



Landeshauptstadt München, Baureferat
81660 München

An den
Bezirksausschuss 15
Herrn Stefan Ziegler
Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81330 München

Tiefbau
Verkehrsinfrastruktur Ost
BAU-T1-VI-O

81660 München
Telefon: 089 233-61156
Telefax: 089 233-61155
Dienstgebäude:
Friedenstr. 40
Zimmer: 3.106
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom
19.04.2021

Ihr Zeichen
BA 15

Unser Zeichen
BAU-T

Datum
16.08.2021

Entlastungsstraße im 5. Bauabschnitt Messestadt /
Arrondierung Kirchtrudering -
Bitte um Fakten zum 2-Etagen-Vorschlag
der CSU im BA 15

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02040 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem
vom 25.03.2021

Sehr geehrter Herr Ziegler,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit Beschluss des Bezirksausschusses 15 vom 25.03.2021 haben Sie Fragen der Grünen
Fraktion zu einem Vorschlag der CSU Fraktion im Bezirksausschuss 15 an die
Stadtverwaltung gestellt, der sich eine Realisierung der Umfahrung Kirchtrudering in zwei
Ebenen vorstellt.

Ihr Antrag bezieht sich auf die künftige Verbindung zwischen Am Mitterfeld und Rappenweg
(Umfahrung Kirchtrudering), die nach einem Stadtratsbeschluss vom 15.01.2014
(Sitzungsvorlage 08-14 / V 13255) integriert im 5. Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem
verlaufen soll.

Für dieses Baugebiet (5. Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem) hat das
Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1728 n mit dem Beschluss der
Vollversammlung des Stadtrates vom 09.06.2021 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 02683)
begonnen. Mit diesem Beschluss sind auch die Eckdaten des städtebaulichen und
landschaftlichen Wettbewerbs festgelegt, der im Herbst 2021 stattfinden soll.

U-Bahn Linie 5
Haltestelle Ostbahnhof
S-Bahn alle Linien
Haltestelle Ostbahnhof

Straßenbahn Linie 21
Haltestelle Haidenauplatz
Bus Linien X30, 54, 58, 68, 100
Haltestelle Haidenauplatz
Bus Linie 59
Haltestelle Ampfingstraße

Postanschrift: Baureferat
81660 München
Hausanschrift: Friedenstraße 40
81671 München
Internet:
<http://www.muenchen.de>

ADURBUP

Eine Führung der Umgehungsstraße in mehreren Ebenen ist in den genannten Beschlüssen nicht enthalten. Insofern geht es in dem Antrag um theoretische Fragestellungen.

Über das Ergebnis des Wettbewerbs wird der Stadtrat voraussichtlich erst in 2022 entscheiden. Die Randbedingungen der Straße sind aber entscheidend für eine seriöse Beantwortung Ihrer Fragen. Diese werden erst dann grob einschätzbar sein.

Das Baureferat kann daher **nur qualitativ und sehr allgemein** auf Ihren Fragenkatalog eingehen. Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Gesamtzusammenhang des Projektes noch nicht bekannt ist und es an einschlägigen Grundlagen für eine seriös belastbare Stellungnahme fehlt. Belastbare Aussagen bedürften jedoch eines Mindestmaßes an Grundlagendaten und entsprechender Planungen.

Aufgrund des bekannten Planungsumgriffs des 5. Bauabschnittes können Rampen beim Anschluss an die Straße Am Mitterfeld nur innerhalb des Baugebietes untergebracht werden und sind somit vom Wettbewerbsentwurf abhängig. Im Süden beim Anschluss an den Rappenweg ist eine Verbindung der Ebenen je nach Verfügbarkeit der Flächen auch außerhalb möglich.

Die Untertunnelung des Straßenraums im Baugebiet führt zu zusätzlichem Bedarf an Flächen im Straßenraum, da Bauwerksteile wie Entlüftungs- und Notschächte ggf. auch weitere technisch notwendige Einbauten untergebracht werden müssen. Für eine Berücksichtigung im Wettbewerb sollten daher eine eingehende vorlaufende technische Untersuchungen erfolgen. Bäume können je nach Überdeckung und Bauwerkskonstruktion ggf. nicht im Straßenraum gepflanzt werden.

Zu den einzelnen Fragen:

Kosten Straße

Ein erster grober Kostenrahmen kann erst im Zuge einer Machbarkeitsuntersuchung ermittelt werden. Die Rahmenbedingungen sind vom Mobilitätsreferat zu definieren.

Kosten Bauwerk

Je nach den Rahmenbedingungen ist von extremen Kostenunterschieden zwischen der Minimal- und einer Maximallösung auszugehen. Auf der Basis der vorhandenen Unterlagen ist eine seriöse Abschätzung nicht möglich. Inwieweit man mit Zuschüssen rechnen könnte, ist ebenfalls noch nicht zu beurteilen.

Folgekosten Bauwerk

Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung durch das Mobilitätsreferat wird die grundsätzliche Konstruktion, Bauweise und Ausstattung ermittelt. Mit diesem Ergebnis ist dann auch eine grobe Abschätzung der zu erwartenden Folgekosten aus Erfahrungswerten möglich.

Zeitspanne

Es ist bei einem derartigen Projekt für den Planungsvorlauf vom ersten Stadtratsbeschluss bis zum Baubeginn von einem Zeithorizont von 6 bis 9 Jahren auszugehen. Die Einschätzung liegt also im realistischen Rahmen. Eine projektbezogene Abschätzung ist erst nach Vorlage der Machbarkeitsuntersuchung möglich.

Die Planungs- und Bauzeit für die bauwerksunabhängigen Straßenanteile liegt innerhalb des Zeitraums für das Bauwerk.

Tunneldefinition

Als Ingenieurbauwerke sind in der DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung“ Brücken, Verkehrszeichenbrücken, Tunnel, Trogbauwerke, Stütz- und Lärmschutzbauwerke sowie sonstige Ingenieurbauwerke, wie z.B. Regenrückhaltebecken definiert:

Tunnel sind dem Straßenverkehr dienende Bauwerke, die unterhalb der Erd- oder Wasseroberfläche liegen und in geschlossener Bauweise hergestellt werden oder bei offener Bauweise länger als 80 m sind. Für die Planung eines Tunnels gelten die „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT). Ruhender Verkehr (Parken), Fuß- und Radverkehr sowie Anschlüsse an Tiefgaragen oder Garagen sind gemäß RABT in Straßentunneln nicht zulässig.

Zu den Tunneln gehören auch die für Bau und Betrieb erforderlichen Nebenanlagen, soweit sie baulich integrierte Bestandteile des Tunnelbauwerkes sind.

Weiterhin gelten folgende Bauwerke ab einer Länge von 80 m als Straßentunnel:

- Teilabgedeckte unter- oder oberirdische Verkehrsbauwerke (z. B. mit längs geschlitzten Decken, Rasterdecken),
- oberirdische Einhausungen von Straßen (z. B. Lärmschutzeinhausungen),
- Kreuzungsbauwerke mit anderen Verkehrswegen,
- Galeriebauwerke

Grundwasser

Aus der Planung der Messestadt Riem sind hohe Grundwasserstände bekannt. Die geringe Tiefenlage der U-Bahn in der Messestadt ist unter anderem dadurch begründet. Die im Antrag formulierten Auswirkungen müssten in Abhängigkeit vom umzusetzenden Entwurf eingehend untersucht werden und bei der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt werden.

Hinweis zu den Unterlagen

Die im Antrag beigegebene Grafik ist dem Baureferat nicht bekannt. In der uns übersandten Fassung ist allerdings auch kein Hinweis darauf zu sehen, dass es sich hier um eine Darstellung im Einvernehmen mit dem Baureferat handelt.

gez.