



**An die ALFA-Gruppierung im Münchner Stadtrat
Rathaus**

Unterführung Chiemgaustraße – Schwannseestraße

30.08.2016

**Antrag Nr. 14-20 / A 02062 der ALFA
vom 27.04.2016, eingegangen am 28.04.2016**

Sehr geehrter Herr Stadtrat Schmude,
sehr geehrter Herr Stadtrat Wächter,

Ihr o.g. Antrag Nr. 14-20 / A 02062 wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vom Direktorium zur federführenden Bearbeitung übermittelt.

Unter Bezug auf das Beispiel der Kreuzung Chiemgaustraße – Schwannseestraße haben Sie beantragt, dass zur Verflüssigung des Autoverkehrs kleine, schrittweise Ausbauten anstelle von groß dimensionierten Tunnelprojekten bevorzugt werden sollten. Die Stadtverwaltung solle eine Planung mit der Vorgabe vornehmen, **den Gleisanschluss des MVG-Museums** anstelle über die Chiemgaustraße und Aschauerstraße **über die Ständlerstraße herzustellen**. Des Weiteren solle der Knotenpunkt Chiemgaustraße – Schwannseestraße so umgebaut werden, dass die **Chiemgaustraße** (in diesem Bereich Teil des Mittleren Rings) **in einer Unterführung unterhalb der Schwannseestraße verläuft** (in Verlängerung der Bahnunterführung im Bereich östlich des Knotenpunktes).

Zu Ihrem Antrag möchten wir Sie darauf hinweisen, dass dem Stadtrat bereits in den Sitzungen vom 19.02.2014 (Handlungsprogramm Mittlerer Ring, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13576 bzw. 08-14 / V 10707) und vom 21.10.2015 (Bedarfs- und Konzeptgenehmigung des Stadtrates zum Programm für die Erneuerungen von Eisenbahnbrücken durch die DB, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) zu Ihren Fragen der Sachverhalt im Einzelnen ausführlich erläutert wurde, bzw. im Rahmen dessen auf noch bevorstehende Untersuchungen hingewiesen wurde.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt teilen wir Ihnen daher auf diesem Wege zu Ihrem Antrag Folgendes mit:

Antwort zum Thema Unterführung Chiemgaustraße unterhalb Schwannseestraße
(vgl. Ziffern 2, 3, 4 und 5):

Die Eisenbahnüberführung über die Chiemgaustraße in km 2,517 der Strecke München Ost – Deisenhofen ist nach Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.09.2013 „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) Teil des ausgewiesenen Vorbehaltsnetzes. Wie im Rahmen dieses Beschlusses festgehalten,

steht laut der DB Netz AG die Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Chiemgaustraße an. Für den Ausbau wurde eine ungehinderte Durchfahrt, zwei Fahrspuren pro Richtung und beidseitig getrennte Geh- und Radwege (in Regelbreite gem. ERA) empfohlen. Die jetzige Durchfahrtshöhe beträgt 3,5 m, inwieweit die für Eisenbahnbrücken in der Regel vorgeschriebene lichte Höhe von 4,7 m realisiert werden kann, ist abzuwarten.

Im Falle einer Weiterverfolgung einer Unterführung der Schwanseestraße sollte diese in Bezug auf eine Realisierung bei der Ausbauplanung der o.g. Eisenbahnüberführung ggf. miteinbezogen werden.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Chiemgaustraße zu den am wenigsten mit Verkehr belasteten Abschnitten des Mittleren Rings und damit nicht zu den verkehrlich kritischsten Bereichen zählt. Derzeit wird eine vertiefende Untersuchung zur baulichen Realisierbarkeit zur Verlängerung des Candidtunnels mit bestandsorientierter, höhengleicher Anbindung an die Chiemgaustraße vorbereitet, welche Anfang 2017 beginnen soll.

Parallel zur zu vergebenden vertiefenden Untersuchung in der Tegernseer Landstraße hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Auftrag, weitere als störanfällig eingestufte Bereiche des Mittleren Rings zu untersuchen und verkehrsplanerische, -steuernde, -lenkende und -reduzierende Maßnahmen zu prüfen (vgl. Beschluss „Handlungsprogramm Mittlerer Ring“ vom 19.02.2014 - Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13576 bzw. 08-14 / V 10707). In diesem Zusammenhang wird im kommenden Jahr der Bereich von der Chiemgaustraße über den Innsbrucker Ring bis hin zum Leuchtenbergring detaillierter betrachtet.

Einer groben verkehrsplanerischen Ersteinschätzung zur Folge wird eine technische Durchführbarkeit der Unterführung der Schwanseestraße als kritisch betrachtet.

Eine Funktionsfähigkeit des Knotenpunktes ist, wie im Antrag enthalten, durch die Anlage von einspurigen Auf- bzw. Abfahrten an beiden Seiten der tiefergelegten Chiemgaustraße nicht gewährleistet. Die erforderlichen Rampenbauwerke würden sich innerhalb der vorhandenen Bebauung - selbst bei einer vereinfachten Lösung, nur unter Berücksichtigung der Rechtsabbieger - kaum realisieren lassen.

Im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan (LAP) von 2013 wurde bereits überschlägig geprüft, ob eine Untertunnelung der Schwanseestraße zur Lärmreduzierung in Betracht kommt. Dieser Vorschlag wurde damals aus erschließungstechnischen Gründen und wegen eines ungünstigen Kosten/Nutzenverhältnisses verworfen. In der zur Zeit laufenden 1.Fortschreibung des LAP ist der Bereich Schwanseestraße zwischen Giesinger Bahnhof und Oberaudorferstraße wieder enthalten. Erste Maßnahmevorschläge werden in Kürze erwartet, eine endgültige Behandlung ist aber nicht vor Ende 2017 zu erwarten.

Aus den genannten Aspekten wird um Geduld gebeten, bis die Ergebnisse der vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung abzuarbeitenden, o.g. Prüfungsaufträge vorliegen.

Antwort zum Thema **Verlegung des Gleisanschlusses von Chiemgaustraße über Ständlerstraße** (vgl. Ziffer 1):

Eine Tramführung über die Ständlerstraße alternativ zur bestehenden Führung der Betriebsgleise über Chiemgau- und Aschauer Straße erscheint grundsätzlich denkbar. Voraussetzung hierfür ist jedoch ein Nachweis der baulichen Machbarkeit und die Zustimmung der Stadtwerke als Betriebsführerin der Trambahn. Dabei spielen insbesondere Fragen zur Betriebsabwick-

lung und -sicherheit gerade auch im Hinblick auf den geplanten neuen Trambahnbetriebshof an der Ständlerstraße eine Rolle.

Aus diesem Grund wurde auch das Baureferat um Stellungnahme gebeten. Diese lautet wie folgt:

„In der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung des Stadtrates zum Programm für die Erneuerungen von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 /V 02840) wurde zur EÜ Chiemgaustraße ausgeführt, dass als nächster Schritt eine abschließende Variantenbetrachtung in Zusammenarbeit mit der DB AG erfolgt. Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie wird die Zustimmung des Stadtrates zur Vorzugsvariante im Rahmen einer Vorprojektgenehmigung eingeholt.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden derzeit mehrere Varianten genauer betrachtet. Eine dieser Varianten prüft auch die im Antrag geforderte dauerhafte Verlegung der Straßenbahn in die Ständlerstraße und die anschließende Erneuerung der Eisenbahnüberführung sowie Absenkung der Chiemgaustraße.

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird zu gegebener Zeit im Rahmen eines Variantenentscheids, der von den drei Projektbeteiligten (DB AG, SWM/MVG und LHM) gemeinsam erarbeitet wird, zur Genehmigung dem Stadtrat vorgelegt.“

Die Stadtwerke München GmbH – Unternehmensbereich Verkehr wurden darüber hinaus ebenfalls um Stellungnahme gebeten:

„Eine Entscheidung über die Anpassung der Straßenführung im Verlauf der Chiemgaustraße obliegt dem Straßenbaulastträger. Zu beachten sind hierbei jedoch die planfestgestellten Betriebsanlagen der Straßenbahn, welche der ÖPNV-Erschließung des umgebenden Stadtbezirks bzw. der LH München insgesamt dienen. Gemäß dem vorhandenen zweigleisigen Zustand in der Chiemgaustraße/Aschauerstraße kann einer baulicher Änderung nur zugestimmt werden, sofern künftig eine zweigleisige Anbindung des Betriebsgeländes der SWM/MVG an der Ständlerstraße, als gleichwertiger Ersatz, bei der Planung berücksichtigt wird.“

In diesem Sinne wird auf die oben genannte Machbarkeitsstudie verwiesen und um Geduld gebeten, bis die Ergebnisse dem Stadtrat zur Genehmigung vorgelegt werden.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten.
Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin