

| <b>Bedarfsprogramm</b>   | Seite 1  |
|--|--|
| <p><b>Projektname:</b> Barrierefreier Ausbau und Aufwertung der Fuß- und Radwegunterführung an der Otkerstraße unter der Tegernseer Landstraße im 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten und im 18. Stadtbezirk Untergiesing - Harlaching</p> <p>Soziale Stadt Projekt im Sanierungsgebiet „Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße“</p>   |  |
| <p>zusätzl. örtl. Bezeichnung: Otkerstraße unter der Tegernseer Landstraße</p>   |  |
| <p><b>Projekt-Nr.: 41/55; 46/136</b></p>   | <p><b>Maßnahmeart:</b></p> <p>Investive Erhaltungsmaßnahme<br/>Barrierefreier Ausbau und Aufwertung einer Unterführung</p> |
| <p><b>Baureferat - HA Ingenieurbau</b><br/>Brückenbau J21</p>  | <p><b>MIP-Bezeichnung, IL, UA</b><br/>MIP 2015-2019, Maßnahme-Nr. 6300.1500 (Rangfolge 84)</p>                             |
| <p>Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel.<br/>10.05.2016 / 233-61452<br/>10.05.2016 / 233-61437</p>  | <p><b>Projektkosten</b><br/>(Kostenschätzung)<br/>2.600.000 €</p>  |
| <p><b>Gliederung des Bedarfsprogrammes</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bisherige Befassung des Stadtrates</li> <li>2. Bedarf (Anlass, Notwendigkeit und Umfang)</li> <li>3. Planungskonzept</li> <li>4. Dringlichkeit</li> <li>5. Rechtliche Bauvoraussetzungen</li> <li>6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen</li> </ol> <p><u>Anlagen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>A) Termin- und Mittelbedarfsplan</li> <li>B) Übersichtslageplan (M 1:5000)</li> <li>C) Planungskonzept (M1:500)</li> </ol> |  |

## 1. Bisherige Befassung des Stadtrates

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 06.07.2005 und am 06.10.2005 im Rahmen des Beschlusses „Stadt- und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt; Chancen und Perspektiven für Berg am Laim, Ramersdorf und Giesing; Stadtsanierung in München am Mittleren Ring Südost“ (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06411 und Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06966) das Gebiet „Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße“ gemäß § 142 Baugesetzbuch (BauGB) als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt.

Die Unterführung an der Otterstraße unter der Tegernseer Landstraße ist eine der wenigen Querungsmöglichkeiten in diesem Abschnitt des Mittleren Rings. Durch die Entwicklungen auf dem ehemaligen AGFA-Gelände wird die Unterführung zu einer wichtigen Wegebeziehung zwischen den neuen Bebauungen und den vorhandenen öffentlichen Verkehrsmitteln (U-Bahn Wettersteinplatz). Dieser Unterführung kommt daher lokale und überörtliche Bedeutung zu. Die Unterführung ist nicht behindertengerecht ausgebaut. Rollstuhl-, kinderwagen- oder fahrrad-gerechte Rampen fehlen gänzlich. Die gefliesten Wände sind teilweise verschmiert. Im Bestand ist die Unterführung wegen fehlender Tageslichteinstrahlung und nur spärlicher Beleuchtung sehr dunkel. Die Unterführung wird von der Bevölkerung als unattraktiver „Angstraum“ eingestuft. Eine Aufwertung der Unterführung als sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeit unter dem Mittleren Ring ist dringend notwendig.

Der Bauausschuss hat am 06.07.2010 im Rahmen des Beschlusses „Barrierefreier Ausbau von Fußgängerunterführungen und -brücken sowie gestalterische Aufwertung von Unterführungsbauwerken“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01925) das Baureferat beauftragt, erste Maßnahmenswerpunkte zu untersuchen. Das erste Projekt dieser Schwerpunktsetzung „Barrierefreier Ausbau und Aufwertung der Fuß- und Radwegunterführung unter dem Innsbrucker Ring im 14. Stadtbezirk Berg am Laim“ wurde bereits am 14.01.2014 vom Bauausschuss zur Ausführung genehmigt (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13768) und Ende 2014 fertiggestellt. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Unterführung an der Otterstraße unter der Tegernseer Landstraße. Gemäß Stadtratsauftrag sollen der barrierefreie Ausbau und die Aufwertung dieser Unterführung, sofern technisch machbar und mit vertretbarem Aufwand zu realisieren, als Projekt vorbereitet werden.

Zur Überprüfung eines barrierefreien Ausbaues der Unterführung unter der Tegernseer Landstraße wurde in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch das Baureferat eine Machbarkeitsstudie beauftragt und mit Städtebauförderungsmitteln finanziert.

Letztlich kam die Ende 2012 vorgestellte Machbarkeitsstudie zu dem Schluss, dass die Herstellung eines barrierefreien Zugangs für die Unterführung an der Otterstraße in Form von Rampenbauwerken wegen der vorhandenen Spartenlagen und der beengten Verhältnisse nicht realisierbar ist.

Ende 2014 ergab sich auf Vermittlung der Vorsitzenden des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 Obergiesing - Fasangarten und durch die Kooperationsbereitschaft der Anlieger (MotelOne Group) die Option, den Grad der Barrierefreiheit der Unterführung durch den Einbau von zwei Aufzügen oder alternativ eines Aufzuges auf der Ostseite und einer Rampe auf der Westseite deutlich zu erhöhen.

Zudem hat die Bedeutung der Unterführung infolge der Nutzung des neuen Gewerberiegels samt Hotel an der Tegernseer Landstraße und des 2015 fertig gestellten Wohngebietes auf dem ehemaligen AGFA-Gelände noch einmal deutlich zugenommen. Die MotelOne Group hat sich bereit erklärt, für bis zu zwei Aufzüge den Betrieb zu übernehmen. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen MotelOne und der Landeshauptstadt München ist in Bearbeitung.

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.04.2016 „Soziale Stadt 2015 - Stand der Umsetzung des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogrammes 'Soziale Stadt' “ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04544) werden der neue Sachstand und die Planungsziele wie folgt vorgetragen:

Kapitel 1.1 Stand der Umsetzung und Ausblick: „ Die Unterführung unter dem Mittleren Ring auf Höhe der Otterstraße ist die kürzeste Anbindung des ehemaligen AGFA-Geländes an das Münchner Schnellbahnnetz (U-Bahnhaltestelle Wettersteinplatz). Das Baureferat plant die Herstellung der barrierefreien Querung in Abstimmung mit Investoren des AGFA-Geländes.“

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 20.07.2016 den Beschluss zu „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr - Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01203) gefasst, in dem ein Verfahren zur Priorisierung der Nachrüstung nicht barrierefreier Querungsbauwerke sowie aller der Verwaltung vorliegenden möglichen Querungsbauwerke des Fuß- und Radverkehrs entwickelt wurde. Ziel des Verfahrens ist, unter städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten einen Abwägungsvorschlag bezüglich Bedarf und zeitlicher Reihung möglicher Querungsbauwerke im Fuß- und Radverkehr im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München zu ermitteln. Das weitere Vorgehen für alle priorisierten Brücken- und Unterführungsbauwerke wurde dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Die nicht barrierefreie Unterführung Otterstraße ist hierbei in die Prioritätsklasse 1+ eingestuft.

## 2. Bedarf (Anlass, Notwendigkeit und Umfang)

Die Unterführung unter dem Mittleren Ring an der Otterstraße wurde in den Jahren 1967 – 1969 erbaut.

Es handelt sich um eine Stahlbeton-Rahmenkonstruktion mit einer Breite von ca. 4,50 m. Die ca. 41,0 m lange und 2,50 m hohe Unterführung wird durch drei Treppenanlagen und zwei Schieberampen erschlossen. Eine Erschließung in Form von barrierefreien Rampenanlagen ist damit nicht gegeben. Auf der Westseite der Tegernseer Landstraße an der Otterstraße befindet sich eine ca. 3,0 m breite Treppenanlage mit einer 1,60 m breiten, gerippten Schieberampe, deren Steigung ca. 24 % beträgt. Auf der Ostseite der Unterführung im Bereich des ehemaligen AGFA-Geländes kann die Unterführung durch zwei 3,0 m bzw. 2,0 m breite Treppenanlagen benutzt werden, wobei die nördliche Treppenanlage eine 1,25 m breite, gerippte Schieberampe aufweist, mit einer Steigung von ca. 22 %. Die Beleuchtung in der Unterführung besteht aus mittig in Deckenaussparungen eingebauten Leuchten, die die Unterführung eher spärlich beleuchten. Der ursprünglich vorhandene weiße Anstrich an der Decke ist im Bereich der Einbauleuchten durch Arbeiten an den Leitungen ungleichmäßig und unterbrochen. In den drei Eingangsbereichen blättert die Deckenbeschichtung ab. Der Bodenbelag der Unterführung besteht aus stark verschmutzten, im Lauf der Zeit nachgedunkelten Kunststeinplatten. Die Wände sind hellblau gefliest. Die Fliesenfugen sind verschmutzt. Die Natursteinverkleidungen im Bereich der Treppenabgänge sind ebenfalls verschmutzt und teilweise beschädigt.

An den Treppenanlagen sind nur die ersten und letzten Trittstufen mit geklebten Stufenmarkierungen versehen. Die vorhandenen Handläufe bestehen aus grün beschichteten Stahlprofilen. Diese eckigen Handläufe sind nicht griffsicher und auch nicht in der erforderlichen Höhe von 0,85 m bis 0,90 m ausgeführt. Zudem sind die Handläufe und Geländer teilweise korrodiert. Gemäß den Ausführungen entsprechen die Treppenabgänge und Geländerkonstruktionen somit nicht der DIN-18024-1.

### 3. Planungskonzept

Das Baureferat hat für die investive Erhaltungsmaßnahme eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die in der Qualität einer Vorplanung mit Kostenschätzung vorliegt und die Grundlage des vorliegenden Beschlusses darstellt (Planungskonzept).

#### 3.1 Zugangsbauwerke östlich des Mittleren Ringes – ehemaliges AGFA-Gelände/ MotelOne

Auf der Ostseite ist vorgesehen, die durch einen Verkehrsunfall beschädigte, nach Norden führende Treppenanlage zu erneuern. Die Treppe wird mit komfortablerer Steigung gemäß DIN 18040-Teil 3 (Planungsgrundlagen Barrierefreies Bauen) geplant. Eine Schieberampe für Kinderwagen und Fahrräder ist vorgesehen.

Die bestehende, nach Süden führende Treppenanlage wird entfernt. Stattdessen wird hier ein neuer Aufzug installiert. Das Baureferat plant an diesem Standort einen Personenaufzug zur barrierefreien Anbindung der Unterführung, weil eine Rampenlösung wegen der komplexen Spartenlage (Hauptwasserleitung etc.) wirtschaftlich nicht umsetzbar ist. Planung und Bau einer möglichst robusten und betriebssicheren Aufzugsanlage werden durch das Baureferat ausgeführt. Die Kosten für Planung und Bau des Aufzuges trägt die Stadt. Die MotelOne Group übernimmt den Betrieb und die Erhaltung des Personenaufzuges zeitlich unbefristet und unbegrenzt, mindestens aber bis zum Ablauf des Förderzeitraums von 25 Jahren.

#### 3.2 Aufwertung der bestehenden Unterführung unter der Tegernseer Landstraße

Als wesentlich für die künftige Akzeptanz der Unterführung wird ein nutzerfreundliches Ambiente erachtet. Die Aufwertung der bestehenden Unterführung wurde in zwei Komplexe geteilt:

1. Bauliche Eingriffe zur Verbesserung der natürlichen Belichtung
2. Gestalterische Maßnahmen an den Wänden, dem Bodenbelag, der Decke und der künstlichen Beleuchtung.

Zur Verbesserung der natürlichen Lichtverhältnisse in der Unterführung wird auf der Ostseite das Deckenfeld am Fuß der Treppe entfernt. Eine Deckenöffnung mit einer Glaskuppel im Bereich des Fahrbahnmittelteilers wurde ebenso untersucht, mit dem Ergebnis, dass ein relativ hoher wirtschaftlicher und logistischer Aufwand, u. a. Spersperrungen während der Bauzeit auf beiden Seiten des Mittleren Ringes, einem verhältnismäßig geringen Nutzen, relativ schmaler Mittelteiler und erforderlicher Anprallschutz, gegenübersteht. Daher wird diese Option einer Öffnung im Mittelteiler nicht weiterverfolgt.

Wesentlich für die Überlegungen zur Gestaltung war, eine helle und möglichst freundliche Gesamtwirkung zu erzielen, welche den Nutzerinnen und Nutzern auch ein sicheres Gefühl vermittelt. Dies soll durch eine Erneuerung des Bodenbelages, eine helle Decke, Verbesserung der künstlichen Beleuchtungssituation und farblich freundlicher gestalteter Wände erreicht werden. Gleichzeitig wird auf eine wirtschaftliche und robuste Ausführung geachtet, so dass Schäden durch Vandalismus möglichst leicht zu beseitigen sind. In der Unterführung werden Boden- und Wandbeläge abgebrochen. Das Stahlbetonbauwerk wird saniert, die Leuchtenöffnungen in der Decke verschlossen. Im Zuge der Instandsetzung werden die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen revidiert und neue Entwässerungsrinnen an den Portalen angeordnet.

Aus Sicherheitsgründen soll eine oberirdische Querung der Tegernseer Landstraße unterbunden werden. Daher wird die Anbringung einer Absperrung auf dem Mittelteiler des Mittleren Rings vorgesehen. Die Fußgänger sollen dadurch zur Nutzung der neu gestalteten, barrierefreien Unterführung angehalten werden.

Über die Unterführung der Tegernseer Landstraße in Höhe der Otterstraße verläuft gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr 2002 und dem Realisierungsnetz Radfahrverbindungen in München 2005 keine Fahrradhaupt- oder Nebenroute. Eine Fahrradhauptroute verläuft nordwestlich in Verlängerung der Harlachinger Straße (Isarhochufer). Südöstlich verläuft eine Fahrradhauptroute mit Querung der Tegernseer Landstraße am Sankt-Quirin-Platz. Eine weitere radverkehrsgerechte Quermöglichkeit besteht in der Verlängerung der Grünwalder Straße. Aufgrund der großen Abstände zwischen diesen Quermöglichkeiten und der massiven Barriere, die die Tegernseer Landstraße in diesem Bereich darstellt, stellt die Unterführung an der Otterstraße insbesondere für den nahräumlichen, quartiersübergreifenden Fuß- und Radverkehr eine wichtige Verbindung dar. Die Nutzbarkeit der Unterführung für Radfahrer wird allerdings dadurch eingeschränkt, dass die ostseitige Treppe mit Rampe nur als Schiebestrecke ausgebaut werden kann. Auf der Westseite im Bereich der Otterstraße wird die barrierefreie Rampe für den Radverkehr nur schiebend legal erreichbar sein. Daher wird die Unterführung für den Radverkehr nur eine nachgeordnete nahräumliche Quermöglichkeit darstellen können. Eine Ausweisung der Rampe als Radweg ist nicht möglich.

### 3.3 Zugangsbauwerke westlich des Mittleren Rings - Bereich Otterstraße

Auf der Westseite ist vorgesehen, die bestehende nach Westen führende Treppenanlage abzubauen und stattdessen eine barrierefreie Rampenanlage mit Zwischenpodesten gemäß DIN 18040-Teil 3 (Planungsgrundlagen Barrierefreies Bauen) zu installieren. Alternativ zur Rampe könnte grundsätzlich auch auf der Westseite ein Aufzug eingerichtet werden. Die MotelOne Group hat zugesagt, ggf. auch einen zweiten Aufzug zu betreiben. Das Baureferat empfiehlt jedoch, wegen der höheren Betriebssicherheit einer hier baulich machbaren barrierefreien Rampenanlage gegenüber einer wartungsintensiveren Aufzugsanlage, der Rampenlösung den Vorzug zu geben. Zusätzlich zur Rampenanlage wird eine neue Treppe gemäß DIN 18040-Teil 3 (Planungsgrundlagen Barrierefreies Bauen) zur kurzläufigen Anbindung an die Otterstraße errichtet.

Im Rahmen der Baumaßnahme erfolgen Anpassungen des Straßenraumes, die durch das Rampenbauwerk ausgelöst werden. Vor allem im Zuge der Wiederherstellung nach der Ingenieurbaumaßnahme sollen die unmittelbaren Querungsstellen des Fußverkehrs entsprechend barrierefrei angepasst werden.

Bei dem von der Planung betroffenen Baum im Bereich der neu geplanten Rampenanlage entlang der Otkerstraße handelt es sich um einen rotblättrigen Spitzahorn. Dieser ist im Rahmen der Baumaßnahme zu fällen; er unterliegt der Baumschutzverordnung. Eine entsprechende Fällgenehmigung wird bei der Unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig eingeholt.

#### 4. Dringlichkeit

Als einer der ersten Maßnahmenschwerpunkte für die barrierefreie Ertüchtigung von Unterführungen und Brücken in den Gebieten der „Sozialen Stadt“ am Mittleren Ring Süd-Ost ist die Tegernseer Landstraße festgelegt. Die Dringlichkeit ist gegeben durch die vollständige Nutzungsaufnahme des neuen Gewerberiegels samt Hotel an der Tegernseer Landstraße und des 2015 fertig gestellten Wohngebietes auf dem ehemaligen AGFA-Gelände (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1979) sowie den dringlichen Bedarf einer barrierefreien, nutzerfreundlichen Anbindung des neuen Stadtquartiers an den ÖPNV, U-Bahnhaltestelle Wettersteinplatz. Die Dringlichkeit ist auch gegeben durch die erforderliche Sanierung des Bauwerkes, das infolge eines Unfallschadens nur provisorisch benutzbar ist.

Als Terminschiene kann derzeit festgehalten werden:

Vorwegmaßnahme:

Im Herbst 2017 sind zur Bauvorbereitung Spartenumlegungen der Stadtwerke München GmbH geplant. Hierzu werden westlich und östlich der Tegernseer Landstraße die entsprechenden Spartenleitungen verlegt.

Die Ausführung der Unterführung mit Rampenbauwerk ist ab Frühjahr 2018 vorgesehen. Die Fertigstellung ist für Ende 2018 geplant.

#### 5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Das Bauwerk selbst ist als Anlage des öffentlichen Verkehrs von der Baugenehmigungspflicht nach der Bayerischen Bauordnung (BayBO) freigestellt.

Die für die Gehölzentnahme erforderliche Baumfällgenehmigung wird zeitnah beantragt.

Die Bauarbeiten im Bereich der Unterführung sollen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem Mittleren Ring – Tegernseer Landstraße erfolgen. Auch die Fußgänger und Fahrradfahrer sollen im Verlauf der Tegernseer Landstraße den Baustellenbereich jederzeit gefahrlos überqueren können. Die Unterführung selbst wird für die Dauer der Bauzeit gesperrt und mit einer Umleitungsbeschilderung versehen. In der Zeit der Sperrung sind als Querungsmöglichkeiten die Ampeln an der Grünwalder Straße / Martin-Luther-Straße / Tegernseer Landstraße und die Brücke im Bereich der Waltramstraße in einer Entfernung von jeweils ca. 300 m gegeben.

Die für die gefahrenfreie Verkehrsführung erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung wird rechtzeitig eingeholt.

#### 6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Projektkosten belaufen sich auf 2.600.000 €.