



I.

Herrn Stadtrat Hans Hammer  
Herrn Stadtrat Thomas Schmid

CSU-Fraktion

Rathaus

Datum  
26.01.2022

**Notwendigkeit und Ankündigung der Vollsperrung  
der südlichen Zufahrt zur Inneren Wiener Straße am Gasteig**

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 20-26 / F 00374 von Herrn StR Hans Hammer,  
Herrn StR Thomas Schmid vom 11.11.2021, eingegangen am 11.11.2021

Sehr geehrter Herr Stadtrat Hammer,  
sehr geehrter Herr Stadtrat Schmid,

in Ihrer Anfrage vom 11.11.2021 führten Sie als Begründung aus:

„Am 25.10.2021 erfolgte die Vollsperrung der südlichen Zufahrt zur Inneren Wiener Straße am Gasteig. Nachdem die Anwohner zunächst nur indirekt durch die Veröffentlichung in der Rathausumschau am 21.10. und die darauffolgende Berichterstattung informiert wurden, erfolgte die erste direkte Information erst per Postwurfsendung am 26.10.2021. Aufgrund der zunächst fehlenden und dann viel zu kurzfristigen Information der Anwohner und Gewerbetreibenden, konnten diese keinerlei Vorkehrungen zur Schadensminimierung treffen bzw. sich nicht ausreichend auf die veränderte Verkehrssituation vorbereiten. Eine längere Bauzeit durch eine Teilerschließung wäre aufgrund der laufenden Sanierung der Ludwigsbrücke ohnehin stillgelegten Trambahnlinie kein großes Problem gewesen.“

Zu Ihrer Anfrage nehmen die Stadtwerke München wie folgt Stellung:

„Die Stadtwerke München verlegen derzeit im Bereich der Rosenheimer Straße, Innere-Wiener-Straße und Preysingstraße eine Fernkälteleitung. Diese Leitung ist Bestandteil der Wärmewende. Der Bau der Leitung ist also sinnvoll und erforderlich, um die Klimaziele zu erreichen, die durch die Landeshauptstadt München vorgegeben sind.“

### **Beschreibung der Trasse**

Der Bau der Trasse ist terminlich mit den sehr umfangreichen Baumaßnahmen „Sanierung Ludwigsbrücke“ bzw. „Sanierung der Trambahn-Gleise in der Innere-Wiener-Straße“ abgestimmt. Die zeitlichen Abhängigkeiten der Maßnahmen zu anderen Gewerken sind so erheblich, dass eine Vorverlegung oder spätere Ausführung technisch nicht möglich ist. Die Trasse überquert die Isar über die Ludwigsbrücke im nördlichen Bereich der Brücke, folgt im weiteren Verlauf der Rosenheimer Straße und führt schließlich über die Innere-Wiener-Straße in Richtung Nordosten. Zwischen der Rosenheimer Straße und der Preysingstraße unterquert die Trassenführung die Gleise der Trambahn und wird über die Preysingstraße weiter geführt.

### **Beschreibung der Gleisquerung**

Die Gleisquerung wird in offenem Graben ausgeführt, da derzeit die Gleistragplatte der Trambahn ausgebaut ist. Zur längerfristigen Sicherung der Fundamentierung des Gleiskörpers wird dieser durch sogenannten Winkelstützwände gesichert. Damit wird sichergestellt, dass langfristig ein Zugriff auf die Fernkälteleitungen, beispielsweise in einem Havariefall, möglich ist, ohne die Stabilität der Gleisfundamentierung zu beeinträchtigen. Die Winkelstützwände werden zwischen der Fernkälte-trasse und dem Gleiskörper eingebaut. Die Winkelstützwände verlaufen von der Ludwigsbrücke kommend bis zur Querung des Gleiskörpers nördlich der Trambahntrasse, anschließend südlich der Trasse.

Die Medienrohre werden im Bereich der Gleisquerung in je einem Schutzrohr geführt,

- um die Medienrohre im Schadensfall ausbauen zu können, ohne den Gleiskörper auszubauen,
- um im Schadensfall Medium aus dem Bereich des Gleiskörpers herauszuführen und diesen vor Unterspülung zu schützen,
- die Medienrohre vor elektrochemischen Korrosionseffekten, die sich aus dem Betrieb der Trambahn ergeben, zu schützen.

Die Ausführung wird im Wesentlichen durch einschlägige technische Vorschriften vorgegeben und wurde durch die Regierung von Oberbayern genehmigt. Um die Lastableitung über die Schutzrohre (Erddruck, Lasten aus dem Straßenverkehr, Lasten aus dem Trambahnbetrieb, usw.) bestmöglich zu gewährleisten, ist die allseitige Einbettung der Schutzrohre in die Fundamentierung zwingend. Grundsätzlich können Schutzrohre durch Verdichtung des umgebenden Erdstoffs oder durch Bettung in eine Magerbetonschicht eingebaut werden. Der kraft- und formschlüssige Einbau durch „Einbetonieren“ lässt sich mit größtmöglicher Sicherheit gewährleisten und wird deshalb durch die SWM klar favorisiert. Der Einbau dieser Betonschicht wird in einem Arbeitsschritt ausgeführt. Für die Herstellung der Schutzrohre müssen mehrere Einzelrohre aneinander geschweißt werden. Diese Schweißungen lassen sich außerhalb der Grube, quasi unter Werkstattbedingungen, deutlich einfacher, schneller und betriebssicherer realisieren, als in den beengten Verhältnissen einer Baugrube. Somit ist das Verfahren der Wahl die Einhebung eines Schutzrohres in voller Länge und anschließende Betonumhüllung. Im Fall der Trambahnquerung „Innere-Wiener-Straße“ lässt sich dies nur unter Vollsperrung der Straße herstellen, da die dafür erforderliche Baugrube keine verbleibende Fahrspur zulässt.

### **Genehmigungsphase**

Erste Abstimmungsgespräche zur verkehrsrechtlichen Genehmigung mit dem Mobilitätsreferat fanden ab Juni 2021 statt. Dabei signalisierte das Mobilitätsreferat, dass die Genehmigung einer Vollsperrung eher unwahrscheinlich sei. Da die SWM von der Notwendigkeit der beschriebenen Betonbettung überzeugt sind, wurden die Gespräche mit dem Mobilitätsreferat fortgesetzt.

Mit dem 11. Oktober 2021 konnten die SWM das Mobilitätsreferat von der Notwendigkeit der Vollsperrung überzeugen. Der nochmals überarbeitete Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 12.10.2021 gestellt und die Vollsperrung per verkehrsrechtlicher Anordnung vom 19.10.2021 genehmigt, Ausführungszeitraum 25.10.2021 – 25.02.2022.

### **Information der Anwohner**

Die verkehrsrechtliche Genehmigung wurde unter der Auflage erteilt, dass der sog. Baustellenflyer, mit dem die SWM üblicherweise Anlieger und Betroffene informieren, ebenfalls zu genehmigen sei. Mit der Genehmigung der Verkehrsrechtlichen Anordnung sowie des Baustellenflyers wurden zwischen 21. und 22.10.2021 1.000 Stück Baustellenflyer gedruckt und am 25.10.2021 im Bereich

- Innere-Wiener-Straße 5 – 15
- Innere-Wiener-Straße 2 – 28
- Preysingstraße 1 – 15
- Preysingstraße 2 – 12
- Preysingplatz 1 - 8

verteilt.

Mit den benachbarten Gewerken wurde eine geplante Fertigstellung dieser Gleisquerung für den 25.02.2022 besprochen, um den Wiederinbetriebnahmetermin der Trambahn durch die Gleisquerung nicht zu gefährden. Folglich wurde mit den Baumaßnahmen unverzüglich begonnen. Der unverzügliche Beginn entspricht nicht den üblichen SWM-Richtlinien, die grundsätzlich einen Zeitraum zwischen Information und Baubeginn von 7 – 10 Tagen vorgeben, war aber im vorliegenden Einzelfall aus den vorgenannten Gründen unausweichlich.

Die SWM bedauern die durch die Baustelle verursachten Beeinträchtigungen für Anwohner und betroffene Gewerbebetriebe. Wir dürfen Ihnen versichern, dass wir alles daran setzen, den Zeitraum der Vollsperrung so gering als möglich zu halten und hoffen hier auf Ihr Verständnis.“

### **Frage 1:**

Fand eine ausreichende Abwägung über die Notwendigkeit der Vollsperrung statt?

### **Antwort der SWM:**

„Alle technisch möglichen Alternativen wurden geprüft. Aus Sicht der SWM ist die Vollsperrung notwendig.“

### **Frage 2:**

Wurde die Option einer Teilspernung bei verlängerter Bauzeit geprüft?

**Antwort der SWM:**

„Die Teilspernung würde nicht zu einer verlängerten Bauzeit und damit einer Verzögerung der Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn führen, sondern der einteilige Einbau des Schutzrohres wäre damit nicht möglich.“

**Frage 3:**

Wann erfolgte die offizielle Information der Anwohner und Gewerbetreibenden durch die Landeshauptstadt München?

**Antwort der SWM:**

„Die Verteilung des Baustellenflyers der SWM fand am 25.10.2021 statt.“

**Frage 4:**

Erfolgte die Information der Anwohner und Gewerbetreibenden aus Sicht der Stadtverwaltung mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf?

**Antwort des RAW:**

Die Vorlaufzeit Information / Baubeginn war aufgrund des Zeitpunkts der Genehmigung und des geforderten Fertigstellungsdatums (Inbetriebnahme Trambahnbetrieb) nicht früher möglich.

**Frage 5:**

Wurde der Bezirksausschuss mit der Vollsperrung befasst?

**Antwort der SWM:**

„Der Bezirksausschuss wurde seitens der SWM nicht mit einbezogen.“

**Frage 6:**

Weshalb wurde die Verlegung der Fernkälteleitungen nicht während der Corona-Lockdowns vorgenommen?

**Antwort der SWM:**

„Der Bau der Fernkälteleitung ist terminlich mit der Sanierung der Ludwigsbrücke sowie dem Gleisbau Innere-Wiener-Straße verzahnt und nicht frei wählbar.“

**Frage 7:**

Besteht die Möglichkeit der Aufhebung der Vollsperrung und der Fortführung der Arbeiten bei Erhalt einer Fahrspur?

**Antwort der SWM:**

„Aus den bereits genannten Gründen lässt die Größe der Baugrube eine Teilöffnung der Innere-Wiener-Straße nicht zu.“

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

- II. Abdruck von I.  
an das Direktorium-HA II/V 1  
an RS/BW  
per mail an [anlagen.ru@muenchen.de](mailto:anlagen.ru@muenchen.de)  
z.K.
- III. **Vor Auslauf per Mail an RS/BW zur Freigabe an D-II-V1**
- IV. Wv. FB 5 (S:\FB5\SWM\3 Gremien\1 Stadt\1 Stadtrat\3 Anfragen\CSU\374\_Antwort.odt)

Clemens Baumgärtner