

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

1. Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
2. Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen
im Zuge der Höhenfreimachung des Bahnüberganges

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16985

Anlagen

- Übersichtslageplan 1:5000 (Anlage 1)
- Übersichtsplan Vorzugslösung (Anlage 2)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 (Anlage 3)

Beschluss des Bauausschusses vom 03.12.2019 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Zuletzt wurde dem Stadtrat mit der Bekanntgabe „Bahnübergänge im Münchner Norden“ vom 02.05.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08104) der Sachstand für die Bahnübergänge Lerchenauer Straße und Lerchenstraße dargestellt:

„Die grundsätzliche technische Machbarkeit der Höhenfreimachung (Verkehrsanlagen- und Ingenieurbauplanung) ist für beide Bahnübergänge seit ca. Mai 2016 nachgewiesen. ... Entsprechend den Vorgaben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wurde für die Lerchenauer Straße eine Lösung mit LKW-tauglicher Durchfahrtshöhe entwickelt.“

Wie in der Bekanntgabe dargestellt, lagen im Dezember 2016 die verkehrskonzeptionellen Bewertungen und Prognosezahlen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vor. Danach wurden die Bewertungen und Prognosen vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgrund neuer städtebaulicher Entwicklungen allerdings nochmals überarbeitet und aktualisiert. Inzwischen ist die Machbarkeitsstudie gemäß dieser Aktualisierung abgeschlossen.

Aufgrund der jedoch noch unklaren Situation hinsichtlich der verkehrlichen Anbindung des Neubaugebietes Lerchenauer Feld kann für die Lerchenstraße eine Bedarfs- und Konzeptgenehmigung bzw. eine Vorprojektgenehmigung im Bauausschuss noch nicht herbeigeführt werden.

Es wird daher vorerst nur für die Höhenfreimachung der Lerchenauer Straße die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung zusammen mit der Vorprojektgenehmigung beantragt. Die derzeitige verkehrliche Situation ist unbefriedigend. Die langen Schrankenschließzeiten werden den funktionalen Anforderungen nicht mehr gerecht.

2. Projektbeschreibung

2.1. Allgemeines

Folgende planerischen Ziele wurden bei der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Dabei wurden die beiden Bahnübergänge baulich jeweils separat untersucht:

- Trassierung Straße hinsichtlich Verkehrssicherheit
- Barrierefreiheit sicherstellen
- Eingriffe in Fremdgrund und sonstige Betroffenheiten Dritter (z. B. Verkehrslärm, Beeinträchtigung von Gewerbebetrieben) minimieren
- Auswirkungen auf die Umwelt (Neuversiegelung, Kompensationsbedarf, u. ä.) minimieren
- Eingriffe in Biotope und Flächen, die naturschutzfachlich relevant sind, minimieren
- Erschließung der Grundstücke sichern
- Aufrechterhaltung der bisherigen Verkehrsbeziehungen
- städtebauliche Verträglichkeit
- Kompatibilität mit aktuellen Bauleitplanungen
- Berücksichtigung der geohydrologischen Verhältnisse
- Auswirkungen auf die bauzeitliche Verkehrsführung, Bauzeit minimieren
- Baubetriebliche Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr minimieren
- Wirtschaftlichkeit sicherstellen

In der nachfolgenden Abbildung 1 sind die beiden Straßenabschnitte farblich (rot) hervorgehoben.

2.2. Projektbeschreibung Lerchenauer Straße

Der bestehende Bahnübergang im Zuge der Lerchenauer Straße soll mittels Unterquerung der Bahnstrecke von München Hbf nach Regensburg höhenfrei werden. Hierzu wird eine Eisenbahnbrücke über die Lerchenauer Straße erforderlich. Die Lerchenauer Straße ist entsprechend abzusenken und unter der Bahn hindurchzuführen. Damit soll zudem die Verkehrssicherheit für Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer deutlich verbessert und die ungehinderte Durchfahrtshöhe für den LKW-Verkehr gewährleistet werden.

Die Planung umfasst folglich den Um- und Neubau der Lerchenauer Straße mit beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegen zwischen der Faganastraße und dem Franz-Sperr-Weg sowie die erforderliche Eisenbahnüberführung. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes ist die Führung der Straße in einer Grundwasserwanne erforderlich. Die Lerchenauer Straße ist als Staatsstraße gewidmet und gemäß VEP als örtliche Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion im Sekundärnetz definiert. Des Weiteren fungiert sie in Teilen als Hauptroute im Radverkehrsnetz des Verkehrsentwicklungsplans.

In der Machbarkeitsstudie wurden zwei Varianten für den Straßenverlauf untersucht:

- möglichst geradlinige Straßenführung
- verschwenkte Straßenführung

2.3. Variante 1 – möglichst geradlinige Straßenführung

Die Lerchenauer Straße wird mit einer Fahrspur je Richtung und beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegen geplant. Zur Minimierung der Längsneigung für Fußgänger und Radfahrer werden diese Bereiche beidseitig gegenüber der Fahrbahn hochgesetzt. Insgesamt ergibt sich somit eine lichte Weite von 18,60 m.

Nach Vorgaben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung soll die bauliche lichte Höhe 4,50 m (LKW-tauglich) betragen. Dazu muss die Straßengradiente um etwa sechs Meter (bauliche lichte Höhe + Höhe Bauwerk der Eisenbahnüberführung) abgesenkt werden.

Durch die künftige Tieflage der Lerchenauer Straße kann die südwestlich angrenzende Bebauung nicht mehr wie bisher direkt von der Straße erschlossen werden. Als Ersatz ist daher parallel zum Unterführungstrog eine Erschließungsstraße erforderlich, als Sackgasse vom Franz-Sperr-Weg bis zur Bahntrasse (siehe Abbildung 2). Der Anschluss des Franz-Sperr-Weges an die Lerchenauer Straße soll in der weiteren Planung integriert werden.

Die genannten Gründe führen zu einer Verschwenkung der Lerchenauer Straße nach Norden. Dadurch muss in die Schrebergartensiedlung östlich der Kreuzung eingegriffen werden. Nach den Planungen müssten etwa acht der Häuschen abgebaut werden. Weiterhin könnte das Wohnhaus direkt am Bahnübergang auf Grund der Absenkung und der Verbreiterung der Straße nicht erhalten bleiben.

Durch die Führung der Straße können die straßenbegleitenden Bäume an der Lerchenauer Straße nicht gehalten werden. Der jetzige Alleecharakter der Straße würde entfallen.

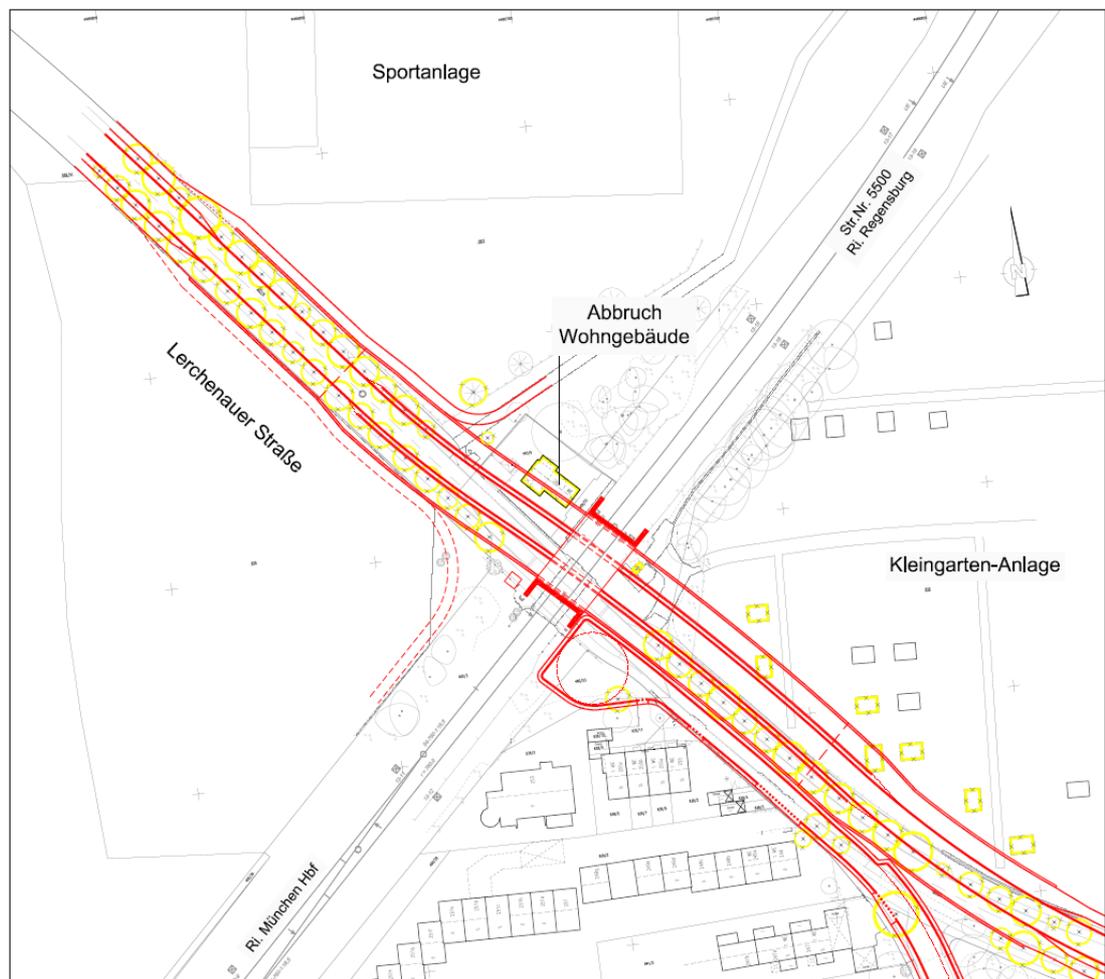


Abbildung 2: Lageplanausschnitt Variante 1 - geradlinige Straßenführung

2.4. Variante 2 – verschwenkte Straßenführung

Als Alternative zur ersten Variante wurde eine Möglichkeit untersucht, das Wohnhaus am Bahnübergang zu erhalten. Dazu muss die Straßenführung in der Lage deutlicher verschwenkt werden. Westlich der Bahnstrecke wird so die Lerchenauer Straße weiter nach Süden verschoben und östlich der Bahnstrecke weiter nach Norden (siehe Abbildung 3).

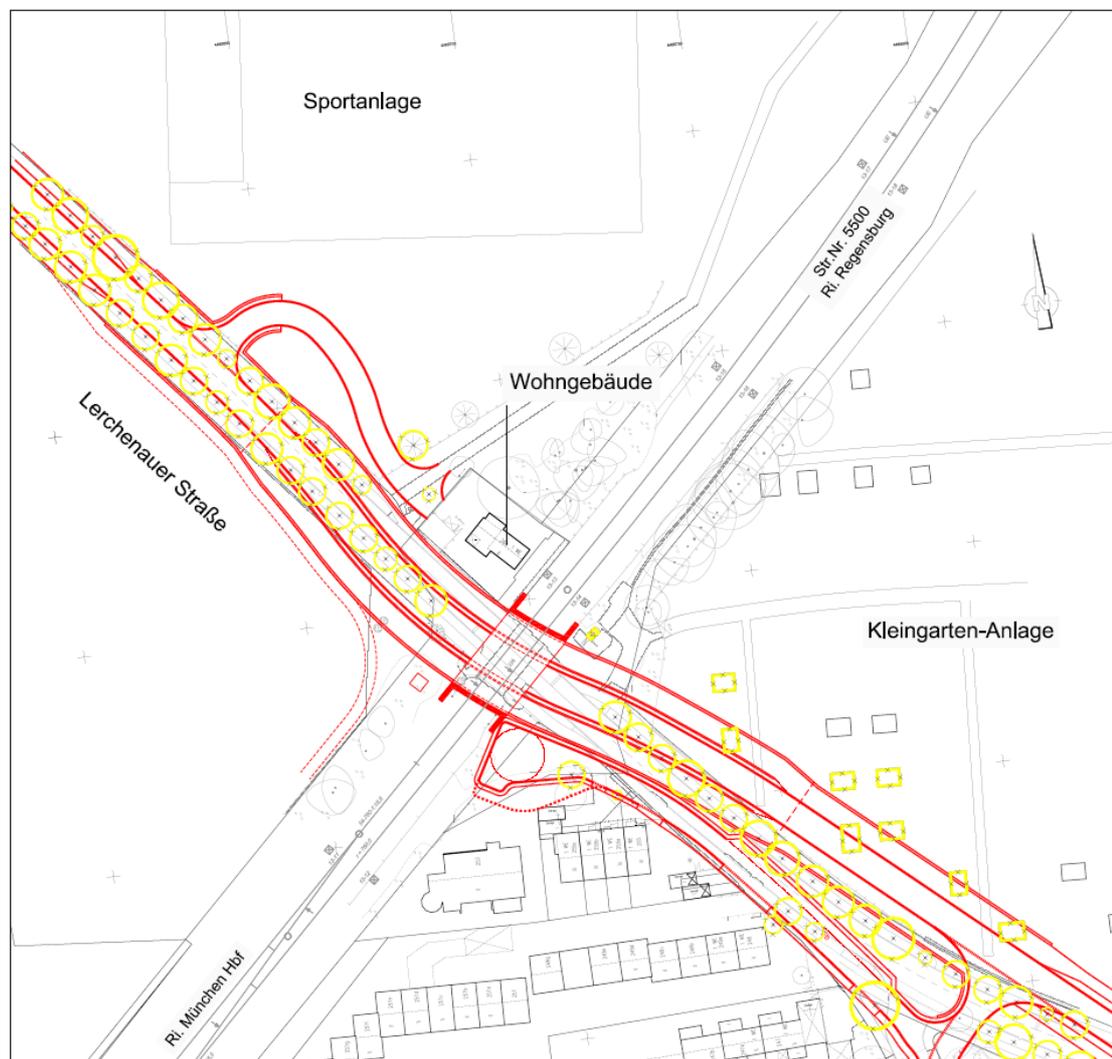


Abbildung 3: Lageplanausschnitt Variante 2 - verschwenkte Straßenführung

Um bei dieser geschwungenen Führung alle Sichtbeziehungen aufrechtzuerhalten, wird in den Radien eine geringe Aufweitung der Fahrbahnbreite erforderlich. Es ergibt sich eine lichte Weite von maximal 19,70 m inklusive Aufweitung.

Durch die veränderte Lage der Lerchenauer Straße wird der Kreuzungswinkel mit der Bahnlinie etwas ungünstiger, eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit besteht jedoch nicht. Südlich der Straße ist aufgrund des größeren Platzes eine Einmündung des Franz-Sperr-Wegs einfacher möglich. Da in dieser Variante das Wohnhaus am Bahnübergang erhalten bleibt, ist eine alternative Erschließung dieses Hauses außerhalb der Grundwasserwanne notwendig.

2.5. Fazit zur Variantenwahl

Beide Varianten sind aus technischer Sicht machbar.

Die beiden Varianten unterscheiden sich hauptsächlich in der Inanspruchnahme von Fremdgrund. So gibt es keine Unterschiede in der baulichen lichten Höhe oder der Querschnittsgestaltung der Straße und damit auch keine wesentlichen Unterschiede in den Auswirkungen auf die Erschließung der Häuser südwestlich der Bahnüberführung und auf die Anzahl der zu fällenden Bäume.

Insgesamt hat der Erhalt der Wohngebäude höchste Priorität. Somit ist Variante 2 die Vorzugsvariante. In der weiteren Planung wird dabei die Straßenführung u. a. im Hinblick auf Verkehrssicherheit weiter optimiert.

In der nachfolgenden Tabelle (siehe Tabelle 1) sind die wichtigsten Unterschiede der Varianten zur Beseitigung des Bahnübergangs in der Lerchenauer Straße gegenübergestellt.

	Variante 1 (geradlinig)	Variante 2 (geschwungen)
Längsgefälle Fahrbahn	8 %	8 %
Längsgefälle Geh-/ Radweg	4,4 %	4,4 %
Grundinanspruchnahme Fremdgrund	820 m ²	400 m ²
Grundinanspruchnahme Kleingartenanlage	1.500 m ²	2.000 m ²
Baumfällungen	ca. 63 Stk.	ca. 64 Stk.
Biotopflächen Inanspruchnahme	60 m ²	keine
Entfall Parkplätze	keine	keine

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Varianten

2.6. Beschreibung der Vorzugsvariante (Variante 2)

In der Vorzugsvariante wird eine zweigleisige Eisenbahnüberführung der Bahnstrecke in Richtung Regensburg zur Überquerung der Lerchenauer Straße benötigt. Die Lerchenauer Straße wird zwischen der Franz-Fackler-Straße und der Faganastraße aufgeweitet, in ihrer Lage verändert und soweit abgesenkt, dass sie zukünftig mit einer baulichen lichten Höhe von 4,50 m die Bahntrasse unterquert.

Der Straßenquerschnitt der Lerchenauer Straße wird zur Berücksichtigung der beidseitigen 4,50 m breiten Geh- und Radwege (entsprechend den technischen Regelwerken: 2,50 m für Gehweg plus 2,00 m für Radweg) zu beiden Seiten verbreitert. Um die Längsneigung der Geh- und Radwege möglichst gering halten zu können, ist eine Trennung von der Fahrbahn erforderlich. Der somit entstehende Höhenunterschied zwischen der Fahrbahn und dem Geh- und Radweg wird durch eine Stützmauer mit Absturzsicherung ausgeglichen. Beidseitig neben den Fahrbahnen ist ein 1 m breiter Notgehweg anzuordnen. Die beiden Fahrspuren der Lerchenauer Straße erhalten jeweils eine Breite von 3,25 m. Zur Optimierung der Sichtbeziehungen (Haltesichtweiten) müssen die Fahrspuren im Kurvenradius um bis zu 0,90 m aufgeweitet werden. Es ergibt sich eine lichte Weite von maximal 19,70 m inklusive Aufweitung.

Die im Bauwerk vorgesehene Gesamtbreite für Fuß- und Radverkehr von 4,50 m wird entsprechend dem Radentscheid mit 2,30 m für den Radverkehr und 2,20 m für den Fußgängerverkehr aufgeteilt. Eine weitere Aufweitung des Gesamtquerschnitts würde zusätzlichen Grunderwerb bedingen und muss hier ausscheiden, da die Planung darauf achtet, dass sämtliche Wohngebäude erhalten werden. Ohnehin erscheint dem Bezirksausschuss die gewählte Fuß- und Radwegbreite überdimensioniert (siehe Punkt 6.).

Aufgrund des hohen Grundwasserstandes ist auf einer Länge von circa 150 m eine Grundwasserwanne erforderlich. Diese wird gleichzeitig mit den EÜ-Bauwerken hergestellt. Für die Sicherstellung der Entwässerung aus den tiefer gelegenen Bereichen der Lerchenauer Straße ist eine Hebeanlage erforderlich.

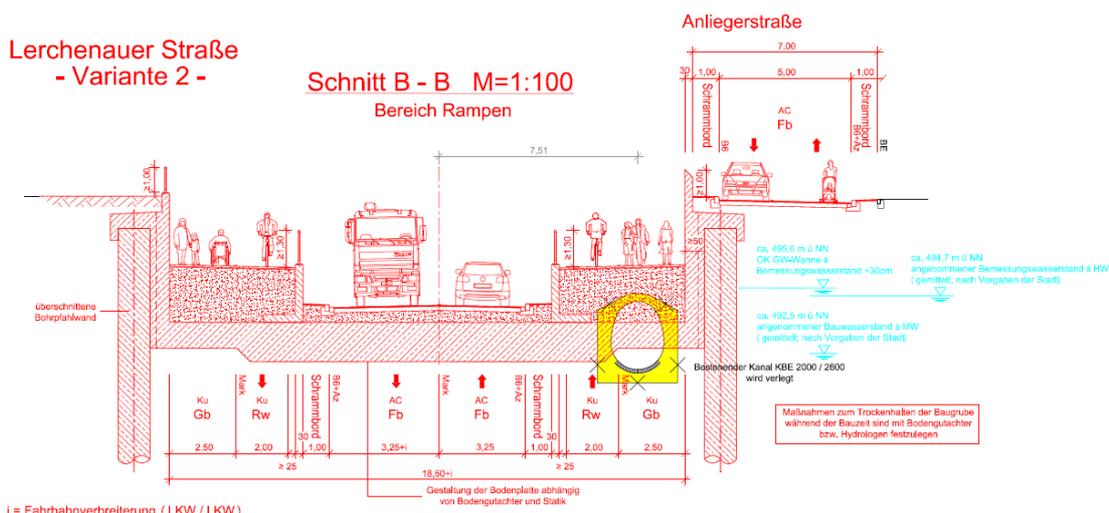


Abbildung 4: Querschnitt Rampen Variante 2 - verschwenkte Straßenführung

Lärmschutzwände werden gemäß den schalltechnischen Berechnungen nicht erforderlich. Die Höhenfreimachung führt in der Umgebung zu erheblichen Schallpegelreduzierungen. Die schalltechnische Situation verbessert sich durch die Troglage der Straße in Verbindung mit der Decke der Unterführung, da so eine hohe Abschirmwirkung und Schallabsorption erreicht werden kann.

3. Verkehrsführung während der Bauzeit

Der Verkehr kann während der Bauzeit nur mit Verkehrsumleitungen und Einschränkungen geführt werden.

Auch für die Spartenverlegungen, die vorbereitend erfolgen müssen, ist mit Verkehrsbeeinträchtigungen zu rechnen; dafür wird der Straßenverkehr jedoch weitestgehend aufrechterhalten.

In einer ersten Bauphase werden Teile der Anliegerfahrbahn gebaut, um eine bauzeitliche Anbindung für die Anwohner zu schaffen. Außerdem wird eine provisorische Fußgängerbrücke über die Bahntrasse erstellt. Zu dieser Phase wird der Verkehr auf der Lerchenauer Straße auch noch aufrechterhalten.

Im weiteren Bauablauf ist eine Vollsperrung der Straße erforderlich, da das neue Kreuzungsbauwerk der DB AG an der Stelle des bestehenden Bahnüberganges errichtet wird. Es ist mit einer Verkehrsumleitung von 1 bis 2 Jahren zu rechnen. Eine Konkretisierung des Bauablaufs erfolgt durch die DB AG in Abstimmung mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat in der weiteren Planung. Um eine solche Vollsperrung zu vermeiden, wäre vorab der Bau eines Ersatz-Bahnübergangs neben dem bestehenden Bahnübergang in der Verlängerung der neuen Anliegerstraße notwendig. Die Überprüfung ergab jedoch eine so stark reduzierte Leistungsfähigkeit, dass diese Option nicht weiterverfolgt wurde.

Für eine barrierefreie Bahnquerung für den Fußgängerverkehr während der Bauzeit bräuchte es analog zum MIV einen bauzeitlichen beschränkten Ersatzbahnübergang, was wie dargestellt nicht umsetzbar ist. Somit kann nur die erwähnte provisorische Fußgängerbrücke über die Bahntrasse als Querung angeboten werden. Auf Grund des großen Höhenunterschiedes von ca. 7 m (wegen Oberleitung) können nur Treppentürme, keine Rampen, vorgesehen werden. Radfahrer müssen zeitweise über die Lerchenstraße (im Norden) und über die Fasanerie (im Süden) umgeleitet werden.

Darüber wurde der Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen am 23.10.2019 im Rahmen der Projektvorstellung informiert. Es bestanden keine Einwände.

4. Rechtliche und finanzielle Bauvoraussetzungen

Genehmigung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Bahn wird die Planung zum Neubau des Überführungsbauwerkes beim Eisenbahnbundesamt planfeststellen lassen. Bestandteil dieser Planfeststellung sind auch die Planungen der LHM, die im Zusammenhang mit der Beseitigung des Bahnübergangs stehen.

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

Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz

Der Ersatz eines höhengleichen Bahnübergangs ist durch das Eisenbahnkreuzungsrecht (EKrG) geregelt. Danach kann von jedem sogenannten Kreuzungsbeteiligten (LHM, DB AG) eine Beseitigung initiiert bzw. gefordert werden. Laut EKrG werden die sogenannten kreuzungsbedingten Kosten, unabhängig von wem die Initiative ausgeht, zwischen LHM, DB AG und dem Bund gedrittelt. Über die kreuzungsbedingten Maßnahmen hinausgehende Forderungen sind entsprechend zuzuordnen und 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 Vereinbarungen (z. B. Kostenteilungen) mit der DB und dem Bund abschließend festgelegt und die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden.

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.

Das Baureferat wird sich die in 2020 erforderlichen Planungsmittel in Höhe von ca. 50.000 € aus der Finanzposition 6300.950.9920.0 „Vorlaufende Planungskosten Pauschale“ in 2020 auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei bereitstellen lassen. Damit ergibt sich 2020 keine unterjährige Budgetausweitung.

Grunderwerb

Unmittelbar durch das Projekt ausgelöst muss voraussichtlich Fremdgrund im Umfang von ca. 400 m² erworben werden. Im Bereich der Kleingartenanlage, die sich im Eigentum der LHM befindet, müssen ca. 2.000 m² Grund in Anspruch genommen werden. Nach aktuellem Planungsstand sind 8 größtenteils 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 Erwerbenaufträge 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 I.1.4 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 dennoch gebeten, die Grunderwerbsverhandlungen aufzunehmen, sobald vom Baureferat entsprechende konkrete Erwerbenaufträge mit Grunderwerbsplänen und Flächenangaben auf einer weitestgehend gesicherten Planungsgrundlage erteilt werden.

5. Weiteres Vorgehen

Nach Genehmigung der Vorplanung durch den Stadtrat wird das Baureferat die vorgeschlagene Lösung (Vorzugsvariante verschwenkte Straßenführung) weiterverfolgen und darauf aufbauend 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.

6. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 Feldmoching - Hasenberg wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 2.1) Bezirksausschusssatzung zur Planung der Beseitigung des Bahnübergangs Lerchenauer Straße angehört. Dem Bezirksausschuss wurde wunschgemäß am 16.10.2019 die Planung im Rahmen einer Sitzung des Unterausschusses Verkehr vorgestellt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 Feldmoching - Hasenberg teilt hierzu in einer Stellungnahme vom 19.10.2019 (siehe Anlage 3) u. a. mit:

„[...] der Unterausschuss Planung, Verkehr und Umwelt unter Vorsitz von Frau ... hat sich mit den Plänen und Unterlagen zur Höhenfreimachung des BÜ Bezirksausschuss 24 befasst und der Vertiefung der Untersuchungen zugestimmt.

Dabei wurde dem Bezirksausschuss Vorsitzenden das Einvernehmen aller dort anwesenden Fraktionen (der Kollege von der FDP war entschuldigt) signalisiert, nachstehende Stellungnahme vorab (§ 13 BA-Satzung) abzugeben:

[...] Es soll die Variante weiterverfolgt werden, die erlaubt, dass das Bahnwärterhäuschen bestehen bleiben kann.“ [Anm.: Variante 2]

Zu den begleitenden vom Bezirksausschuss 24 gestellten Forderungen wird wie folgt Stellung genommen:

- zu 2) *„Die Eingriffe in private Grundstücke und die Kleingartenanlage sollen vermindert werden.*
- a) *Das gilt insbesondere für den zweispurigen Wendehammer im Südostquadranten der Kreuzung.*
 - b) *Die Fuß- und Radwege erscheinen sowohl absolut, als auch in Relation zum anschließenden Fuß- und Radwegenetz überdimensioniert und damit unnötige Versiegelung (Stichworte: Hitzeperioden, Stadtklima (Verdunstung, Hitzespeicherung ...), Starkregen, Versickerungsflächen).“*

Im Zuge der weiteren Planung und besonders im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird versucht, eine weitere Eingriffsminimierung, vor allem für private Grundstücke und die Kleingartenanlage, zu erreichen. Hinsichtlich der Dimensionierung der Fuß- und Radwege wird darauf hingewiesen, dass das Baureferat dazu verpflichtet ist, die technischen Vorschriften (Regelmaße Gehwege 2,50 m und bauliche Radwege 2,0 m) bei seiner Planung zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Breiten von Radwegen kommen außerdem noch die Forderungen aus dem vom Stadtrat genehmigten Radentscheid (Bauliche Radwege mindestens 2,30 m) hinzu.

- Zu 3.) *„Auf der Ostseite des Unterführungsbauwerks soll parallel und in Verlängerung des Bahnbetriebsweges eine Fuß- und Radwegeunterführung [Anm.: Es ist damit ein bahnparalleler Fuß- und*

Radwegsteg über die dann dort in Tieflage befindliche Lerchenauer Straße gemeint.] eingeplant werden. Diese kann den im vorgelegten Plan vorgesehenen Wendehammer queren und entlang des Bahngleises weiter nach Süden geführt werden, bis auf die Toni-Pfülf-Str.“

Das Baureferat weist darauf hin, dass bei anderen Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (z. B. Sanierung von Eisenbahnüberführungen) die DB Netz AG stets ablehnt, städtische Fuß- und Radwege über ihre Bahnbrücken zuzulassen. Auch seitens des Baureferates wird ein gemeinsames Bauwerk kritisch gesehen, da es schwierige Unterhaltsfragen aufwirft. Denkbar wäre jedoch, direkt neben dem Bahnbauwerk eine eigene Fuß- und Radwegbrücke, die dann in städtischer Unterhaltslast wäre, zu errichten. Für einen solchen Lösungsansatz ist aber vorab durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu prüfen, ob eine solche Radwegeverbindung verkehrskonzeptionell in das übergeordnete Radwegenetz passt und ob die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden können, eine solche neue öffentliche Verbindung zu realisieren. Vorsorglich werden jedoch die zukünftige Gradienten der Lerchenauer Straße und die Trogwände so ausgebildet, dass später jederzeit eine Fuß- und Radwegbrücke nachgerüstet werden kann. Diese könnte, wie oben erwähnt, bahnparallel verlaufen und an den Wendehammer der Anliegerfahrbahn angeschlossen werden.

Zu 4.) *„Der Bezirksausschuss verfolgt sowohl im Bebauungsplan Hochmuttinger Str. als auch in den Bebauungsplänen, Lerchenauer Feld und Ratoldstraße ein eigenes Radwegeverkehrskonzept bzw. betreibt die Offenhaltung von dessen Realisierung. Auszugsweise wurde Herrn ... wurde für den Abschnitt zwischen Siedlungsgrenze im Norden (Hochmuttinger Str.) und Lerchenauer Str. eine Schemaskizze zur Radwegeführung überreicht. Es soll demnach in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnlinie München-Regensburg im Bereich des Bebauungsplanumgriff Ratoldstraße ein Radweg von der Raheinstr. (ca. 100m nördlich der Hochmuttinger Str.) im Norden über die Herbergstraße hinweg (der Bezirksausschuss hat hier als städt. Leistung den Bau einer Fuß- und Radwegebrücke beantragt) zum Stellwerk an der Lerchenstr. geführt werden. Dort soll mit einer Fuß- und Radwegebrücke die künftig höhenfrei gemachte Lerchenstr. überwunden werden und in einer Schleife im Süd-Ostquadranten dieser Kreuzung nach Norden unter den Bahngleisen hindurchgeführt werden. Im „Schritt“ der Abzweigung des Gütergleises nach Milbertshofen von der Bahnlinie München-Regensburg soll aus der Tieflage der vorbeschriebenen Kreuzung heraus ein Fuß- und Radweg auf der Ostseite des Bahngleises der Linie München-Regensburg nach Süden zur eingangs beschriebenen Straßenunderführung der Lerchenauer Str. geführt werden und diese wie Eingangs beschrieben überwinden.“*

Die beschriebenen Forderungen liegen außerhalb des Projektumgriffes und müssen vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung verkehrskonzeptionell bewertet und beurteilt werden.

Zu 5) *„Der Bauausschuss wird gebeten, das Baureferat zu beauftragen an das Planungsreferat heranzutreten, dass dieses den Auszug aus dem vorstehenden Konzept planerisch so verfestigt und die erforderlichen Stadtratsbeschlüsse herbeiführt, dass das Baureferat dieses Konzept seinen weiteren Planungen zugrunde legen kann.“*

Die Stellungnahme des Bezirksausschusses hat das Baureferat daher bereits an das Referat für Bauordnung und Stadtplanung zur Prüfung weitergeleitet. Das Ergebnis wird dem Bezirksausschuss und dem Stadtrat im Zusammenhang mit einer Entscheidung zur benachbarten Bahnüberführung Lerchenstraße vorgelegt.

Das Kommunalreferat und die Stadtkämmerei haben der Beschlussvorlage zugestimmt.

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 Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt.
Die Vorplanung auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie wird genehmigt.
Das Baureferat wird beauftragt, die Planung der Gradienten und der Trogwände noch soweit zu modifizieren, dass bei der Lerchenauer Straße später eine Fuß- und Radwegbrücke nachgerüstet werden kann.
2. Das Baureferat wird beauftragt, auf Basis der Vorzugsvariante (Variante 2) für die Verkehrsanlagen einschließlich der städtischen Ingenieurbauwerke im Rahmen der Beseitigung des Bahnübergangs Lerchenauer 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.

3. Das Baureferat wird beauftragt, sich die in 2020 erforderlichen Planungsmittel in Höhe von ca. 50.000 € aus der Finanzposition 6300.950.9920.0 „Vorlaufende Planungskosten Pauschale“ in 2020 auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei bereitstellen zu lassen.
4. Das Kommunalreferat wird gebeten, die erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen für die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Lerchenauer Straße aufzunehmen, sobald vom Baureferat entsprechende konkrete Erwerbssaufträge 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 Vorsitzende

Die Referentin

Manuel Pretzl
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
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 1
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
I. A.