Bearbeiten von Anfragen und Anträgen

Die zeitnahe und parallele Bearbeitung dieses umfangreichen Bauprogramms kann vom Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau, nur durch Zuschaltung von zusätzlichen Stellen gewährleistet werden.

Die Personalbemessung ergibt für die Hauptabteilung Ingenieurbau einen durchschnittlichen jährlichen Personalmehrbedarf von 2,66 Vollzeitäquivalenten (VZÄ), gerundet 2,7 VZÄ.

Im Hinblick auf die hohen fachlichen und inhaltlichen Anforderungen, die die Bearbeitung der Projekte mit sich bringt, ist eine Eingruppierung der Stellen in Entgeltgruppe 12 angezeigt.

Aufgrund der langen Bauprogrammlaufzeit (2015 – 2024) ist grundsätzlich eine unbefristete Schaffung der Stellen notwendig, zumal damit zu rechnen ist, dass künftig von der DB weitere Projekte folgen werden. Die Einrichtung der Stellen erfolgt jedoch zunächst befristet auf drei Jahre ab Besetzung. Rechtzeitig vor Ablauf der Befristung erfolgt im Hinblick auf die Anzahl der Vollzeitäquivalente eine Evaluierung des Stellenbedarfs im Zuge eines turnusmäßigen Programmberichtes.

5.3 Hauptabteilung Gartenbau

Jedes der genannten Projekte ist verbunden mit verschiedenen, gesetzlich erforderlichen naturschutzfachlichen Planungen und Gutachten, wie dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) sowie mit einer Vorprüfung des Einzelfalls (VP) oder einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS).

In der Hauptabteilung Gartenbau fallen im dafür zuständigen Sachgebiet GZ 1 entsprechende Fachaufgaben an, wie:

- Mitwirkung beim Klären des Genehmigungsverfahrens und der erforderlichen Gutachten (mit T, V, UNB): In der Regel UVS, LBP mit saP
- Leistungsbilder pro Gutachten erstellen
- Ausschreibung und Vergabe der Fachgutachten, Durchführung der VOF-Verfahren
- Vergabe der Gutachten und Vertragsgestaltung
- Zusammenstellen der erforderlichen Unterlagen (wie vorhandene Kartierungen der Flora und Fauna, Informationen zu angrenzenden wertvollen Biotopen, Standortanalyse)
- Folgevergaben für vertiefte floristisch/faunistische Kartierungen
- Betreuung der Fachplanungen
- Herbeiführen interner Abstimmungen mit der Hauptabteilung T, der Unteren Naturschutzbehörde (UNB), evtl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung und anderen Behörden und Dienststellen (insbesondere wegen des Konzepts von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)
- Freigabe der Gutachten
- Mitwirkung an Stadtratsvorlagen für die Projekt- und Ausführungsgenehmigung
- fachliche Mitwirkung bei den Projekten, die von der DB gesteuert werden
- Übergabe an das ausführende Sachgebiet (GZ3) für den Bau der Ausgleichsmaßnahmen

In der Regel wird in der Phase der Ausführung der technischen Bauwerke seitens der Genehmigungsbehörde auch eine Ökologische Bauüberwachung (ÖBÜ) zur Sicherung schutzwürdiger Umgebungsbereiche gefordert.

Bei jedem der Projekte ist davon auszugehen, dass die Baumaßnahmen zu Eingriffen in vorhandene Böschungsbereiche führen. Dies löst ggf. einen zusätzlichen Bedarf von ökologischen Ausgleichsflächen aus, für deren Detailplanung und Herstellung auch die Abteilung GZ zuständig ist.

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben müssen naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (Kompensation für den baulichen Eingriff in den Naturhaushalt) zeitnah und zum Teil sogar zeitlich vorgezogen gebaut werden (sog. CEF-Vorhaben).

Die vorgenannten Tätigkeiten erfolgen daher zeitlich parallel zum Projektablauf beginnend mit der technischen Vorplanung. Dies kann aber nur mit der Einrichtung einer zusätzlichen Teilzeitstelle erreicht werden, da für derartige Fachaufgaben derzeit nur eine Teilzeitkraft zur Verfügung (Sachgebiet GZ1) steht. Sie ist vollständig mit anderen, bestehenden und künftigen Projekten ausgelastet.

Anhand vergleichbarer Projekte in der Vergangenheit wurden den erforderlichen Tätigkeiten Zeitbausteine zugeordnet und insgesamt auf den Programmablauf abgestellt. Für die gesamte Bauprogrammlaufzeit (2015 – 2024) ergibt sich folgender durchschnittlich jährlicher Personalbedarf: 0,4 VZÄ in der Projektbegleitung für Bau T 1. Für den Bau der zu erwartenden Ausgleichsflächen (Sachgebiet GZ3) werden 0,25 VZÄ, gerundet 0,3 VZÄ, pro Jahr prognostiziert.

Die hohen fachlichen und inhaltlichen Anforderungen, die an eine rechtssichere Bearbeitung der Umweltbelange gestellt werden müssen, erfordern die Eingruppierung analog o.g. Teilzeitkraft. Für die Aufgabenerledigung ist eine Ingenieurin / ein Ingenieur der 4. Qualifikationsebene (Fachlaufbahn Landschaftsökologie/-planung), Entgeltgruppe 13 erforderlich, analog der vorhandenen Stelle.

Für die ökologischen Ausgleichsflächen (Bau und langfristige Entwicklung) ist Mehraufwand für eine Ingenieurin / einen Ingenieur der 3. Qualifikationsebene (Fachlaufbahn Landschaftsökologie/-planung), Entgeltgruppe 11 erforderlich, analog vorhandener Projekttechnische.

Aufgrund der langen Bauprogrammlaufzeit (2015 – 2024) und der Notwendigkeit einer kontinuierlichen, bedarfsgerechten Zuarbeit für Bau T ist eine unbefristete Schaffung der Teilzeitstelle notwendig, zumal damit zu rechnen ist, dass künftig von der DB AG weitere Projekte folgen werden.

5.4 Personal- und Organisationsreferat

Das Personal- und Organisationsreferat ist als Querschnittsreferat der Landeshauptstadt München betroffen, wenn zusätzliche Stellen eingerichtet und besetzt werden, sowie das gewonnene Personal betreut werden muss. Betroffen sind regelmäßig die Abteilung 1 Recht, die Abteilung 2 Personalbetreuung, die Abteilung 3 Organisation, die Abteilung 4 Personalleistungen sowie die Abteilung 5 Personalentwicklung, Bereich Personalgewinnung.

Das POR wird den sich durch diese Beschlussvorlage ergebenden zusätzlichen Aufwand zu gegebener Zeit gesondert im zuständigen Verwaltungs- und Personalausschuss geltend machen.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass derzeit keine abschließende Aussage zur Bewertung der neu einzurichtenden Positionen getroffen werden kann und deshalb die Angaben zu den Stellenwerten im Beschluss unter Vorbehalt zu betrachten sind.

6. Finanzierung

Im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2014 – 2018 sind in der Investitionsliste 1, mit Ausnahme der EÜ Tumblingerstraße, die nachfolgend aufgeführten 7 neuen Maßnahmen bereits mit Planungsmitteln in Höhe von insgesamt 140.000 € enthalten.

Bezeichnung	Maßnahme-Nr. /Rangfolge-Nr. (RF)	Planungsmittel
EÜ Balanstraße	6300.1315 (RF 216)	15.000 €
EÜ Dachauer Straße	6300.1330 (RF 217)	15.000 €
EÜ Paosostraße	6300.1335 (RF 218)	30.000 €
EÜ Rosenheimer Straße	6300.1340 (RF 219)	15.000 €
EÜ Sportlerweg	6300.1345 (RF 220)	20.000 €
EÜ Werinherstraße	6300.1350 (RF 221)	15.000 €
EÜ Bodenseestraße	6600.7575 (RF 209)	30.000 €

Nach Erteilung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird das Baureferat die in 2015 erforderlichen Planungsmittel für die einzelnen Maßnahmen durch Mittelumschichtung aus der „Pauschale, Vorlaufende Planungskosten für Straßen- und Brückenbau“ (MIP 2014-2018, IL1, Maßnahme-Nr. 6300.9920, Rangfolge-Nr. 301) im Rahmen einer Veranschlagungsberichtigung auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei beantragen.

Die Projekte EÜ Chiemgaustraße (Maßnahme-Nr. 6600.7520, Rangfolge-Nr. 208) und EÜ Lindwurmstraße (Maßnahme-Nr. 6300.8555, Rangfolge-Nr. 210) sind auch bereits mit Planungsmitteln in der Investitionsliste 1 des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2014 - 2018 enthalten.

Die zusätzlichen Stellen bei der Hauptabteilung Tiefbau verursachen ab 2016 zusätzliche Personalkosten in Höhe von jährlich bis zu 372.000 € (2,7 VZÄ x 87.700 € = Jahresmittelbetrag E 12, 0,94 VZÄ x 74.670 € = Jahresmittelbetrag E 10, 1,0 VZÄ x 65.030 € = Jahresmittelbetrag E 9).
Für die fünf Arbeitsplätze fallen jährliche Kosten in Höhe von 4.000 € (5 x 800 €) an.

Die Kosten für die Ersteinrichtung der fünf neuen Arbeitsplätze belaufen sich investiv einmalig auf 11.850 € (5 x 2.370 €).

Die zusätzlichen Stellen bei der Hauptabteilung Ingenieurbau verursachen ab 2016 zusätzliche Personalkosten in Höhe von jährlich bis zu 236.800 € (2,7 VZÄ x 87.700 € = Jahresmittelbetrag E12). Die Kosten für die Ersteinrichtung der drei neuen Arbeitsplätze belaufen sich investiv einmalig auf 7.110 € (3 x 2.370 €). Für die drei Arbeitsplätze fallen jährliche Kosten in Höhe von 2.400 € (3 x 800 €) an.

Die zusätzlichen Stellen bei der Hauptabteilung Gartenbau verursachen ab 2016 zusätzliche Personalkosten in Höhe von jährlich bis zu 59.300 € (0,4 VZÄ x 87.920 € = Jahresmittelbetrag E13, 0,3 VZÄ x 80.360 € = Jahresmittelbetrag E11).
Die Kosten für die Ersteinrichtung des neuen Arbeitsplatzes belaufen sich investiv einmalig auf 2.370 €.
Für den Arbeitsplatz fallen jährliche Kosten in Höhe von 800 € (1 x 800 €) an.

Für alle aufgeführten Stellen fallen zudem einmalig Ausschreibungskosten in Höhe von bis zu 22.900 € an, da die Stellenbesetzung im technischen Dienst regelmäßig zumindest indirekt über eine externe Besetzung erfolgt. Für die einzelnen Bereiche ergeben sich folgende Kosten:

- Stellen HA Tiefbau T1: 6.800 € (3 vergleichbare Stellen, Ausschreibung online, erweiterter Umfang, á 3.400 €)
- Stelle HA Tiefbau T3: 1.900 € (1 Stelle, einfache Ausschreibung online à 1.900 €)
- Stelle HA Tiefbau TZ: 3.400 € (1 Stelle, Ausschreibung online, erweiterter Umfang)
- Stellen HA Ingenieurbau J: 6.800 € (3 Stellen, zweimalige Ausschreibung online, erweiterter Umfang à 3.400 €)
- Stellen HA Gartenbau G: 4.000 € (1 Stelle, Ausschreibung erweitert)

Das Baureferat wird den voraussichtlichen Finanzrahmen für das Programm zur Erneuerung der Eisenbahnbrücken zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2016 - 2020 als Pauschale anmelden.
Der für die jeweiligen Einzelprojekte benötigte Finanzbedarf wird zu gegebener Zeit aus der Pauschale abgespalten.

7. Transparenz über Kostenauswirkungen von Beschlüssen

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten *	131.100,-- € ab 2016	22.900,-- €	544.200,-- €
davon:			
Personalauszahlungen	129.500,-- €		538.600,-- €
Sachauszahlungen** davon Stellenausschreibungen davon Arbeitsplatzkosten	1.600 €	22.900,-- €	5.600,-- €
Transferauszahlungen	,--		
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	1,64		6,4
Nachrichtlich Investition		21.330,-- € in 2016	

* Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerumlage, kalkulatorische Kosten und Rückstellungen u. a. für Pensionen) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden. Bei Besetzung von Stellen mit einer Beamtin/einem Beamten entstehen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von 50 Prozent des Jahresmittelbetrages.

** ohne IT-Kosten

Ab 2015 gelten für die Verrechnung der Leistungen mit it@M die vom Direktorium und der Stadtkämmerei genehmigten Preise. Die zur Zahlung an it@M erforderlichen Mittel für die Services „Arbeitsplatzdienste“ und „Telekommunikation“ werden im Rahmen der Aufstellung des Haushalts- bzw. Nachtragshaushaltsplanes in die Budgets der Referate eingestellt.
Eine gesonderte Beschlussfassung über die Mittelbereitstellung ist daher nicht mehr erforderlich.

Beim Baureferat, HA Tiefbau, ist das Produkt „Bereitstellen von öffentlichen Verkehrsflächen“ (Produktordnungsziffer 52-02-01) betroffen. Die zusätzlichen Kosten erhöhen das Produktkostenbudget ab 2016 zahlungswirksam um jährlich 376.000 € (= Produktauszahlungsbudget).

Beim Baureferat, HA Ingenieurbau, ist das Produkt „Bereitstellen von Ingenieurbauwerken inkl. deren bauwerksspezifischer Ausstattung“ (Produktordnungsziffer 52-05-02) betroffen. Die zusätzlichen Kosten erhöhen das Produktkostenbudget ab 2016 zahlungswirksam um jährlich 239.200 € (= Produktauszahlungsbudget).

Beim Baureferat, HA Gartenbau, ist das Produkt „Dienstleistungen für städt. Freiflächen“ (Produktordnungsziffer 52-04-02) betroffen. Die zusätzlichen Kosten erhöhen das Produktkostenbudget ab 2016 zahlungswirksam um jährlich 60.100 € (= Produktauszahlungsbudget).

Das Baureferat wird die benötigten Personal- und Sachkosten ab 2016 im Rahmen der jeweiligen Planungsphasen des Haushalts beim Personal- und Organisationsreferat bzw. der Stadtkämmerei beantragen.

Die Finanzierung erfolgt aus zentralen Mitteln.

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Personal- und Organisationsreferat (POR) abgestimmt. Das POR ist grundsätzlich einverstanden, die gewünschten Änderungen wurden eingearbeitet (siehe anliegende Stellungnahme). Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung ebenfalls einverstanden.

Grundsätzlich gilt hinsichtlich der Zuwendungsfähigkeit nach dem BayGVFG: Bei einer geplanten Durchfahrtshöhe von 4,70 m besteht gemäß Richtlinie für den Entwurf und die Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Strecken einer Eisenbahn des Bundes und Bundesfernstraßen vom 16.07.2003 keine Einschränkung der Zuwendungsfähigkeit unter technischen Gesichtspunkten. Führt der Bau mit einer Durchfahrtshöhe von 4,70 m zu großen technischen Schwierigkeiten oder zu einem wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand, kann im Einzelfall von dieser Durchfahrtshöhe abgewichen werden. Für die übrigen Hauptverkehrsstraßen gilt Analoges bei einer geplanten Durchfahrtshöhe von 4,50 m.

In sämtlichen Fällen wird vom Baureferat bei der Regierung von Oberbayern eine Abstimmung über die Zuwendungsfähigkeit herbeigeführt.

Da für einen Teil der hier geplanten Projekte nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein entsprechender GVFG-Fördermittelantrag erst nach 2019 gestellt werden kann, wird darauf hingewiesen, dass es bisher noch keine Nachfolgeregelung für die dann auslaufende Finanzierung der Fördermittel gibt.

Die Bezirksausschusssatzung sieht im vorliegenden Fall keine Beteiligung der Bezirksausschüsse vor. Die betroffenen Bezirksausschüsse des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt, des 5. Stadtbezirkes Au - Haidhausen, des 6. Stadtbezirkes Sendling, des 10. Stadtbezirkes Moosach, des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim, des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf - Perlach, des 17. Stadtbezirkes Obergiesing - Fasangarten, des 21. Stadtbezirks Pasing - Obermenzing und des 22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied erhalten jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information und werden satzungsgemäß im Rahmen der weiteren Planungsschritte eingebunden.

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

II. Antrag der Referentin

Der Bauausschuss beschließt als vorberatender Ausschuss:

1. Der vorgeschlagenen Vorgehensweise zum Programm für die Erneuerung von DB-Eisenbahnbrücken, wie in Ziffer 3 des Vortrages beschrieben, wird zugestimmt.
2. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird für alle Einzelprojekte des Programms erteilt.
3. Das Baureferat wird beauftragt, für alle Einzelprojekte des Programms die Vorplanung und, soweit erforderlich, auch Teile der Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigungen herbeizuführen.
4. Das Baureferat wird beauftragt, die Einrichtung der Stellen gemäß Ziffer 5 des Vortrages sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
 Das Baureferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel entsprechend der tatsächlichen Besetzung der Stellen bei den Ansätzen der Personalauszahlungen
 - beim Kostenstellenbereich betriebswirtschaftlicher und technischer Service, Unterabschnitt 6300, in Höhe von bis zu 70.200 €,
 - beim Kostenstellenbereich Straßenplanung und -bau, Unterabschnitt 6300, in Höhe von bis zu 236.800 €,
 - beim Kostenstellenbereich Straßenbeleuchtung, Verkehrsleittechnik, Unterabschnitt 6700, in Höhe von bis zu 65.000 €,
 - beim Kostenstellenbereich Ingenieurbauwerke und Gewässer, Unterabschnitt 6900, in Höhe von bis zu 236.800 € und
 - beim Kostenstellenbereich Gartenbau, Unterabschnitt 5800, in Höhe von bis zu 59.300 €
 ab 2016 zu den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen anzumelden.
 Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung der Stellen mit Beamtinnen bzw. Beamten durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ein zusätzlicher Personalaufwand in Höhe von 50 % des anteiligen Jahresmittelbetrages.
 Das Baureferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Stellenbemessung gemäß dem Leitfaden zur Stellenbemessung durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein Stellenbedarf entsteht. Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.
5. Das Baureferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen investiven Mittel in Höhe von bis zu 21.330 € für die Ersteinrichtung der Arbeitsplätze gemäß der tatsächlichen Inanspruchnahme zusätzlich im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen 2016 ff. anzumelden.

6. Das Baureferat wird beauftragt, die befristet bzw. dauerhaft erforderlichen konsumtiven Mittel für die Kosten der Arbeitsplätze in Höhe von bis zu 7.200 € und die einmalig erforderlichen konsumtiven Mittel für die Kosten der Stellenausschreibungen in Höhe von bis zu 22.900 € gemäß der tatsächlichen Inanspruchnahme zusätzlich im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen 2016 ff. anzumelden.
7. Die betroffenen Produktkostenbudgets gemäß Ziffer 7 des Vortrags erhöhen sich befristet bzw. dauerhaft ab 2016 zahlungswirksam um insgesamt bis zu 675.300 € (= Produktauszahlungsbudget).
8. Das Baureferat wird beauftragt, zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2016 - 2020 den voraussichtlichen Finanzrahmen für die Erneuerung der DB-Brücken als Pauschale anzumelden.
9. Das Baureferat wird beauftragt, jährlich, erstmals in der zweiten Jahreshälfte 2016, über den Fortschritt des Programms zu berichten sowie ggf. das Programm fortzuschreiben.
10. 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 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
An den Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen
An den Bezirksausschuss 6 Sendling
An den Bezirksausschuss 10 Moosach
An den Bezirksausschuss 14 Berg am Laim
An den Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach
An den Bezirksausschuss 17 Obergiesing-Fasangarten
An den Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing
An den Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied
An das Personal- und Organisationsreferat – P2.1, P2.2
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kommunalreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Baureferat - H, G, G0, G02, J, J0, J03, V, V0, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 1, RG 2, RG 4, RG-dika
An das Baureferat - T 0, T 02, T 1, T1/B, T1 /CS-Ost, T1 /CS-West, T1/S-Rv, T2, T3, TZ, TZ/K
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T 1 /PM

Am
Baureferat - RG 4