

**Programm im Zuge der Erneuerung
von Eisenbahnbrücken durch die DB**

**Hier:
Eisenbahnüberführung Dachauer Straße**

im 10. Stadtbezirk Moosach

Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen
im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße
durch die DB AG

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08023

Anlagen

- 1) Übersichtslageplan
- 2) Projekthandbuch 1 (PHB 1)
- 3) Stellungnahme des Bezirksausschusses 10 Moosach vom 17.05.2017

Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2017 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

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 ist auch der Vorhabenträger für die geplanten Erneuerungen.

Für alle Erneuerungen sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahnbundesamt durchzuführen.

Der zeitliche Ablauf der Projekte sowie die Kostenbeteiligung der LHM sind maßgeblich von der DB Netz AG als Vorhabenträger, der Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde und dem Eisenbahnbundesamt in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

Mit Beschlussvorlage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München; Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“ (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) wurde festgelegt, dass die EÜ über die Dachauer Straße mit einer ungehinderten Durchfahrtshöhe (mindestens 4,50 m und eine Fahrspur pro Richtung) und beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegen erneuert werden soll. Somit ist grundsätzlich eine Durchfahrtshöhe in der Dachauer Straße von mindestens 4,50 m anzustreben, auch im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Zuschussfähigkeit. 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 „Vorbehaltsnetz“ 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.“

Mit Beschluss des Bauausschusses „Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02027) vom 20.01.2015 wurde das Baureferat beauftragt, hierzu eine Machbarkeitsstudie durchzuführen und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten.

Mit der Vorlage in der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840, vorberaten im Bauausschuss vom 13.10.2015) 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 u. a. 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.
- 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, jährlich [...] über den Fortschritt des Programms zu berichten sowie ggf. das Programm fortzuschreiben.

Um keine Terminverzögerungen in der Projektentwicklung zu verursachen, können auch außerhalb der Programmfortschreibung einzelne Beschlüsse unterjährig erforderlich werden. Dies ist jetzt bei der Eisenbahnüberführung über die Dachauer Straße der Fall, nachdem die Machbarkeitsstudie nun abgeschlossen ist.

Für die Unterführung in der Dachauer Straße sind die Höhenlage und die Erschließungssituation äußerst beengt. Auch die Anbindungen der Gröbenzeller Straße sowie der Breslauer Straße sollen erhalten bleiben. Außerdem ist die Situation für Fußgänger und Radfahrer dringend zu verbessern.

Dieses wurde ebenfalls im Zuge der Machbarkeitsstudie mit untersucht. Wie vom Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 10 Moosach beantragt, wurde auch die Option eines eventuellen Seitentunnels mit Beibehaltung der jetzigen Durchfahrtshöhe für die Unterführung in der Dachauer Straße in die Variantenabwägung einbezogen.

Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass eine ungehinderte Durchfahrtshöhe von 4,50 m technisch möglich ist.

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

2. Projektbeschreibung

Das Projekt Eisenbahnüberführung (EÜ) Dachauer Straße umfasst neben der Erneuerung der Eisenbahnunterführung auch die Tieferlegung der Straßengradiente und den Einbau von beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegen zwischen den Knotenpunkten Dachauer Straße / Pelkovenstraße bzw. Baubergerstraße im Süden und Dachauer Straße / Gröbenzeller Straße bzw. Moosburger Straße im Norden.

Der Stadtteil Moosach wird von Süd-West nach Nord-Ost durch die zweigleisige, in Dammlage verlaufende Bahntrasse München Hbf – Regensburg Hbf sowie die eingleisige Strecke München Laim Rbf - München Nord Rbf gequert. Auf dem Brückenbauwerk befindet sich eine Weichenverbindung, die laut der DB Netz AG auch weiterhin dort verbleiben muss.

Die Dachauer Straße fungiert als örtliche Hauptverkehrsstraße. Der Kreuzungsbereich beider Verkehrswege ist als Eisenbahnüberführung ausgebildet. Die Dachauer Straße ist im Kreuzungsbereich abgesenkt. Die EÜ liegt im Einfahrbereich des S-Bahnhaltepunktes Moosach. Die Querung der Dachauer Straße mit der Bahntrasse wird durch eine für den Schwerverkehr nicht ausreichende Durchfahrtshöhe von ca. 3,70 m (beschildert mit 3,40 m, Unfallschwerpunkt) sowie ungenügend ausgebildete begleitende Gehwege (Radfahrer frei) charakterisiert und stellt einen erheblichen Unfallschwerpunkt dar.

Das Kreisverwaltungsreferat hat im Zuge des Busunfalles am 09.06.2013 und in Abstimmung mit der Unfallkommission Sofortmaßnahmen in Form von Beschilderungen, Markierungen und mehrfachen Leuchtwarnrichtungen in LED-Technik angebracht. Zur Zeit wird vom Baureferat in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat eine elektronische Höhenkontrolle erstellt. Diese wird in der ersten Jahreshälfte 2017 errichtet und in Betrieb genommen werden.

Nach Erhebungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung beträgt die derzeitige Verkehrsbelastung der Dachauer Straße in dem betrachteten Abschnitt ca. 23.600 bis 24.300 Kfz/Tag (Verkehrszählungen 2006/2011). Der Schwerverkehrsanteil beläuft sich auf ca. 2 – 4 %.

Die Verkehrsentwicklung wurde für den Zeitraum bis 2025 mit einem Prognosewert von 25.000 bis 27.000 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 2 – 6 % berücksichtigt.

Bei der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie wurden die folgenden planerischen Zwangspunkte berücksichtigt:

- Eingriffsminimierung in Fremdgrund
- Minimierung der Betroffenheiten Dritter (Lärm)
- Aufrechterhaltung der bisherigen Verkehrsbeziehungen und Grundstückerschließungen (Zufahrten)
- Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs und Fuß- und Radverkehrs während der gesamten Bauzeit (abgesehen von notwendigen Sperrpausen)
- keine Veränderung der bestehenden Gleislage auf Grund der Nähe zum bestehenden S-Bahnhalte Moosach
- städtebauliche Verträglichkeit
- richtlinienkonforme Fuß- und Radwege entlang der Dachauer Straße
- Berücksichtigung aktueller Bauleitplanungen
- Grundwassersituation
- Wirtschaftlichkeit

Die Grundwassersituation wurde durch einen Gutachter bewertet. Demnach steht das Grundwasser oberflächennah an. Somit ist für die zukünftige Straße eine Grundwasserwanne erforderlich.

Folgende Varianten wurden im Zuge der Machbarkeitsstudie untersucht:

Variante 1 - Neubau mit Durchfahrtshöhe von 4,50 m

Es wurde eine Tieferlegung der Straßengradiente für eine Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m samt einer Verbreiterung des bestehenden Straßenquerschnittes von 2 Fahrspuren auf zukünftig 3 Fahrspuren und mit beidseitigen, getrennten und richtlinienkonformen Geh- und Radwegen untersucht. Dabei wurde auf Wunsch des Referates für Stadtplanung und Bauordnung die Verlängerung der bestehenden Linksabbiegerspur in die Gröbenzeller Straße durch das zukünftige Bauwerk hindurch berücksichtigt, um den zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen gerecht zu werden.

Variante 2 - Neubau mit reduzierter Durchfahrtshöhe von 3,70 m

Als alternativer Lösungsansatz wurde eine Durchfahrtshöhe von 3,70 m (analog Bestand) untersucht. Auch hier wurden eine Verbreiterung des bestehenden Straßenquerschnitts für 3 Fahrspuren sowie beidseitige, getrennte und richtlinienkonforme Geh- und Radwege berücksichtigt.

Variante 3 - Separate Fuß- und Radwegunterführung

Auf Wunsch des Bezirksausschusses wurde eine separate, barrierefreie Fuß- und Radwegunterführung untersucht. Dabei ist der Fuß- und Radverkehr auf der Süd-West-Seite der Dachauer Straße im Zweirichtungsbetrieb zu führen.

Ergänzende Untersuchungen

Weiterhin wurde die Möglichkeit einer Trambahnführung unter Beachtung der erforderlichen Durchfahrtshöhe sowie der Anbindung an das bestehende Straßennetz untersucht.

2.1 Kreuzungsbauwerk (EÜ)

Der Bereich der EÜ erstreckt sich von der Gröbenzeller / Moosburger Straße bis zum Ende der zukünftigen Grundwasserwanne nördlich der Breslauer Straße.

Variante 3 - Separate Fuß – und Radwegunterführung

Ergänzend zu Varianten 1 und 2 wurde auf Wunsch des Bezirksausschusses zusätzlich die Anordnung einer separaten, vom Bestand in der Lage abgesetzten Fuß- und Radwegunterführung überprüft. Die bestehende Kreuzung der Dachauer Straße mit den DB-Anlagen wird dabei baulich nicht verändert.

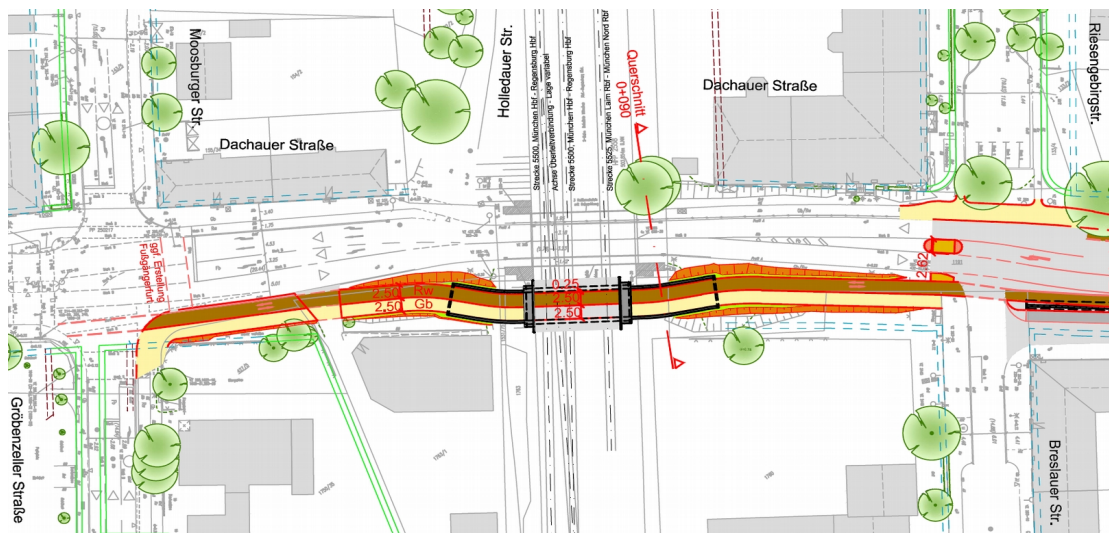


Abbildung 1: Lageplan Variante separate Fuß-Radwegunterführung

Unter Berücksichtigung der örtlichen Platzverhältnisse ist die Anordnung einer eigenständigen Fuß- und Radwegunterführung, einschließlich der Anbindung an das bestehende Wegenetz, ausschließlich auf der Süd-West-Seite der bestehenden Dachauer Straße baulich möglich. Die gemeinsame Fuß- und Radwegführung zwischen der Breslauer Straße und der Gröbenzeller Straße muss als Zweirichtungsradverkehr geführt werden. Der Zweirichtungsradweg und der Gehweg weisen jeweils eine Breite von 2,50 m auf. Im Bauwerksbereich wird der Radweg auf 2,75 m aufgeweitet, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum Bauwerk einzuhalten.

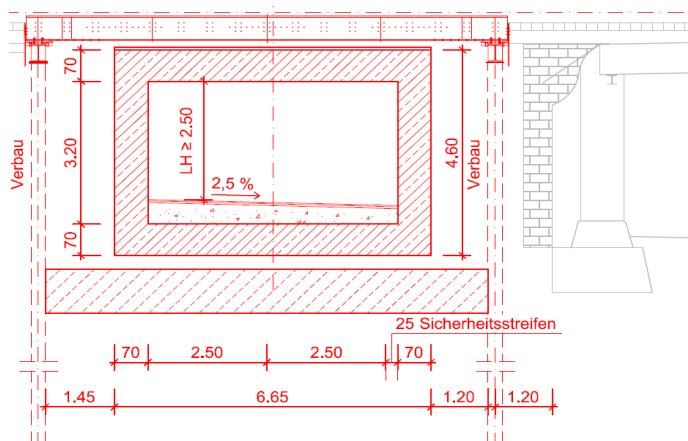


Abbildung 2: Regelquerschnitt EÜ Variante separate Fuß- und Radwegunterführung

Das Kreisverwaltungsreferat lehnt diese Radverkehrsführung aus Verkehrssicherheitsgründen ab. Der stadtauswärts fahrende Radverkehr müsste die Dachauer Straße zweimal queren, davon einmal ungesichert ohne Lichtsignalanlage auf Höhe der Riesengebirgstraße. Mit dieser Führung des Radverkehrs würden neue Unfallschwerpunkte entstehen. Die Variante wäre damit nicht genehmigungsfähig und scheidet somit grundsätzlich aus.

Variante 2 – Neubau mit reduzierter Durchfahrtshöhe von 3,70 m

Als Variante 2 wurde eine Durchfahrtshöhe von 3,70 m untersucht. Diese Durchfahrtshöhe entspricht der heutigen Bestandssituation. Mit dieser Lösungsvariante sollte auch untersucht werden, ob die für Variante 1 erforderlichen Grundwasserwannen in ihrer Länge reduziert werden können und ob sich ein günstigerer Bauablauf ergibt. Aufgrund der geringeren Durchfahrtshöhe muss die Geschwindigkeit in der Dachauer Straße im Kreuzungsbereich mit der DB-Trasse dauerhaft auf 30 km/h beschränkt bleiben. Trotz der neuen automatischen Höhenkontrolle könnten künftige Unfälle von LKWs und Reisebussen nicht ausgeschlossen werden.

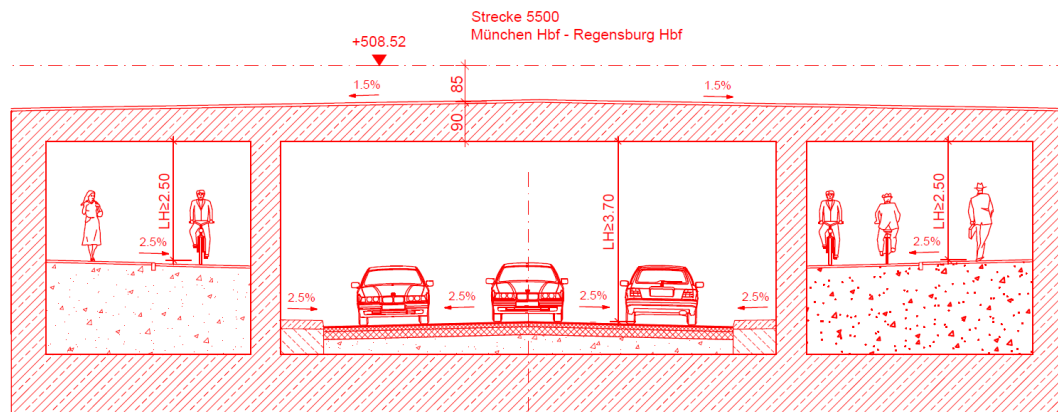


Abbildung 3: Regelquerschnitt EÜ Variante 3,70 m lichte Höhe

Die Variante Neubau mit reduzierter Durchfahrthöhe von 3,70 m entspricht hinsichtlich ihrer bautechnischen Ausbildung sowie der Verkehrswege weitgehend der Variante 4,50 m lichte Höhe. Auch hier ist eine Anbindung der Holledauer Straße wie bei der Variante 1 höhentekhnisch nicht sinnvoll (vgl. Variante 1).

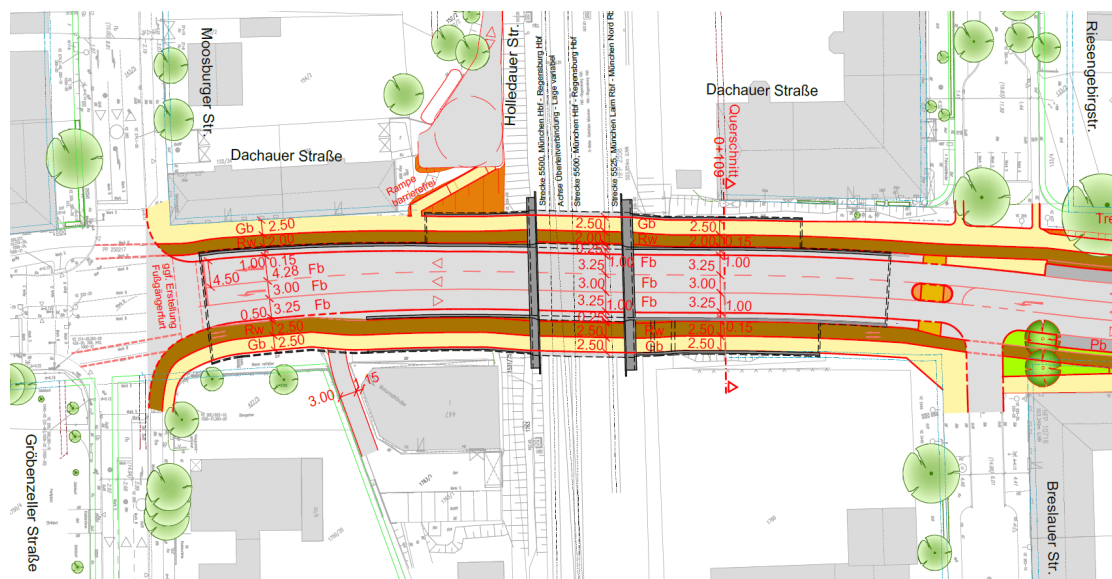


Abbildung 4: Lageplan Variante 3,70 m lichte Höhe

Für die 3,70 m-Lösung gelten die gleichen Bauzeiten, Sperrpausen sowie Eingriffe in die Seitenflächen und Privatgrund wie für die 4,50 m-Lösung. Diese Variante ist bautechnisch realisierbar, beseitigt aber nicht den heutigen Unfallschwerpunkt.

Variante 1 - Neubau mit ungehinderter Durchfahrtshöhe von 4,50 m

Eine Absenkung (Tieferlegung) der Dachauer Straße zur Realisierung einer lichten Höhe von 4,50 m im Kreuzungsbereich der Dachauer Straße mit der DB-Trasse ist ebenfalls technisch möglich. Alle straßenplanerischen Vorgaben zu Nutzbreiten und Spurenanzahl können eingehalten werden. Für die Ausbildung des Unterführungsbauwerkes wird, in Abstimmung mit der DB Netz AG als Bauherrin, ein Dreifeldbauwerk in Rahmenbauweise zugrunde gelegt. Durch die Wahl dieser Bauweise sind sowohl ein schmalerer Querschnitt gegenüber einem Zweifeldbauwerk (Verzicht auf zwei Schrammborde) als auch höhergelegte Fuß- und Radwege (Barrierefreiheit und Komfort) möglich. Einzelheiten hierzu sind noch mit der DB Netz AG im Zuge der weiteren Planung abzustimmen.

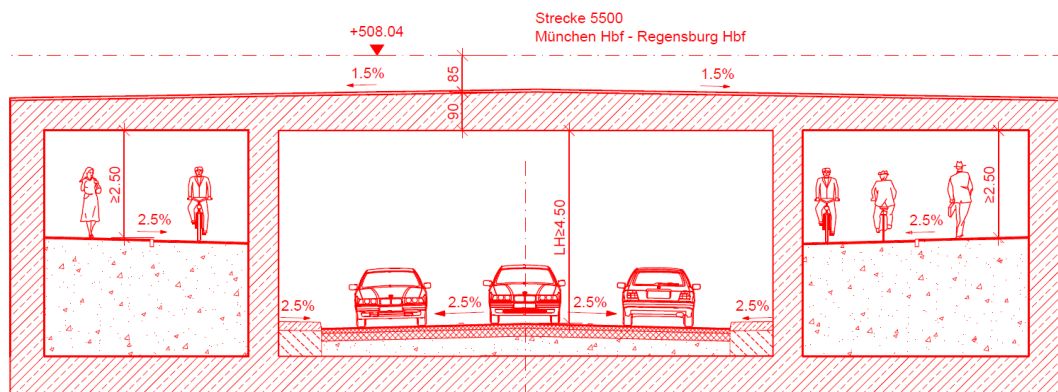


Abbildung 5: Regelquerschnitt EÜ Variante 4,50 m lichte Höhe

Alle Erschließungen und bisherigen Verkehrsbeziehungen können sichergestellt werden. Lediglich auf die Anbindung der Holledauer Straße an die Dachauer Straße wurde, wie bei Variante 2, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung verzichtet, da diese ausschließlich zur Erschließung von einigen Grundstücken dient. Diese Grundstücke werden künftig über die Moosburger Straße erschlossen.

Für das Abhängen der Holledauer Straße sprechen folgende Gründe:

- Erhebliche Einschränkung der Sichtweitenverhältnisse bei der Einfahrt in die Dachauer Straße, was ein hohes Unfallrisiko zu Folge hätte.
- Notwendigkeit einer langen und kostenintensiven Grundwasserwanne für die Holledauer Straße mit erheblichen Eingriffen in die Garagenzufahrten nordöstlich Dachauer Straße 294 und Kleingärten parallel zur Bahnstrecke
- Die Einhaltung der Höchstlängsneigung von 6 % bzw. 5 % für Gehbahn und Radweg nordöstlich der Dachauer Straße wäre ohne erhebliche und kostenintensive Eingriffe (Tieferlegung Knotenpunkte Dachauer / Gröbenzeller / Moosburger Straße und Dachauer Straße / Breslauer Straße sowie Anschluss Riesengebirgstraße) nicht möglich.

Aufgrund der Höhenlage der Erschließung von Haus Nr. 447 Dachauer Straße (Motorradhändler) muss in diesem Zufahrtsbereich die Grundwasserwanne erweitert werden.

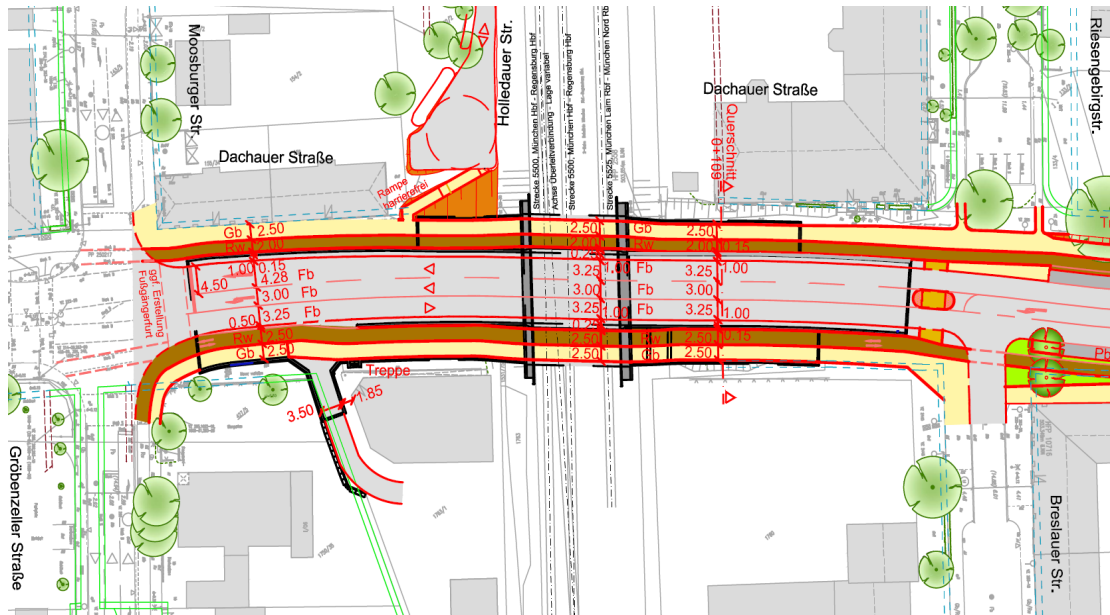


Abbildung 6: Lageplan Variante 4,50 m lichte Höhe

Die künftige Straße ist auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt.

Verkehrsführung während der Bauzeit

Während des Baus der neuen Brücke muss der Bahnbetrieb mit Einschränkungen aufrechterhalten werden. Dieser hat grundsätzlich Vorrang gegenüber dem Individualverkehr der kreuzenden Dachauer Straße. Die Durchführung der Gesamtmaßnahme (Bau der EÜ durch die DB Netz AG sowie der Grundwasserwanne und der Straße durch das Baureferat) gestaltet sich technisch bei beiden Varianten (4,50 bzw. 3,70 m Durchfahrtshöhe) aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse sehr schwierig. Die Machbarkeitsstudie hat jedoch gezeigt, dass es möglich ist, während der Bauzeit die verkehrliche Verbindung der Dachauer Straße für Fußgänger und Radfahrer aufrechtzuerhalten. So könnte durch eine geeignete Wahl der Bauabfolge eine über die Bauzeit durchgängige Verbindung für den Fußgänger- und Radverkehr zwischen der Gröbenzeller Straße und der Breslauer Straße sichergestellt werden. Das Kreisverwaltungsreferat weist darauf hin, dass diese Rad- und Fußverkehrsführung während der Bauzeit von der Baufirma zuverlässig und regelkonform einzurichten ist. Das Baureferat sichert dies zu, soweit es in seinem Zuständigkeitsbereich liegt. Für den Bereich des eigentlichen Kreuzungsbauwerks wird die DB Netz AG als zuständiger Bauherr auf diese Forderung hingewiesen.

Aufgrund der sehr eingeschränkten Platzverhältnisse ist für den MIV (Motorisierten Individualverkehr) und ÖPNV jedoch eine dauerhafte Sperrung der Dachauer Straße im Bereich der EÜ für voraussichtlich ca. 30 Monate (reine Bauzeit ohne Winterpause) erforderlich. Die Grundstückserschließung im Allgemeinen ist aber sichergestellt. Insbesondere die Zufahrt zur Dachauer Straße 447 ist gegeben und erfolgt während der Herstellung der Grundwasserwanne über eine separate provisorische Zufahrt.

Die konkrete Bauablaufplanung und Leistungsfähigkeitsuntersuchungen von Umleitungsstrecken müssen noch vor dem Planfeststellungsverfahren von der DB AG und den betroffenen Referaten entwickelt und aufeinander abgestimmt werden.

Die Ergebnisse werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.

Für die Anordnung der künftigen Eisenbahnüberführung sowie der Straße mit Grundwasserwanne sind bei beiden Varianten Eingriffe in Privatgrund auf der Nord-West-Seite der Dachauer Straße notwendig.

Ingenieurbauwerke

Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass sich die Ingenieurbauwerke (EÜ und Grundwasserwannen) für die untersuchten Durchfahrtshöhen 4,50 m und 3,70 m in ihrer Ausgestaltung, im Bauablauf und im Bauverfahren kaum unterscheiden. Beide Durchfahrtshöhen benötigen eine Grundwasserwanne und eine Bauwasserhaltung mit dichten Baugruben während der Bauzeit.

Der Bauablauf inklusive Bauverfahren und Baukonstruktion der Ingenieurbauwerke wird im weiteren Verfahren von der DB Netz AG in enger Abstimmung mit dem Baureferat weiter konkretisiert und optimiert. Hieraus könnten sich noch geringfügige Änderungen an den Bauwerksabmessungen im Detail ergeben.

Die DB Netz AG wurde zwischenzeitlich vom Baureferat gebeten, die bahninterne Vorplanung auf Grundlage der Machbarkeitsstudie zu beginnen.

Schallschutz

Der geplante Ausbau der Dachauer Straße mit teilweiser Verschiebung der Fahrbahnen sowie deutlicher Absenkung der Fahrbahn im Bereich der Eisenbahnüberführung stellt einen erheblichen baulichen Eingriff in die Straße im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Demnach entstehen voraussichtlich Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen (passiver Schallschutz) an der Straßenrandbebauung.

Die Maßnahmen werden im weiteren Verfahren konkretisiert und im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses rechtlich festgelegt.

Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Die Variante 4,50 m lichte Durchfahrtshöhe stellt eine wesentliche verkehrliche Verbesserung gegenüber dem Bestand dar und beseitigt einen Unfallschwerpunkt. Sie wäre 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

Wird die lichte Höhe auf 3,70 m belassen bzw. nur eine separate Fuß- und Radfahrunterführung errichtet und somit der Unfallschwerpunkt nicht beseitigt, sind allenfalls die Geh- und Radwegunterführungen förderfähig. Grund hierfür ist, dass sich die verkehrliche Verbesserung nur auf den Geh- und Radverkehr bezieht. Außerdem ist es fraglich, ob die Beibehaltung von 3,70 m lichter Höhe genehmigungsfähig wäre, da die Unfallgefahr für LKWs und Busse hiermit nicht beseitigt würde.

Fazit für das zukünftige Kreuzungsbauwerk (EÜ)

Im Hinblick auf Genehmigungs- und Förderfähigkeit sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, ist der Ausbau der Unterführung auf 4,50 m Höhe aus Sicht des Baureferates zwingend erforderlich.

Eingriffe in Biotope und naturschutzfachlich relevante Flächen sind weder für die Variante 1 (4,50 m Durchfahrtshöhe) noch die Variante 2 (3,70 m Durchfahrtshöhe) erforderlich, da im Planungsgebiet keine Schutzgebiete nach EU-Recht (FFH- oder Vogelschutz-Gebiete) und keine nach nationalem Recht berührt sind. Das Planungsgebiet liegt jedoch vollständig innerhalb der Baumschutzverordnung. Es sind jeweils ca. 21 Bäume zu fällen. Bei der separaten Fuß- und Radwegunterführung sind ca. 14 Bäume zu fällen. Eine Neupflanzung im unmittelbaren Projektumgriff ist aufgrund des beengten Platzangebotes bei keiner Variante möglich. Im Zuge der Planfeststellung werden geeignete Ersatzpflanzungen untersucht.

Parkplätze sind im Bestand nicht vorhanden.

2.2 Abschnitt Dachauer Straße zwischen Breslauer Straße und Pelkovenstraße (siehe Abb. 7 - 10)

Der restliche Untersuchungsbereich erstreckt sich vom Ende der Grundwasserwanne nördlich der Breslauer Straße über die südliche Einmündung der Anliegerstraße (Parallelfahrbahn) bis zum Knotenpunkt Dachauer Straße / Pelkovenstraße.

Der Bereich zwischen der südlichen Einmündung der Anliegerstraße (Parallelfahrbahn) bis zum Knotenpunkt Dachauer Straße / Pelkovenstraße wird durch die beidseitige innerstädtische Randbebauung geprägt. Der zwischen der Randbebauung vorhandene Freiraum wird vollständig durch die Verkehrsflächen der Dachauer Straße belegt.

Der übrige Bereich wird vor allem durch die Anliegerstraße (Parallelfahrbahn) mit den dort vorhandenen Parkplätzen und der Einmündung der Breslauer Straße geprägt. Bei der Bewertung der Parkplatzbilanz in diesem Bereich ist zu berücksichtigen, dass nur die legalen Parkmöglichkeiten in der Bilanz berücksichtigt werden können.

Auf eine bestandsorientierte Lösung wurde bewusst verzichtet, da dadurch die Forderung nach durchgehenden regelkonformen Geh- und Radwegen nicht hätte erfüllt werden können.

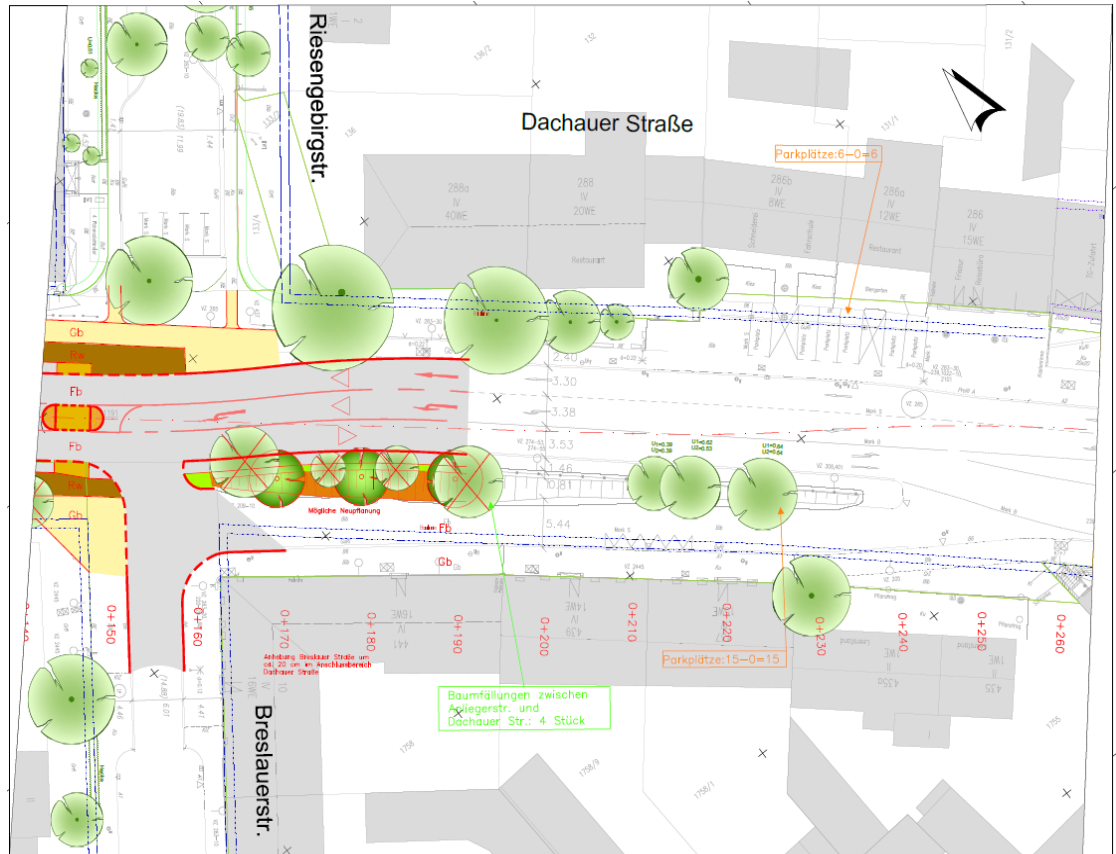


Abbildung 7: Nicht berücksichtigte bestandsorientierte Lösung mit Anliegerfahrbahn

Als Lösung für diesen stadtauswärtigeren Teil wird daher ein Ausbau ohne Parallelfahrbahn, mit Parkplätzen und Bauminseln vorgesehen.

Statt der ehemaligen Anliegerfahrbahn (Anliegerstraße) sollen Parkbuchten mit Bauminseln geschaffen werden. Diese dienen als Ersatz für die Parkmöglichkeiten im Bereich der Parallelfahrbahn. Zur Gewährleistung beidseitig durchgehender getrennter Fuß- und Radwege entfallen auf der Nordostseite 3 Stellplätze (Senkrechtparker). Im Gegenzug werden auf dieser Seite 8 neue Parkplätze in Parkbuchten geschaffen. Im Bereich der im Bestand vorhandenen Parallelfahrbahn entfallen 6 Parkplätze. Insgesamt entfällt somit im vorliegenden Untersuchungsbereich nur 1 Stellplatz gegenüber dem Bestand.

Die bestehenden, zwischen Dachauer Straße und Anliegerstraße situierten Bäume müssen gefällt werden. Im Bereich zwischen den Parkbuchten der Süd-West-Seite sind Ersatzneupflanzungen in Bauminseln geplant (siehe Abbildung 8).

Ein Eingriff in Privatgrund ist nicht erforderlich.

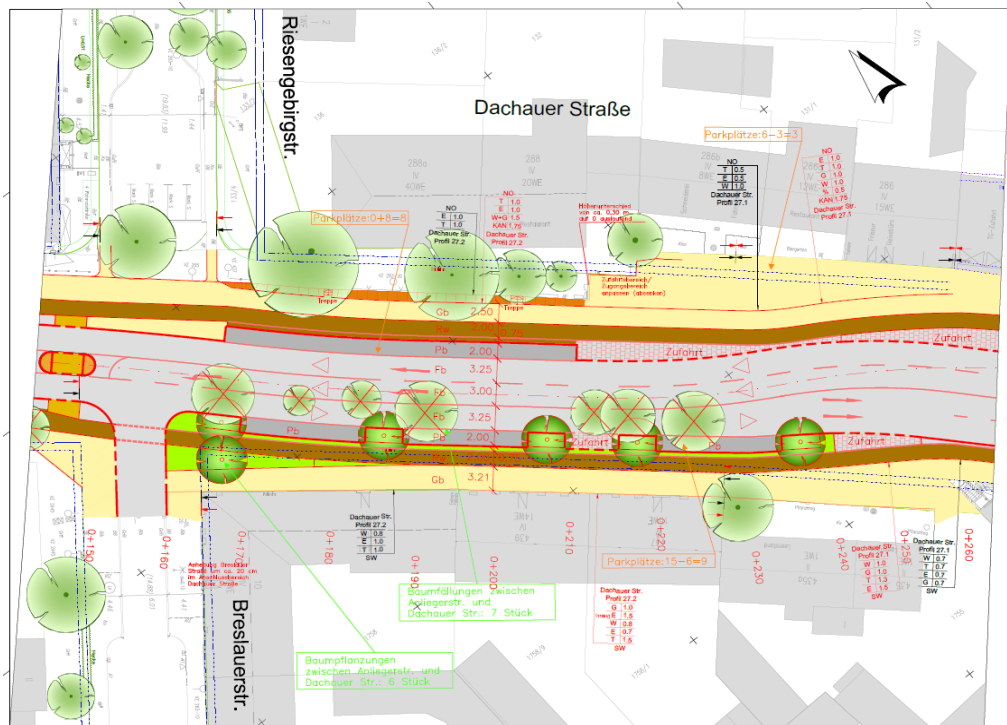


Abbildung 8: Lageplan Ausbau ohne Parallelfahrbahn, aber mit Parkplätzen und Bauminseln

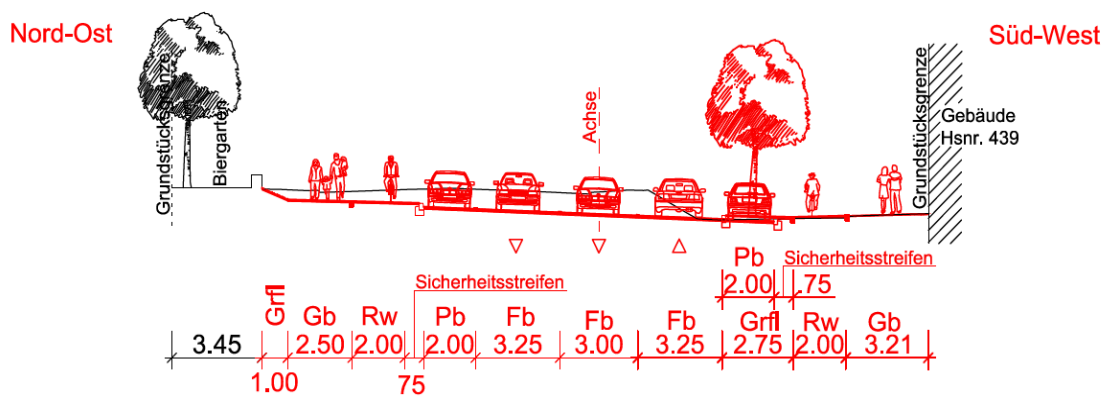


Abbildung 9: Querschnitt Variante ohne Parallelfahrbahn, aber mit Parkplätzen und Bauminseln

Ca. 7 Bäume müssen gefällt werden (siehe Abb. 8). Im Gegenzug können auf den Bauminseln zwischen den Längsparkern 5 neue Bäume und 1 neuer Baum an der Einmündung Breslauer Straße gepflanzt werden.

Für den Bereich des Knotenpunkts Dachauer Straße / Pelkovenstraße wird eine Lösung vorgeschlagen, die möglichst viele Parkplätze erhält und die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit der Dachauer Straße sicherstellt. In Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird der stadteinwärtige Linksabbiegestreifen aus der Dachauer Straße in die Pelkovenstraße auf 25 m verkürzt. Diese Länge stellt eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens sicher. Der dadurch entstehende Platz erlaubt eine Verschwenkung der beiden stadtauswärtigen Fahrstreifen. Somit können nordöstlich des Linksabbiegestreifens 3 Stellplätze angeordnet werden.



Abbildung 10: Lösung mit verkürztem Linksabbiegestreifen

Insgesamt entfallen durch den vorgeschlagenen Ausbau 9 legale Parkplätze.

Für die Anordnung eines durchgehend ausreichend breiten Gehweges an der Ecke Dachauer Straße / Bunzlauer Straße (Bereich Dachauer Straße 431) wird ein minimaler Eingriff in Privatgrund erforderlich.

Schallschutz

Die Varianten für den weiteren Verlauf der Dachauer Straße bis zur Kreuzung mit der Pelkovenstraße lösen keine Lärmvorsorge aus.

Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Der regelkonforme Ausbau des Geh- und Radwegs ist eine Verbesserung im Sinne des BayGVFGs und daher förderfähig.

Im Falle eines belastungsklassengerechten Ausbaus (Belastungsklassenerhöhung) wäre dieser aufgrund der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne des BayGVFGs förderfähig. Hierzu sind noch Untersuchungen in den weiteren Planungsschritten notwendig.

2.3 Zusätzliche Untersuchungen Trambahnführung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde auch die Möglichkeit einer Trambahnführung im Straßenraum der Dachauer Straße (ohne eigenen Gleiskörper) geprüft. Auf Grundlage der Trassierungsrichtlinien für Trambahnen wurden zunächst Gradienten entwickelt und anschließend die Auswirkungen auf die Knotenpunkte untersucht und bewertet.

Eine Trambahnführung erfordert eine lichte Höhe von 5,0 m und eine maximale Längsneigung von 4 % im Bereich der EÜ. Die Gradienten der Dachauer Straße müsste daher im Bauwerksbereich gegenüber der Führung ohne Tram um zusätzliche 1,20 m abgesenkt werden.

Bereits grobe Untersuchungen haben gezeigt, dass dies höhenteknisch nicht lösbar ist.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie auf weiterführende Untersuchungen (z. B. Trassierung in der Lage, Anschluss an bestehende Gleisanlagen und Weiterführung in Dachauer / Gröbenzeller Straße, Auswirkungen auf Straßenquerschnitt und -verlauf etc.) verzichtet und mögliche Lösungsansätze zur Trambahnführung nicht weiter verfolgt.

3. Kosten und Finanzierung

Wie im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) bereits dargestellt, werden die Gesamtkosten überwiegend durch die Brückenbaumaßnahme sowie die Sicherungskosten der DB beeinflusst. Die Kostenbeteiligung richtet sich nach dem jeweiligen Aufweitungsverlangen sowie den abzulösenden Unterhaltskosten. In vergleichbaren Maßnahmen fallen in der Regel ein- bis zweistellige Millionenbeträge für die Landeshauptstadt München an.

Die Kostenteilung ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. Belastbare Gesamtprojektkosten können 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 Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden.

Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.

Für die Maßnahme findet das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) § 3 (Maßnahme an bestehender Kreuzung) Anwendung.

Die Kostenfolge richtet sich nach § 12 Abs. 2 EKrG. D. h., bei einem Verlangen sowohl seitens der DB als auch der LHM als Straßenbaulastträger werden die jeweiligen Kosten entsprechend dem Teilungsschlüssel anteilig getragen.

Die von der Baumaßnahme betroffenen Spartenträger haben sich, entsprechend den bestehenden Vertragsgrundlagen, an ihren durch die Baumaßnahme entstehenden Kosten zu beteiligen. Dies ist anhand der Kreuzungsvereinbarung im Zuge der nächsten Planungsphasen zu prüfen bzw. die Betroffenheit zu konkretisieren und festzulegen.

Die Maßnahme „EÜ Dachauer Straße“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 225.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme Nr. 6300.1330 (Rangfolge-Nr. 223) enthalten.

Nach Erteilung der Projektgenehmigung werden die Baukosten aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ (MIP 2016 - 2020, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 901) herausgelöst, auf die Einzelmaßnahme umgeschichtet und entsprechend im Haushalt veranschlagt. Die Bereitstellung der in 2017 erforderlichen Planungsmittel in Höhe von ca. 50.000 € erfolgt durch Mittelumschichtung aus der Finanzposition 6300.950.4220.0 „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ auf Antrag des Baureferates durch die Stadtkämmerei auf dem Büroweg. Dadurch ergibt sich keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Hinsichtlich der Förderfähigkeit des Projektes wird auf die Ausführungen im Vortrag unter Ziffer 2.1, Seite 10 und Ziffer 2.2, Seite 14 verwiesen.

4. Weiteres Vorgehen

Der Stadtrat nimmt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur EÜ Dachauer Straße, wonach eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m realisierbar ist, zur Kenntnis. Das Baureferat wird die vorgeschlagene Vorzugslösung (4,50 m Variante) weiter verfolgen und darauf aufbauend die Entwurfs- und die Genehmigungsplanung erarbeiten. Das Planfeststellungsverfahren wird durch die DB Netz AG beantragt. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird das Baureferat die Maßnahme dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorlegen.

Die Planungen für die Eisenbahnüberführung werden durch die DB Netz AG erstellt.

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

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 10 Moosach wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 2.1) Bezirksausschusssatzung zur Planung der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße angehört.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 10 Moosach teilt hierzu in seiner Stellungnahme vom 17.05.2017 (siehe Anlage 3) u. a. mit:

„Der Bezirksausschuss 10 hat sich in seiner Sitzung am 15.05.2017 mit der o. a. Sitzungsvorlage zur Anhörung befasst und dazu folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

Die Variante 1 - Neubau mit Durchfahrtshöhe von 4,50 m mit separater Fuß- und Radwegunterführung wird in der Machbarkeitsstudie priorisiert.

Dass offensichtlich die Erneuerung der Brücke mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m nicht verhindert werden kann, nimmt der BA 10 zur Kenntnis.“

Zu den begleitend vom BA 10 gestellten Forderungen wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1.) *„Koordination des geplanten Ausbaus der Dachauer Straße in Richtung Max-Born-Straße mit dem Brückenneubau“*

Die erstmalige Herstellung der Dachauer Straße zwischen Gröbenzeller Straße und Wildermuthstraße wurde dem Stadtrat am 14.02.2012 zur Abstimmung des weiteren Vorgehens vorgelegt (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 08130). Der Stadtrat beschloss, das zwischenzeitlich entwickelte Projekt nicht weiter zu verfolgen und gemäß der nachfolgenden Vorgehensweise zu verfahren. *„Das Baureferat hält es für nicht vertretbar, 79 Bestandsbäume wegen der erstmaligen Herstellung der Dachauer Straße zu fällen und schlägt daher vor, die Entwicklung und ggf. das Ableben der befallenen Bäume abzuwarten und die Allee in der Zwischenzeit nicht mehr nachzupflanzen.“* Derzeit ist es daher noch nicht absehbar, wann diese Maßnahme realisiert wird. Sollten sich im Zuge der weiteren Planung für die Eisenbahnüberführung neuere Erkenntnisse bezüglich der Maßnahme „Erstmalige Herstellung der Dachauer Straße zwischen Gröbenzeller Straße und Wildermuthstraße“ ergeben, wird geprüft, wie beide Maßnahmen sinnvoll gemeinsam und aufeinander abgestimmt abgewickelt werden können.

zu 3.) *„Erstellung eines Umleitungs- und Verkehrskonzeptes für den Zeitraum der Baumaßnahmen“*

Im Zuge des weiteren Verfahrens, u. a. Planfeststellungsverfahren, werden Fragen zur Verkehrsführung während der Bauzeit und möglichen Umleitungsstrecken noch detailliert untersucht. Der Forderung des Bezirksausschusses kann somit entsprochen werden.

Zu den Forderungen Nummer 2 und Nummer 4 nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in seinen Schreiben vom 26. und 31.05.2017 wie folgt Stellung:

zu 2.) *„Erstellung eines Umwelt- und Lärmkonzeptes, wegen Zunahme des zu erwartenden Schwerlast- und allgemeinen Verkehrs in der Dachauer Straße“*
und

zu 4.) *„Verzicht auf Ausweisung der Dachauer Straße als Vorrangstraße für den Wirtschaftsverkehr“*

„Die Dachauer Straße erfüllt als örtliche Hauptverkehrsstraße entsprechend dem gültigen Verkehrsentwicklungsplan eine maßgebende Verbindungsfunktion im Straßennetz und ist zur Aufnahme für den örtlichen Wirtschaftsverkehr geeignet und notwendig. Auf den Hauptverkehrsstraßen sollen Verkehre gebündelt werden um damit für die Verkehrsführung von vor allem Schwerlastverkehr ungeeignete und nicht vorgesehene nachgeordnete Straßen wirksam vom Schwerlastverkehr entlasten zu können. Dadurch könnten gebietsinterne Verlagerungseffekte minimiert bzw. sogar vermieden werden.

Eine nennenswerte Erhöhung des Schwerverkehrsaufkommens wird aus fachlicher Sicht nicht erwartet.

Die Erstellung eines speziellen Umwelt- und Lärmkonzeptes für die Dachauer Straße halten wir daher nicht für erforderlich.

Es wird zur Dokumentation vorgeschlagen, am Knoten Dachauer Straße / Gröbenzeller / Moosburger Straße vor Beginn der Brückenerneuerung eine Verkehrszählung mit Schwerverkehrsanteilen durchzuführen und diese nach Erneuerung der Eisenbahnüberführung zu wiederholen. Die Zählungen werden vom Planungsreferat veranlasst.“

Unabhängig davon werden im Rahmen der Planfeststellung die unmittelbar durch den Neubau der Eisenbahnüberführung ausgelösten Auswirkungen auf Umwelt und Lärm gutachterlich untersucht und bewertet.

zu 5.) *„Forderung an die DB, die Brücke zukunftsorientiert zu bauen (zum Beispiel zu prüfen, ob weitere Gleise benötigt werden)“*

Die Beantwortung dieser Forderung liegt in der Zuständigkeit der DB Netz AG. Die DB Netz AG verweist in ihrer Stellungnahme auf das Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 23.08.2007. Darin wird festgelegt, dass bei Baumaßnahmen bzw. Planungsarbeiten an der betroffenen Eisenbahnstrecke vom Status Quo (also von der Zweigleisigkeit) auszugehen ist. Die DB Netz AG schreibt folglich: *„Von Seiten der DB Netz AG, Produktionsdurchführung München, gibt es daher keinen Planungsauftrag und keinerlei Aktivitäten hinsichtlich eines Streckenausbaus im Bereich der EÜ Dachauer Straße.“*

Das der Bezirksausschussstellungnahme beigefügte Bürgerschreiben wurde vom Baureferat in eigener Zuständigkeit direkt beantwortet.

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. Die Vorzugslösung mit lichter Höhe von 4,50 m für die Eisenbahnüberführung Dachauer Straße sowie die Vorplanung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße werden genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Dachauer Straße durch die DB AG die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung zu erarbeiten.
Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG wird das Baureferat die Projektgenehmigung herbeiführen.
3. Das Baureferat wird beauftragt, sich die in 2017 erforderlichen Planungsmittel in Höhe von 50.000 € durch Mittelumschichtung aus der Finanzposition 6300.950.4220.0 „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ auf dem Büroweg im Rahmen einer Veranschlagungsberichtigung bei der Stadtkämmerei bereitstellen zu lassen.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

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

zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat – RG 4 zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 10 Moosach

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 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.