

**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 und**
im **22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied**

1. Jährlicher Sachstandsbericht
2. Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus
der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße durch die DB AG

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596

Anlagen

- 1) Übersichtslageplan
- 2) Übersicht Bauwerke und Verkehrswege
- 3) Straßenprojektplan
- 4) Übersichten Ausweichstrecken Individualverkehr und Radverkehr
- 5 u. 6) Stellungnahmen der Bezirksausschüsse 2 und 6

Beschluss des Bauausschusses vom 21.03.2017 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Ausgangssituation, Beschlusslage

Nach Auskunft der DB Netz AG sind in München zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) in schlechtem baulichem Zustand und dringend erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB Netz AG. Die DB ist auch der Vorhabenträger für die geplanten Erneuerungen.

Mit der Vorlage in der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) hat das Baureferat dem Stadtrat über die Absichten der DB ausführlich berichtet. Der Stadtrat hat gemäß Vorschlag des Baureferates ein Bauprogramm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB beschlossen. Hierzu lautet der Beschluss im Einzelnen wie folgt:

- Der vorgeschlagenen Vorgehensweise zum Programm für die Erneuerung von DB-Eisenbahnbrücken [...] wird zugestimmt.
- Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird für alle Einzelprojekte des Programms erteilt.
Die Konzeptgenehmigung für die Eisenbahnbrücke Paosostraße wird wie folgt geändert: Die derzeitige Durchfahrtshöhe und -breite bleiben unverändert.
- Das Baureferat wird beauftragt, für alle Einzelprojekte des Programms die Vorplanung und, soweit erforderlich, auch Teile der Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigungen herbeizuführen.
- Das Baureferat wird beauftragt, sich mit der DB Netz AG dahingehend ins Benehmen zu setzen, dass eine Sanierung von benachbarten Unterführungen zeitlich versetzt erfolgt.
- Es werden grundsätzlich nur die Fahrbahnen, nicht jedoch Geh- und Radwege tiefergelegt. Geh- und Radwege sollen auf dem derzeitigen Niveau verbleiben bzw. es wird eine lichte Höhe von 2,50 m angestrebt.
- Rosenheimer Straße: Entsprechend der Stellungnahme der MVG sowie dem Nahverkehrsplan [...] wird eine mögliche Tramverbindung vom Orleansplatz nach Neuperlach geprüft.
- Das Baureferat wird beauftragt, zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2016 - 2020 den voraussichtlichen Finanzrahmen für die Erneuerung der DB-Brücken als Pauschale anzumelden.
- Das Baureferat wird beauftragt, jährlich [...] über den Fortschritt des Programms zu berichten sowie ggf. das Programm fortzuschreiben.

Das Baureferat legt hiermit dem Stadtrat den jährlichen Sachstandsbericht zum Programm vor. Der Sachstand zu den zehn laufenden Projekten ist der Ziffer 2 des Vortrags zu entnehmen.

Seitens der DB wurde aktuell angekündigt, dass in Kürze Anfragen zum Aufweitungsverlangen für die EÜ Menzinger Straße und die EÜ Limesstraße an die Landeshauptstadt München gerichtet werden, da diese Eisenbahnbrücken ebenfalls erneuert werden sollen. Diese Maßnahmen werden zu gegebener Zeit neu in das Programm aufgenommen.

2. Sachstand der Einzelprojekte

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 Vorhabensträgerin, der Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde und dem Eisenbahnbundesamt in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

Alle Projekte konnten in Zusammenarbeit mit der DB AG weiterentwickelt werden. Die Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße hat mittlerweile die Qualität der Vorprojektreife erreicht und unter Ziffer 3 wird die Vorprojektgenehmigung vorgelegt. Die Zusammenarbeit mit der DB AG hat sich insgesamt konstruktiv entwickelt. Im Wesentlichen gibt es bisher keine Änderungen zu den im Grundsatzbeschluss genannten Baubeginnen. Allerdings ist durch neuerliche interne Wechsel der Zuständigkeiten bzw. Reorganisationen bei der DB mit Zeitverzögerungen im Ablauf zu rechnen. Die von der DB als Maßnahmeträger angesetzten Realisierungszeiträume erscheinen aus Sicht des Baureferates zu optimistisch, im Hinblick auf die üblichen Laufzeiten der Planfeststellungsverfahren beim EBA und die Bearbeitungszeiten der DB AG.

Der Auftrag des Stadtrates, die Erneuerung direkt benachbarter Unterführungen zeitlich versetzt durchzuführen, wurde mit der Aufforderung an die DB herangetragen, dies in der weiteren Terminplanung der Einzelprojekte zu berücksichtigen.

Der Auftrag des Stadtrates, lediglich die Fahrbahnen tiefer zu legen und die Geh- und Radwege auf heutiger Höhe zu führen, wird jeweils in der Vorplanung der Einzelmaßnahmen geprüft. Über das Ergebnis wird in den jeweiligen Stadtratsvorlagen zur Vorprojektgenehmigung berichtet.

2.1 EÜ Balanstraße

Sachstand Planung:

Die Vergabe der Planungsleistungen ist erfolgt und die Vorplanung wurde eingeleitet. Derzeit werden mögliche Varianten geprüft.

Nächste Schritte:

Abschluss der Variantenuntersuchung und Vorlage eines Entscheidungsvorschlags für den Stadtrat, Vorprojektgenehmigung.

2.2 EÜ Bodenseestraße

Sachstand Planung:

Die Vereinbarung zur Durchführung einer gemeinsamen Machbarkeitsstudie zwischen DB und LHM wurde abgeschlossen. Die gemeinsame Vergabe der Machbarkeitstudie ist erfolgt.

Nächste Schritte:

Abschluss der Machbarkeitsstudie mit der DB und Vorlage eines Entscheidungsvorschlags für den Stadtrat. Abschluss einer Planungsvereinbarung und Entwicklung der Planung mit der DB.

2.3 EÜ Chiemgaustraße

Sachstand Planung:

Im Zuge der Variantenuntersuchung wird die mögliche Führung der Trambahn zum geplanten Betriebshof an der Ständlerstraße geprüft.

Nächste Schritte:

Abschluss der Variantenuntersuchung und Vorlage eines Entscheidungsvorschlags für den Stadtrat. Entwicklung der Planung mit der DB.

2.4 EÜ Dachauer Straße

Sachstand Planung:

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie liegt vor.

Nächste Schritte:

Vorstellung der Ergebnisse im Bezirksausschuss, Vorlage eines Entscheidungsvorschlags für den Stadtrat und Vorprojektgenehmigung im Stadtrat.

2.5 EÜ Lindwurmstraße

Sachstand Planung:

Die Vorplanung ist abgeschlossen. Dem Stadtrat wird unter Ziffer 3 das Vorprojekt zur Genehmigung vorgelegt.

Nächste Schritte:

Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zusammen mit der DB.

2.6 EÜ Paosostraße

Sachstand Planung:

Die Vorplanung der DB ist abgeschlossen. Gemäß Programmbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) werden die derzeitige Durchfahrtshöhe und -breite unverändert beibehalten. Die Eisenbahnbrücke wird somit lediglich im Bestandsquerschnitt erneuert.

Nächste Schritte:

Die DB erstellt in Abstimmung mit dem Baureferat die Planfeststellungsunterlagen und leitet anschließend in eigener Zuständigkeit das Planfeststellungsverfahren ein.

2.7 EÜ Rosenheimer Straße

Sachstand Planung:

Die Vergabe der Planungsleistungen ist erfolgt und die Vorplanung wurde eingeleitet. Wie im Programmabschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) beauftragt, wurde der Platzbedarf in der Unterführung für eine mögliche Tramverbindung geprüft. Die Offenhaltung einer Trambahntrasse ist grundsätzlich möglich. Dazu müssen zwei zusätzliche ÖPNV-Spuren eingeplant werden. Dies vergrößert die bislang angenommene lichte Weite von ca. 26 m auf ca. 35 m, bei einer gleichen lichten Höhe von 4,50 m. Diese Dimensionierung wird der weiteren Planung zugrunde gelegt.

Nächste Schritte:

Abschluss der Variantenuntersuchung mit der DB, Vorlage eines Entscheidungsvorschlags für den Stadtrat und Entwicklung der Planung mit der DB.

2.8 EÜ Sportlerweg

Sachstand Planung:

Die Vorprojektgenehmigung ist mit Beschluss des Bauausschusses vom 05.04.2016 erfolgt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05081). Die Genehmigungsunterlagen wurden Anfang Dezember durch die DB beim Eisenbahnbundesamt eingereicht.

Nächste Schritte:

Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt.

2.9 EÜ Tumblingerstraße

Sachstand Planung:

Die Bestandsvermessung und Altlastenerkundung wurden durchgeführt. Ein hydrogeologisches Gutachten liegt vor. Derzeit erfolgt die Abstimmung zur Notwendigkeit einer Grundwasserwanne.

Nächste Schritte:

Vergabe der Planung und gemeinsame Entwicklung der Vorplanung.

2.10 EÜ Werinherstraße

Sachstand Planung:

Die Vorplanung der Verkehrsanlagen wird erarbeitet und mit der DB abgestimmt.

Nächste Schritte:

Abschluss der Vorplanung und Vorlage eines Entscheidungsvorschlags für den Stadtrat, Vorprojektgenehmigung.

3. Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße durch die DB AG

3.1 Sachstand

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit dem Grundsatzbeschluss vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) das Bedarfsprogramm für die vorbezeichnete Maßnahme genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Vorplanung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigung herbeizuführen.

In der Planung wurde der Regionalzughalt an der Poccistraße mit berücksichtigt. Dazu wurden die Fuß- und Radwege auf der Südostseite von 2,50 m und 1,85 m auf 4,00 m und 2,75 m verbreitert, um den erhöhten Nahmobilitätsverkehr zu berücksichtigen. Die Machbarkeit der zusätzlichen Aufweitung des Kreuzungsbauwerkes wurde mittlerweile von der DB AG bestätigt. Die Verkehrsanlagenplanung der Straße wurde dementsprechend überarbeitet und zusammen mit den Plänen der Verkehrsführung zum Bau des neuen Kreuzungsbauwerkes der Bahn samt Grundwasserwanne der Stadt für die Straße mit den Spartenägern abgestimmt.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Vorplanungsunterlagen als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet.

3.2 Projektbeschreibung, Projekthandbuch

Die Deutsche Bahn AG muss das Überführungsbauwerk über die Lindwurmstraße (Strecke München - Rosenheim) zwischen Impler- und Poccistraße aus bautechnischen Gründen dringend erneuern. Der bauliche Zustand des Kreuzungsbauwerkes hat sich aktuell so verschlechtert, dass die Bahn kurzfristig im Juli 2016 Notmaßnahmen zur Sicherung des Bauwerkes durchführte.

Damit stehen im Bauwerksbereich aktuell nur noch drei Fahrspuren zur Verfügung, zwei stadtauswärts und eine stadteinwärts.

Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, dass die derzeit eingebauten Hilfsstützen bis Ende März 2017 wieder ausgebaut werden. Bis zur endgültigen Erneuerung der Eisenbahnüberführung wird dann eine neue Hilfsunterstützung fest eingebaut. Diese wird beidseitig in das Widerlager integriert, so dass nach dem Einbau keine Beeinträchtigung des Verkehrsraums gegenüber der Ursprungssituation mehr vorhanden ist.

Darüber hinaus ist dringend die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. Dies ist nur durch die Vergrößerung der lichten Weite der EÜ im Zuge eines Neubaus möglich.

Die betroffenen Lindwurmstraße und Implerstraße, wie im näheren Umfeld auch die Poccistraße, sind im vom Stadtrat am 15.03.2006 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2005 als örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) ausgewiesen.

Es handelt sich auch im Sinne der Unterhaltsklassifizierung um 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 eingebaut und der vorher getrennte als gemeinsamer Geh-/Radweg beschildert. Durch dieses Geländer haben sich allerdings die verfügbaren Breiten für Fußgänger und Radfahrer nochmals etwas reduziert.

In der Lindwurmstraße verkehren im Abschnitt zwischen Pocci- und Implerstraße die Buslinien 132, N40 und N41. Die Verkehrsbelastung der Lindwurmstraße im Abschnitt zwischen Pocci- und Implerstraße beträgt heute ca. 27.000 Kfz/24 h und steigt in der Prognose für das Jahr 2030 auf ca. 33.000 Kfz/24 h an. Sowohl aufgrund der heutigen Verkehrsmengen wie auch in Bezug auf die Prognoseverkehrsmengen ist die Bemessung des Querschnitts auf zwei Fahrstreifen je Richtung erforderlich.

Vorhabensträgerin für den Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Lindwurmstraße ist die DB AG, da sich das bestehende Bauwerk im Eigentum der Bahn befindet. Da unterhalb der Kreuzungsstelle die U-Bahn-Linie U3/U6 sowie das Verbindungsgleis zur Theresienwiese liegen, wird die Bauabwicklung sehr komplex. Von der DB und der LHM waren äußerst komplexe statische Nachrechnungen und Untersuchungen notwendig, um die Standsicherheit der U-Bahnbauwerke während der Bauzustände „Entlastung während des Abbruchs der alten Widerlager und Belastung beim Bau der neuen Widerlager“ sowie für den Neubau der Grundwasserwanne nachzuweisen.

Regionalzughalt Poccistraße

Nachdem der Ministerrat des Freistaates 2013 einen neuen Regionalzughalt Poccistraße als ergänzende Maßnahme in das Bahnknoten-Konzept München aufgenommen und die Bayerische Eisenbahngesellschaft dafür im Sommer 2014 die verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) vorgelegt hat, ist dieser Zughalt als absehbare Verkehrsentwicklung der Verkehrsträger „Schiene“ bei den Planungen zur EÜ Lindwurmstraße mit zu berücksichtigen. Gemäß Machbarkeitsstudie soll dieser Zughalt von der südostseitigen Gehbahn der Lindwurmstraße erschlossen werden, direkt an der EÜ Lindwurmstraße. Die Lindwurmstraße muss den hinzukommenden Ziel- und Quellverkehr der neuen Bahnanlage aufnehmen. Dafür ist auf der Südostseite der EÜ ein deutlich breiterer Fuß- und Radweg als auf der Nordwestseite vorgesehen.

3.2.1 Bedarf

Um den Straßenquerschnitt zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist zum einen für den Kraftverkehr die lichte Durchfahrtshöhe zu erhöhen, zum anderen sind für Fußgänger und Radfahrer Geh- und Radwege in ausreichender Breite nach den geltenden Normen anzulegen. Im Einzelnen muss das neue Überführungsbauwerk folgende Anforderungen bezüglich des Verkehrsraums Straße erfüllen:

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

Diese Punkte begründen sich wie folgt:

Im Umfeld des Bauwerkes liegen das Berufsbildungszentrum, das Kreisverwaltungsreferat und die U-Bahn-Station Poccistraße sowie der geplante künftige Zughalt an der 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 Breite der vorhandenen Geh-/Radwege liegt jedoch deutlich unter den vorgeschriebenen Mindestbreiten. Die Verbesserung der heute beengten Situation der Geh- und Radwege wird von den Bürgern und den Bezirksausschüssen seit langem gefordert. Das neue Bauwerk muss daher auch auf diese Anforderungen ausgerichtet sein.

Mit einem Haltepunkt für Regionalzüge an der Lindwurm- / Poccistraße ist mit einer weiteren Zunahme der Fußgängerströme im Umfeld des Bauwerkes zu rechnen.

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, um die Höhendifferenz für den Fuß- und Radverkehr zu verringern. Dadurch ist hier keine Grundwasserwanne erforderlich.

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.

3.2.2 Planungskonzept

Die zwischenzeitlich erarbeitete Vorplanung für die neue Eisenbahnüberführung (durch die DB AG) sowie für den Straßenumbau mit Grundwasserwanne (durch das Baureferat) wurde mit den Spartenrägern, 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) und dem Erfordernis, dass diese Verkehrswege weitgehend aufrechtzuerhalten sind.

Verbesserung im Verkehrsraum der Straße

Aktuell weist die Lindwurmstraße unter der Bahnüberführung durch die Notmaßnahme der DB folgendes Profil auf:

Querschnitt Bestand (mit provisorischen Stützen)

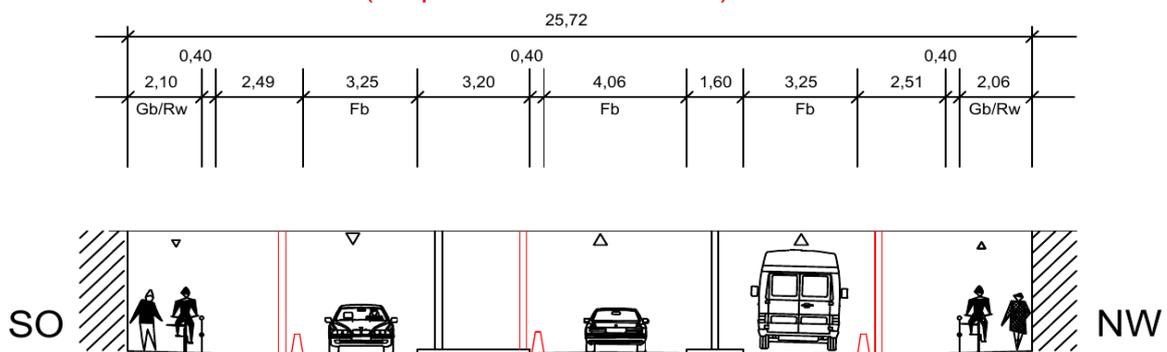


Abbildung 1: Querschnitt Bestand

Die Projektplanung sieht im Bereich des Überführungsbauwerks eine verbesserte lichte Durchfahrtshöhe für den Kraftverkehr und verbesserte Breiten der Geh- und Radwege beidseitig vor: auf der Nordwest-Seite mit 2,50 m Gehbahn, 2,00 m Radweg, auf der Südost-Seite (hier liegt der Zugang zum Regionalzughalt) 4,0 m Gehbahn, 2,75 m Radweg.

Die Geh- und Radwege werden baulich von den Fahrbahnen getrennt. In der weiteren Projektbearbeitung wird geprüft, ob die Fuß- und Radwege im Seitenraum durch transparente Trennwände vom Verkehrsraum und dem Verkehrslärm abgeschirmt werden können.

Darüber hinaus soll die Unterführung im Seitenraum durch eine attraktive Beleuchtung aufgewertet werden. Dazu ist in der weiteren Projektierung ein Beleuchtungskonzept zu entwickeln und mit der Bahn abzustimmen, um die Leuchten ggf. auch im Bauwerk der DB integrieren zu können.

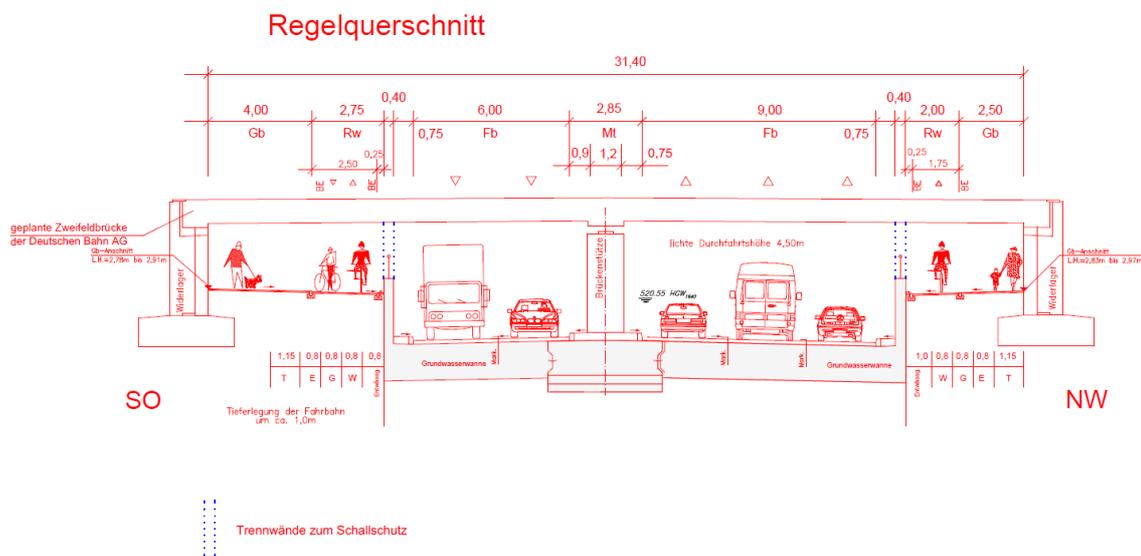


Abbildung 2: Regelquerschnitt EÜ Lindwurmstraße

An der ursprünglichen Fahrspuraufteilung (bis Juli 2016: im Bauwerksbereich drei Spuren stadtauswärts und zwei stadteinwärts) ändert sich grundsätzlich nichts. Entsprechend dem Beschluss des Bezirksausschusses des 6. Stadtbezirkes vom 01.10.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10649) wird auch der Knoten Impler- / Lindwurmstraße für den Kraftverkehr nicht anders organisiert.

3.2.3 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 (Übersicht, Anlage 2). Es wurde deshalb der Einfluss des Baus der neuen Eisenbahnüberführung Bahn/Straße mit Grundwasserwanne und all seinen Bauzuständen auf das bestehende U-Bahn-Bauwerk untersucht. 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 ohne Einschränkungen aufgenommen werden. Wegen der geringen Bauwerksüberdeckung von nur etwa 4 m 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 statische Nachweise nach den derzeit geltenden Normen zu erarbeiten. Im Zuge der Baudurchführung sind Zusatzmaßnahmen erforderlich. Diese umfassen u. a. umfangreiche Baubehelfe mit Bohrpfehlen. Das Widerlager West der Brücke wird in vier Bauabschnitte geteilt hergestellt. Ferner werden die Mittelstützen der Brücke auf derzeitigem Geländeniveau hergestellt und erst nach dem Einschieben in Endlage abgesenkt. Weiterhin ist ein exakt definierter Fugenverlauf und Herstellungsablauf bei der Grundwasserwanne zu berücksichtigen. Während der Bauarbeiten ggf. entstehende Risse in der U-Bahn-Röhre sind nach Abschluss der Baumaßnahmen zu verpressen.

Die Maßnahmen sind sowohl mit der Regierung von Oberbayern als Technischer Aufsichtsbehörde für die U-Bahn-Anlagen als auch mit der Stadtwerke München GmbH als Eigentümerin abgestimmt.

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

3.2.4 Verkehrsführung während der Bauzeit

Da die neue Brücke gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz von der Deutschen Bahn AG errichtet wird, ist sie in dieser Bauphase auch für die Verkehrsführung zuständig. Während des Baus der neuen Brücke muss der Bahnbetrieb mit Einschränkungen aufrechterhalten werden.

In zwei Bauphasen wird jeweils eine Hälfte der alten Brücke abgebrochen und durch temporäre Hilfsbrücken ersetzt. Für den Abbruch der jeweiligen Brückenhälfte, den Einbau der Hilfsbrücken sowie das Einschieben der neuen Mittelstützen muss die Lindwurmstraße insgesamt mindestens vier Wochen für den Individualverkehr gesperrt werden. Die neue Brückenkonstruktion wird in der Lindwurmstraße neben der bestehenden Gleistrasse hergestellt und anschließend in die endgültige Trasse eingeschoben. Die Widerlager der neuen Brücke werden unter den Hilfsbrücken hergestellt. Für den Ausbau der temporären Brücken und das Einschieben der beiden seitlich hergestellten neuen Brückenteile ist die Lindwurmstraße nochmals für zweimal neun Tage zu sperren.

Ableitungsempfehlungen während der Vollsperrung sind über die Pocci-, Hans-Fischer-, Radlkofer-, Plinganserstraße und Theresienhöhe vorgesehen (Anlage 4.1). Die Leistungsfähigkeit ist hier allerdings beschränkt und es ist noch eingehender zu untersuchen, in welchem Umfang zusätzlich Verkehr abgewickelt werden kann. Auch wären an den betroffenen Kreuzungen die Lichtsignalanlagen zu optimieren. Hierüber finden weitere Abstimmungen zwischen der Bahn als Vorhabensträgerin und dem Kreisverwaltungsreferat vor der anstehenden Planfeststellung statt. Fußgänger und Radfahrer können während dieser Vollsperrungen die Baustelle von Montag morgen ca. 5:00 Uhr bis Freitagabend ca. 20:00 Uhr passieren. Hierfür wird ein Sicherheitstunnel eingerichtet. Am Wochenende werden die Fußgänger und Radfahrer umgeleitet. Aus technischer Sicht und aus Gründen der Sicherheit bestehen laut Deutscher Bahn AG keine Alternativen zu den Sperrungen beim Abbruch der alten Eisenbahnüberführung und dem Einschieben der neuen Überbauten.

Mit Ausnahme dieser Vollsperrungen sollen während der gesamten Bauzeit der Eisenbahnbrücke in der Lindwurmstraße eine Fahrspur je Richtung sowie Geh- und Radwege (Anlage 4.2) angeboten werden.

Zufahrten zum Baubereich der Bahn sind bislang nördlich davon an der Bavariastraße sowie südlich davon an der Tumblingerstraße geplant.

Die Zuständigkeit für den Bau der Grundwasserwanne und für die Verkehrsführung während dieser Bauzeit liegt beim Baureferat. Es wird jeweils eine Fahrspur je Richtung in der Lindwurmstraße aufrechterhalten. Weiterhin sind Fuß- und Radwege verfügbar.

Das vorliegende Verkehrsführungskonzept während der Bauzeit ist mit dem Kreisverwaltungsreferat und der Polizei abgestimmt.

Am U-Bahnhof Poccistraße werden umfangreiche Sanierungsmaßnahmen durch die Stadtwerke München GmbH (SWM) erforderlich. Der Beginn dieser Maßnahmen muss nach heutigem Kenntnisstand wegen der statischen Auswirkungen innerhalb von 5 Jahren erfolgen. Möglicherweise sind dazu auch Bautätigkeiten an der Oberfläche erforderlich, die – abhängig vom Projektzeitenplan EÜ Lindwurmstraße – Auswirkungen auf die Bauphasen-Gestaltung des Brückenneubaus haben könnten. Derzeit erarbeitet die SWM ein Instandsetzungskonzept für den U-Bahnhof Poccistraße. Konkrete Unterlagen liegen dem Baureferat dazu noch nicht vor. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher nicht beurteilt werden, inwieweit sich die Maßnahmen überschneiden. Sobald aussagekräftige Unterlagen vorgelegt werden, erfolgt eine Abstimmung der Maßnahmen zwischen dem Baureferat, der DB AG und der SWM. Darüber hinaus wird die SWM im kommenden Planfeststellungsverfahren (Dauer ca. 2 Jahre) als Träger Öffentlicher Belange angehört und kann ihre Belange einbringen. Ggf. liegt zu diesem Zeitpunkt schon eine konkretere Planung seitens der SWM vor.

Das Baureferat wird spätestens auf dieser Grundlage eine Abstimmung der Baumaßnahmen herbeiführen und den Stadtrat über eine ggf. angepasste Baudurchführung nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Projektgenehmigung informieren.

3.2.5 Denkmalschutz

Unter Denkmalschutz standen bislang das Jugendstilgeländer des bestehenden Brückenbauwerkes, das südwestlich angrenzende ehemalige Bahnwärterhaus sowie das Gebäude des sog. „Lindwurmhofes“. Die Bahn hatte schon vor Jahren den Abriss des Bahnwärterhäuschens und des bestehenden Brückenbauwerkes mit den Denkmalschutzbehörden abgestimmt. Insbesondere ist vorgesehen, das schmiedeeiserne Geländer von der heutigen Brücke abzunehmen, zu sanieren und auf der neuen Brücke wieder anbringen zu lassen. Nach diesen Abstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden wurde allerdings seit ca. 2014 die gesamte stählerne Brückenkonstruktion in die Liste der Baudenkmäler eingetragen. Das Landesamt für Denkmalpflege nimmt den Abriss des Brückenbauwerkes mit Bedauern zur Kenntnis.

Als Vorhabensträgerin hat die DB das weitere Vorgehen mit den Denkmalschutzbehörden abgestimmt. Nach Mitteilung der DB erfolgte eine Einigung, die Einbindung des denkmalgeschützten Geländers in das neue Brückenbauwerk (Gestaltung, Form und Farbe der Kappen) wird speziell abgestimmt.

3.3 Rechtliche und finanzielle Bauvoraussetzungen

Genehmigung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Bahn wird die Planung zum Neubau des Überführungsbauwerks beim Eisenbahnbundesamt planfeststellen lassen. Bestandteil dieser Planfeststellung sind auch die Planungen der Stadt im Zusammenhang mit dem Projekt.

Dafür sind nun die entsprechenden Antragsunterlagen zu erarbeiten und an die Bahn zu übergeben. Diese wird die gemeinsamen Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt einreichen.

Wie im Beschluss zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) bereits dargestellt, können belastbare Gesamtprojektkosten erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ermittelt werden. Erst wenn die Ergebnisse daraus bekannt sind, können konkrete Vereinbarungen (z. B. Kostenteilungen) mit der DB abschließend festgelegt und die Kreuzungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz

Bei dem Projekt handelt es sich um eine Kreuzungsmaßnahme nach § 12 Abs. 2 EKRg (beidseitiges Verlangen der Änderung). Die Kostenteilung der Maßnahme muss in einer Kreuzungsvereinbarung zwischen Stadt und Bahn festgehalten werden. Dazu müssen Fiktivprojekte für die jeweiligen Verlangen der einzelnen Beteiligten erarbeitet werden, aus deren Verhältnis sich dann der Kostenteilungsschlüssel ermittelt. Da die Maßnahme Einfluss auf die unterhalb kreuzende U-Bahn hat, ist die Stadtwerke München GmbH dritte Beteiligte bei der Kreuzungsvereinbarung.

Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Die Erhöhung der lichten Durchfahrtshöhe auf 4,50 m stellt eine wesentliche verkehrliche Verbesserung gegenüber dem Bestand dar und erhöht die Verkehrssicherheit. Sie ist daher nach Maßgabe der "Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger" (RZStra) voraussichtlich zuwendungsfähig. Die zu erwartende Zuwendung erfolgt aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Über die Höhe der Zuwendung kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden. Der Stadtrat wird hierüber im Rahmen der weiteren Genehmigungsschritte unterrichtet.

Grunderwerb

Unmittelbar durch das Projekt ausgelöst muss Grund im Bahnbereich sowie im Vorfeld des vom Kreisverwaltungsreferat genutzten Gebäudes erworben werden (für die Verbreiterung der Geh-/Radwege). Im Gegenzug ist angedacht, dafür frei werdenden Straßengrund abzutreten. Im Zuge der Projektentwicklung ist beabsichtigt, die Grundbesitzverhältnisse im Straßenraum zu bereinigen. Die Bahn will Grundflächen, auf denen das neue Überführungsbauwerk stehen wird, erwerben.

Lärmschutz

Die für das Projekt durchgeführte schalltechnische Untersuchung hat für ein Gebäude ergeben, dass dort ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht. Aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten sind jedoch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich. Sofern die vorhandene Luftschalldämmung des Gebäudes (Fenster und Fassade) nicht die erforderlichen Dämmwerte aufweist, kommen daher passive Schallschutzmaßnahmen zum Tragen.

Für alle im Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen enthaltenen Maßnahmen sind bereits entsprechende Planungskosten in der Investitionsliste 1 des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2016 - 2020 enthalten und im Haushalt veranschlagt.

Das Baureferat hat auch entsprechend der Beauftragung hinsichtlich des voraussichtlichen Finanzrahmens für die Projekte 200 Mio. € (einschließlich Risikoreserve i. H. v. 44 Mio. €) als "Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen" unter Maßnahme-Nr. 6300.4220 zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2016 - 2020 angemeldet. Die Mittel sind entsprechend von der Stadtkämmerei in die Investitionsliste 1 eingestellt worden.

Nach Vorliegen der erforderlichen Projektbeschlüsse werden die weiteren Planungskosten und die Baukosten zu gegebener Zeit aus der Pauschale herausgelöst und auf die bereits im Mehrjahresinvestitionsprogramm enthaltenen Einzelmaßnahmen umgeschichtet und entsprechend im Haushalt veranschlagt.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

3.4 Dringlichkeit

Die Dringlichkeit begründet sich in der im Beschluss zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) dargestellten Situation zur Erneuerungsbedürftigkeit der Bauwerke. Sie wird untermauert durch das Erfordernis von Notmaßnahmen zur Sicherung der Brücke durch die DB im Juli 2016.

3.5 Weiteres Vorgehen

Die Bahn hat angekündigt, bereits vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens die Ausführungsplanung zu erarbeiten, sobald der Erörterungstermin stattgefunden hat. Auch in dieser Phase - also vor der städtischen Projektgenehmigung - müssen jedoch die Planungen aufeinander abgestimmt werden. Es ist daher für die städtischen Projektteile erforderlich, Teile der Ausführungsplanung, insbesondere für die Grundwasserwanne im Bereich der Anschlüsse an das DB-Bauwerk, vorzuziehen.

Aufgrund der verschiedenen Zwangspunkte (Grundwasserwanne und anschließende denkmalgeschützte Gebäude) waren im Straßenbau die endgültigen Höhen der Straße bereits vorab zu erarbeiten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben der Vorlage zugestimmt.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse bestehen für Ziffer 1 bis 2 der Vorlage nicht.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt, 5 Au - Haidhausen, 6 Sendling, 10 Moosach, 14 Berg am Laim, 16 Ramersdorf - Perlach, 17 Obergiesing - Fasangarten, 21 Pasing - Obermenzing und 22 Aubing - Lochhausen - Langwied haben jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information erhalten.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und 6 Sendling wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 2.1) Bezirksausschuss-Satzung zur Planung zur EÜ Lindwurmstraße (Ziffer 3 der Vorlage) angehört.

Der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt hat sich in seiner Sitzung am 21.02.2017 mit der Beschlussvorlage befasst und stimmt dem Vorschlag der Verwaltung einstimmig zu (siehe Anlage 5).

Der Bezirksausschuss 6 Sendling hat sich in seiner Sitzung am 06.02.2017 mit der Beschlussvorlage befasst und hat hierzu folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen (siehe Anlage 6):

„Der Sendlinger Bezirksausschuss begrüßt den Planungsfortschritt für den dringend notwendigen Neubau der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße. Der Sendlinger Bezirksausschuss legt großen Wert darauf, dass das denkmalgeschützte metallene Lindwurmgeländer in die zukünftige Planung mit übernommen wird. Auch die das Brückenbauwerk umgebenden Gebäude sind überwiegend denkmalgeschützt. Der Sendlinger Bezirksausschuss fordert daher die Realisierung einer hochwertigen, sich in die Umgebung einfügenden Gestaltung des Brückenbauwerks. Der Sendlinger Bezirksausschuss fordert eine zügige und zeitnahe Umsetzung des weiteren Genehmigungsverfahrens und des Bauvorhabens selbst.“

Das Baureferat weist hierzu auf Folgendes hin:

Laut Auskunft der DB AG fand bezüglich der Gestaltung des neuen Brückenbauwerkes eine Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Abt. Denkmalschutz statt. Demnach wird das denkmalgeschützte Schmuckgeländer erhalten und am neuen Brückenbauwerk integriert werden. Die Details dazu, einschließlich eines Instandsetzungskonzeptes, wird die DB AG mit dem Landesamt für Denkmalpflege erarbeiten.

Um zwischenzeitliche witterungsbedingte Schäden an dem historischen Eisengeländer zu vermeiden, wurde vereinbart, dass die DB AG eine konservierende Beschichtung aufbringt.

Die Wünsche des Bezirksausschusses hinsichtlich der Gestaltung sowie einer zügigen und zeitnahen Umsetzung des weiteren Genehmigungsverfahrens und Bauvorhabens wurden der DB AG als Vorhabenträgerin zugeleitet.

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

II. Antrag der Referentin

1. Der jährliche Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Vorplanung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße durch die DB AG wird genehmigt.
3. Das Baureferat wird beauftragt, für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße durch die DB AG die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erarbeiten sowie Teile der Ausführungsplanung vorzuziehen. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB AG wird das Baureferat die Projektgenehmigung herbeiführen.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Die Referentin

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei – II/21, II/12
zur Kenntnis.

V. Wv. 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 Kommunalreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Referat für Gesundheit und Umwelt

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An das Baureferat - G, H, J, J12, V, MSE

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - T 0, T 1, T 1/S, T1/CS-West, T1/CS-Ost, T 2, T 3, T Z, T Z/K
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T 1/ PM
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Baureferat - RG 4

I.A.