

| | | |
|--|---|-----------------------|
| Projekthandbuch 2 (PHB 2) | | Seite 1 |
| Projektname: Generalinstandsetzung Hackerbrücke mit Vorlandbrücke (BW 40/6 A und B) | | |
| zusätzl. örtl. Bezeichnung: | | |
| | Projekt-Nr.: | 12TI.700260 |
| | Maßnahmeart: | Generalinstandsetzung |
| Baureferat – HA Ingenieurbau J2 - Brückenbau | MIP-Bezeichnung / Finanzposition IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.2360, Rangfolge-Nr. 421 | |
| Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 23.09.2025 / 233-61500 | Projektkosten (Kostenberechnung) 50.000.000 € | |
| <p>Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarf 2. Entwurf 3. Rechtliche Bauvoraussetzungen 4. Dringlichkeit 5. Bauablauf und Termine 6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A) Termin- und Mittelbedarfsplan B) Übersichtsplan C) Planunterlage | | |

1. Bedarf

Mit Beschluss vom 05.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09740) „Koordiniertes Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Grundsatzbeschluss“ wurde die Generalinstandsetzung Hackerbrücke mit Vorlandbrücke in das erste Maßnahmenpaket eingestuft.

Mit Beschluss vom 03.12.2024 „Generalinstandsetzung Hackerbrücke mit Vorlandbrücke (BW 40/6 A und B)“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14488) hat der Stadtrat die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung (Projektauftrag) erteilt. Das Baureferat wurde beauftragt, in Abstimmung mit den fachlich betroffenen Referaten die Entwurfsplanung für die Generalinstandsetzung der Hackerbrücke mit Vorlandbrücke BW 40/6 A und B sowie eine Machbarkeitsuntersuchung für einen Spartendüker zu erarbeiten und im Rahmen der Projektgenehmigung dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen, sowie für die weitere Objektplanung der Hackerbrücke mit Vorlandbrücke den Querschnitt analog Bestand zugrunde zu legen. Zudem wurde das Mobilitätsreferat gebeten, den Verkehr auf und im weiteren Umfeld der Hackerbrücke während der Baustellenzeit zu beobachten. Der Stadtrat soll rechtzeitig vor Beendigung der Baumaßnahmen mit einer Empfehlung zur zukünftigen Verkehrsführung auf der Brücke befasst werden.

2. Entwurf

Die Generalinstandsetzung der Hackerbrücke mit der Vorlandbrücke ist unumgänglich. Gemäß gutachterlicher vertiefter Bauwerksuntersuchung besteht aufgrund des Bauwerkszustandes dringender Handlungsbedarf für eine Generalinstandsetzung der Hackerbrücke mit der Vorlandbrücke zur dauerhaften Sicherstellung der Tragfähigkeit sowie Verkehrssicherheit.

Die Fahrbahnplatte weist sowohl im äußeren Bereich der Fahrbahn als auch im Bereich der Gehwege Defizite hinsichtlich der Gebrauchstauglichkeit auf, die bei ungehindertem Schadensfortschritt perspektivisch zu einer weiteren Reduzierung der Tragfähigkeit führen würden.

Im Überbau der Hackerbrücke sind diverse Sparten (Strom, Telekommunikationsleitungen) vorhanden. Die geringe Dicke der statisch tragenden Fahrbahnplatte und die Einbettung der Kabelleerrohre haben örtlich zu einer geringen Betonüberdeckung geführt. Die dadurch entstandenen gravierenden Schäden wie Risse, Betonstahlkorrosion und Betonabplatzungen, die an der Unterseite der Fahrbahnplatte festgestellt wurden, sind unter anderem für die dringende Instandsetzung der Hackerbrücke maßgeblich. Das Bauwerk wird aktuell vertieft überwacht und in Sperrpausen der Deutschen Bahn werden unterseitig an der Fahrbahnplatte lose Betonteile entfernt, um ein unkontrolliertes Herabfallen in den Gleisbereich zu verhindern.

Für die Generalsanierung müssen die vorhandenen Sparten während der Baumaßnahme in einer separaten Trasse geführt werden, um die Erneuerung der Fahrbahnplatte durchführen zu können.

Es ist geplant, vor Beginn der Instandsetzungsmaßnahme ein Provisorium als Vorwegmaßnahme herzustellen, neue Kabel auf dem Provisorium zu verlegen und die Leitungen umzuspleißen. Danach kann der Abbruch der Fahrbahnplatte erfolgen. Dieses Provisorium soll während der Bauzeit nicht umgebaut und nach Abschluss der Arbeiten wieder zurückgebaut werden.

Im Rahmen der Generalinstandsetzung der Hackerbrücke mit Vorlandbrücke sind insbesondere Schutzmaßnahmen an der Oberleitung, die vollständige Instandsetzung der Stahlkonstruktion sowie der Auflagerbänke, Pfeiler, der Natursteinverkleidung und die vollständige Erneuerung des Korrosionsschutzes der Stahlkonstruktion vorgesehen. Zudem sind korrosionsgeschwächte Bauteile sowie fehlende nichttragende Winkelbleche am Anschluss Hänger und Bogen zu ersetzen. Die Fugen zwischen den Lamellen und zwischen angrenzenden Bauteilen sind zu versiegeln. Des Weiteren ist die Instandsetzung der Geländer, die Ausbesserung deformierter Bauteile durch Spaltkorrosion sowie der Austausch einzelner Nieten an der Stahlkonstruktion geplant. Im Zuge der Instandsetzung ist die Erneuerung der Übergangskonstruktionen, der Lagerkissen, der Brückenentwässerung, der Beleuchtung, der Erdung, der Abdichtung und des Belages sowie des Berührungsschutzes vorgesehen.

An der Hackerbrücke, die ursprünglich auf 30 t ausgelegt war, besteht eine aktuelle Gewichtsbeschränkung mit 18 t. Im Rahmen der Generalinstandsetzung ist die Wiederherstellung der Traglast auf 30 t geplant.

Gegenüber den zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung (Projektauftrag) vom 03.12.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14488) vorliegenden Planungsunterlagen haben sich keine wesentlichen Änderungen ergeben. Zu den einzelnen Maßnahmen wird auf die Ausführungen in der Beschlussvorlage der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung (Projektauftrag) vom 03.12.2024 verwiesen.

Die vorgesehene Instandsetzung stellt die einzig technisch und wirtschaftlich vertretbare Lösung dar. Nur mit dieser Maßnahme wird weiterhin eine volle Belastbarkeit des Bauwerks gewährleistet. Durch die vorgesehene Generalinstandsetzung in den ursprünglichen Abmessungen behält die Brücke weiterhin ihren Bestandsschutz, sowohl das Bauwerk selbst als auch die daran abgehängte Oberleitung des Gleisvorfeldes des Hauptbahnhof München.

Die Entwurfsplanung hat gezeigt, dass aufgrund der denkmalgeschützten Bausubstanz und der örtlichen Gegebenheiten (darunterliegende Bahntrasse mit Oberleitungen, Dicke der tragenden Betonplatte) eine regelkonforme Neuverlegung der vorhandenen Sparten am bzw. im Brückenbauwerk nicht mehr möglich ist. Die bisherige Konstruktion mit in die tragende Stahlbetonplatte einbetonierten, nicht zugänglichen Leerrohren entspricht nicht den aktuellen „Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauwerken“ (RE-ING) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), welche in Teil 2 Brücken die hier maßgeblichen allgemein anerkannten Regeln der Technik abbilden, die von den Städten und Gemeinden im Rahmen ihrer gesetzlichen Pflichtaufgabe als Straßenbaulastträger gemäß Artikel 9 Absatz 2 des Bayerischen

Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) von Rechts wegen zu beachten sind. Die RE-ING schreiben vor, dass Leitungen nicht im Querschnitt von tragenden Betonbauteilen der Überbauten von Brücken sowie in nicht zugänglichen Hohlkästen verlegt werden dürfen.

Das Baureferat hat daher auftragsgemäß eine Machbarkeitsuntersuchung für einen Spartendüker unter den Gleisen mit Berücksichtigung der umfangreichen Regelwerke der DB InfraGO erarbeitet. Beginnend an der Bernhard-Wicki-Straße bis zum EPA-Gelände (Europäisches Patentamt) soll ein ca. 220 m langes Dükerbauwerk hergestellt werden. Als Vortriebsverfahren ist ein geschlossener Schildvortrieb mit vollflächigem Abbau und Flüssigkeitsstützung mit Stahlbetonrohren vorgesehen. Nach erfolgter Herstellung des Spartendükers können die Sparten dort in ihre endgültige Lage verlegt werden. Die vom Düker aufzunehmenden Sparten dienen insbesondere der Energieversorgung und der Telekommunikation. Der Düker stellt die regelgerechte Querung für die Sparten außerhalb des Brückenbauwerks sicher. Dadurch werden langfristig auch Unterhalts- und Instandhaltungskosten für die Brücke reduziert, da keine Hohlräume im Betonquerschnitt der Tragwerksplatte die Dauerhaftigkeit des Brückenbauwerks mehr beeinträchtigen (vgl. auch Beschluss der Vollversammlung vom 30.04.2025 „Ergebnisse Interfraktioneller Arbeitskreis (IFAK) Bauprojekte“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16159).

3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Landeshauptstadt München ist Straßenbaulastträgerin für die Gemeindestraßen und die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen im Stadtgebiet. Nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßengesetze der Länder, hier des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG), haben die Straßenbaulastträger die Straßeninfrastruktur in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis sowie den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu unterhalten. Dazu müssen sie beim Bau und Unterhalt der Straßen die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik beachten (Art. 9 Abs. 2 BayStrWG) und sie tragen als Straßenbaubehörde die Verantwortung für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften (Art. 10 BayStrWG).

In ihrer Funktion als Straßenbaulastträgerin hat die Landeshauptstadt München im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auch für die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Ingenieurbauwerke (z. B. Straßentunnel, Tröge, Brücken, Stützbauwerke, Lärmschutzbauwerke) im Zuge von Straßen und Wegen zu sorgen. Die damit verbundenen Aufgaben werden in München durch das Baureferat (Hauptabteilung Ingenieurbau) wahrgenommen. Es besteht aufgrund des Bauwerkszustandes dringender Handlungsbedarf für eine Generalinstandsetzung der Hackerbrücke mit der Vorlandbrücke zur dauerhaften Sicherstellung der Tragfähigkeit sowie Verkehrssicherheit.

4. Dringlichkeit

Seitens der DB InfraGO werden der Umbau und die Erweiterung des Verkehrshaltepunktes Hackerbrücke geplant. Der Baubeginn ist für Anfang 2027, abhängig vom Projektfortschritt der 2. S-Bahn-Stammstrecke, vorgesehen. Diese Maßnahmen müssen mit der Generalinstandsetzung der Hackerbrücke synchronisiert werden. Die mit der DB InfraGO für die Jahre 2026 ff. abgestimmten Termine und Sperrpausen für den Bahnverkehr sind zwingend einzuhalten.

Die Sperrpausenmeldung hat einen Vorlauf von bis zu 3 - 5 Jahren und hat auf der Grundlage der Vorzugsvariante aus der Vorplanung zu erfolgen. Die Vorplanung muss daher bereits eine belastbare Bauphasenplanung beinhalten. Die Sperrpausen für die Instandsetzungsmaßnahmen Hackerbrücke sind mit den Sperrpausen der Gleise zu den Arbeiten zur Erneuerung der DB-Eisenbahnüberführungen auf dem Südring zu synchronisieren.

5. Bauablauf und Termine

Im Vortrag der Referentin werden unter 4. Bauablauf und Termine dargelegt, so dass hier auf eine erneute Beschreibung verzichtet und auf den Vortrag der Referentin verwiesen wird.

6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt. Demnach ergeben sich für die Maßnahme Kosten in Höhe von 50.000.000 €. Die Projektkosten in Höhe von 50.000.000 € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 7.300.000 € enthalten.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Unabhängig davon ist gemäß städt. Richtlinien eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig. Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Eine Anfrage zur Förderfähigkeit der Maßnahme wurde bei der Regierung von Oberbayern gestellt. Nach dem derzeitigen Stand kann zu Zuschüssen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz noch keine Aussage getroffen werden.