

**Feldmochinger Straße
Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges
im 24. Stadtbezirk Feldmoching - Hasenberg**

Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen
im Zuge der Höhenfreimachung des Bahnüberganges

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13441

Anlagen

- Übersichtslageplan 1:5000 (Anlage 1)
- Übersichtsplan Verkehrsanlagen (Anlage 2)
- Gestaltungsplan Fuß- und Radwegunterführung (Anlage 3)
- 2 Visualisierungen der Fuß- und Radwegunterführung (Anlagen 4 und 5)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 (Anlage 6)
- Stellungnahme der DB Netz AG (Anlage 7)

Beschluss des Bauausschusses vom 29.01.2019 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Mit dem Beschluss „Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge“ nahm der Stadtrat am 01.03.2011 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03800) die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Beseitigung des Bahnüberganges Fasanerie, Feldmochinger Straße zur Kenntnis.

Mit Beschluss vom 14.02.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 08161) hat der Bauausschuss das Bedarfsprogramm für die Beseitigung des Bahnübergangs genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Vorplanung auf Grundlage einer zweigleisigen Lösung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigung herbeizuführen. Als Vorzugslösung wurde eine Unterführung für den motorisierten Individualverkehr südlich des bestehenden Bahnübergangs und eine Fuß- und Radwegunterführung an der Stelle des bestehenden Bahnübergangs festgelegt.

Im Sachstandsbericht aus dem Jahr 2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02324 vom 12.05.2015) wurde u. a. folgender Ausblick gegeben:
„Abschluss der Vorplanung für die DB-Bauwerke mit eventueller Anpassung der bisherigen Verkehrsanlagenplanung und Vorstellung des Projektes im Bezirksausschuss mit Durchführung des Workshops“

Der vom Bezirksausschuss 24 Feldmoching-HasenbergI gewünschte Bürgerworkshop wurde 2016 in zwei Teilen, am 27.07.2016 bzw. 22.09.2016, in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss durchgeführt. Grundlage für den Workshop war die vom Stadtrat beschlossene Vorzugslösung. Eine ergänzende öffentliche Veranstaltung unter Federführung des Bezirksausschusses fand am 27.10.2016 statt. Das Ergebnis des Bürgerworkshops wurde dem Stadtrat im Zuge eines Sachstandsberichtes im Jahr 2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08104 vom 02.05.2017) vorgestellt:

Es wurden zwei unterschiedliche Ideen für die Gestaltung und Situierung der neuen Fuß- und Radverkehrsquerung an der Stelle des jetzigen Bahnübergangs vom Baureferat im Bürgerworkshop vorgestellt und diskutiert. Bei der ersten Idee erfolgt die Querung der Bahn barrierefrei und flächensparend über gewendelte Rampen jeweils auf beiden Seiten der Bahntrasse. Dieser Ansatz ermöglichte größere zusammenhängende Platzflächen, welche mit Märkten, Veranstaltungen oder Ähnlichem bespielt werden könnten. Dem gegenüber sah die zweite Idee eine großzügig inszenierte Wegeverbindung unter den Gleisen, mit weitläufig abgesenkten, terrassierten Flächen auf beiden Seiten der Bahn vor.

Nach intensiver Diskussion hat sich eine deutliche Mehrheit für die Idee der „inszenierten Wegeverbindung“ als Gleisquerung ausgesprochen.

Auch der Bezirksausschussvorsitzende, Herr Auerbach, und Frau Stadträtin Rieke hatten sich positiv zu diesem Lösungsansatz geäußert.

Im Sachstandsbericht vom 02.05.2017 wurde dem Stadtrat zum weiteren Vorgehen Folgendes vorgetragen:

„Das Baureferat wird auf der Grundlage der Ergebnisse des Bürgerworkshops die bestehende Planung weiter entwickeln:

- Anbindung des Moosglöckchenwegs mit Lichtsignalanlage und direktem Zugang zu der zukünftigen Platzfläche am jetzigen Bahnübergang wird berücksichtigt.
- Bauliche beidseitige Radwege in der neuen Feldmochinger Straße entlang der Unterführung und Fortführung dieser Radwege bis zur neuen Kreuzung mit dem Moosglöckchenweg. Diese neue Radführung ist vorbehaltlich einer Entscheidung im Planfeststellungsverfahren, da sich dadurch die Privatgrundinanspruchnahme vergrößert.

Für die Fuß- und Radverkehrsunterführung am S-Bahnhalt wird das Baureferat laut Votum aus der Bürgerschaft die Konzeptidee der großzügigen Wegeverbindung unter der Bahn am S-Bahnhalt der weiteren Planung zu Grunde legen. Die Ergebnisse werden dann in die bereits vorhandene, wie oben dargestellte modifizierte Verkehrsanlagenplanung integriert. Hierfür sind unter anderem noch intensive Abstimmungen mit der DB Netz AG notwendig. Ziel ist eine abschließende Vorplanung über alle Bereiche (MIV-Unterführung und Fuß- und Radverkehrsquerung). Zur Vorplanung wird dann der Bezirksausschuss angehört. Anschließend wird dem Stadtrat die Vorprojektgenehmigung vorgelegt.“

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die Beseitigung des Bahnübergangs Fasanerie, Feldmochinger Straße die Vorplanungsunterlagen für die Verkehrsanlagen als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet.

Dem Bezirksausschuss wurde am 11.09.2018 die Vorplanung im Rahmen einer regulären BA-Sitzung vorgestellt (siehe Seite 13).

2. Projektbeschreibung, Projekthandbuch

2.1. Allgemeines

Als Planungsraum wurde in etwa der Bereich zwischen dem jetzigen Bahnübergang und dem Rangierbahnhof München-Nord festgelegt. Aufgrund der vorhandenen Bebauung schied eine neue Querung weiter nördlich (stadtauswärts) des bestehenden Bahnüberganges von vornherein aus.

Der Bahnübergang (BÜ) Fasanerie liegt an der zweigleisigen Hauptstrecke München Hbf - Regensburg. Der BÜ ist mit signalabhängigen Schranken (Vollschranken) gesichert und wird durch einen Schrankenwärterposten bedient. Die Feldmochinger Straße dient gleichzeitig auch als Zugang zu den Außenbahnsteigen des S-Bahn-Haltespunktes Fasanerie. Der Haltepunkt Fasanerie wird von der Linie S1 bedient.

Der Bereich zwischen dem Rangierbahnhof und dem jetzigen BÜ weist naturschutzfachlich relevante Flächen auf, die, laut Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV/51 (Untere Naturschutzbehörde, UNB), z. T. landesweite Bedeutung haben und damit der höchsten Wertekategorie zuzuordnen sind.

Eine umfassende Variantengegenüberstellung und die Auswahl der Vorzugslösung erfolgten im Rahmen der Vorstellung der Machbarkeitsstudie. Die gefundene Vorzugslösung für die Höhenfreimachung wurde im Zuge der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung konkretisiert und sieht die bereits erwähnte Zweiteilung in eine Unterführung für den motorisierten Individualverkehr südlich des bestehenden Bahnübergangs sowie eine Fuß- und Radwegunterführung an der Stelle des bestehenden Bahnübergangs vor.

Die bisherige Vorplanung wurde entsprechend den Ergebnissen des Bürgerworkshops überarbeitet.

2.2. MIV-Unterführung

Damit die neue MIV-Unterführung angeschlossen werden kann, muss die alte Feldmochinger Straße um einen Neubau erweitert werden. Die neue Feldmochinger Straße schließt mit einer Kreuzung östlich der Bahntrasse an die alte Feldmochinger Straße an, führt dann in einem S-Bogen unter den Gleisen (Eisenbahnüberführung) hindurch und folgt westlich der Gleise dem Korridor der jetzigen Borsigstraße um dann wieder auf die alte Feldmochinger Straße zu kommen.



Abbildung 1: Neue Feldmochinger Straße

Da sich die neue Feldmochinger Straße im Bereich der Trollblumenstraße noch in Tieflage befindet, ist eine Ersatzerschließung notwendig. Diese wird als Verlängerung des Moosglöckchenwegs über ein städtisches Grundstück mit einer neuen Kreuzung an die neue Feldmochinger Straße angebunden. Dem Wunsch der Bürgerschaft entsprechend, wird diese neue Kreuzung signalisiert und erhält einen direkten Zugang zu der zukünftigen Platzfläche.

Ebenfalls auf Wunsch der Bürgerschaft wird die neue Feldmochinger Straße im Bereich zwischen dem östlichen Beginn und der neuen Kreuzung mit dem Moosglöckchenweg durch die Eisenbahnüberführung hindurch auf beiden Seiten richtlinienkonforme, bauliche Radwege erhalten. Die neue Feldmochinger Straße besteht somit aus zwei je 3,25 m breiten Fahrspuren und den geforderten beidseitigen baulichen Radwegen mit einer Regelbreite von 2,35 m (siehe Abbildung 2).

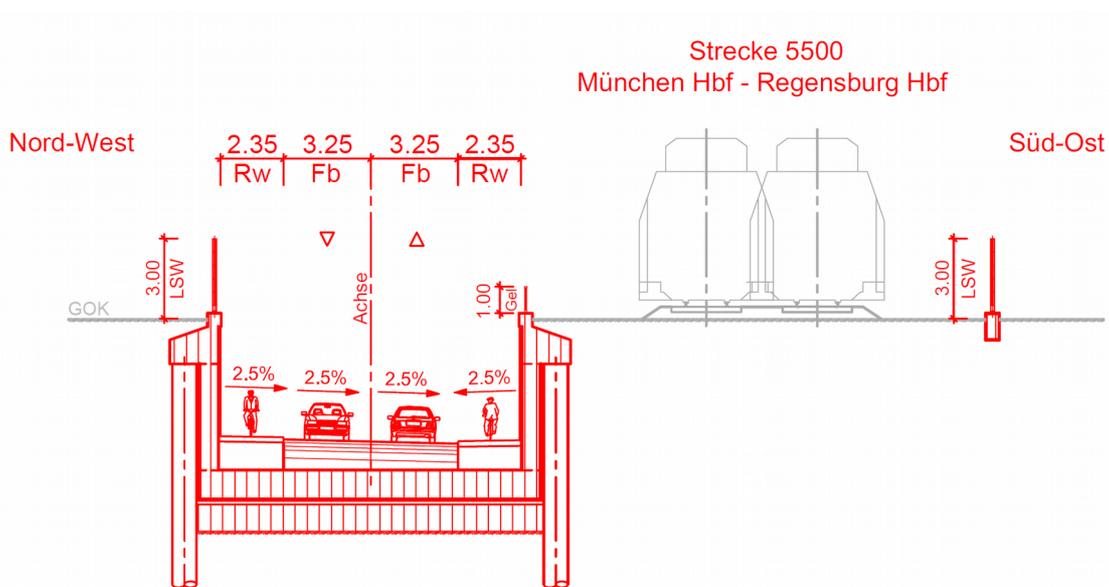


Abbildung 2: Regelquerschnitt der neuen Feldmochinger Straße und Lage der Lärmschutzwand

Die eigentliche Eisenbahnüberführung liegt in einer Kurve. Damit die vorgeschriebenen Haltesichtweiten für den MIV im Unterführungsbauwerk eingehalten werden können, ist eine einseitige Aufweitung des Bauwerks auf der Kurveninnenseite notwendig. Das Einhalten der Haltesichtweite dient dazu sicherzustellen, dass Kraftfahrzeuge vor Hindernissen rechtzeitig anhalten können. Die Aufweitung wird dem stadtauswärts führenden Radweg zugeschlagen. Die maximale Radwegbreite auf der Ostseite beträgt daher dort abweichend vom Regelmaß 3,46 m (siehe Abbildung 3). Eine gleichmäßige Aufteilung der Aufweitung, so dass auch der stadteinwärts führende Radweg breiter ausgeführt werden könnte, würde nicht zu der vorgeschriebenen Haltesichtweite auf der Kurveninnenseite führen.

Durch die Anordnung der geforderten Radwege kommt es zu einer Vergrößerung der Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen.

Die lichte Durchfahrtshöhe der neuen Eisenbahnüberführung beträgt 4,50 m.

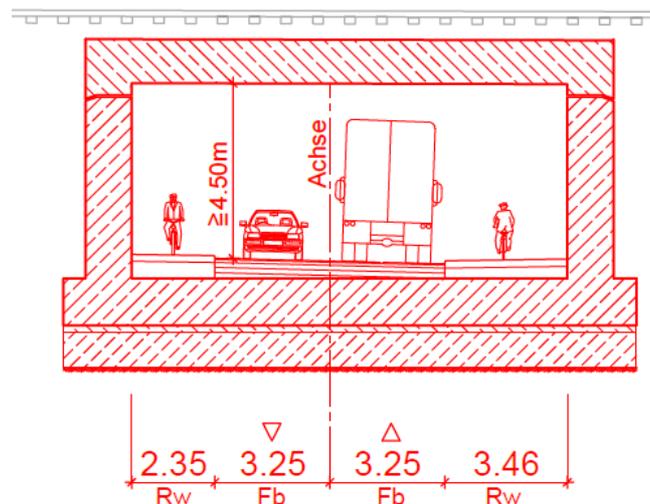


Abbildung 3: Querschnitt der MIV-Unterführung mit den baulichen Radwegen und der einseitigen Aufweitung

Die Kreuzung der neuen Feldmochinger Straße mit dem verlängerten Moosglöckchenweg stellt das nördliche Ende der neuen Radwege dar. Die beengte bauliche Situation lässt im weiteren Verlauf Richtung Norden keinen Einbau von Radwegen mehr zu. Im Bereich des verlängerten Moosglöckchenweges können 14 neue Parkplätze angeordnet werden.

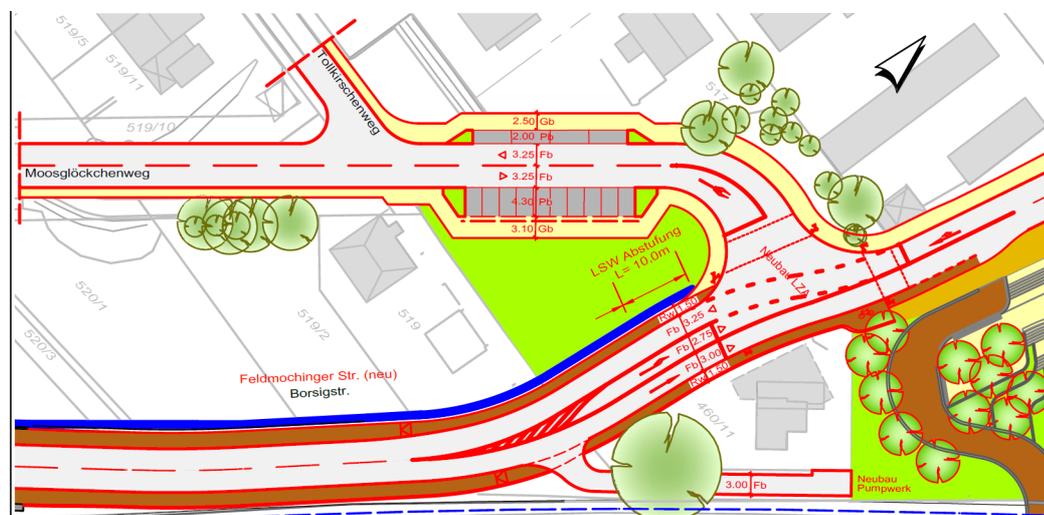


Abbildung 4: Kreuzung verlängerter Moosglöckchenweg mit neuer Feldmochinger Straße

Die Kreuzung der neuen Feldmochinger Straße mit der alten Feldmochinger Straße östlich der Bahntrasse erhält eine Linksabbiegerspur (von Feldmoching kommend) in die alte Feldmochinger Straße. Bis dato ist vom Kreisverwaltungsreferat für diese Kreuzung noch keine Signalisierung vorgesehen. Es werden Querungshilfen in Form von Inseln eingebaut. Des Weiteren wird durch den Einbau von Lehrrohren eine Nachrüstung einer Lichtzeichenanlage ermöglicht, falls diese später erforderlich sein sollte.

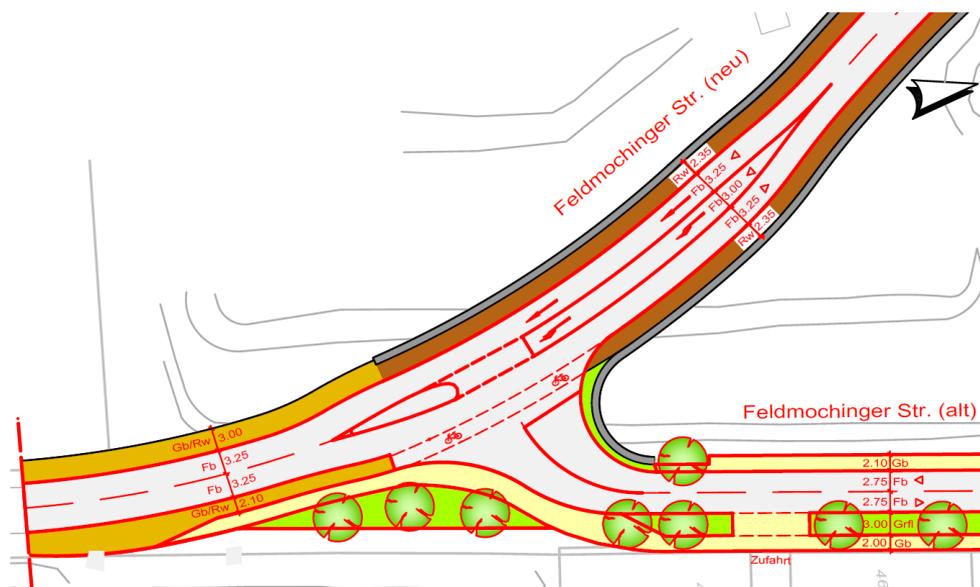


Abbildung 5: Kreuzung der neuen Feldmochinger Straße mit der alten Feldmochinger Straße östlich der Bahntrasse

Schallschutz

Die Verlegung der Feldmochinger Straße auf die westlich der Bahntrasse gelegene Borsigstraße gilt im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Neubau und macht Lärmvorsorge erforderlich. Lärmvorsorgemaßnahmen sollen dabei primär durch aktive Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände realisiert werden. Nur in Ausnahmefällen, in denen die erforderliche Lärminderung, z. B. wegen Unterbrechungen der Lärmschutzwand durch notwendige Zufahrten, nicht erreicht werden kann, kommen auch passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster in Betracht.

Um den gesetzlichen Vorgaben nachzukommen, wird auf der Westseite der neuen Feldmochinger Straße eine bis zu 3 m hohe Lärmschutzwand errichtet, die sich von der Eisenbahnüberführung bis zur Einmündung des Moosglöckchenwegs erstreckt und an den Enden abgestuft ist. Die Wand wird im unteren Bereich (2 m über GOK) hochabsorbierend und im oberen Bereich transparent ausgeführt. Hierdurch werden die Beurteilungspegel an den Gebäuden, die unmittelbar an den Straßenneubau angrenzen (Moosglöckchenweg Nr. 4 bis Nr. 10) soweit reduziert, dass sogar die Schallpegel des Nullfalls (Bahnlärm ohne Straße) unterschritten werden.

Um die Anwohner östlich der alten Feldmochinger Straße ebenso effektiv auch gegen den Bahnlärm zu schützen, wurde die Lärmschutzwand, statt unmittelbar zwischen der Gleistrasse und der neuen Feldmochinger Straße, östlich der Bahntrasse positioniert (siehe Abbildung 2). Sie beginnt ebenfalls an der Eisenbahnunterführung und endet südlich des ehemaligen Bahnübergangs. Die 3 m hohe, an den Enden abgestufte Lärmschutzwand wird hochabsorbierend ausgeführt.

In Bereichen, die insbesondere wegen notwendiger Zufahrten oder wegen der örtlichen Platzverhältnisse nicht ausreichend durch aktive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden können, wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch geeignete passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt. Diese Bereiche befinden sich am nördlichen Ende der Baumaßnahme, im Übergangsbereich zur alten Feldmochinger Straße und an der neuen Fuß- und Radwegunterführung.

2.3. Fuß- und Radwegquerung

Die Bürgerschaft entschied sich im Bürgerworkshop für eine großzügige, inszenierte Wegeverbindung. Dabei wurden folgende Anforderungen formuliert und festgehalten:

- weite und offene Querung
- Sicherheit der Wegeführung
- möglichst grüne Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität
- Ort soll als Treffpunkt dienen

Aus den o. g. Positionen konnte ein räumlich-gestalterischer Vorschlag formuliert werden, der auch die verkehrlichen Belange in vollem Umfang berücksichtigt.

Der Vorschlag legt den Schwerpunkt auf die Verbindung der bisher durch die Bahntrasse getrennten Stadträume. Die Wegeverbindung wird großzügig und licht ausgebildet. Der Ort wird weniger als Platz, sondern als inszenierte Wegeverbindung der bisher durch die Bahntrasse getrennten Stadträume, mit Aufenthaltsflächen auf verschiedenen Ebenen, gestaltet.

Durch die bauliche und funktionale Trennung der unterschiedlichen Nutzergruppen entsteht ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.



Abbildung 6: Gestaltungsplan Fuß- und Radwegquerung

Im Zentrum der neuen Fuß- und Radwegquerung liegt eine großzügige Treppenanlage, die durch mehrere Zwischenpodeste gegliedert ist und die verschiedenen Plateaus miteinander verbindet. An der Nordostseite sorgt eine mehrläufige Rampe für die barrierefreie Querung der Bahntrasse sowie die Erschließung des Bauwerks. Sie hat einen unmittelbaren Anschluss zu den Bahnsteigen und ermöglicht zudem den barrierefreien Zugang zu allen Aufenthaltsflächen. Eine weitere Rampe im Südwesten ist eigens für die Radfahrer vorgesehen. Zusätzlich verbinden zwei Treppen die Unterführung mit den Außenbahnsteigen der S-Bahn und ermöglichen eine zusätzliche, kurzläufige Verbindung der beiden Gleisseiten. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen konnte die geometrische Ausbildung der barrierefreien Rampen nicht derart erfolgen, dass ein maschinelles Räumen (Winterdienst) möglich ist. Um die Verkehrssicherheit dennoch zu gewährleisten und um, im Gegensatz zur maschinellen Schneeräumung, eine noch komfortablere Nutzbarkeit im Winter anbieten zu können, werden die barrierefreien Rampen, die Bahnsteigtreppe und Teile der großen Treppenanlagen bei Schnee und im Frostfall durch Beheizung schnee- und eisfrei gehalten.

Die großzügige räumliche Ausformulierung der Wegeverbindung bietet zudem Platz für Grünausstattung und Aufenthaltsflächen, die sich als Treffpunkte eignen. Intensiv mit Gräsern und Stauden begrünte Terrassen sowie baumüberstandene Belagsflächen (Baumdächer) mit zahlreichen Sitzelementen und eine entsprechend hochwertige Materialwahl bilden den künftigen Rahmen für vielfältige Nutzungen.

Bodenbeläge werden in gefärbtem Asphalt sowie in Naturstein (Treppen) ausgeführt. Die nötigen Stützmauern werden mit farbig gestaltetem Vorsatz aus Baukeramik verkleidet. Noch sichtbare Betonoberflächen erhalten durch eine Tönung und entsprechend hochwertige Oberflächenbearbeitung eine hohe Gestaltungsqualität. Die dargestellte, großzügige Querung und die Nutzungsmöglichkeiten der Platzflächen bieten vielfältige Potenziale auf den abgesenkten Flächen. Am für den Stadtteil wichtigen S-Bahnhof wird ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Gleichzeitig erfährt der S-Bahn-Halt als Ankommensort sowohl in wesentlich verbesserten funktionalen Aspekten wie auch in der gestalterischen Aufwertung und damit Markierung im Stadtraum die entsprechende Würdigung.

Die Planung ist mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

2.4. Alte Feldmochinger Straße

In der Feldmochinger Straße sind im Bestand aktuell zwei Fahrstreifen zu jeweils 3,25 m Breite vorhanden. Nach dem Umbau ist ein reduzierter Querschnitt mit zwei Fahrstreifen zu jeweils 2,75 m Breite vorgesehen. Zwischen der Fahrbahn und dem östlichen Gehweg wird ein Grünstreifen mit einer Breite von ca. 3,00 m mit Baumbepflanzung eingefügt. Der Grünstreifen wird für die Zufahrten zu Grundstücken oder Erschließungsstraßen unterbrochen.

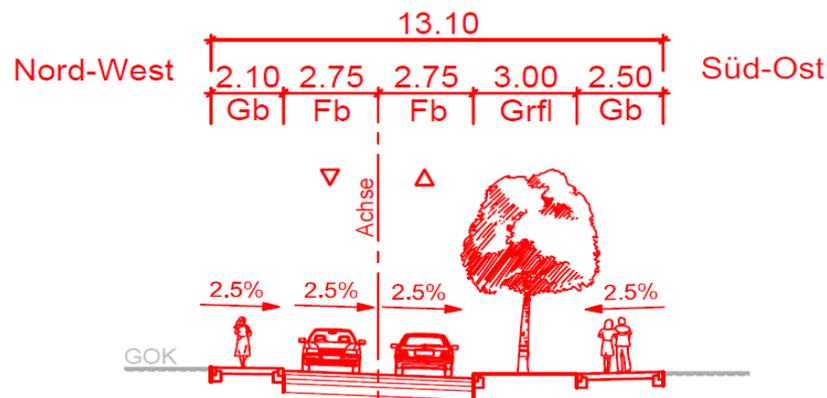


Abbildung 7: Umbau Alte Feldmochinger Straße

3. Verkehrsführung während der Bauzeit

Der gesamte Bauablauf gliedert sich in eine Vorwegmaßnahme und zwei Hauptbauphasen. Aufgrund der räumlichen Trennung der neuen MIV-Unterführung und der neuen Fuß- und Radwegquerung ist es möglich, ohne Sperrungen für den MIV, die Gesamtmaßnahme zu realisieren.

Im Zuge der Vorwegmaßnahme wird zunächst der Moosglöckchenweg verlängert und provisorisch an die Borsigstraße angeschlossen. Hierdurch ist das Gebiet entlang der Trollblumenstraße auch während der Bauzeit der MIV-Unterführung erschlossen. Parallel soll auch die Ersatzerschließung der Mochostraße von der Niederalteicher Straße aus gebaut werden.

In der ersten Hauptbauphase werden dann die neue Eisenbahnüberführung samt Grundwasserwannen für die MIV-Unterführung und die neue Feldmochinger Straße inklusive der Knoten mit der alten Feldmochinger Straße und dem Moosglöckchenweg gebaut.

Während der Vorwegmaßnahme und der ersten Hauptbauphase wird der gesamte Verkehr (MIV, Fußgänger, Radfahrer) noch ohne nennenswerte Einschränkungen über den bestehenden Bahnübergang abgewickelt. Nach Abschluss der ersten Hauptbauphase werden der MIV und der Radverkehr auf die neue Feldmochinger Straße umgelegt und die zweite Hauptbauphase kann beginnen.

In der zweiten Hauptbauphase wird die Fuß- und Radwegquerung hergestellt. Im Zuge dessen wird der beschränkte Bahnübergang für den MIV und Radverkehr geschlossen und rückgebaut. Da der Zugang zu dem S-Bahn-Halt immer gewährleistet sein muss, wird eine temporäre, beschränkte, in der Breite reduzierte Querung der Gleistrasse für Fußgänger eingerichtet. Die Fuß- und Radwegquerung wird in Abschnitten erstellt, so dass der temporäre Bahnübergang so lang wie möglich als barrierefreie Querung und Bahnsteigzugang erhalten bleibt. Die endgültige Auflösung des Bahnübergangs erfolgt im letzten Bauabschnitt der Geh- und Radwegunterführung, in dem die gleisparallelen Treppen hergestellt werden. Zu diesem Zeitpunkt sind die Eisenbahnunterführung, die Trogbauwerke einschließlich der barrierefreien Rampen und Teile der Treppenanlagen bereits fertiggestellt, so dass eine Querung über das neue Bauwerk erfolgen kann. Gegebenenfalls müsste ergänzend, für zeitlich befristete Zwischenbauzustände, eine dann nicht barrierefreie Querung der Gleistrasse in Form von Treppentürmen realisiert werden. Abschließend werden am Ende der zweiten Hauptbauphase die alte Feldmochinger Straße und die Kreuzung mit der Niederalteicher Straße, der Leberblümchenstraße und Himmelschlüsselstraße umgebaut.

Nach momentanem Planungsstand ist für die Vorwegmaßnahme und für die erste Hauptbauphase (Herstellung Bereich MIV-Unterführung) von einer Bauzeit von ca. 3 bis 3,5 Jahren auszugehen. Die zweite Hauptbauphase (Herstellung Bereich Fuß- und Radwegquerung) wird ca. 2 bis 3 Jahre in Anspruch nehmen.

Der vorläufige Baubeginn 2024 und die geschätzte Baudauer von zusammen 5,5 bis 6,5 Jahren wurde mit dem Kreuzungspartner DB Netz AG abgestimmt. Der Baubeginn ist abhängig vom Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt.

4. Rechtliche und finanzielle Bauvoraussetzungen

Genehmigung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Bahn wird die Planung zum Neubau der zwei Überführungsbauwerke beim Eisenbahnbundesamt planfeststellen lassen. Bestandteil dieser Planfeststellung sind auch die Planungen der LHM, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Beseitigung des Bahnübergangs stehen. Dafür sind die entsprechenden Antragsunterlagen zu erarbeiten und an die Bahn zu übergeben. Diese wird die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt einreichen.

Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz

Der Ersatz eines höhengleichen Bahnübergangs ist durch das Eisenbahnkreuzungsrecht (EKrG) geregelt. Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert, kann von jedem Kreuzungsbeteiligten (LHM, DB AG) die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs initiiert bzw. gefordert werden. Entsprechend den Kostenregelungen des EKrG werden die kreuzungsbedingten Kosten, unabhängig von wem die Initiative ausgeht, zwischen LHM, DB AG und dem Bund gedrittelt. Die kreuzungsbedingten Kosten umfassen diejenigen Aufwendungen, die erforderlich sind, damit die Kreuzung künftig den Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs genügt. Hierüber hinausgehende Forderungen (z. B. großzügigere Lösungen für die Ausbildung der Fuß- und Radwegquerung wie die hier vorgestellte Planung) sind von dem jeweiligen Veranlasser in voller Höhe zu tragen.

Finanzierung

Belastbare Gesamtprojektkosten können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ermittelt werden. Erst wenn die Ergebnisse daraus bekannt sind, können konkrete Festlegungen (z. B. Kostenteilungen) mit der DB und dem Bund getroffen und die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden; die Kreuzungsvereinbarung ist zudem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu genehmigen.

Die Baumaßnahme ist 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 getroffen werden.

Die Maßnahme „Feldmochinger Straße, Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 913.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022 in der Investitionsliste unter Maßnahme Nr. 6300.1120 (Rangfolge-Nr. 54) enthalten.

Die in 2018 und 2019 erforderlichen Planungsmittel sind bereits im Haushalt veranschlagt. Somit entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Grunderwerb

Unmittelbar durch das Projekt ausgelöst müssen sowohl im Bereich des jetzigen Bahnübergangs als auch im Bereich der zukünftigen neuen Feldmochinger Straße (ehemalige Borsigstraße) teilweise umfangreiche Grunderwerbungen getätigt werden.

Nach aktuellem Planungsstand sind 20 teilweise bebaute Grundstücke betroffen. Das Kommunalreferat führt Grunderwerbsverhandlungen für benötigten Straßengrund im Auftrag des Baureferates durch. Jedoch kann ein solcher Auftrag mit einem wirtschaftlich angemessenen Zeit- und Personalaufwand nur unter der zwingenden Voraussetzung durchgeführt werden, dass hierfür konkrete Erwerbsaufträge des Baureferates vorliegen, die auf einer hinreichend gesicherten Planungsgrundlage beruhen, so dass der Grunderwerbsplan eindeutig die Lage und Größe der benötigten Erwerbsfläche(n) festlegt. Erfahrungsgemäß sind die betroffenen Eigentümer nur dann zu einem Verkauf bereit, wenn die Verhandlungen auf einer weitestgehend gesicherten planungsrechtlichen Grundlage (Planfeststellungsbeschluss, Bebauungsplan, Baulinienplan mit Straßenfestsetzung) geführt werden. Nur dann ist eine Erwerbsnotwendigkeit zu begründen. Diese Voraussetzungen liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor. Wie in Ziffer 6 ausgeführt, sind die dafür notwendigen Arbeitsunterlagen (Entwurfsplanung) noch zu erstellen und anschließend an die DB zu übergeben, die das Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt beantragen muss. Ein Grunderwerb aufgrund des aktuellen Planungsstands ist nicht zielführend, da sich im laufenden Verfahren noch Änderungen ergeben können.

Das Kommunalreferat wird demnach gebeten, die Grunderwerbsverhandlungen aufzunehmen, sobald vom Baureferat entsprechende konkrete Erwerbsaufträge mit Grunderwerbsplänen und Flächenangaben auf einer weitestgehend gesicherten Planungsgrundlage erteilt werden.

5. Dringlichkeit

Die Dringlichkeit begründet sich in der Notwendigkeit, den höhengleichen Bahnübergang zu beseitigen, der wegen der langen Schrankenschließzeiten den verkehrlichen Anforderungen nicht mehr gerecht wird.

6. Weiteres Vorgehen

Nach Genehmigung der Vorplanung durch den Stadtrat wird das Baureferat auf dieser Grundlage die Entwurfs- und die Genehmigungsplanung erarbeiten.

Das Planfeststellungsverfahren wird durch die DB Netz AG beantragt.

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG wird das Baureferat die Maßnahme dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorlegen.

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

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 Feldmoching - HasenbergI wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 Bezirksausschusssatzung zur Planung der Beseitigung des Bahnübergangs Fasanerie, Feldmochinger Straße angehört. Mit seiner Stellungnahme vom 12.09.2018 (siehe Anlage 6) teilte der Bezirksausschuss u. a. mit:

„...der BA 24 bedankt sich zunächst für die Teilnahme und Vorstellung der im Betreff genannten Projektplanung durch Vertreter des Baureferates in der Sitzung des BA 24 am 11.09.2018.

...

Dem o.g. Projekt wird zugestimmt.“

ergänzend wünscht der BA 24 Folgendes:

1.) *„... bittet der BA 24 zu gegebener Zeit nochmals in die dann konkreten Ausführungsplanungen ... mit einbezogen zu werden.“*

2.) *„Kanten im nördlichen Unterführungsbereich sollen ausgerundet werden, damit der Raum besser durch das Bauwerk „fließen“ kann.“*

und

3.) *„Der BA 24 fordert auf beiden Seiten des Überführungsbauwerks eine Fortführung der Lärmschutzwand bis zur Bahnsteigkante, damit Veranstaltungen in der „Treppen-Arena“ von Bahnlärm wenig gestört stattfinden können und damit auf beiden Seiten Projektionsflächen für Freiluft-Kino-Veranstaltungen bereitstehen. Der Einbau von temporären Projektionswänden zu ebener Erde scheitert an der Durchwegungsfunktion.*

Der Bezirksausschuss bittet um Prüfung, ob die Lärmschutzwände aus dessen Budget ggf. in mehreren Etappen finanziert werden können.“

Hierzu nimmt das Baureferat bzw. die DB Netz AG wie folgt Stellung:

zu 1.)

Dem Wunsch des BA, die Ausführungsplanung zu gegebener Zeit nochmals vorgestellt bzw. erläutert zu bekommen, kann selbstverständlich entsprochen werden.

zu 2.)

Die Forderung nach Ausrundungen wird in der weiteren Planung geprüft und, soweit dem technische Normen (z. B. Barrierefreiheit), konstruktive oder geometrische Gründe nicht entgegenstehen, umgesetzt.

Zu 3.)

Zur Forderung nach beidseitigen Lärmschutzwänden im Bereich der Fuß- und Radwegquerung nimmt die DB Netz AG in ihrer Stellungnahme vom 21.09.2018 (siehe Anlage 7) wie folgt Stellung:

„Die DB Netz AG hat aus bahnbetrieblichen Gesichtspunkten keine Bedenken gegen eine grundsätzliche Fortführung der Lärmschutzwand bis zur Bahnsteigkante. Wir weisen jedoch darauf hin, dass Befestigungen an den Lärmschutzwänden aus Gründen der Sicherheit nicht zugestimmt werden können. Zudem werden für die Lärmschutzwände grundsätzlich nur für den Bahnbetrieb zugelassene Elemente verwendet. Diese eignen sich auf Grund Ihrer Gestaltung nicht als Projektionsfläche.

Durch die Herstellung einer Lärmschutzwand wird sich die Überbaubreite der Eisenbahnüberführung verbreitern. Die Kosten für diese zusätzlich erforderlichen Bauwerksanpassungen sowie die verlängerte Lärmschutzwand sind nicht kreuzungsbedingt und müssten daher vollständig von der Landeshauptstadt München getragen werden.

Wir möchten Sie in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass die Errichtung einer bahnparallelen Lärmschutzwand beim o.g. Bauvorhaben grundsätzlich nicht wegen der Immissionen aus dem Bahnbetrieb erforderlich wird. Diese ist momentan lediglich einseitig für den Schutz vor Straßenimmissionen vorgesehen.“

Aus Sicht des Baureferates hätte eine Weiterführung der Lärmschutzwand über die Fuß- und Radwegunterführung hinaus keinerlei lärm mindernde Wirkung für die Lärmemissionen des Straßenverkehrs, damit fehlt die gesetzliche Grundlage für die Errichtung der Wand. Für den Schienenverkehrslärm stellt der Bau der Fuß- und Radwegunterführung zwar einen erheblichen baulichen Eingriff nach der Verkehrslärmschutzverordnung dar, allerdings führt der Rückbau des beschränkten Bahnübergangs zu Pegelminderungen im näheren Umfeld. Für weitere Schallschutzmaßnahmen, die sich aus dem Umbau ergeben könnten, fehlt somit auch hier die rechtliche Grundlage. Da eine rechtliche Grundlage fehlt, wären die Kosten, wie bereits von der DB Netz AG richtig dargelegt, alleine durch die LHM bzw., wie vom BA angeboten, durch ihn zu tragen. Darüber hinaus hätte die notwendige Verbreiterung des EÜ-Bauwerks zur Aufnahme der Lärmschutzwände erhebliche Auswirkungen. In Folge müsste die Gradienten der Radwegrampe noch steiler werden. Außerdem verschieben sich dadurch die Bahnsteigtreppe nach außen und die Geometrie der barrierefreien Rampen müsste angepasst werden. Das gesamte Bauwerk kann auch nicht um die notwendige Verbreiterung nach außen versetzt werden. Vor allem auf der Ostseite käme es im Bereich des Wendehammers der Mochstraße (siehe Anlagen 2 und 3) und am Ende der Fahrradrampe zu Platzproblemen. Der Wendehammer würde sich verkleinern und die Gehbahn im Bereich der alten Feldmochinger Straße würde sich ebenfalls verschmälern.

Auch aus gestalterischen Gründen ist eine Lärmschutzwand auf der EÜ nicht zu empfehlen. Die Lärmschutzwände auf dem Überführungsbauwerk würden eine optische Barrierewirkung entfalten und dem Ziel einer Verbindung der bisher durch die Bahntrasse getrennten Stadträume zuwiderlaufen.

Seitens des Baureferates kann daher eine Verlängerung der Lärmschutzwände über die EÜ der Fuß- und Radwegquerung bis zur Bahnsteigkante nicht empfohlen werden, zumal der Wunsch des Bezirksausschusses nach beidseitigen Projektionsflächen an der Ablehnung der Bahn scheitert.

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 Vorplanung wird genehmigt.
2. Der Stadtrat stimmt zu, dass auf eine Verlängerung der Lärmschutzwände über die Eisenbahnüberführung der Fuß- und Radwegquerung bis zur Bahnsteigkante verzichtet wird.
3. Das Baureferat wird beauftragt, für die Verkehrsanlagen, einschließlich der städtischen Ingenieurbauwerke, im Rahmen der Beseitigung des Bahnübergangs Fasanerie, Feldmochinger Straße die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung zu erarbeiten und bei Bedarf Teile der Ausführungsplanung vorzuziehen.

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG wird das Baureferat die Projektgenehmigung herbeiführen.

4. Das Kommunalreferat wird gebeten, die erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen für die Beseitigung des Bahnübergangs Fasanerie, Feldmochinger Straße aufzunehmen, sobald vom Baureferat entsprechende konkrete Erwerbsaufträge mit Grunderwerbsplänen und Flächenangaben auf einer weitestgehend gesicherten Planungsgrundlage vorliegen.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Bürgermeister/-in

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

Über das Direktorium - HAII/IV Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - II/21 und 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 24 Feldmoching - Hasenberg
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 Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - H, G, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T 0, T 1, T2, T3, TZ, TZ/K, T1/S
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
I. A.