

**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 Werinherstraße durch die DB AG

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11265

Anlagen

- 1) Übersichtslageplan Werinherstraße
- 2) Straßenprojektplan Werinherstraße
- 3) Querschnitt Werinherstraße
- 4) Übersicht Ausweichstrecken Werinherstraße
- 5) Stellungnahmen des Bezirksausschusses 16 vom 09.02.2018 und vom 13.03.2018
- 6) Stellungnahme des Bezirksausschusses 17 vom 17.01.2018

Beschluss des Bauausschusses vom 09.10.2018 (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 die Vorhabensträgerin für die geplanten Erneuerungen.

Mit der Vorlage des Programmbeschlusses 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 laufenden Projekten ist der Ziffer 2 des Vortrags zu entnehmen.

Im letzten Jahresbericht (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596 vom 21.03.2017) wurde u. a. über die Ankündigung der DB berichtet, in Kürze Anfragen zum Aufweitungsverlangen für die EÜ Menzinger Straße und die EÜ Limesstraße an die Landeshauptstadt München (LHM) zu richten, da diese Eisenbahnbrücken ebenfalls von der DB erneuert werden.

Bis dato liegt jedoch noch keine Anfrage der DB zur EÜ Menzinger Straße vor.

Für die Eisenbahnüberführung Limesstraße gibt es zwischenzeitlich eine Anfrage der DB. Der Neubau der Eisenbahnüberführung Limesstraße begründet sich zum einen in der Sanierungsbedürftigkeit der Brücke als auch im 3-gleisigen Ausbau der S-Bahnstrecke S4 zwischen Pasing und Eichenau. Die Eisenbahnüberführung Limesstraße wird somit im Zusammenhang mit dem 3-gleisigen Ausbau geplant.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die stadtinterne Koordinierung des 3-gleisigen Ausbaus der S4 übernommen und wird in diesem Zusammenhang dem Stadtrat eine Beschlussvorlage zur Festlegung der lichten Weiten und Höhen der Brücken zur Entscheidung vorlegen. Im Anschluss daran kann das Projekt in das EÜ-Programm aufgenommen werden.

Darüber hinaus ist eine weitere Anfrage der DB Netz AG zum Aufweitungsverlangen im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Straße „Am Langwieder Bach“ eingegangen. Dieses wird derzeit ebenfalls von den beteiligten Referaten geprüft und die Maßnahme dann zu gegebener Zeit ebenfalls in das Programm aufgenommen.

Im Sachstandsbericht vom 21.03.2017 wurde dem Stadtrat zur Eisenbahnüberführung in der Paosostraße Folgendes vorgetragen:

„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.“

Die Abstimmung mit anderen städtischen Referaten oder sonstigen politischen Gremien ist Aufgabe der DB Netz AG als alleinige Maßnahmeträgerin. Im Juli 2017 teilte das Eisenbahnbundesamt mit, dass für die Maßnahme Paosostraße keine planungsrechtliche Zulassungsentscheidung nötig ist, da es u. a. zu keinen Änderungen an den Eisenbahnbetriebsanlagen, zu keiner zusätzlichen Verkehrsfunktion und zu keiner Änderung an den lichten Bauwerksabmessungen kommt.

Die DB Netz AG hat daher entschieden, für die Maßnahme von jeder betroffenen Dienststelle, Behörde, Verband oder Privatperson eine Einzelgenehmigung einzuholen.

Bei der Einholung der Stellungnahmen durch die DB Netz AG zeigte sich, dass die Planung aus Sicht verschiedener Betroffener noch Defizite aufweist, insbesondere im Hinblick auf die Eingriffe in die naturschutzfachlich geschützten Böschungsbereiche und die geplanten Eingriffe in Privatgrund.

Im September und Dezember 2017 teilte auch der Bezirksausschuss 21 Pasing - Obermenzing der DB Netz AG seine Ablehnung gegenüber der Planung mit. Aufgrund dieser Ablehnung und der sonstigen Erwiderungen (z. B. vom BUND) wird die DB Netz AG jetzt einen gänzlich neuen Planungsansatz erarbeiten. Hauptgrund hierfür sind vor allem folgende Forderungen:

- Beibehaltung der jetzigen Lage und Linienführung der Fahrbahn
- Beibehaltung der jetzigen Lage und Breite für die Gehbahn
- Beibehaltung der Steilheit der jetzigen Böschungen
- Möglichkeit zur Reduzierung der Durchfahrtshöhe
- Geändertes Bauverfahren (Bauen vor Ort ohne Einschieben), auch wenn hierfür längere Vollsperrungen für MIV, Fuß- und Radverkehr erforderlich sein sollten.

Am 25.01.2018 fand zwischen der DB Netz AG, dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Abstimmungsgespräch zum weiteren Vorgehen statt. Es wurden dabei die folgenden neuen Grundzüge für eine geänderte Planung erarbeitet und abgestimmt:

- Beibehaltung der jetzigen Linienführung der Straße (wie Bestand)
- Beibehaltung der Situierung des Gehweges auf der Nordseite (wie Bestand)
- Verbreiterung der Gehbahn auf 2,0 m in der Unterführung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und dadurch Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 3,50 m
- Beibehaltung der beschilderten Durchfahrtshöhe gemäß Stadtratsbeschluss von 3,30 m (wie Bestand)
- Eventuell Reduzierung der bisherigen tatsächlichen lichten Höhe von ca. 3,60 m auf zukünftig ca. 3,40 m
- Änderung der Baustelleneinrichtungsflächen, um Eingriffe in die naturschutzfachlich wertvolleren Flächen auf der Westseite zu reduzieren
- Reduzierung der notwendigen Sperrzeiten für den Fuß- und Radverkehr auf möglichst schulfreie Zeiten

Ziel dieser Grundzüge ist, dass die DB Netz AG ihre Planung überarbeitet, den Bestandsquerschnitt sowie die Straßenführung soweit wie möglich beibehält und die Eingriffe in die Biotope auf ein Minimum reduziert. Die Straßenverkehrsflächen außerhalb der Eisenbahnüberführung sollen dabei nicht umgeplant, sondern lediglich im Bestand wiederhergestellt werden.

Das Ergebnis der neuen Planung durch die DB Netz AG wird anschließend durch die städtischen Dienststellen erneut geprüft. Die beteiligten Referate werden wie üblich bei Planfeststellungsverfahren Dritter unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung das Ergebnis prüfen und die Einbindung der betroffenen Bezirksausschüsse sicherstellen.

Die EÜ Paosostraße wird daher mit diesem Beschluss aus dem Programm genommen.

2. Sachstand der Einzelprojekte

Für alle Projekte sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahnbundesamt (EBA) durchzuführen. Der zeitliche Ablauf der Projekte sowie die Kostenbeteiligung der LHM sind 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.

2.1 EÜ Balanstraße

Sachstand Planung:

Die Vorplanung für die Verkehrsanlagen ist abgeschlossen. Zur Zeit werden die Unterlagen für die Vorprojektgenehmigung im Stadtrat erstellt.

Nächste Schritte:

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

2.2 EÜ Bodenseestraße

Sachstand:

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Variantenauswahl liegt vor und wird dem Stadtrat in Kürze in einer gesonderten Vorlage bekannt gegeben.

Nächste Schritte:

Abschluss der Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG und Entwicklung der Planung mit der DB.

2.3 EÜ Chiemgaustraße

Sachstand Planung:

Von Seiten der LHM und der DB AG wurden verschiedene Varianten zur Höherlegung der Bahngleise und Absenkung der Straße auf ihre Machbarkeit geprüft. Die Ergebnisse beider Machbarkeitsstudien sowie eine Kombination daraus wurden geprüft und bewertet.

Außerdem wird aktuell von der Stadtwerke München GmbH der Ausbau der Hauptwerkstatt in der Ständlerstraße zum Straßenbahnbetriebshof geplant. Dies hat eine deutliche Erhöhung der Verkehrsfahrten der Straßenbahn zur Folge. Die Auswirkungen werden derzeit ergänzend untersucht und anschließend in die Abwägung einbezogen.

Nächste Schritte:

Nach Abschluss der ergänzten Variantenuntersuchung wird das Baureferat einen Entscheidungsvorschlag zur Vorprojektgenehmigung vorlegen.

2.4 EÜ Dachauer Straße

Sachstand Planung:

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden im Bezirksausschuss vorgestellt. Die Vorprojektgenehmigung wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2017 erteilt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08023).

Nächste Schritte:

Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, Durchführung des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt.

2.5 EÜ Lindwurmstraße

Sachstand Planung:

Die Vorprojektgenehmigung wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 21.03.2017 erteilt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596). Die Genehmigungsunterlagen wurden im Mai 2018 von der DB beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bittet zu berücksichtigen, dass die Eisenbahnüberführung als Einzelbaudenkmal auf der Denkmalliste der Landeshauptstadt mit der Beschreibung „Eisenbahnüberführung mit Brüstungsgitter mit Jugendstilornamenten, wohl um 1902“ enthalten ist.

In der Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße durch die DB AG vom 21.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596) ist dazu unter der Ziffer 3.2.5 Denkmalschutz folgendes dargestellt: "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.“

Nächste Schritte:

Durchführung des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt.

2.6 EÜ Rosenheimer Straße

Sachstand Planung:

Die Vorplanung der LHM ist weitestgehend abgeschlossen, seitens der DB steht der Abschluss der Vorplanung noch aus. 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 möglich und wurde für die Vorplanung zugrunde gelegt. Da zwei zusätzliche ÖPNV-Spuren eingeplant werden müssen, vergrößert sich die lichte Weite von ca. 26 m auf ca. 35 m, bei gleich bleibender lichter Höhe von 4,50 m. Zur Zeit werden die erforderlichen Leistungsfähigkeitsuntersuchungen für den Knoten Orleansstraße / Rosenheimer Straße durchgeführt und die Planung mit DB und MVG abgestimmt.

Nächste Schritte:

Nach Abschluss der Vorplanung wird das Baureferat einen Entscheidungsvorschlag zur Vorprojektgenehmigung vorlegen.

2.7 EÜ Sportlerweg

Sachstand Planung:

Das Plangenehmigungsverfahren für die Anpassung der Eisenbahnüberführung ist abgeschlossen. Der Plangenehmigungsbeschluss des EBA liegt seit dem 28.11.2017 rechtskräftig vor. Die Entwurfsplanung wurde erarbeitet und das Projekt am 30.01.2018 (Projektgenehmigung, Sportlerweg, Anpassung Eisenbahnüberführung, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10487) im Stadtrat genehmigt. Das Baureferat wurde beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die verwaltungsinterne Ausführungsgenehmigung herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird. Die Kreuzungsvereinbarung zwischen DB und LHM wurde im Januar geschlossen, die Baumaßnahmen der DB haben planmäßig begonnen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bittet zu berücksichtigen, dass sich im untertägigen Bereich der Eisenbahnüberführung das Bodendenkmal „Körpergräber des Endneolithikums (Schnurkeramik) und der frühen Bronzezeit sowie Siedlung der frühen Bronzezeit und der Hallstattzeit“ befinden. Die Baumaßnahme und somit auch mögliche Eingriffe in diese Bodendenkmäler wurden mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bereits abgestimmt. In diesem Zusammenhang wurden durch die DB AG archäologische Voruntersuchungen vorgenommen und eine konservatorische Abdeckung der betroffenen Flächen durchgeführt.

Nächste Schritte:

Bau des Brückenbauwerks durch die DB AG bis Herbst 2018.
Durchführung der Straßenbaumaßnahmen des Baureferates in 2019.

2.8 EÜ Tumblingerstraße

Sachstand Planung:

Die Planung (Grundlagenermittlung und Vorplanung) für den Straßenbau ist seitens Baureferat beauftragt. Die Vorplanung der DB soll Ende 2018 beginnen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bittet zu berücksichtigen, dass sich in der Nähe der Eisenbahnüberführungen die Einzelbaudenkmäler „Thalkirchner Straße 110, Tumblingerstraße 29, Einfriedung“ und „Thalkirchner Straße, Eisenbahnbrücke“ befinden.

Die genannten Denkmäler sind dem Baureferat bekannt.

Die Denkmalschutzbehörden werden im weiteren Planungsprozess noch mit eingebunden.

Nächste Schritte:

Abstimmungen mit der DB zur Notwendigkeit einer Grundwasserwanne und Durchführung der Vorplanung.

2.9 EÜ Werinherstraße

Sachstand Planung:

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

Nächste Schritte:

Erstellung der Planfeststellungsunterlagen, Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG beim Eisenbahnbundesamt.

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

3.1 Sachstand

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013 zum „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München, Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) wurde festgelegt:

Die Durchfahrthöhe soll beschränkt bleiben. Empfohlen werden zwei Fahrspuren je Richtung (ursprüngliche Angabe im Beschluss: eine Fahrspur pro Richtung; wurde nachträglich seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung als redaktioneller Fehler korrigiert) und beidseitig getrennte Geh- und Radwege (mit Regelbreite gemäß ERA).

Mit dem Programmabschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) erteilte der Stadtrat auf der Grundlage der ausgeführten Planungskonzepte und der Projektbeschreibungen die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Maßnahme und beauftragte das Baureferat, die Vorplanung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigung herbeizuführen.

Die Werinherstraße wird so angepasst, dass sie ihrer Funktion als örtliche Hauptverkehrsstraße und als Hauptroute für den Radverkehr gerecht wird. Gemäß Ziffer 5 des Beschlusses sollen Geh- und Radwege weiterhin auf dem derzeitigen Niveau geführt werden.

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

3.2 Projektbeschreibung, Projekthandbuch

Die Werinherstraße verbindet die Stadtteile Obergiesing und Ramersdorf und unterquert die Bahnlinie München-Ost – Deisenhofen bei Bahn-km 1,633. Sowohl für den motorisierten als auch für den Radverkehr hat die Werinherstraße eine wichtige Funktion inne.

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2005 ist die Werinherstraße als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) ausgewiesen.

Im Rahmen des Radverkehrsnetzes stellt sie eine wichtige Verbindung dar und ist im Netzkonzept Radverkehr des Verkehrsentwicklungsplans (VEP-R) als Hauptroute ausgewiesen. Trotzdem ist heute dort kein durchgehender Radweg vorhanden. Im Bereich des Brückenbauwerks wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Im Abschnitt zwischen Schliersee- und Ungsteiner Straße beträgt die Verkehrsbelastung heute ca. 20.000 Kfz/24 h und steigt in der Prognose des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für das Jahr 2025 auf ca. 22.000 Kfz/24 h an. In diesem Abschnitt verkehren auch die Buslinien 54, N43 und N44. Sowohl aufgrund der heutigen Verkehrsmengen wie auch in Bezug auf die Prognoseverkehrsmengen ist die Bemessung des Querschnitts auf zwei Fahrstreifen je Richtung erforderlich.

Die DB Netz AG muss das Bauwerk über die Werinherstraße aus bautechnischen Gründen erneuern. Darüber hinaus ist die Verkehrssicherheit für Fußgänger und vor allem für Radfahrer zu verbessern. Dies ist durch die Vergrößerung der lichten Weite der EÜ im Zuge eines Neubaus möglich. Das Projekt umfasst daher die Erneuerung der Eisenbahnbrücke durch die DB und die Erneuerung der bestehenden Straße zwischen den Knotenpunkten Werinherstraße / Schlierseestraße im Westen und Werinherstraße / Ungsteiner Straße im Osten durch das Baureferat.

Im Bestand beträgt die lichte Weite des Bauwerks pro Fahrtrichtung etwa 9,00 m und besteht jeweils aus zwei Fahrspuren und einer Gehbahn. Die lichte bauliche Höhe beträgt im Bestand an der niedrigsten Stelle 3,85 m. Abzüglich eines Sicherheitsabstandes ist derzeit eine Durchfahrtshöhe von 3,60 m beschildert. Aktuell weist die Werinherstraße daher folgendes Profil auf:

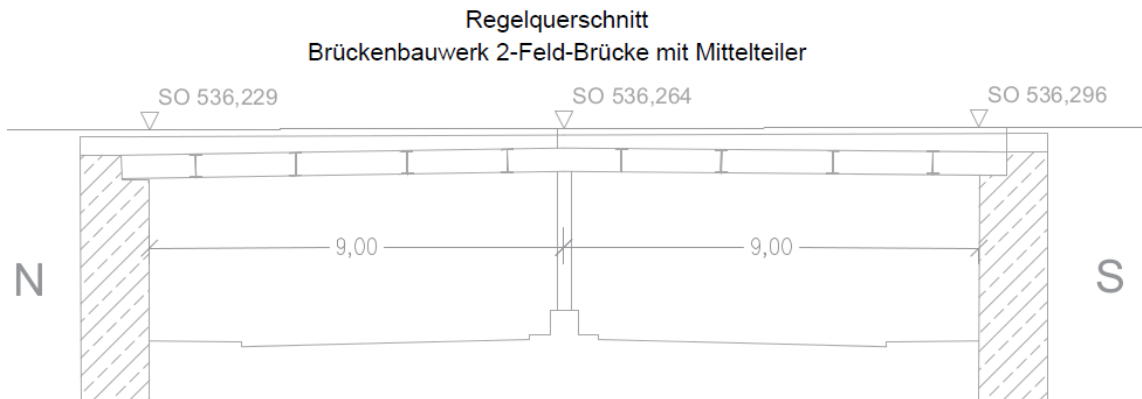


Abbildung 1: Querschnitt Bestand durch die EÜ Werinherstraße

Die Planung zum Neubau sieht vor, die lichte Weite auf circa 27,20 m aufzuweiten. Dabei wird die bestehende Straße erneuert sowie auf beiden Seiten um einen getrennten Geh- und Radweg erweitert. Diese sollen richtlinienkonform und barrierefrei mit einer Längsneigung von etwa 2 % gebaut werden. Der bestehende Straßenquerschnitt von 2 Fahrspuren je Richtung bleibt dabei erhalten. Die Breite der Fahrspuren wird neu aufgeteilt und beträgt im gesamten Streckenabschnitt 3,50 m bei der äußeren und 3,25 m bei der inneren Fahrspur. Die bauliche lichte Höhe bleibt wie im Bestand bei 3,85 m.

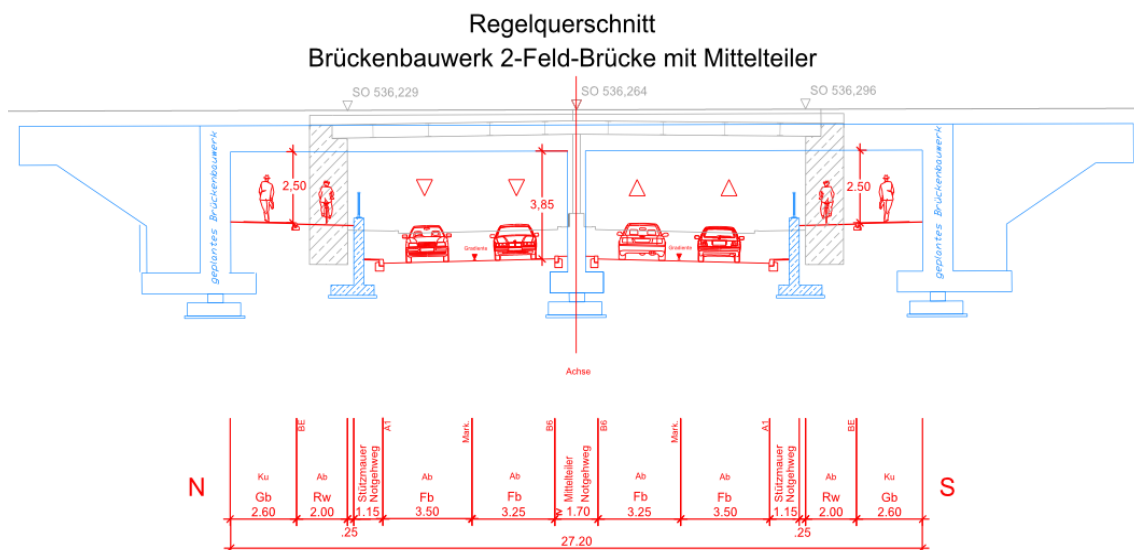


Abbildung 2: Regelquerschnitt durch die EÜ Werinherstraße

Nach aktuellem Planungsstand der DB Netz AG liegt die Unterkante des neuen Bauwerks aufgrund der geänderten Überbaukonstruktion etwa einen Meter tiefer als die bisherige Bauwerksunterkante. Um die vorhandene lichte Höhe zu halten, muss die Gradienten der Straße entsprechend abgesenkt werden. Um alle Zufahrten aufrechterhalten zu können, ergibt sich ein Gefälle der Fahrbahnen von 7,5 % bis 8,0 % im Bereich des Bauwerks. Wegen des unterschiedlichen Gefälles zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg werden diese erhöht auf dem heutigen Niveau geführt. Dadurch ist eine Stützmauer als Abgrenzung zur Fahrbahn notwendig. Für die Konstruktion der Stützmauer und den durch die Stützmauer notwendigen Notweg ist eine Breite von 1,15 m notwendig. Die im Seitenraum verfügbare Breite für Rad- und Gehweg inklusive Sicherheitsstreifen beträgt 4,85 m. Dabei hat der Gehweg in der Planung eine Breite von 2,60 m, der Radweg eine Breite von 2,00 m. Die Gehbahn wird durch die erhöhte Lage barrierefrei.

Im Rahmen der Vorplanung wurde geprüft, ob der Mittelteiler entfallen kann. Aus Sicht der DB sind die Mittelstützen des Bauwerks aber notwendig, so dass der Mittelteiler im Bauwerksbereich bestehen bleiben muss. Da der Mittelteiler im weiteren Verlauf der Werinherstraße ebenfalls vorhanden ist, soll er aus Gründen der Verkehrssicherheit und aus städtebaulichen Gesichtspunkten auch im gesamten Projektumfang beibehalten werden.

Der Projektumfang reicht im Westen bis zur Kreuzung mit der Schlierseestraße und im Osten bis zur Kreuzung mit der Ungsteiner Straße. In diesem Bereich erfolgt eine Anpassung des Straßenquerschnitts, so dass eine durchgängig gleichbleibende Linienführung zwischen den beiden Knotenpunkten hergestellt wird. Des Weiteren müssen etwa 10 Parkplätze vor allem im Bereich zwischen Schlierseestraße und Hohenwaldeckstraße entfallen. Dadurch können auch im Vorfeld der vorhandenen Freischankflächen richtlinienkonforme Geh- und Radwege angelegt werden, um eine ausreichende Durchgangsbreite bei gleichzeitiger Nutzung der Freischankflächen sicherzustellen.

Durch die Baumaßnahmen müssen voraussichtlich 21 Bäume gefällt werden, für die im unmittelbaren Projektumfang 6 Ersatzpflanzungen möglich sind. Der weitere Ausgleich wird durch Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans herbeigeführt.

Im Zuge des Projekts wird die Bushaltestelle Ungsteiner Straße gemäß den gültigen Regeln barrierefrei für den Einsatz von Buszügen ausgebaut. Die südliche Haltestelle muss dabei in Abstimmung mit der MVG von der Ostseite der Ungsteiner Straße auf die Westseite verlegt werden, da sich die Länge der Haltestelle für den Einsatz von Buszügen von 18 m auf 23 m verlängert und hierfür östlich aufgrund einer Grundstückszufahrt nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht.

3.3 Verkehrsführung während der Bauzeit

Da die neue Brücke von der DB Netz 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.

Während der Bauzeit kann der Verkehr die meiste Zeit eingeschränkt aufrechterhalten werden: Es werden zwei Mittelstreifenüberfahrten östlich der Schlierseestraße und auf Höhe der Ungsteiner Straße erstellt. Der Verkehr wird einspurig über diese auf je eine Richtungsfahrbahn übergeleitet werden. Für Fußgänger und Radfahrer wird während der Bauzeit ein einseitiger Geh- und Radweg sichergestellt.

Für die Einschub- und Abbrucharbeiten der bestehenden Brücke sind insgesamt zwei Vollsperrungen im Abstand von ca. einem halben Jahr notwendig. In einer zweiwöchigen Sperrung wird die bestehende Brücke abgebrochen und der neue Überbau auf Hilfsbrücken in seine endgültige Lage verschoben. Eine Querung für den Fuß- und Radverkehr soll aufrechterhalten werden. In einer weiteren Sperrung werden verwendete Hilfsbrücken ausgebaut und der Regeloberbau der Straße hergestellt. Diese Sperrung wird für den motorisierten Verkehr etwa drei Wochen betragen und circa eine Woche auch für den Fuß- und Radverkehr.

Die Straßenbauarbeiten sollen größtenteils im „Schatten“ der Bauwerksarbeiten stattfinden. Die Absenkung der Gradienten im Bauwerksbereich und der Bau der Stützwände zwischen Radweg und Fahrbahn können allerdings erst nach Fertigstellung des Brückenbauwerks erfolgen. In dieser Zeit kann der Verkehr auf je einer Fahrbahn pro Richtung geführt werden. Während den Vollsperrungen kann der motorisierte Verkehr nördlich über die Eintracht- und St.-Martin-Straße und südlich über die Schliersee- und Chiemgaustraße in die Balanstraße und von dort an den Thomasiusplatz geleitet werden. Während der Sperrung für den Radverkehr kann dieser ebenfalls nördlich über die St.-Martin-Straße umgeleitet werden (siehe Anlage 4).

Der Bauablauf und die Verkehrsführungen der Umleitungsstrecken wurden von der DB Netz mit dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

3.4 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 LHM 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 Programmabschluss der Vollversammlung des Stadtrats 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.

Die von der Baumaßnahme betroffenen Sparten Träger 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.

Grunderwerb

Unmittelbar durch das Projekt ausgelöst muss Grund im Bahnbereich sowie im Bereich des südlichen Gehwegs östlich der Bahnüberführung erworben werden. Der Gehweg liegt hier im Bestand schon auf Privatgrund; diese Situation soll bereinigt werden.

Die Wiederherstellung der Feuerwehrezufahrt zum Gebäude Werinherstraße 87 – 91 erfolgt auf dem Grundstück in angepasster Lage. Bauzeitlich wird vorübergehend Privatgrund dieses Grundstücks benötigt.

Das Kommunalreferat wird gebeten, den erforderlichen Grund bereits auf der Grundlage des aktuellen Verfahrensstandes vorzeitig zu erwerben. Als Grundlage hierfür werden zu gegebener Zeit entsprechende konkrete Erwerbenaufträge mit Grunderwerbsplänen mit ca. - Flächenangaben und Eigentümerbenennungen (soweit bekannt) vom Baureferat (Tiefbau) an das Kommunalreferat übermittelt.

3.5 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.

Der Baubeginn der Maßnahme ist vom Genehmigungsverfahren abhängig, das von der DB beim Eisenbahnbundesamt betrieben wird. Der frühestmögliche Termin ist laut DB für Herbst 2021 geplant. Der Bau erfolgt damit zeitlich vorlaufend zu den benachbarten Eisenbahnbrücken an der Balanstraße und der Chiemgaustraße, die erst in den Folgejahren erneuert werden.

3.6 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 vorzuziehen.

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

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse bestehen für Ziffer 1 und 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 16 Ramersdorf - Perlach und 17 Obergiesing - Fasangarten wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung zur Planung zur EÜ Werinherstraße (Ziffer 3 der Vorlage) angehört.

Der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf - Perlach hat sich in seiner Sitzung am 08.02.2018 mit dem Projekt befasst und hat hierzu folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen (siehe Anlage 5):

„Der Bezirksausschuss fordert, dass die Durchfahrtshöhe mindestens 4,50 Meter beträgt und stimmt sonst den im Unterausschuss für Mobilität und Umwelt vorgestellten Plänen zu.

Diese Forderung wurde von den in der Sitzung des Bezirksausschusses anwesenden Bürgern deutlich unterstützt.“

In seiner Sitzung am 08.03.2018 hat sich der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf - Perlach erneut mit der Beschlussvorlage befasst und folgende zweite Stellungnahme einstimmig beschlossen (siehe ebenfalls Anlage 5):

„Es ist richtig, dass der Bezirksausschuss 16 im Jahr 2013 dem Beschluss zum sogenannten Vorbehaltsnetz für den Wirtschaftsverkehr zugestimmt hat. Richtig ist auch, dass die Werinherstraße in diesem Beschluss nicht enthalten war, was zur Folge hat, dass sich der Bezirksausschuss 16 auch erst jetzt mit der anstehenden Planung mit der Werinherstraße und der zu erneuernden Eisenbahnbrücke befasst.

Die Argumentation, dass man die Brücke deshalb mit verringerter Durchfahrtshöhe planen und bauen muss um den überörtlichen Verkehr abzuhalten ist jedoch grundfalsch. Dies kann genauso gut durch eine verkehrsrechtliche Anordnung, die die Durchfahrt nur für Fahrzeuge einer bestimmten Tonnage gestattet, erwirkt werden.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass mit dem Bau einer Brücke, die nicht allen Anforderungen entspricht und die Durchfahrt in der Höhe begrenzt, auch künftige Generationen, zumindest für die nächsten hundert Jahre, unnötig gebunden werden. Dies ist auch im Hinblick auf mögliche Umleitungen bei vorübergehenden Sperrungen in der Umgebung sinnvoll. Wenn hier nicht technisch vorgesorgt wird, sind diese sonst unmöglich.“

Das Baureferat weist hierzu auf Folgendes hin:

Mit dem Beschluss "Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr" vom 02.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde unter anderem grundsätzlich entschieden, wie die Dimensionierung der Eisenbahnüberführung Werinherstraße erfolgen soll (siehe Anlage 3 im oben genannten Beschluss). Dabei wurde festgelegt:

Die Durchfahrthöhe soll beschränkt bleiben (derzeitige beschilderte Höhe: 3,60 m). Empfohlen werden zudem zwei Fahrspuren je Richtung (ursprüngliche Angabe im Beschluss: eine Fahrspur pro Richtung; wurde nachträglich seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung als redaktioneller Fehler korrigiert) und beidseitig getrennte Geh- und Radwege (mit Regelbreite gemäß ERA).

Die Planungen des Baureferats beruhen auf dieser Grundlage und den dahinter stehenden verkehrsplanerischen Abwägungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilt hierzu ergänzend mit:

„Die Werinherstraße ist als Hauptverkehrsstraße Teil des Sekundärnetzes. Sie gehört aber nicht zum Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr, weil durch sie keine Gewerbe- und Industrieflächen mit besonders Lkw-intensiver Nutzung erschlossen werden. Sie verläuft überwiegend durch Wohngebiete, so dass der Schwerverkehr hier nicht ausreichend ungehindert, verträglich und umweltschonend geführt werden könnte, sondern vielmehr die Wohngebiete unnötig belastet werden könnten.

In diesem Bereich sind als Teil des Vorbehaltsnetzes vorgesehen die Straßenunterführung Chiemgaustraße und die Straßenunterführung Ständlerstraße.

Bei anstehenden Erneuerungsmaßnahmen dieser Bauwerke muss dafür Sorge getragen werden, dass sich nicht beide Bauwerke gleichzeitig in Bau oder Umbau befinden.

Die Notwendigkeit für eine Aufweitung der lichten Höhe über 3,60 m hinaus wird nicht gesehen.

Eine ausreichende Erschließung für die wichtigen Stadtteil- und Quartierszentren im 16. und 17. Stadtbezirk ist damit gegeben.“

Die Beschränkung der lichten Höhe wird daher beibehalten.

Der Bezirksausschuss 17 Obergiesing - Fasangarten hat sich in seiner Sitzung am 16.01.2018 mit dem Projekt befasst und stimmt dem Vorschlag der Verwaltung einstimmig zu (siehe Anlage 6).

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 Werinherstraße durch die DB AG wird genehmigt.
3. Das Baureferat wird beauftragt, für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Werinherstraße 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. Das Kommunalreferat wird gebeten, den für den Umbau der Verkehrsanlagen der Werinherstraße erforderlichen Grund auf der Grundlage des aktuellen Verfahrensstandes entsprechend dem Vortrag zu erwerben.
5. Der Sachstand zum Neubau der Eisenbahnüberführung Paosostraße durch die DB AG wird zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, die federführende Koordinierung für die Beteiligung der städtischen Dienststellen zu übernehmen. Die EÜ Paosostraße wird mit diesem Beschluss aus dem Programm genommen.
6. 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 den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
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.