

**Internationale Bauausstellung Metropolregion München
„Räume der Mobilität“ (IBA-M)
Sachstand und weiteres Vorgehen zu den Projekten Donnersbergerbrücke,
Braunauer Eisenbahnbrücke und Nord-Süd-Grünverbindung**

Landshuter Allee, Donnersberger Brücke

Antrag Nr. 20-26 / A 06370 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Leo Agerer,
Herrn StR Dr. Michael Haberland und Herrn StR Hans-Peter Mehling
vom 04.02.2026, eingegangen am 04.02.2026

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 19449

Beschluss des Bauausschusses vom 14.04.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	<p>Mit Beschluss vom 29.06.2022 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München die Grundsatzentscheidung für die Vorbereitung und Durchführung einer Internationalen Bauausstellung in der Metropolregion München mit dem Thema „Räume der Mobilität“ beschlossen.</p> <p>Die Landeshauptstadt München hat sich am Projektauftrag beteiligt und in einem ersten Schritt sieben Projektideen - davon drei Projektansätze unter der Federführung des Baureferates - bei der Internationalen Bauausstellung in der Metropolregion München eingereicht.</p>
Inhalt	<p>Die drei im Rahmen der Internationalen Bauausstellung unter Federführung des Baureferates eingereichten Projektansätze</p> <ul style="list-style-type: none">- Neubau der Donnersbergerbrücke- Braunauer Eisenbahnbrücke- Nord-Süd-Grünverbindung <p>werden in dieser Vorlage vorgestellt und das weitere Vorgehen erläutert.</p>
Gesamtkosten / Gesamterlöse	-/-

Klimaprüfung	<p>Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nicht oder wenig klimaschutzrelevant</p> <p>Die Entscheidung zur Beauftragung einer Machbarkeitsuntersuchung für einen Neubau der Donnersbergerbrücke sowie die Sachstände zu den IBA-M-Projektideen Braunauer Eisenbahnbrücke (dauerhafte Umnutzung) und Nord-Süd-Grün-Verbindung haben noch keine klimaschutzrechtliche Relevanz.</p>
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Von den Ausführungen wird Kenntnis genommen. 2. Das Baureferat wird beauftragt, eine statisch-technische Machbarkeitsuntersuchung für den Neubau der Donnersbergerbrücke zu beauftragen und dem Stadtrat das Ergebnis mit der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung, auch im Hinblick auf eine mögliche künftige Städtebauförderung, zur Entscheidung vorzulegen. 3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Möglichkeit des Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln für die künftigen Maßnahmen an der Donnersbergerbrücke und im städtebaulichen Umfeld zu prüfen und, soweit förderfähig, im notwendigen Umfang sicherzustellen. 4. Das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung des Projektes „Braunauer Eisenbahnbrücke - Instandsetzung und Umnutzung als Fuß- und Radweg über die Isar“ wird zur Kenntnis genommen. 5. Der Antrag Nr. 20-26 / A 06370 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Leo Agerer, Herrn StR Dr. Michael Haberland und Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 04.02.2026 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none"> - Internationale Bauausstellung Metropolregion München (IBA-M) - IBA-M-Projektkandidatenstatus - Neubau Donnersbergerbrücke - Braunauer Eisenbahnbrücke - Nord-Süd-Grünverbindung

Ortsangabe	<p>Donnersbergerbrücke</p> <ul style="list-style-type: none">- Stadtbezirk 8 Schwanthalerhöhe- Stadtbezirk 9 Neuhausen - Nymphenburg- Landsberger Straße- Erika-Mann-Straße- Landshuter Allee <p>Braunauer Eisenbahnbrücke</p> <ul style="list-style-type: none">- Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt- Stadtbezirk 6 Sendling- Stadtbezirk 18 Untergiesing - Harlaching- Braunauer Eisenbahnbrücke über die Isar- Isartalstraße- Sachsenstraße- Isardeichweg- Hefner-Alteneck-Straße <p>Nord-Süd-Grünverbindung</p> <ul style="list-style-type: none">- Stadtbezirk 10 Moosach- Sapporobogen- DB-Nordring
-------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Internationale Bauausstellung Metropolregion München
„Räume der Mobilität“ (IBA-M)
Sachstand und weiteres Vorgehen zu den Projekten Donnersbergerbrücke,
Braunauer Eisenbahnbrücke und Nord-Süd-Grünverbindung**

Landshuter Allee, Donnersberger Brücke

Antrag Nr. 20-26 / A 06370 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Leo Agerer,
Herrn StR Dr. Michael Haberland und Herrn StR Hans-Peter Mehling
vom 04.02.2026, eingegangen am 04.02.2026

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 19449

Anlagen:

1. Donnersbergerbrücke: Bestandsinformationen und Stakeholder
2. Braunauer Eisenbahnbrücke: Machbarkeitsuntersuchung Ostufer
3. Braunauer Eisenbahnbrücke: Machbarkeitsuntersuchung Westufer
4. Braunauer Eisenbahnbrücke: Machbarkeitsuntersuchung Visualisierungen
5. Nord-Süd-Grünverbindung: Visualisierungen
6. Antrag Nr. 20-26 / A 06370 „Landshuter Allee, Donnersberger Brücke“

Beschluss des Bauausschusses vom 14.04.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	3
1. Management Summary	3
2. Anlass / Ausgangslage	3
3. IBA-M-Projektansätze unter Federführung des Baureferates	5
3.1 IBA-M-Projektkandidat „Neubau der Donnersbergerbrücke“	5
3.2 Braunauer Eisenbahnbrücke	8
3.2.1 IBA-M-Projektkandidat „Die Grüne Brücke“ des Isarlust e.V.	8
3.2.2 IBA-M-Projektidee „Braunauer Eisenbahnbrücke“ der Landeshauptstadt München	9
3.2.2.1 Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung	9
3.3 IBA-M-Projektidee „Nord-Süd-Grünverbindung“	12
3.3.1 Aktueller Projektstand	15
4. Klimaprüfung	15

5.	Behandlung des Stadtratsantrages	15
	Landshuter Allee, Donnersberger Brücke, Antrag Nr. 20-26 / A 06370 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Leo Agerer, Herrn StR Dr. Michael Haberland und Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 04.02.2026 (Anlage 6)	15
6.	Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	16
II.	Antrag der Referentin	17
III.	Beschluss.....	17

I. Vortrag der Referentin

1. Management Summary

Die Landeshauptstadt München (LHM) hat bei der Teilnahme an der Internationalen Bauausstellung (IBA-M) in der Metropolregion München sieben Projektansätze eingereicht. Die drei unter der Federführung des Baureferates eingereichten Projektideen, die Donnersbergerbrücke, die Braunauer Eisenbahnbrücke und die Nord-Süd-Grünverbindung, werden in diesem Beschluss vorgestellt. Die Donnersbergerbrücke hat inzwischen den Status „IBA-M-Projektkandidat“ erhalten.

2. Anlass / Ausgangslage

Mit Beschluss vom 29.06.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06296) wurde durch die Vollversammlung des Münchner Stadtrats die Grundsatzentscheidung für die Vorbereitung und Durchführung einer Internationalen Bauausstellung in der Metropolregion München mit dem Thema „Räume der Mobilität“ beschlossen.

Internationale Bauausstellungen sind auf ihrem Gebiet einzigartige Instrumente, die es während eines begrenzten Zeitraums möglich machen, innovative städtebauliche, architektonische und gesellschaftliche Konzepte zu erproben, sichtbar zu machen und exemplarisch umzusetzen. Die Dauer von in der Regel zehn Jahren lässt genügend Zeit, Antworten auf Herausforderungen zu finden, die eine Region oder Stadt im üblichen Rahmen und mit herkömmlichen Mitteln nicht allein lösen kann. Internationale Bauausstellungen haben ihrem Ursprungsland Deutschland internationale Anerkennung eingebracht. Sie sind ein Sonderformat für urbane und regionale Entwicklungen und ein Markenzeichen für die deutsche Bau- und Planungskultur.

Internationale Bauausstellungen ziehen Gewinn aus ihren Handlungsmöglichkeiten und aus politischer und administrativer Unterstützung. Sie können so eingefahrene Bahnen verlassen und innovative Experimente wagen. Die IBA geben zwar den zeitlichen Rahmen vor - das Ausstellungsjahr der IBA-M ist 2034 - setzen aber nicht selbst die Projekte um. Sie spielen vielmehr die Rolle eines Katalysators, indem sie die Durchführung unterstützen und die konzeptionelle Qualität verbessern. Dank übergreifender Ansätze verwerten sie außerdem bereits vorhandene Finanzierungen für die Projektentwicklung.

Im Rahmen der Ende 2023 gegründeten Internationalen Bauausstellung in der Metropolregion München (IBA-M) sollen Projekte zur Planung, Entwicklung, Gestaltung und Umsetzung zukunftsweisender Mobilität und räumlicher Entwicklung in der Metropolregion München begleitet und unterstützt werden.

Die Chance liegt darin, herausragende Projekte zu entwickeln und umzusetzen, die sich ehrgeizig mit Räumen der Mobilität in Verbindung mit der Zukunft des Bauens, Wohnens und Arbeitens in der Metropolregion München auseinandersetzen. Im Rahmen der IBA-M sollen Prozesse beschleunigt und verändert werden und IBA-M-Projekten Zugang zu finanziellen Mitteln verschafft werden. Die IBA-M und ihre Projekte unterstützen die interkommunale Zusammenarbeit, um Synergieeffekte zwischen den Kommunen zu erzeugen und zu nutzen, was gerade in der Phase knapper kommunaler Spielräume wichtig ist.

Im Juli 2024 erfolgte der Projektauftrag der IBA-M. Mit diesem Auftrag startete die Möglichkeit, Projektideen bei der IBA-M einzureichen. Teilnahmeberechtigt sind Kommunen, Unternehmen, Stiftungen, Vereine, Hochschulen und Privatpersonen aus der Metropolregion München, die ein Projekt zum Thema „Räume der Mobilität“ realisieren möchten und Interesse an einer Teilnahme am Qualifizierungsprozess der IBA-M haben.

Ein international besetztes Kuratorium (Fachbeirat) sowie der Aufsichtsrat der IBA-M GmbH entscheiden, welche Projekte den Status eines „IBA-M-Projekt kandidaten“ erhalten. In einem zweiten Schritt werden im Laufe der IBA-M und abhängig vom Projektfortschritt aus diesen Kandidaten „IBA-Projekte“ ausgewählt, die in der Projektentwicklung durch die IBA-M-GmbH gefördert, gefordert und dann auch gemeinsam realisiert werden.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Kennzeichnung als „IBA-M-Projekt kandidat“ ist, dass die Projektideen neuartige, überraschende, aber auch realisierbare Ansätze zur Lösung wichtiger Zukunftsfragen der Mobilität liefern. Kriterien und Anforderungen an IBA-M-Projekt kandidaten unterstützen die Qualifizierung der Projekte und können auf der Website www.iba-m.de nachgelesen werden.

Die Landeshauptstadt München hat sich am Projektauftrag beteiligt und in einem ersten Schritt sieben Projektideen bei der IBA-M eingereicht. Der stadtinterne Auswahl- und Einreichungsprozess wurde, wie von der Vollversammlung des Stadtrates mit Beschluss vom 04.10.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10134) beauftragt, vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung gesteuert und koordiniert. Projektideen aus vielen Referaten wurden dabei berücksichtigt, in mehreren Workshopformaten und Abstimmungsterminen durch die Verwaltung ausgewählt und durch den Oberbürgermeister bei der IBA-M GmbH eingereicht (weitere Informationen zur Beteiligung der Landeshauptstadt München am IBA-M-Prozess sind unter www.muenchen.de/iba abrufbar).

Beim Tag der IBA-Projektideen am 10. Dezember 2024 wurden die von der Landeshauptstadt München eingereichten sieben Projektansätze der IBA-M GmbH als Veranstalterin sowie den weiteren Projekteinreicher*innen (insgesamt sind über 140 Projektideen aus der gesamten Metropolregion eingereicht worden) sowie den am IBA-Prozess interessierten Politiker*innen, Planer*innen und weiteren potenziellen Projektpat*innen öffentlich vorgestellt.

Die eingereichten Projektideen sind unterschiedlich weit fortgeschritten. Es handelt sich teilweise um neue Ansätze, aber auch um bestehende Infrastrukturprojekte der Landeshauptstadt, die durch die Teilnahme an der IBA-M weiterqualifiziert, beschleunigt, besser finanziert / gefördert, in größerem, vernetztem Kontext und mit nachhaltigeren, exzellenteren Lösungen ressortübergreifend bearbeitet werden.

Ziel im Sinne der IBA ist es, die Projektideen und IBA-M-Projekt kandidaten weiter zu qualifizieren. Dabei werden die Referate (Mobilitätsreferat, Baureferat, Kommunalreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung) unter der Federführung des jeweils einreichenden Referats vom Team der „Gesamtstädtischen Projektleitung IBA-M“, das im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Hauptabteilung Stadtentwicklungsplanung, Abteilung Regionales, angesiedelt ist, unterstützt.

Des Weiteren ist eine die unterschiedlichen Prozesse vermittelnde, exzellente Kommunikation wesentlich. Dabei geht es zum einen um die Strahlkraft der Leuchtturmprojekte IBA-M-Projekte der Landeshauptstadt München, die international Aufmerksamkeit generieren und beispielhaft sein sollen, als auch um die Aktivierung, Beteiligung und positive Identifikation und Begeisterung der Münchner*innen für, respektive mit der IBA-M.

3. IBA-M-Projektansätze unter Federführung des Baureferates

In dieser Vorlage werden die unter Federführung des Baureferates eingereichten **IBA-M-Projektansätze** vorgestellt:

- **Neubau der Donnersbergerbrücke**
- **Braunauer Eisenbahnbrücke**
- **Nord-Süd-Grünverbindung**

Eine allgemeine Vorlage zur IBA-M und allen eingereichten IBA-M-Projektansätzen der Landeshauptstadt München soll in der zweiten Jahreshälfte 2026 vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in den Stadtrat eingebracht werden.

3.1 IBA-M-Projektkandidat „Neubau der Donnersbergerbrücke“

Das Projekt „Neubau der Donnersbergerbrücke“ wurde im Rahmen des Aufrufs der „Internationalen Bauausstellung Metropolregion München „Räume der Mobilität – IBA-M“ durch die LHM als Projektidee eingereicht.

Am Tag der IBA-Projektideen am 02.12.2025, veranstaltet von der IBA-M GmbH, hat das Projekt aufgrund der inhaltlichen Exzellenz und der regionalen Relevanz den IBA-M-Projektkandidatenstatus erhalten.

Lage und Umgebung

Die Donnersbergerbrücke verbindet die Landsberger Straße im 8. Stadtbezirk Schwanthalerhöhe und die Landshuter Allee im 9. Stadtbezirk Neuhausen - Nymphenburg und gilt als eine der am stärksten befahrenen innerstädtischen Brücken in Europa. Sie überführt den Mittleren Ring in München über – von Süd nach Nord - die Landsberger Straße, ein Parkhaus, Bahngleise im Zulauf zum Hauptbahnhof, Parkplätze, die Arnulfstraße und wieder Parkplätze. Das Gesamtbauwerk stellt mit seiner Verkehrsbelastung und der Bauwerksform eine erhebliche Belastung für das direkte Umfeld und eine Barriere im Stadtgefüge dar. Der Mittlere Ring ist Teil der Bundesfernstraße B2. Gemäß Bundesfernstraßengesetz liegt die Baulast bei der Landeshauptstadt München.

Die Donnersbergerbrücke besteht aus neun Baufeldern, die in den Jahren 1935, 1966, 1972 und 1983 errichtet wurden. Bei einem Baufeld wurde spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstahl verbaut.

Die Donnersbergerbrücke erstreckt sich über eine Gesamtlänge von 1.124 m mit einer Gesamtfläche von ca. 35.700 m². Die Breite zwischen den Geländern beträgt zwischen 26,5 m und 47,0 m. Es sind bis zu vier KFZ-Fahrspuren jeweils auf zwei getrennten Fahrbahnen, gemeinsame Geh- und Radwege sowie Bushaltestellen angelegt. An der Donnersbergerbrücke befindet sich der viergleisige Regional- und S-Bahnhof Donnersbergerbrücke und wird über diese erschlossen. Unter der Brücke verlaufen die S-Bahn-Stammstrecke und aktuell 27 DB-Gleise zum Hauptbahnhof München.

Anforderungen für die weitere Planung

Im Beschluss des Bauausschusses des Stadtrates vom 06.07.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02539, wurde bereits ausführlich erläutert, dass nach gutachterlicher Prüfung insbesondere der 300 m lange Mittelteil des Bestandsbauwerks nur noch 10, maximal 15 Jahre zu halten ist und anschließend mit der Realisierung eines Ersatzneubaus der Donnersbergerbrücke begonnen werden muss, um nicht Gefahr zu laufen, kurzfristig auf Standsicherheitsprobleme reagieren zu müssen und damit langfristige massive Verkehrsbeeinträchtigungen auf Straße und Schiene hervorzurufen.

Mit Schreiben vom 11.12.2018 hat die Deutsche Bahn ihr Verlangen geäußert, bei einem Brückenneubau über den Gleisen die Belange der DB zu berücksichtigen. Die lichte Höhe über Schienenoberkante soll von heute ca. 5,80 m auf 6,20 m vergrößert werden. Außerdem soll der Abstand von Gleismitte bis zu den Unterbauten (Stützen, Pfeiler) regelkonform 3,30 m betragen. Auf Grund des vorliegenden Gutachtens und dem Verlangen der Deutschen Bahn kommt nur ein Ersatzneubau in Frage.

Mit dem Ersatz der gesamten Donnersbergerbrücke durch einen Neubau kann ein Gesamtbauwerk erstellt werden, das folgende Vorteile bietet:

- Gesamtbauwerk entspricht dem Stand der Technik
- Nur ein Herstellungszeitraum für den Ersatzneubau und somit nur einmaliger gebündelter Eingriff in den Verkehr durch Bauarbeiten.
- Forderungen der Bahn können grundsätzlich erfüllt werden; die Bahn wird sich an den Kosten beteiligen.
- Verbesserung ÖPNV, Fuß- und Radverkehr

In o. g. Beschlussvorlage wurde ebenfalls bereits angekündigt, dass ab 2024 entsprechende Planungsmittel erforderlich werden. Die Planungen müssen in enger Abstimmung insbesondere mit dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung erfolgen. In Anlehnung an die DIN 18205 hat das Baureferat eine erste Bedarfsplanung für den Ersatzneubau der Donnersbergerbrücke erarbeitet und eine Stakeholderbefragung mit allen Beteiligten durchgeführt.

Bei der weiteren Planung der Donnersbergerbrücke ist darauf zu achten, dass ein möglichst konfliktfreies Nebeneinander von Zufußgehenden, Radfahrenden, öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr ermöglicht wird. Im Zuge der Planungen ist zudem eine Trassenfreihaltung für eine Trambahn (vgl. Nahverkehrsplan) vorzusehen. Die Planungen sind im Einklang mit dem Beschluss des Münchner Stadtrats zum Radentscheid München durchzuführen.

Für den vorgesehenen Neubau sind außerdem folgende Punkte zu berücksichtigen:

- integrierte Lärmschutzmaßnahmen (Wände / Belag), insbesondere im Bereich der Auffahrten
- barrierefreier Zugang zur S-Bahn auch von der westlichen Brückenseite sowie barrierefreie Bushaltestelle(n)
- Betrachtung aller Flächen unter, auf und neben der Brücke einschließlich Prüfung, ob dort (z. B. im Zusammenhang mit einem baulichen Hochpunkt) nutzbarer Raum geschaffen werden kann, der sich auch zur Vermietung eignet

Mit Beschluss „Koordiniertes Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken - Grundsatzbeschluss“ des Bauausschusses vom 05.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09740) wurde die Donnersbergerbrücke terminlich in das erste Maßnahmenpaket eingestuft. Das Baureferat wurde beauftragt, für die Maßnahmen des ersten Maßnahmenpaketes jeweils die Vorplanung (mit Bedarfsprogramm) zu erstellen und dem Stadtrat den Projektauftrag zur Entscheidung vorzulegen.

(Weitere Informationen zum Bestandsbauwerk, Randbedingungen sowie Vorschlägen und Ideen der Stakeholder, siehe Anlage 1).

IBA-M Projektansatz

Weil der Neubau der Donnersbergerbrücke das Potenzial hat, künftig nicht nur vorrangig KFZ-Verkehrsachse zu sein, sondern eine echte Landmarke und als multifunktionaler Stadtraum zu einem verbindenden Element für die angrenzenden Quartiere zu werden, wurde das Vorhaben als Projektidee bei der IBA-M eingereicht. Mit dem Neubau der Brücke bietet sich die Chance, städtebauliche Missstände im direkten Umfeld zu heilen und die trennenden Auswirkungen des Bauwerks zu reduzieren. Die neue Donnersbergerbrücke kann als multifunktionaler Stadtraum zu einem verbindenden Element für die angrenzenden Quartiere werden. Die bisher ausschließlich autogerechte Infrastruktur der Donnersbergerbrücke soll durch multimodale Verkehrslösungen für Auto-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr mit optimiertem Anschluss an S-Bahn und Regionalverkehr weiterentwickelt werden. Zudem sind Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen und auf Barrierefreiheit zu achten. Auf, unter und neben der Brücke könnten urbane Orte mit Aufenthaltsqualität, ggf. Freizeitangeboten sowie nach Möglichkeit sogar vermietbare Flächen entstehen. Diese Ziele sind insbesondere im Rahmen der IBA weiterzuverfolgen. Für die Ausarbeitung dieser IBA-relevanten Bausteine ist ein enges Zusammenwirken mit dem zuständigen Referat für Stadtplanung und Bauordnung notwendig (z. B. Beauftragung einer städtebaulichen Schwächen- und Potenzialanalyse, Vorgabe zu möglichen Nutzungen und ggf. Hochpunkten im Bereich der Brücke, Prüfung von Städtebauförderung und entsprechenden Instrumenten und Programmen usw.).

Für München bietet sich mit dem ohnehin anstehenden Neubau der Donnersbergerbrücke die einmalige Chance, an einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt der Stadt in zentraler Lage ein zukunftsfähiges Bauwerk mit Bestand für die nächsten 100 Jahre und eine Ikone des modernen Ingenieurbauwesens und zukunftsweisenden Städtebaus mit nationaler und internationaler Strahlkraft zu generieren.

Weiteres Vorgehen

Bei dem Vorhaben ist eine große Anzahl von Randbedingungen zu berücksichtigen, die intensive Abstimmungen mit einer Vielzahl Beteiligter notwendig macht (insbesondere DB InfraGO, SWM/MVG, Anlieger, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Mobilitätsreferat, Referat für Klima- und Umweltschutz, Kommunalreferat). Besondere Anforderungen und Bedarfe insbesondere im Hinblick auf die verkehrlichen Aspekte, den ausgeprägten städtebaulichen Bezug, an die Barrierefreiheit, an die Qualität der Baukultur, zu Lärmschutz, Spartenmedien, Grunderwerb, Infrastrukturbestand im Untergrund, Mobilität und Raumaufteilung sowie die eisenbahnbetrieblichen Belange müssen ermittelt und dem Stadtrat im Rahmen einer Bedarfs- und Konzeptgenehmigung zur Entscheidung vorgelegt werden. Daraus folgt ggf. ein besonderer Konstruktions- und Gestaltungsanspruch an das Bauwerk. Entsprechende Vorschläge und Alternativen können dann durch ein konkurrierendes Verfahren zur Realisierung des Brückenneubaus gewonnen werden.

Für die weitere Planung ist als nächster Schritt die Beauftragung einer statisch-technischen Machbarkeitsuntersuchung notwendig, um Aussagen zum baulichen Gestaltungskorridor zu erhalten, der z. B. als Grundlage für eine Verkehrsraumaufteilung benötigt wird. Daneben ist die Machbarkeitsuntersuchung für die Prüfung und Beurteilung der Realisierbarkeit des Neubaus des Brückenbauwerks sowie zur Weiterführung der Planungen in jedem Fall erforderlich.

Der Bauzustand der Brücke macht es notwendig, die Planungen zur Erneuerung der gesamten Donnersbergerbrücke jetzt aufzunehmen, um einen rechtzeitigen Baubeginn gewährleisten zu können.

Finanzierung

Die Machbarkeitsuntersuchung für den Neubau der Donnersbergerbrücke wird aus der Pauschale „Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahme – Planungskostenpauschale“ (6300.950.2250.9) finanziert.

Das Projekt wurde am 05.02.2026 vom Baureferat in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Regierung von Oberbayern (ROB), Sachgebiet 34.2 Städtebauförderung vorgestellt. Das Ziel, mit dem Neubau auch das angrenzende Stadtgefüge aufzuwerten, gewinnbringende Verknüpfungen im Stadtraum zu erzeugen und Aufenthaltsqualität auf, unter und im Umfeld der Brücke zu schaffen, wird ebenso wie die Perspektive für weiterführende städtebauliche und freiraumplanerische Untersuchungen von der ROB fachlich sehr begrüßt.

Nach Aussage der ROB kann leider derzeit nicht in Aussicht gestellt werden, dass die Machbarkeitsstudie im Bayerischen Städtebauförderprogramm unterstützt werden kann, nicht zuletzt, da dessen Mittelausstattung aktuell knapp ist. Eine Aufnahme in ein Bundesländer-Städtebauförderungsprogramm wäre demgegenüber künftig grundsätzlich vorstellbar, ist im jetzigen Planungsstand jedoch aufgrund der langen Laufzeit der Maßnahmenentwicklung (maximal 15 Jahre) noch nicht möglich. Die Grundlagen für eine mögliche künftige Förderung sollten jedoch bereits jetzt geschaffen werden, wozu die ROB ausdrücklich empfiehlt, etwaige städtebauliche Missstände in der stadträumlichen Umgebung des Brückenbauwerks bereits frühzeitig mitzubetrachten und zu untersuchen.

In Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sollte daher weiter geprüft werden, welche Planungsschritte und Maßnahmen(-teile) künftig mit Städtebauförderungsmitteln und entsprechenden, geeigneten Instrumenten unterstützt werden können.

3.2 Braunauer Eisenbahnbrücke

Das Projekt „Braunauer Eisenbahnbrücke“ (dauerhafte Umgestaltung und Nutzungsänderung als Fuß- und Radwegverbindung) wurde im Rahmen des Aufrufs der „Internationalen Bauausstellung Metropolregion München „Räume der Mobilität“ – IBA-M“ durch die LHM als Projektidee eingereicht. Am Tag der IBA-Projektideen am 02.12.2025, veranstaltet von der IBA-M GmbH, hat das Projekt zunächst keinen IBA-Projektkandidatenstatus erhalten, verbleibt jedoch im IBA-M-Ideenraum und kann diesen weiterhin bekommen.

Die private Initiative Isarlust e.V. hat jedoch eine weitere Projektidee zur temporären Revitalisierung der stillgelegten Braunauer Eisenbahnbrücke unter dem Titel „Die Grüne Brücke“ bei der IBA-M eingereicht und für diese am 02.12.2025 den IBA-Projektkandidatenstatus erhalten.

3.2.1 IBA-M-Projektkandidat „Die Grüne Brücke“ des Isarlust e.V.

Hierzu führt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes aus:

Im Unterschied zum eingereichten Projektansatz der Landeshauptstadt München soll hier eine temporäre Verbindung für Fußgänger*innen geschaffen werden. Der Verein verfolgt diese Projektidee seit längerer Zeit und steht bereits im Austausch mit der Landeshauptstadt München. Weitere beteiligte Projektakteur*innen sind laut Isarlust e.V. ein Kommunikationsbüro, ein Ingenieurbüro, das Technische Hilfswerk Ortsverband München-Mitte (THW) und ein Gerüstteilehersteller. Die Finanzierung soll über private Geldgeber gesichert werden. Zwingend notwendig, auch für diese temporäre Nutzung, sind die Nutzungsübergabe der DB InfraGO sowie die Freistellung von Bahnbetriebszwecken durch das Eisenbahnbundesamt wie ausführlich in Punkt 3.2.2.1 Ergebnis der Machbarkeitsstudie (letzter Absatz) beschrieben.

3.2.2 IBA-M-Projektidee „Braunauer Eisenbahnbrücke“ der Landeshauptstadt München

Am 02.07.2019 wurde vom Stadtrat im Bauausschuss der Beschluss "Bauprogramm Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344) gefasst, mit dem die Braunauer Eisenbahnbrücke in das zweite Maßnahmenpaket aufgenommen wurde. Zuletzt wurde der Stadtrat mit Beschluss des Bauausschusses vom 10.10.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05510) über den aktuellen Sachstand des Bauprogramms Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr informiert.

Gemäß diesem Beschluss sollen die Ergebnisse der Untersuchungen zur Braunauer Eisenbahnbrücke, sobald sie vorliegen, dem Stadtrat zusammen mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung wird im Folgenden bekannt gegeben und erläutert:

3.2.2.1 Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung

Planungskonzept

Das Baureferat hat nach Abschluss der vertieften Bauwerksprüfungen an der Braunauer Eisenbahnbrücke für die investive Erhaltungsmaßnahme eine Machbarkeitsuntersuchung mit Instandsetzungskonzept und Umnutzung des nördlich stillgelegten Bauwerküberbaus für den Fuß- und Radverkehr erarbeitet. Mit dieser Beschlussvorlage werden die Ergebnisse der Untersuchungen (Planungskonzept) vorgestellt.

Die planungsrechtlichen und konzeptionellen Voraussetzungen hinsichtlich des Natur- und des Denkmalschutzes wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Klima- und Umweltschutz vorgegeben. Die Raumaufteilung und Anbindung an das bestehende Wegenetz erfolgten in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat.

Folgende Voraussetzungen wurden berücksichtigt:

- Anbindung für den Fuß- und Radverkehr an das öffentliche Straßen- und Wegenetz
- angemessene Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen durch barrierefreie Zuwegungen
- Berücksichtigung der Belange des Gewässer-, Natur- und Umweltschutzes
- Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes
- Integration in die landschaftliche Umgebung
- Schutz vor vorbeifahrenden Zügen auf den Nachbarbauwerken („Schutzwand“)

Bauwerkszustand:

Bei der Braunauer Eisenbahnbrücke handelt es sich um eine eiserne Fachwerkkonstruktion aus dem Jahr 1871, die 2017 unter Denkmalschutz gestellt wurde. Die Braunauer Eisenbahnbrücke ist ein Bauwerk der Deutschen Bahn, es liegt in der Trasse des Bahnsüdrings und überspannt die Isar. Es besteht aus drei parallelen Stahlbauwerken. Der nördliche Überbau wurde 1981 stillgelegt. Südlich des stillgelegten Überbaus befinden sich zwei weitere Überbauten, die im Jahr 1958 neben der bestehenden Fachwerkbrücke errichtet wurden. Die beiden südlichen Überbauten sind in Betrieb und für die Planung der Instandsetzungsarbeiten am nördlichen Überbau bezüglich möglicher Betriebseinschränkungen und erforderlicher Schutzmaßnahmen sowie der aerodynamischen Belastung durch vorbeifahrende Züge zu berücksichtigen.

Die genietete Fachwerkbrücke (nördlicher Überbau) hat eine Breite von ca. 5,2 m und eine Höhe von ca. 7,0 m. Das gesamte nördliche Bauwerk mit einer Länge von ca. 153 m besteht aus drei Einzelüberbauten mit Spannweiten von jeweils ca. 50 m.

Im Zuge der Prüfung eines möglichen Umbaus und einer künftigen Nutzung des historischen Fachwerks als Fuß- und Radweg hat das Baureferat in einem ersten Schritt eine vertiefte Bauwerksprüfung zur Zustandserfassung beauftragt. Darauf aufbauend wurde eine Nachrechnung der Brücke gemäß Nachrechnungsrichtlinie unter Ansatz der neuen Belastungssituation anhand der aktuell gültigen Normen durchgeführt. Die unmittelbar südlich angrenzende, in Bahnbetrieb befindliche Stahlbrücke wurde dabei berücksichtigt.

An der Braunauer Eisenbahnbrücke sind insbesondere Korrosionsschäden an dem nördlichen Fachwerküberbauwerk und Defizite bei der Vernietung des Windverbandes festgestellt worden.

Die beiden Vorlandbrücken können gemäß Nachrechnung erhalten bleiben.

Variantenvergleich Umnutzung des Überbaues:

Im Rahmen der Untersuchungen wurde für die Gestaltung der neuen Fahrbahn auf dem nördlichen Bestandsüberbau ein Variantenvergleich durchgeführt.

- **Variante 1** Ausbau mit 4,00 m breiter Fahrbahn mit beidseitigem Geländer als Schutzvorrichtung
- **Variante 2** Ausbau mit 3,86 m breiter Fahrbahn mit beidseitigem Geländer als Schutzvorrichtung
- **Variante 3** Ausbau des Überbaus mit einseitiger Schutzwand und einer 3,83 m breiten Fahrbahn

Während sich die ersten beiden Varianten lediglich durch die Ausbildung der Geländer unterscheiden, enthält die 3. Variante eine sogenannte „Schutzwand“ am südlichen Fahrbahnrand, mit Anbringen einer undurchlässigen Abschirmung zum Schutz durch vorbeifahrende Züge auf den Nachbarbauwerken.

Im Vergleich der untersuchten Varianten weist die Variante 3 folgende Nachteile auf:

Das Anbringen einer undurchlässigen Schutzwand ist aufgrund der Erhöhung der dynamischen Beanspruchung des Bestandsüberbaus nicht zu empfehlen. Die dynamische Beanspruchung führt zu horizontalen Bewegungen der Schutzwand, was auch zu Bewegungen des Fahrbahnquerschnittes führen kann. Solche Bewegungen erzeugen meist eher unschöne Geräusche und könnten unter Umständen zum Lösen einzelner Nietverbindungen führen. Zudem besteht die Anfälligkeit für Vandalismus und Gefährdung vorbeifliegender Vögel. Aufgrund des Abstandes von ca. 2,0 m vom Gefahrenbereich des Bahnbetriebes sind keine Schutzmaßnahmen für den sicheren Verkehr auf dem neuen Fuß- und Radweg erforderlich. Da die Nachbarbauten über eine offene Fahrbahn und kein Schotterbett verfügen, besteht auch im Sinne der Sauberkeit des Fuß- und Radweges kein Bedarf.

Aus diesen Gründen ist das Anbringen einer durchlässigen Schutzvorrichtung (Geländer) gegenüber einer geschlossenen vertikalen Fläche zu bevorzugen.

Es wird die Variante 1 „Ausbau mit 4,0 m breiter Fahrbahn mit beidseitigem Geländer als Schutzvorrichtung“ nach Abwägung der Varianten favorisiert.

Gemäß Vorgabe der Unteren Denkmalschutzbehörde soll der Brückenquerschnitt nicht verbreitert werden. Bei Variante 1 ist der Fahrbahnaufbau durch eine Konstruktion mit Holzbohlen auf Stahlträgern auf den Bestandsträgern geplant.

Es ist ein zusätzliches innenliegendes Geländer mit einer luftdurchlässigen Konstruktion mit Höhe von 1,3 m vorgesehen.

Anbindung an das bestehende VerkehrswegeNetz:

Der stillgelegte nördliche Teil der Braunauer Eisenbahnbrücke soll als zusätzliche Querungsmöglichkeit der Isar für den Fuß- und Radverkehr baulich ergänzt und über barrierefreie Wegerampen an den Bahnböschungen nördlich der Bahn erschlossen werden. In der Machbarkeitsuntersuchung wurden unterschiedliche Varianten konzipiert und nach technischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Kriterien bewertet. Dabei wurde unter anderem der sinnvolle Anschluss an die bestehende Infrastruktur berücksichtigt.

Die gesamten Isarauen sind Teil des Landschaftsschutzgebietes Bayerns. Der von der Fachwerkbrücke überführte Bereich der Isarauen ist Teil des Überschwemmungsgebietes für den Hochwasserschutz. Eine Bebauung des Überschwemmungsgebiets ist unzulässig.

Östlicher Anschlussbereich

Auf der Ostseite beträgt die zu überwindende Höhe ca. 6,6 m. Aus dem gewählten Neigungsverlauf resultiert eine Gesamtlänge der barrierefreien Rampe auf der Ostseite von 127 m.

Für die Ostseite wurden vier Anbindungsvarianten entwickelt. Zwei davon streben eine Anbindung an den Isardeichweg an. Die dritte sieht die Anbindung an die Sachsenstraße vor. Eine weitere Möglichkeit stellt die kombinierte Anbindung an den Isardeichweg und die Sachsenstraße dar. Nach Abwägung der Rampenvarianten und Anbindungsvarianten wird auf der Ostseite seitens des Baureferates eine kombinierte Lösung mittels geböschter Rampe und aufgeständerter Stahlkonstruktion mit Anbindung an die Sachsenstraße vorgeschlagen. Durch den aufgeständerten Rampenbereich können sowohl ein erheblicher Teil der Gehölze auf dem Bahndamm sowie der Durchlass und die Fußgängerbrücke des zu querenden Freibadbächls inklusive Durchlassbauwerk erhalten bleiben.

Die gesamten Isarauen sind Teil des Landschaftsschutzgebietes Bayerns. Durch die aufgeständerte Stahlkonstruktion werden kleine Flächen zur Gründung der Konstruktion versiegelt.

Negative Auswirkungen auf die besonders schutzwürdigen Altbaumbestände (inklusive Kronen- und Wurzelraum) an der Isar sind durch diese Lösung geringer und sie fügt sich harmonisch in das Landschaftsbild ein. Der restliche Rampenbereich am Anfang und Ende der Stahlrampe wird als Dammanschüttung vorgesehen. Die Dammanschüttung ist grundsätzlich die wirtschaftlichste Variante und erzeugt den geringsten Wartungsaufwand. Um den bestehenden Baumbestand auf dem Bahndamm so weit wie möglich zu erhalten, wird der größtmögliche Teil der Rampe außerhalb des stark bewachsenen Bahndammes vorgesehen. Die geböschten Flächen ermöglichen eine landschaftsgerechte Einbindung durch Integration in die Bahnböschung und können anschließend als Ausgleichsflächen fungieren. Die Anbindung an die nahegelegene Sachsenstraße ermöglicht einen geringeren Eingriff in Biotop- und schützenswerten Baumbestand. Zudem ist dies im Hinblick auf die Anbindung der Anwohnenden vorteilhaft. Es wird eine bessere Anbindung an das „Schyrenbad“ erzielt. Ein weiterer Vorteil dieser Anbindungsvariante liegt im Herstellungsprozess. Die Zugänglichkeit zur Baustelle kann durch eine Fläche des Baureferats, Gartenbau, über die Sachsenstraße sichergestellt werden. Zur kurzwegigen Anbindung des Fuß- und Radweges ist eine Treppe mit integrierter Fahrradrinne gemäß DIN 18040-Teil 3 an den Isardeichweg im Osten vorgesehen.

Westlicher Anschlussbereich

Auf der Westseite beträgt die zu überwindende Höhe 5,6 m. Aus dem gewählten Neigungsverlauf resultiert eine Gesamtlänge der barrierefreien Rampe auf der Westseite von 108 m.

Für die Westseite wurden Anbindungsvarianten der Braunauer Eisenbahnbrücke mit Anbindung an die Hefner-Alteneck-Straße sowie einer Anbindung an die Isartalstraße untersucht. Das Baureferat empfiehlt, im Westen der Rampenvariante (mittels einer Stahlbetonstützwand) mit Anbindung an die Hefner-Alteneck-Straße und an die Isartalstraße, den Vorzug zu geben. Die barrierefreie Rampenanbindung an die Hefner-Alteneck-Straße kann nur mittels Einschnittes bzw. entsprechenden Verbaus, z. B. Stahlbetonstützwänden, hergestellt werden. Die Rampenanbindung an die Isartalstraße wird teilweise durch Anschütten des Bahndammes geplant. Diese Anbindungsvariante ist gemäß Mobilitätsreferat aufgrund der direkten Anbindung aller die Überführung nutzenden Personen von höchster verkehrlicher Wirksamkeit. Mit der Anbindung an die Isartalstraße und an die Hefner-Alteneck-Straße wird die Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz sowie den öffentlichen Personennahverkehr erzielt. Die Anbindung an die Hefner-Alteneck-Straße bietet die beste Anbindung für fahrradfahrende Personen mit Weiterfahrt in Richtung Norden oder Süden. Die zusätzliche Anbindung an die Isartalstraße bietet die beste Anbindung zur Weiterfahrt in Richtung Westen sowie den öffentlichen Personennahverkehr. Die Anbindung an die Isartalstraße erfordert ein Brückenbauwerk mit einer Länge von ca. 30 m über den Werkskanal, das barrierefrei gemäß DIN 18040-3 vorgesehen ist. Zur barrierefreien Anbindung wird ein zusätzliches, ca. 35 m langes Rampenbauwerk parallel zur Isartalstraße erforderlich. Da der Kanal möglichst wenig beeinflusst werden soll, wird eine Lösung ohne Zwischenstützungen vorgesehen. Die erforderlichen Lichtraumprofile sind noch abzustimmen (siehe auch Anlagen 2 – 4).

Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung

Die Braunauer Eisenbahnbrücke befindet sich derzeit in Eigentümerschaft und Baulast der DB InfraGO.

Die beschriebenen Umbaumaßnahmen der Braunauer Eisenbahnbrücke wären baulich realisierbar. Die Machbarkeit wurde unter der Voraussetzung der Nutzungsübergabe der DB InfraGO dargestellt. Voraussetzung für die weitere Planung wäre die Nutzungsübergabe der Eisenbahnbrücke inklusive Teilen des Bahndammes und der angrenzenden Böschungsf lächen der DB InfraGO.

Die Aufsichtsbehörde der DB InfraGO ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Es entscheidet zu Eigentums- und Nutzungsänderungen. Im Falle einer Umnutzung der Braunauer Eisenbahnbrücke für den Fuß- und Radverkehr wäre die Baulastträgerschaft zwischen DB InfraGO und Landeshauptstadt München zu klären.

Eine dauerhafte Überlassung der Braunauer Eisenbahnbrücke wurde vom zuständigen Eisenbahnbundesamt bisher nicht in Aussicht gestellt. Aus diesem Grund und wegen der aktuell schwierigen Haushaltssituation kann das Projekt aktuell nicht weiterverfolgt werden.

3.3 IBA-M-Projektidee „Nord-Süd-Grünverbindung“

Das Projekt „Nord-Süd-Grünverbindung“ wurde im Rahmen des Aufrufs der „Internationalen Bauausstellung Metropolregion München, Räume der Mobilität – IBA-M“ durch die LHM als Projektidee eingereicht. Am Tag der IBA-Projektideen am 02.12.2025, veranstaltet von der IBA-M GmbH, hat das Projekt nach Prüfung durch das Kuratorium zunächst keinen IBA-M-Projektkandidatenstatus erhalten, verbleibt jedoch im IBA-M-Ideenraum und kann diesen weiterhin bekommen.

Projektbeschreibung

Das Gesamtprojektgebiet der „Nord-Süd-Grünverbindung“ liegt im Stadtbezirk 10 Moosach, westlich der Landshuter Allee zwischen dem Sapporobogen im Süden und dem Eisenbahn-Nordring im Norden. Das Planungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 12,5 ha und erstreckt sich auf rund 2 km Länge. Es bildet den westlichen Abschluss des Olympiaparks.

Das Projektgebiet umfasst im Wesentlichen die 2011 von der Landeshauptstadt München erworbenen ehemaligen S-Bahn- und Industriegleisanlagen mit dem 1988 stillgelegten Olympiabahnhof „Oberwiesenfeld“ sowie den Bahnbrücken über den Georg-Brauchle-Ring und die Triebstraße.

Der ehemalige Olympiabahnhof und dessen Treppenanlagen mit den Freiflächen im näheren Umgriff (Bahnsteige) sind Teil des denkmalgeschützten Ensembles „Olympiapark“.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 02.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14264, nichtöffentlich) wurde das Baureferat beauftragt, die Vorplanung für die Nord-Süd-Grünverbindung zu erstellen und den Projektauftrag herbeizuführen; Grundlage ist das Nutzungskonzept, das dem Stadtrat im Bauausschuss am 04.07.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07899) vorgestellt wurde.

Die Flächen der Nord-Süd-Grünverbindung sind aktuell fester Bestandteil des Olympia-Konzepts vom 28.05.2025 (Vollversammlung, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16715). Dabei ist die Nord-Süd-Grünverbindung in den Bereichen Mobilität und Aufwertung Ökologie als durchgehende grüne Achse zwischen kulturellen Veranstaltungsorten und Sportstätten vorgesehen. Sie soll eine zusammenhängende, öffentliche Grünvernetzung schaffen, die Erholungsnutzungen bietet und gleichzeitig eine Verbindung für Rad- und Fußgänger zwischen dem Olympiapark, dem geplanten erweiterten Kreativquartier sowie der Münchner Innenstadt ermöglicht. Zudem trägt sie zur Verbindung von überregional bedeutsamen Biotopflächen bei, was im Gesamtsystem der städtischen Biodiversitätsstrategie eine zentrale Rolle spielt.

Auf Grundlage des Nutzungskonzeptes und einer Nutzer*innenbeteiligung hat das Baureferat (Hauptabteilungen Gartenbau und Hochbau) einen Vorentwurf erarbeitet und die Projektkosten ermittelt. Das Planungskonzept wurde mit dem zuständigen Bezirksausschuss 10 Moosach, mit dem Denkmalschutz und den Naturschutzverbänden abgestimmt.

Projektziele

Gemäß dem 2017 verabschiedeten Nutzungskonzept werden mit der Planung folgende übergeordnete Ziele verfolgt:

- Schaffung einer flexiblen, generationsübergreifenden und durchgängigen Grünverbindung mit Sport-, Spiel- und Freizeitangeboten sowie Naturerleben westlich der Landshuter Allee, mit Raum für Aneignung und Entwicklung unter dem Leitsatz „Natur findet Stadt“.
- Erhalt und Sanierung des ehemaligen Bahnhofsbauwerkes und Nutzung des Umfelds als Ort für offene, nicht kommerzielle Jugendkultur und wandelbare Nutzungen.
- Schaffung einer durchgängigen funktionsfähigen und barrierefreien Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Sapporobogen im Süden und DB-Nordring im Norden zur Weiterführung in die nördlich angrenzenden Stadtteile.
- Vernetzung der angrenzenden Stadtteile mit der Nord-Süd-Verbindung und dem Olympiapark. Schaffung mehrerer Querungsmöglichkeiten in West-Ost-Richtung mit sinnvollen Anschlüssen an den Bestand.

- Umnutzung und Instandsetzung der vorhandenen ehemaligen Bahnbrücken über die Moosacher / Triebstraße und über den Georg-Brauchle-Ring für die Fuß- und Radwegeverbindung und zur Biotopvernetzung.
- Herstellung einer Trockenbiotop-Verbundachse entlang der westlichen Grundstücksgrenze zwischen den ökologischen Ausgleichsflächen auf dem ehemaligen Gaswerksgelände im Süden und den Biotopflächen entlang des DB-Nordringes im Norden.

Planungskonzept

In der Anmeldung als IBA-M-Projekt wurde die Projektidee wie folgt erläutert:

Der „ungezwungene“ Charme der vorhandenen Brachfläche bietet in seiner Art einen besonderen Ort in München. Diese Eigenart und Atmosphäre bilden den Ausgangspunkt der Gestaltung der Freiflächen und sollen so weit wie möglich erhalten bzw. weiterentwickelt werden.

Das Freiraumkonzept greift das Leitbild „Natur findet Stadt“ auf und thematisiert die Übergänge zwischen Natur – Stadt – Natur. Von Süden her fließt die „Natur“ auf den städtischen Bahnhofsvorplatz, und - im Gegenzug dazu - löst sich das „Städtische“ über die Bahnsteige nach Norden hin langsam auf. Naturerfahrung trifft auf urbane Nutzungen.

Vorhandene Bahnrelikte und Gleise werden in die Gestaltung integriert und behutsam nutzbar gemacht. Neue Gestaltungselemente werden erkennbar als neue Schicht auf das Bestehende aufgelegt. Es entstehen neue Wege auf alten Verbindungen. So kann der besondere Charakter des Ortes erhalten und gleichzeitig für künftige Entwicklungen offenbleiben.

Ein wichtiges Ziel im Gesamtprojekt ist die Schaffung einer durchgehend barrierefreien Wegeverbindung vom Sapporobogen im Süden über die Brücken am Georg-Brauchle-Ring bis zur Brücke an der Triebstraße im Norden mit Anschluss an die bestehende Kleingartenanlage zur Weiterführung in die nördlich angrenzenden Stadtteile. Zur besseren Anbindung der umliegenden Stadtteile werden mehrere neue Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung geplant.

Der mittlere Abschnitt wird von den ehemaligen Bahnanlagen geprägt und soll zu einem Ort für alle Alters- und Nutzergruppen entwickelt werden. Dabei liegt der Fokus insbesondere auf der bestehenden Jugendkultur. Neben verschiedenen Aktivitätsmöglichkeiten wie Bouldern, Skaten und Parkour sind Sitz- und Ausruhbereiche zum Entspannen geplant. Der Vorplatz sowie die Bahnsteige sind als zukünftiges „Freiluft-Labor“ mit temporären Nutzungen wie Open-Air-Ausstellungen, Tanz- und Theatervorführungen vorgesehen. Die Möglichkeit der Selbstgestaltung und Selbstaneignung der Flächen soll weiterhin gegeben sein.

*Die Bahnsteige laden zukünftig zum Flanieren und Ruhen ein. Besucher*innen finden dort zusätzlich ruhigere Angebote wie Tischtennis und Schachspiel. Nördlich der Bahnsteige finden sich Flächen für Boule sowie ein naturnaher Kinderspielplatz.*

Westlich der Nord-Süd-gerichteten Wegeverbindung verbindet die geplante Trockenbiotopachse die Ausgleichsflächen am ehemaligen Gaswerksgelände mit denen am DB-Nordring.

(Visualisierungen: Anlage 5)

3.3.1 Aktueller Projektstand

Die ehemaligen Bahnflächen der Nord-Süd-Grünverbindung mit Olympiabahnhof, Bahnsteigen und Brücken befinden sich im Eigentum des Kommunalreferats und sind bisher nicht als öffentliche Grünanlage ausgewiesen.

Die Sanierung des historischen und denkmalgeschützten Bahnhofsbauwerkes ist dringend erforderlich und kann aus baufachlicher Sicht nicht mehr aufgeschoben werden, da die Bausubstanz zunehmend verfällt. Insbesondere sind kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) verkehrssichernde Maßnahmen an der Tragstruktur des historischen Gebäudes sowie der Brüstung durchzuführen.

Aktuell können die Planungen der Nord-Süd-Grün-Verbindung, insbesondere aufgrund der derzeitigen Haushaltslage, nicht weiterverfolgt werden.

4. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nicht oder wenig klimaschutzrelevant

Die Entscheidung zur Beauftragung einer Machbarkeitsuntersuchung für einen Neubau der Donnersbergerbrücke sowie die Sachstände zu den IBA-Projektideen Braunauer Eisenbahnbrücke (dauerhafte Umnutzung) und Nord-Süd-Grün-Verbindung haben noch keine klimaschutzrechtliche Relevanz.

5. Behandlung des Stadtratsantrages

Landshuter Allee, Donnersberger Brücke, Antrag Nr. 20-26 / A 06370
von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Leo Agerer, Herrn StR Dr. Michael Haberland und Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 04.02.2026 (Anlage 6)

Es wurde Folgendes beantragt:

„Die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München wird gebeten, dem Stadtrat darzustellen, welche – gegebenenfalls gemeinsame – Optionen für einen Tunnel unter der Landshuter Allee und eine Erneuerung der Donnersberger Brücke bestehen. Dabei ist auch zu untersuchen, ob eine Unterquerung der Eisenbahngleise hin zum Trappentreutunnel möglich ist.“

Das Baureferat teilt Folgendes mit:

Eine mögliche Untertunnelung der Eisenbahngleise des Gleishauptfeldes als Alternative zur Donnersbergerbrücke wurde vom Baureferat mit folgendem Ergebnis geprüft:

Ein Straßentunnel zwischen Trappentreutunnel und Landshuter Allee Tunnel hätte eine Gesamtlänge von über einem Kilometer. Daher sind für diesen Tunnel die Vorgaben der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT– 2006) zu beachten. Die RABT 2006 sehen für Straßentunnel mit einer Länge von über 400 m eine Längsneigung von maximal 5 % vor. Diese Vorgabe dient insbesondere dem Brandschutz in Straßentunneln: Der mit zunehmender Längsneigung verstärkte Kamineffekt führt zu einer höheren Längsströmung, die im Brandfall eine schnelle und wirksame Entrauchung durch ein Lüftungssystem stark einschränken kann. Laut Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/200 vom 22.02.2000 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen soll mit Verweis auf die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung (RAS-L, 1995) im Bereich von Tunnelstrecken bei großer Länge sogar eine Längsneigung von maximal 2,5 % angestrebt werden.

Im Bereich der Donnersbergerbrücke verlaufen im Untergrund der Eisenbahngleise bereits mehrere Tunnelbauwerke der DB InfraGO AG. Hierbei handelt es sich um einen Eisenbahnbetriebstunnel, der nach Auskunft der DB InfraGO AG zur Zugbereitstellung für den Hauptbahnhof München zwingend erforderlich ist, sowie – darunterliegend - die beiden Tunnelröhren der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Die Sohle am Südportal des Trappentretunnels liegt bei ca. 521 m ü. NN, die Sohle der 2. S-Bahn-Stammstrecke bei ca. 498,5 m ü. NN. Nach Vorgabe der DB InfraGO AG ist ein Mindestabstand von mindestens 8,5 m zu den Tunnelröhren der 2. Stammstrecke einzuhalten. Darüber hinaus weist die DB InfraGO AG darauf hin, dass die aktuelle Planung und Statik der Tunnelanlagen der 2. S-Bahn-Stammstrecke keine Untertunnelung berücksichtigen. Mit dem erforderlichen Sicherheitsabstand von 8,5 m und einem Innendurchmesser eines neuen Straßentunnels von 6,5 m ergibt sich ein Höhenunterschied vom Nordportal des Trappentretunnels bis zu einer Unterquerung der 2. S-Bahn-Stammstrecke von 37 m. Unter Berücksichtigung der aus der Trassierung erforderlichen Ausrundungen über eine Länge von ca. 550 m ergibt dies eine Längsneigung von ca. 7 %. Eine richtlinienkonforme und damit den Vorgaben des Brandschutzes für Straßentunnel entsprechende Untertunnelung der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist daher bereits aufgrund der hier gegebenen geometrischen Zwangspunkte nicht möglich. Eine Tunnellage oberhalb der 2. S-Bahn-Stammstrecke, d. h. zwischen den Tunnelröhren der Stammstrecke und dem Hauptgleisfeld, ist aufgrund des dort befindlichen Eisenbahnbetriebstunnels ebenfalls nicht möglich.

Eine Unterquerung der Eisenbahngleise durch einen Straßentunnel von Norden mit Anschluss an den Trappentretunnel im Süden ist somit aus bautechnischen Gründen nicht möglich.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

6. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet. Das Mobilitätsreferat, die Stadtkämmerei, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Kommunalreferat sowie die Stadtwerke München GmbH erhalten einen Abdruck der Beschlussvorlage.

Anhörung des Bezirksausschusses

Die Bezirksausschusssatzung sieht im vorliegenden Fall keine Beteiligung der Bezirksausschüsse vor. Die betroffenen Bezirksausschüsse erhalten jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information und werden satzungsgemäß im Rahmen der weiteren Planungsschritte eingebunden.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Tobias Ruff, der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herr Stadtrat Alexander Reissl, und die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Gartenbau, Frau Stadträtin Angelika Pilz-Strasser, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Von den Ausführungen wird Kenntnis genommen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, eine statisch-technische Machbarkeitsuntersuchung für den Neubau der Donnersbergerbrücke zu beauftragen und dem Stadtrat das Ergebnis mit der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung, auch im Hinblick auf eine mögliche künftige Städtebauförderung, zur Entscheidung vorzulegen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Möglichkeit des Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln für die künftigen Maßnahmen an der Donnersbergerbrücke und im städtebaulichen Umfeld zu prüfen und, soweit förderfähig, im notwendigen Umfang sicherzustellen.
4. Das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung des Projektes „Braunauer Eisenbahnbrücke - Instandsetzung und Umnutzung als Fuß- und Radweg über die Isar“ wird zur Kenntnis genommen.
5. Der Antrag Nr. 20-26 / A 06370 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Leo Agerer, Herrn StR Dr. Michael Haberland und Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 04.02.2026 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause
2. Bürgermeister

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium - HA II/V – Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat RG 4 zur weiteren Veranlassung.

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

An den Bezirksausschuss 2

An den Bezirksausschuss 6

An den Bezirksausschuss 8

An den Bezirksausschuss 9

An den Bezirksausschuss 10

An den Bezirksausschuss 18

An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Kommunalreferat

An die Stadtwerke München GmbH

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - G, GS, H, H2, T, T1, T02, V, MSE

An das Baureferat - J, J2, J3, J0, JZ; J-Stab

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück an das Baureferat – RZ

Am.....

Baureferat – RG 4

i. A.