

**Programm im Zuge der Erneuerung
von Eisenbahnbrücken durch die DB**

**Hier:
Eisenbahnüberführung über die Bodenseestraße**

**im 21. Stadtbezirk Pasing - Obermenzing und
im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied**

Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen
im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Bodenseestraße
durch die DB AG

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13011

Anlagen

- Übersichtslageplan 1:5000 (Anlage 1)
- Vorzugsvariante d (Anlage 2)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 21 (Anlage 3)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 (Anlage 4)

Beschluss des Bauausschusses vom 06.11.2018 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Nach Auskunft der DB Netz AG sind in München zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) in schlechtem baulichen Zustand und dringend erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB Netz AG. Die DB Netz AG ist auch der Vorhabenträger für die geplanten Erneuerungen. Für alle Erneuerungen sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahnbundesamt durchzuführen. Der zeitliche Ablauf der Projekte sowie die Kostenbeteiligung der LHM sind maßgeblich von der DB Netz AG als Vorhabenträger, der Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde und dem Eisenbahnbundesamt in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

Mit Beschlussvorlage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München; Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“ (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) wurde festgelegt, dass die EÜ über die Bodenseestraße mit einer ungehinderten Durchfahrtshöhe, eine Fahrspur pro Richtung und beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegen erneuert werden soll. Somit ist grundsätzlich eine Durchfahrtshöhe in der Bodenseestraße von mindestens 4,70 m anzustreben, da es sich um die Erneuerung von Brückenbauwerken an Kreuzungen, die zwischen Strecken einer Eisenbahn des Bundes und einer Bundesfernstraße liegen, handelt (siehe Richtlinie für Entwurf und Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Strecken einer Eisenbahn des Bundes und Bundesfernstraßen vom 16.07.2003). Dies gilt auch im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Zuschussfähigkeit. Allerdings ist die mögliche Durchfahrtshöhe in der Bodenseestraße von der vorhandenen örtlichen Situation, der Höhenentwicklung des Geländes und der notwendigen Erschließungsfunktion abhängig. Hierzu ist im o. g. Beschluss „Vorbehaltsnetz“ auf Seite 13 unten ausgeführt: „Darüber hinaus werden mit dem Vorbehaltsnetz die entscheidenden Kriterien bzw. Ausbaustandards bei der Festlegung der lichten Abmessungen von Brückenbauwerken im Erneuerungsfall definiert. Unabhängig davon obliegt es dem Baureferat, aus Kostengründen oder anderweitigen Gründen von diesen Standards abzuweichen.“

Mit der Vorlage in der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840, vorbereitet im Bauausschuss vom 13.10.2015) 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 u. a. 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.
- Das Baureferat wird beauftragt, für alle Einzelprojekte des Programms die Vorplanung und, soweit erforderlich, auch Teile der Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigung herbeizuführen.
- Das Baureferat wird beauftragt, jährlich [...] über den Fortschritt des Programms zu berichten sowie ggf. das Programm fortzuschreiben.

Um keine Terminverzögerungen in der Projektabwicklung zu verursachen, können auch außerhalb der Programmfortschreibung einzelne Beschlüsse unterjährig erforderlich werden. Dies ist jetzt bei der Eisenbahnüberführung über die Bodenseestraße der Fall, nachdem die Machbarkeitsstudie nun abgeschlossen ist.

Im Bereich der zur Erneuerung anstehenden Eisenbahnbrücken plant die DB Netz AG auch eine Optimierung für den S-Bahn Verkehr.

Diese Optimierung sieht eine höhenfreie Verzweigung im Bahnhofsteil München-Westkreuz vor. Sie ist Bestandteil der Maßnahmen „Außenbereich 2. S-Bahn-Stammstrecke“ und ermöglicht zukünftig die behinderungsfreie Ausfädelung der S-Bahnlinie München Pasing – Tutzing und der S-Bahnlinie Herrsching – München Pasing. Die höhenfreie Verzweigung ist eine Voraussetzung für die Durchführung des 15-Minuten-Grundtaktes und der überlagerten Expresslinien der S-Bahn zwischen München Pasing – Tutzing und Herrsching – München Pasing.

Für den Neubau der netzergänzenden Maßnahme München-Westkreuz (NeM13) wurde im Zusammenhang mit der Erneuerung der zwei bestehenden Eisenbahnüberführungen (EÜ) über die Bodenseestraße eine gemeinsame Machbarkeitsstudie der DB Netz AG und der Landeshauptstadt München zur künftigen Lage der Straßenachse und zur Auswirkung unterschiedlicher Achslagen auf die Brückenbauwerke und Gradienten der Eisenbahnstrecken durchgeführt. Die DB Netz AG und das Baureferat haben zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie weisen für die Verkehrsanlagen die Detaillierung einer Vorplanung auf.

2. Projektbeschreibung, Projekthandbuch

2.1 Varianten aus der Machbarkeitsstudie

Die DB Netz AG muss die Bauwerke über der Bodenseestraße aus bautechnischen Gründen erneuern. Darüber hinaus ist die Verkehrssicherheit für Autofahrer, Fußgänger und vor allem für Radfahrer deutlich zu verbessern und die ungehinderte Durchfahrtshöhe für den LKW-Verkehr zu gewährleisten.

Das Projekt Eisenbahnüberführung (EÜ) Bodenseestraße umfasst folglich neben der Erneuerung der Eisenbahnüberführungen auch die Tieferlegung der Straßengradienten und den Einbau von beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegen zwischen dem

Knotenpunkt Bodenseestraße / Am Krautgarten im Osten und dem Knotenpunkt Bodenseestraße / Dickensstraße im Westen.

Die Eisenbahnbrücken Bodenseestraße sind im Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr enthalten. Die Bodenseestraße ist als Bundesstraße gewidmet und gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als regionale Hauptverkehrsstraße im Primärnetz definiert.

Des Weiteren fungiert sie als Hauptroute im Radverkehrsnetz des Verkehrsentwicklungsplan-Rad (VEP-R).

Auf der Bodenseestraße verkehren werktäglich durchschnittlich ca. 17.500 Kfz (Schwerlastverkehrsanteil: ca. 5 %). Für 2030 werden ca. 22.000 Kfz/Tag prognostiziert .

Bei der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie war Folgendes zu berücksichtigen:

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

In der Machbarkeitsstudie wurden insgesamt sieben Varianten zur Lage des Straßenverlaufs und der Gleislagen untersucht. Hierbei lassen sich folgende vier Grundtypen unterscheiden, die im Folgenden vorgestellt werden:

- Bestandsorientierte Lösung
- Geradlinige Führung
- Nach Süden verschwenkte Führung
- Optimierung der geradlinigen Führung

Diese Grundtypen variieren zudem hinsichtlich der Anbindung des Herrschinger Bahnwegs sowie hinsichtlich der Notwendigkeit eines dritten Brückenbauwerkes. Diese Aspekte werden noch gesondert dargestellt. Weitere Untervarianten, die sich im Zuge der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie als nicht zielführend herausgestellt haben, werden hier zur Vereinfachung nicht mit dargestellt.

a) Bestandsorientierte Lösung: Straßenachse der Bodenseestraße entspricht der heutigen Lage

Im Zuge der bestandsorientierten Lösung verbleibt die Straßenachse der Bodenseestraße in der heutigen Lage. Allerdings wird der Straßenquerschnitt zur Berücksichtigung der beidseitigen Geh- und Radwege symmetrisch von der Bestandsachse nach Norden und nach Süden verbreitert. Neben der Veränderung des Querschnittes muss, zur Einhaltung der geforderten lichten Höhe von ca. 4,70 m unter den EÜ, die Höhenlage der Bestandsgradiente stark angepasst, d. h. abgesenkt werden.

Zur Linienführung ist festzustellen: Während die Streckenführung östlich und westlich der EÜ geradlinig ist, schwenkt die Bodenseestraße im Bereich der Gleisanlagen nach Norden ab, um danach wieder auf die geradlinige Strecke zurück zu schwenken.

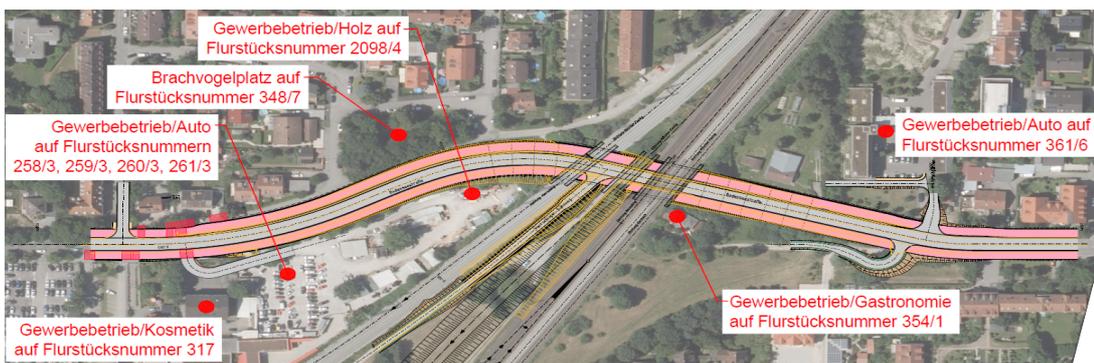


Abbildung 1: Bestandsorientierte Lösung

Durch das Abtauchen der Höhenlage, um die Bahngleise höhenfrei zu queren, wird die ungünstige Situation verschlechtert und der laut Kreisverwaltungsreferat bestehende Unfallschwerpunkt nicht beseitigt.

Daneben stellt sich bei der bestandsorientierten Lösung das Problem der Baudurchführung dar, weil die zu erneuernden Brückenbauwerke sowie die notwendige Grundwasserwanne im Bereich der heutigen Brückenbauwerke zu erstellen wären.

Hierfür müsste die Bodenseestraße über einen längeren Zeitraum voll gesperrt werden.

Da die Bodenseestraße als Bundesstraße gewidmet ist, gemäß VEP als regionale Hauptverkehrsstraße definiert ist und bei Bedarf als Umleitungsstrecke der nahen A 96 genutzt wird, wird eine notwendige Vollsperrung über die Gesamtbauzeit vom Kreisverwaltungsreferat abgelehnt.

Aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten führt diese Lösung, ähnlich wie die geradlinige Führung, zu etwas geringeren Eingriffen als die übrigen Lösungen.

b) Geradlinige Führung der Bodenseestraße

Im Zuge dieser Variante wird auf die Ausbildung der Kurven aus der Bestandssituation verzichtet und die Bodenseestraße westlich und östlich der Gleisanlagen, dem mutmaßlichen früheren Bestand folgend, fast geradlinig verbunden. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit stellt diese Variante, im Vergleich zu allen übrigen Varianten, das Optimum dar, da, mit Ausnahme der Absenkung unter der Gleisanlage, keine Einschränkungen der Sichtweiten gegeben sind. Zudem beschränkt sich die Veränderung der Fahrdynamik auf ein Minimum, da die mehrmaligen Richtungsänderungen entfallen und einzig eine zweidimensionale Veränderung der Höhenlage vollzogen wird. Insofern wird eine harmonische Trassenführung erreicht.

Durch die Verschwenkung der Straßenachse ergibt sich der Vorteil, dass die neu zu errichtenden Bauwerke und die Straße neben der heutigen Bodenseestraße über weite Strecken ohne Sperrungen der Bodenseestraße errichtet werden können. Vom Grunde her ist hierbei die Erschließung aller Grundstücke bzw. Restflächen weiterhin gegeben; allerdings sind hierfür sowohl erhebliche bauliche Maßnahmen an bestehenden Gebäuden zu tätigen als auch entsprechende Ausweichgrundstücke zu schaffen. So sind östlich der Bahngleise ein (Teil-)Abriss oder Umbau des Restaurants auf Flurstücksnummer 354/1 erforderlich sowie westlich der Gleisanlagen erhebliche Eingriffe in die Gewerbeflächen auf den Flurstücken Nr. 2098/4 sowie 258/3, 259/3, 260/3 und 261/3 bzw. deren Verlagerung nicht zu vermeiden.

Im Gegenzug bietet diese Variante durch den Rückbau der bestehenden Bodenseestraße im Bereich des Brachvogelplatzes dort ein erhebliches Optimierung- und Gestaltungspotenzial.

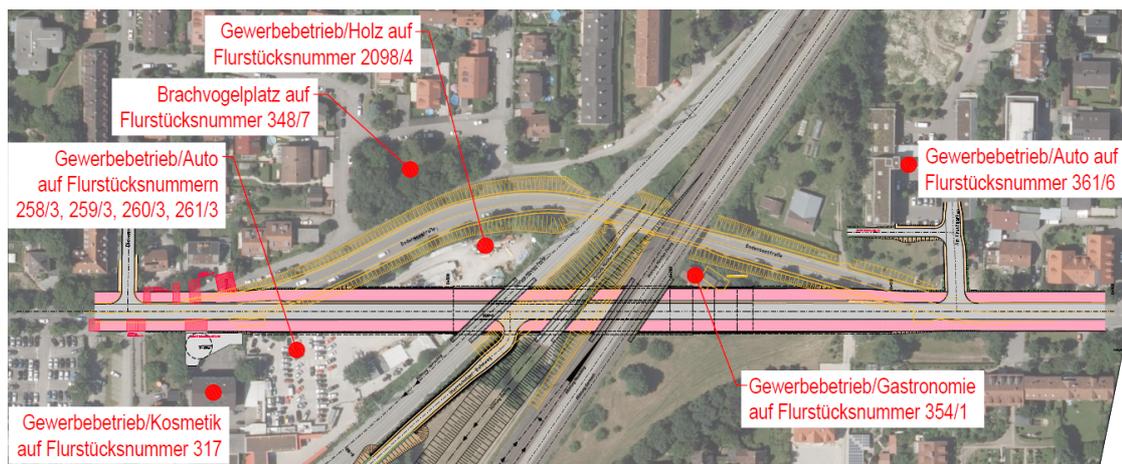


Abbildung 2: Geradlinige Führung der Bodenseestraße

c) Nach Süden verschwenkte Führung der Bodenseestraße

In dieser Variante wird die geradlinige Streckenführung nach Süden verschwenkt, um das Restaurant östlich uneingeschränkt zu erhalten.

Entsprechend wurde die Linienführung westlich der Bahn in Richtung Norden und östlich in Richtung Süden abgeschwenkt. Prämisse dabei war, dass die Sichtverhältnisse im Vergleich zur geradlinigen Führung nicht verschlechtert werden. Aufgrund der Kurvigkeit bestehen allerdings in abgeminderter Form auch die fahrdynamischen Probleme und Bedenken wie in der bestandsorientierten Lösung. Im Vergleich zur geradlinigen Variante wäre der einzige Nutznießer dieser Trassenführung der Besitzer des Restaurants östlich der Gleisanlagen. Durch die Verschwenkung der Straßenachse ergibt sich der Vorteil, dass die neu zu errichtenden Bauwerke neben der heutigen Bodenseestraße über weite Strecken ohne Sperrungen der Bodenseestraße errichtet werden können. Gleichzeitig bietet diese Variante durch den Rückbau der bestehenden Bodenseestraße im Bereich des Brachvogelplatzes dort ein erhebliches Optimierungs- und Gestaltungspotenzial.

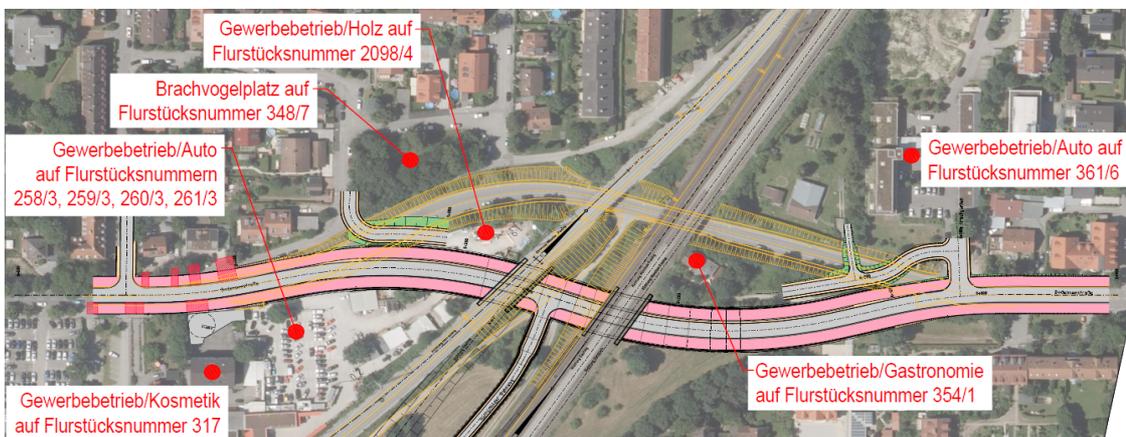


Abbildung 3: Nach Süden verschwenkte Führung der Bodenseestraße

d) Optimierung der geradlinigen Führung der Bodenseestraße

Die Lage der Bodenseestraße entspricht in etwa der geradlinigen Führung der Bodenseestraße, mit dem Unterschied, dass das Restaurant erhalten bleibt. Beidseitig der Bahnstrecken ergeben sich mit sehr großen Radien geringfügige Abweichungen von einer Geraden. Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates bestehen hier aber keine Bedenken. Die Zufahrt zu den westlich gelegenen Flurstücksnummern 258/3, 259/3, 260/3 und 261/3 (Autohandel) soll auch nach dem Ausbau möglich sein und die Flächeninanspruchnahme vom Grundstück weitestgehend reduziert werden. Allerdings ergeben sich ähnlich große Eingriffe in das Grundstück Nr. 2098/4 des Holzhandels. Die Zufahrt zur nördlichen Restfläche des Gewerbegrundstücks kann nur über eine neu zu errichtende Erschließung erreicht werden, sofern die Fläche weiterhin genutzt werden soll. Verbleibende Beeinträchtigungen müssen ggf. durch die Bereitstellung eines Ersatzgrundstücks gelöst werden. Durch die Verschwenkung der Straßenachse ergibt sich der Vorteil, dass die neu zu errichtenden Bauwerke und die Straße neben der heutigen Bodenseestraße über weite Strecken ohne Sperrungen der Bodenseestraße errichtet werden können.

Gleichzeitig bietet diese Variante durch den Rückbau der bestehenden Bodenseestraße im Bereich des Brachvogelplatzes dort ein erhebliches Optimierung- und Gestaltungspotenzial. Aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten führt diese Lösung, ähnlich wie die nach Süden verschwenkte Führung, zu etwas höheren Eingriffen als die übrigen Lösungen. Im Ausgleich können aber die frei werdenden Flächen der bestehenden Bodenseestraße rückgebaut und renaturiert werden.

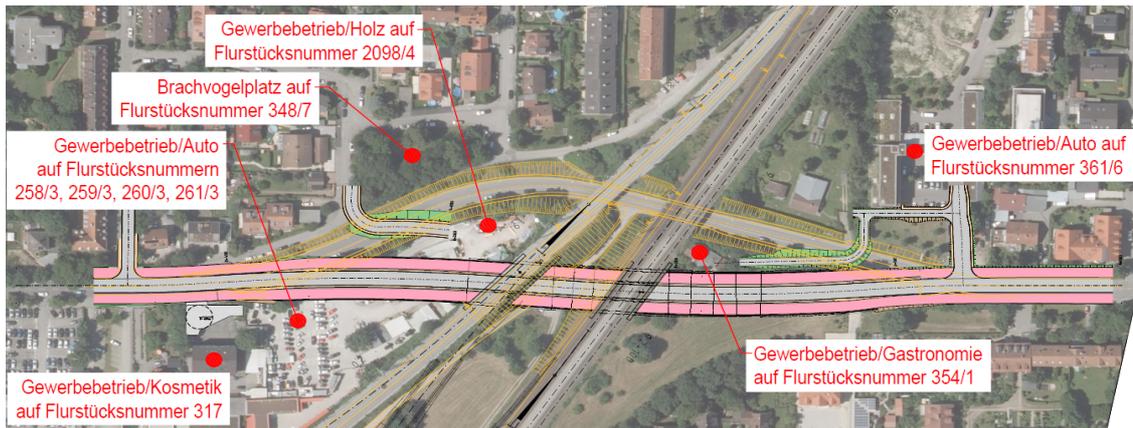


Abbildung 4: Optimierung der geradlinigen Führung der Bodenseestraße

e) Herrschinger Bahnweg

Der Herrschinger Bahnweg ist ein selbständiger, beschränkt-öffentlicher Weg in der Straßenbaulast der Landeshauptstadt München mit einer Widmungsbeschränkung auf die ausschließliche Kraffahrzeugnutzung durch Anlieger der Gebäude in der Kleingartenanlage. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung empfiehlt hierfür eine Breite von 4,5 m vorzusehen.

In allen untersuchten Varianten kann die Anbindung des Herrschinger Bahnweges grundsätzlich sowohl über die Bodenseestraße (wie im Bestand) als auch über die Straße „Am Gleisdreieck“ erfolgen (siehe Abbildung 5). Für diese Variante wird der Herrschinger Bahnweg in einer Unterführung am neuen Kreuzungsbauwerk geführt.

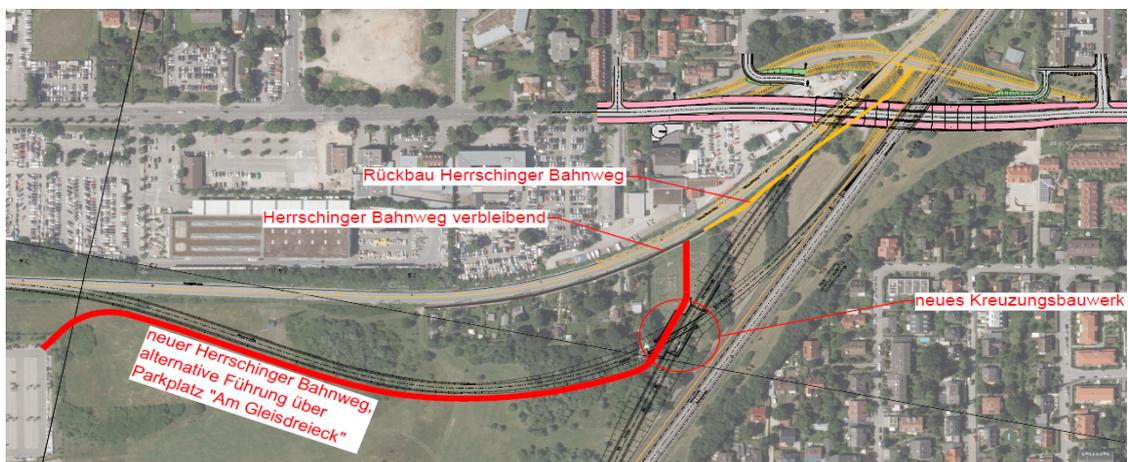


Abbildung 5: Anbindung Herrschinger Bahnweg über Parkplatz „Am Gleisdreieck“ und DB-Planung zur netzergänzenden Maßnahme 13

- Kostenersparnis
- Vorteil im Bauablauf (lediglich Querverschub der beiden neuen Brücken, kein Längsverschub eines dritten Bauwerkes aus südlicher Richtung)

Fazit zur Variantenauswahl:

Die bestandsorientierte Lösung scheidet aufgrund der Verkehrssicherheitsbedenken des Kreisverwaltungsreferates sowie der Probleme mit der bauzeitlichen Verkehrsführung aus.

Der geradlinigen Führung der Bodenseestraße stehen massive Eingriffe in den baulichen Bestand des Restaurants und das Eigentum der Gewerbebetriebe westlich und östlich der Gleisanlagen entgegen. Aus straßenplanerischer, fahrdynamischer und verkehrssicherheitstechnischer Sicht ist die geradlinige Führung der Bodenseestraße zwar vorzuziehen, wird aufgrund o. g. Probleme allerdings auch verworfen.

Die nach Süden verschwenkte Führung der Bodenseestraße bietet gegenüber der geradlinigen Führung lediglich Vorteile für den Eigentümer des östlich gelegenen Restaurantbetriebs. Dem stehen wiederum Verkehrssicherheitsbedenken des Kreisverwaltungsreferates entgegen.

Entgegen der geradlinigen Führung sind bei der optimierten geradlinigen Führung die oben beschriebenen Eingriffe in Gebäude und bestehende Gewerbebetriebe reduziert. Verbleibende Beeinträchtigungen, insbesondere für den Holzhandel, müssen ggf. durch die Bereitstellung eines Ersatzgrundstücks gelöst werden. Diese Maßnahmen sowie die Erschließung für den Holzhandel und das Restaurant sind jedoch in den weiteren Planungsphasen detaillierter zu betrachten und abzustimmen. Die bereits deutlich verbesserte Verkehrssicherheit kann gesteigert werden, wenn der Herrschinger Bahnweg zukünftig nicht an die Bodenseestraße, sondern westlich an die Straße „Am Gleisdreieck“ angeschlossen wird. Die damit einhergehenden Eingriffe in Biotope und naturschutzfachlich relevante Flächen müssen in der weiteren Planung durch eine Wegeführung ganz im Norden entlang der neuen Bahntrasse sowie weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung minimiert werden.

Als Vorzugsvariante wird daher empfohlen:

- optimierte geradlinige Führung der Bodenseestraße (siehe Abbildung 4)
- ohne Anbindung des Herrschinger Bahnwegs an die Bodenseestraße
- Verzicht auf ein drittes Brückenbauwerk für die NeM13

Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurden im Zuge der Machbarkeitsstudie bereits zu ihren Belangen eingebunden. In Hinblick auf die angestrebten Ziele, Verbesserungen und Potentiale für den Bereich der Bodenseestraße wird ebenfalls diese Variante als Vorzugslösung empfohlen.

2.2 Projektbeschreibung Vorzugsvariante

Die Bodenseestraße wird im Bereich der östlichen Einmündung der Anliegerstraße „Am Krautgarten“ bis zum Knotenpunkt Bodenseestraße / Dickensstraße aufgeweitet, in ihrer Lage verändert und mit einer zukünftigen Durchfahrtshöhe von 4,70 m abgesenkt (Bestand: 3,75 m). Die lichte Höhe von 4,70 m entspricht dabei der Richtlinie für Entwurf und Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Strecken einer Eisenbahn des Bundes und einer Bundesfernstraße vom 16.07.2003. Die optimiert geradlinig verlaufende Bodenseestraße stellt dabei eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Bestand dar und beseitigt einen Unfallschwerpunkt.

Neben der lichten Durchfahrtshöhe von 4,70 m und der verkehrssicherheitstechnisch optimierten Straßenachse stellt sich der zukünftige Straßenquerschnitt der Bodenseestraße für den o. g. Bereich wie folgt dar:

Der Straßenquerschnitt der Bodenseestraße wird, zur Berücksichtigung der beidseitigen 5,25 m breiten Geh- und Radwege, symmetrisch von der neuen Straßenachse aus zu beiden Seiten verbreitert (siehe Abbildung 7).

Damit die straßenbegleitenden Geh- und Radwege nach DIN 18040-3 barrierefrei, d. h. mit einem maximalen Gefälle von 3,0 %, ausgeführt werden können, ist eine Trennung von der Fahrbahn erforderlich. Der somit entstehende Höhenunterschied zwischen der Fahrbahn und dem Geh- und Radweg wird durch eine Stützmauer ausgeglichen, wodurch allerdings beidseitig neben den Fahrbahnen ein 1 m breiter Notgehweg berücksichtigt werden muss.

Zwischen dem 1 m breiten Notgehweg und dem oberhalb verlaufenden Geh- und Radweg wird eine 0,50 m breite Stützmauer mit Absturzsicherung vorgesehen. Die Fahrbahnen der Bodenseestraße erhalten jeweils eine Breite von 3,50 m. Insgesamt ergibt sich somit eine lichte Weite von 20,50 m (im Bestand: 9,00 m).

Aufgrund des hohen Grundwasserstandes ist auf einer Länge von ca. 135 m eine Grundwasserwanne erforderlich. Diese wird erst nach Fertigstellung der EÜ-Bauwerke hergestellt. Für die Sicherstellung der Entwässerung aus den tiefer gelegenen Bereichen der Bodenseestraße ist eine Hebeanlage erforderlich.

Diese wird im Zuge der weiteren Planung verortet.

In der Vorzugsvariante werden eine dreigleisige EÜ der Strecke in Richtung Gauting und eine zweigleisige EÜ der Strecke in Richtung Herrsching zur Überquerung der Bodenseestraße benötigt.

Auswirkungen:

Die höhenfreie Verzweigung im Bahnhofsteil München-Westkreuz ermöglicht die behinderungsfreie Ausfädelung der S-Bahnlinie München Pasing – Tutzing und der S-Bahnlinie Herrsching – München Pasing. Die höhenfreie Verzweigung ist eine Voraussetzung für die Durchführung des 15-Minuten-Grundtaktes und der überlagerten Expresslinien der S-Bahn zwischen München Pasing – Tutzing und Herrsching – München Pasing.

Die optimierte geradlinige Führung der Bodenseestraße (siehe Abbildung 4) verbessert deutlich die Verkehrssicherheit für Autofahrer, Fußgänger und vor allem für Radfahrer und gewährleistet die ungehinderte Durchfahrtshöhe für den LKW-Verkehr.

Durch den erheblichen baulichen Eingriff in die Bodenseestraße sind keine negativen Auswirkungen im Sinne der 16. BImSchV zu erwarten, da in der gesamten Nachbarschaft keine Pegelerhöhung von mehr als 2,1 dB(A) auftreten und Verkehrslärmpegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht nicht erreicht oder überschritten werden.

3. Bauablauf und Termine

Straßenverkehrsführung während der Bauzeit:

Ein wichtiges Kriterium der Machbarkeitsstudie war, die Auswirkungen auf den Verkehr in der Bodenseestraße während des Baus von Eisenbahnbrücken und Straße einschließlich Grundwasserwanne so gering wie möglich zu halten. Da die neuen Brücken gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz von der DB Netz AG errichtet werden, ist sie in dieser Bauphase auch für die Verkehrsführung zuständig. Während des Baus der neuen Brücke muss der Bahnbetrieb mit Einschränkungen aufrechterhalten werden.

Durch die räumliche Trennung der bestehenden und zukünftigen Straßenachse der Bodenseestraße kann die Grundwasserwanne mit den daran anschließenden Stützbauwerken der abgesenkten Bodenseestraße südlich der bestehenden Bodenseestraße errichtet werden, ohne in die bestehende Bodenseestraße einzugreifen. Die verkehrlichen Verbindungsfunktionen der Bodenseestraße für den Fußgängerverkehr, den Radverkehr und den motorisierten Individualverkehr werden dabei während der Bauzeit weitestgehend sichergestellt. Damit wurde ein wichtiges Ziel erreicht.

Die Anbindung der neuen Bodenseestraße an den Bestand erfolgt mit bauzeitlichen Einschränkungen des Straßenverkehrs – jedoch keiner Vollsperrung. Bauzeitlich kann der Zugang von der Bodenseestraße nicht zu allen Nebenstraßen durchgehend aufrechterhalten werden. Nördlich der Bodenseestraße besteht allerdings die Möglichkeit Umleitungen einzurichten. Die Gewerbebetriebe südwestlich der Kreuzung sind eingeschränkt erreichbar. Der Zugang zum Restaurant kann, bedingt durch die Insellage zwischen der bestehenden und der geplanten Bodenseestraße, bauzeitlich voraussichtlich nicht dauerhaft angefahren werden.

Bauablauf:

Im Rahmen der 2. Stammstrecke ist als sogenannte „Netzergänzende Maßnahme“ der Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz erforderlich. Um die auf der S6 und S8 mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke vorgesehenen Angebotsverbesserungen umsetzen zu können, muss die heute über Weichenverbindungen gelöste Einfädelung der S8 in die Strecke der S6 durch den Bau eines Überwerfungsbauwerks ersetzt werden.

Dieses Überwerfungsbauwerk muss vor der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke realisiert werden, da die bestehenden Weichenverbindungen zu Fahrstraßenkonflikten zwischen S6 und S8 führen, die die Pünktlichkeit der Linien negativ beeinflussen.

Da die beiden neuen Brückenbauwerke über der Bodenseestraße zeitgleich mit dem Bau der „Netzer ergänzenden Maßnahme“ Westkreuz erfolgen müssen, orientiert sich der Baubeginn für die Bodenseestraße an dem Baubeginn der „Netzer ergänzenden Maßnahme“ Westkreuz bzw. an den erforderlichen beiden Brückenbauwerken.

Damit die Auswirkungen der Baumaßnahmen einen möglichst geringen Einfluss auf den Bahnbetrieb und den Straßenverkehr haben, wird folgender Bauablauf für die Vorzugsvariante vorgesehen:

- Herstellung des Kreuzungsbauwerkes der Bahnanlagen im Gleisdreieck einschließlich Oberleitungsanlagen, Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Telekommunikation und Verlegung des Herrschinger Bahnweges
- Neubau der Ersatzbauwerke für die neue EÜ in versetzter Lage
- Teilrückbau der bestehenden Gleise und Einschub der neuen EÜ
- Herstellung der Grundwasserwanne und der daran anschließenden Stützbauwerke der künftig abgesenkten Bodenseestraße,
- Ausbau der neuen Bodenseestraße und halbseitige Anpassung (erst Süd- dann Nordseite) an den Bestand mit bauzeitlichen Einschränkungen des Straßenverkehrs
- Rückbau der bestehenden EÜ und der Fahrbahn und Auffüllung der Geländeeinschnitte der bestehenden Bodenseestraße
- Anpassung der anschließenden Nebenstraßen

Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 3,5 Jahre. Für den Teilrückbau der Bestandsgleise und den Einschub der beiden neuen EÜ ist eine Bahnstreckensperrung von ca. zwei Wochen unter Vollsperrung zu berücksichtigen. Zur Minimierung der Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb ist im Rahmen der weiteren Leistungsphasen zu prüfen, inwiefern mit Nutzung von Gleiswechselbetrieb und Teilbetriebnahmen eine gleichzeitige Streckensperrung aller Gleise vermieden werden kann. Für den Rückbau der bestehenden EÜ wird eine Sperrpause der Bahnstrecken von ca. 4-5 Tagen erforderlich.

4. Rechtliche und finanzielle Bauvoraussetzungen

Die Bahn wird die Planung zum Neubau des Überwerfungsbauwerks München-Westkreuz (NeM13) einschließlich der Überführungsbauwerke beim Eisenbahnbundesamt planfeststellen lassen. Bestandteil dieser Planfeststellung sind auch die Planungen der Stadt 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 Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) bereits dargestellt, werden die Gesamtkosten überwiegend durch die Brückenbaumaßnahme sowie die Sicherungskosten der DB beeinflusst. Die Kostenbeteiligung richtet sich nach dem jeweiligen Aufweitungsverlangen sowie den abzulösenden Unterhaltskosten.

Die Kostenteilung ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt.

Belastbare Gesamtprojektkosten können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ermittelt werden. Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt. Erst wenn die Ergebnisse aus dem Planfeststellungsverfahren bekannt sind, können konkrete Vereinbarungen (z. B. Kostenteilungen) mit der DB abschließend festgelegt und die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden.

Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

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 Spartenträger 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.

Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Die Erhöhung der lichten Durchfahrtshöhe auf 4,70 m würde eine wesentliche verkehrliche Verbesserung gegenüber dem Bestand darstellen und die Verkehrssicherheit erhöhen. Sie wäre daher 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 gemacht werden. Der Stadtrat wird hierüber im Rahmen der weiteren Genehmigungsschritte unterrichtet.

Grunderwerb

Unmittelbar durch das Projekt ausgelöst muss Grund sowohl im Bahnbereich als auch im Bereich der zukünftigen Bodenseestraße erworben werden.

Hierfür wird das Kommunalreferat gebeten, für den Grunderwerb der von der Stadt benötigten Flächen (Vorzugslösung) frühzeitig mit den Eigentümern in Verbindung zu treten, die Grundstücke vorzeitig zu erwerben und bei Bedarf Ersatzflächen für einen Grundstückstausch für die Gewerbebetriebe zu suchen.

Die Maßnahme „EÜ Bodenseestraße“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 230.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 - 2022 in der Investitionsliste unter Maßnahme Nr. 6600.7575 (Rangfolge-Nr. 203) enthalten.

Nach Erteilung der Projektgenehmigung werden die Baukosten aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ (MIP 2018 – 2022, IL, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 304) herausgelöst, auf die Einzelmaßnahme umgeschichtet und entsprechend im Haushalt veranschlagt. Somit ergeben sich keine unterjährigen Budgetausweitungen.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

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 Brückenbauwerke.

Eine weitere Dringlichkeit des Projektes liegt in der höhenfreien Verzweigung im Bahnhofsteil München-Westkreuz (NeM13) begründet, welche Bestandteil der Maßnahmen „Außenbereich 2. S-Bahn-Stammstrecke“ ist. Die höhenfreie Verzweigung ist eine Voraussetzung für die Durchführung des 15-Minuten-Grundtaktes und der überlagerten Expresslinien der S-Bahn zwischen München Pasing – Tutzing und Herrsching – München Pasing und muss mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke ebenfalls fertiggestellt werden.

Zudem führen die zu geringe Breite des Geh- und Radweges und die kurvige Trassierung der Bodenseestraße dazu, dass das Kreisverwaltungsreferat den Bereich als Unfallschwerpunkt eingestuft hat.

6. Weiteres Vorgehen

Unter der Voraussetzung der Genehmigung durch den Stadtrat wird das Baureferat die vorgeschlagene Vorzugslösung (Optimierte geradlinige Führung ohne Anbindung Herrschinger Bahnweg an die Bodenseestraße) weiterverfolgen und,

darauf aufbauend, die Vorplanung für die städtischen Ingenieurbauwerke sowie im Weiteren die Entwurfs- und die Genehmigungsplanung erarbeiten.
Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird das Baureferat die Maßnahme dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorlegen.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 21 Pasing - Obermenzing und 22 Aubing - Lochhausen - Langwied wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 Bezirksausschusssatzung zur Planung der EÜ Bodenseestraße angehört.

Am 10.07.2018 erfolgte ein gemeinsamer Termin mit den Bezirksausschüssen 21 und 22 sowie den Vertretern der Deutschen Bahn AG und des Baureferates.

Die Deutsche Bahn AG erläuterte die DB-Maßnahmen und insbesondere das Überwerfungsbauwerk im Gleisdreieck Westkreuz (NeM 13) als netzergänzende Maßnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Vom Baureferat wurde die Variantenuntersuchung mit der entsprechenden Vorzugslösung und der geplanten neuen Anbindung des Herrschinger Bahnweges dargestellt.

Die Teilnehmer begrüßten die Vorzugslösung.

Beide Bezirksausschüsse gaben jeweils eine Stellungnahme ab.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing - Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 11.09.2018 mit der vorgelegten Planung befasst und gibt dazu folgende Stellungnahme ab (siehe auch Anlage 4):

„Der Bezirksausschuss spricht sich dafür aus, dass – wie geplant – beidseitig der Bodenseestraße ein Fuß- und Radweg geführt wird.

Der Bezirksausschuss spricht sich für die Variante d) „Optimierung der geradlinigen Führung der Bodenseestraße“ aus.

Falls es in einem finanziell akzeptablen Rahmen und ohne zeitliche Verzögerung möglich ist, sollte die Errichtung einer dritten Fahrspur geprüft werden (z.B. als zukünftige Expressspur für ÖPNV).

Für ausreichenden Lärmschutz muss gesorgt werden, insbesondere bei dem neuen Gleiskreuzungsbauwerk. Eingriffe in das Biotop müssen möglichst gering gehalten werden.“

Hierzu nimmt das Baureferat wie folgt Stellung:

Eine dritte Fahrspur könnte nur integriert werden, wenn die Straßenunterführung auf gesamter Länge entweder nach Norden oder nach Süden verbreitert würde.

Eine Verbreiterung nach Norden scheidet aus, da in diesem Falle das vorhandene Restaurant nicht mehr erhalten werden könnte und die erforderlichen Rampenbauwerke sowohl im Osten wie auch im Westen unmittelbar an der vorhandenen Wohnbebauung zu liegen kämen.

Eine Verbreiterung nach Süden wäre mit erheblichen Eingriffen in das dort vorhandene Biotop und in die dort vorhandenen Gewerbebetriebe verbunden. Aus Sicht des Baureferates wären die Eingriffe in die Gewerbebetriebe als existenzbedrohend anzusehen. Zusätzlich müsste wesentlich näher an die vorhandene Wohnbebauung gebaut werden, was umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erfordern würde.

Durch die Verbreiterung der Straßenunterführung müssten auch die Brückenbauwerke der Deutschen Bahn AG verlängert werden, weshalb deren Überbau höher ausgeführt werden müsste.

Da die Gleislage in der Höhe nicht verändert werden kann, müsste die Straßenunterführung tiefer gebaut werden, wodurch sich wiederum die Auf-/Abfahrtsrampen verlängern würden.

Durch diese baulichen Veränderungen würden sich der Projektumfang und somit die im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigenden Betroffenheiten ausweiten.

In jedem Falle müssten sowohl die Straßen- als auch die Bahnplanungen neu ausgearbeitet werden, was die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen zeitlich wesentlich verzögern würde. Ob die Deutsche Bahn AG einer derartigen Überplanung ihrer Bauwerke zustimmen würde, ist sehr fraglich, da die netzergänzende Maßnahme „Westkreuz“ aus Sicht der Deutschen Bahn AG in engem zeitlichen Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke steht (siehe Ausführungen in Punkt 5 Dringlichkeit).

Auch im Hinblick auf die Auswirkungen für die Deutsche Bahn AG wird von Änderungen gegenüber den vom Stadtrat in den Vollversammlungen vom 02.10.2013 und 21.10.2015 beschlossenen Planungsgrundlagen abgeraten.

Die Themen Lärmschutz und Eingriffe in Biotope werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens entsprechend behandelt.

Der Bezirksausschuss 22 Aubing - Lochhausen - Langwied hat sich in seiner Sitzung am 08.08.2018 mit der vorgelegten Planung befasst und gibt dazu folgende Stellungnahme ab (siehe auch Anlage 3):

„Der BA 22 spricht sich für die Vorzugsvariante aus. Das Baureferat wird aufgefordert, die Sperrung der Bodenseestraße zeitlich möglichst kurz zu halten und rücksichtsvoll mit der Bestandsbevölkerung umzugehen.“

Weiter soll der BA 22 bei Sperrung der Bodenseestraße bzgl. der Führung der Umleitungsstrecken angehört werden.“

Hierzu nimmt das Baureferat wie folgt Stellung:

Das Baureferat wird die Anregungen des Bezirksausschusses 22 in der weiteren Planung bzw. später in der Bauabwicklung berücksichtigen und den Bezirksausschuss 22 entsprechend beteiligen.

Das Kommunalreferat hat von der Beschlussvorlage Kenntnis genommen.
Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung 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. Der Stadtrat nimmt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Eisenbahnüberführung Bodenseestraße zur Kenntnis.
2. Die Vorzugslösung für die Eisenbahnüberführung Bodenseestraße (Optimierte geradlinige Führung ohne Anbindung Herrschinger Bahnweg an die Bodenseestraße) sowie die Vorplanung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Bodenseestraße werden genehmigt.
3. Das Baureferat wird beauftragt, für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Bodenseestraße durch die DB AG die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung zu erarbeiten.
Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB Netz AG wird das Baureferat die Projektgenehmigung herbeiführen.
4. Das Kommunalreferat wird gebeten, den notwendigen Grunderwerb für die Vorzugsvariante zu tätigen.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid
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, II/12
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An die Mitglieder der Kommission Freiham
An die Bezirksausschüsse 21 und 22
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kommunalreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Kreisverwaltungsreferat
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 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.