Anlage B 1.1

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/45 und 40/46 Kreuzhofbrücken

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bauausführung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl; Nachrechnung abgeschlossen; kein Ankündigungsverhalten vorhanden

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:
Mit der Bauausführung der Hauptmaßnahme der Brücke wurde im August 2024 begonnen. Die terminlichen Vorgaben für das Projekt ergeben sich aus dem übergeordneten Projekt Tram Westtangente. Ziel ist es, die Ersatzneubauten so zeitig vor der Tram Westtangente fertigzustellen, dass der Trambahnbau inklusive Oberleitung und Inbetriebnahmemaßnahmen ausreichend zeitlichen Vorlauf zum Endtermin der Tram Westtangente erhält. Gemäß den Vorgaben der Stadtwerke München GmbH ist eine Übergabe des Baufelds im 2. Quartal 2027 erforderlich. Die Verkehrsführung sowie die Termine sind mit den betroffenen Fachdienststellen des Mobilitätsreferates, der Autobahn GmbH und der Stadtwerke München GmbH abgestimmt.

Ein Monitoringsystem am Bauwerk wurde installiert und ist an den neu zu erstellenden Bauwerken vorgesehen.

2. Nächste Schritte

Fertigstellung voraussichtlich im 2. Quartal 2027

Anlage B 1.2

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/6 Hackerbrücke

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Vorwegmaßnahme Ausführungsvorbereitung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 3,0

Instandsetzungsbedarf:

- Ertüchtigung der Brückenkonstruktion zur Erhöhung der Traglast
- Betoninstandsetzungsmaßnahmen der geschädigten Bauteile
- Restaurierung der historischen Brückenkonstruktion und der Natursteinverkleidungen

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

In der Vollversammlung des Stadtrates wurde am 17.12.2025 der Beschluss „Generalinstandsetzung Hackerbrücke mit Vorlandbrücke (BW 40/6 A und B)“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18191) gefasst, in dem die Projektgenehmigung und Genehmigung zur Durchführung der Vorwegmaßnahme erteilt wurden. Das Baureferat wurde beauftragt, die Ausführung vorzubereiten.

Um weitere belastbare Erkenntnisse am Bauwerk zu gewinnen, ist vorgesehen, in einem begrenzten Bereich insbesondere den Fahrbahnbelag und die Abdichtung zu entfernen und Prüfungen durchzuführen.

Seitens der Deutschen Bahn (DB InfraGO) werden der Umbau und die Erweiterung des Verkehrshaltepunktes Hackerbrücke geplant. Der Baubeginn der DB-Maßnahme ist für Mitte 2027, abhängig vom Projektfortschritt der 2. S-Bahn-Stammstrecke, vorgesehen. Diese Maßnahmen müssen mit den Instandsetzungsarbeiten der Hackerbrücke synchronisiert werden. Der Baubeginn der Hauptbaumaßnahme der Generalinstandsetzung der Hackerbrücke mit Vorlandbrücke ist gegenwärtig ab Mitte 2027 vorgesehen. Derzeit wird von einer Bauzeit von rund drei Jahren ausgegangen. Ein Entkoppeln und Abfangen der Oberleitung ist nicht erforderlich, da die Instandsetzung ohne Anheben des Überbaus geplant ist. Es ist vorgesehen, zuerst die eine Brückenhälfte instandzusetzen und den Fuß- und Radverkehr über die andere Brückenhälfte zu führen. Anschließend ist die Instandsetzung der anderen Brückenhälfte geplant. Dabei soll immer erst der obere Brückenbereich und danach der untere Brückenbereich instandgesetzt werden. Um verkehrliche Beeinträchtigungen im Stadtgebiet zu minimieren, erfolgen keine parallelen Instandsetzungsmaßnahmen auf der Brückenoberfläche der Donnersbergerbrücke im Bereich des MIV (Motorisierten Individualverkehrs), solange die Instandsetzungsmaßnahmen der Hackerbrücke durchgeführt werden.
Während des Oktoberfestes (September bis Anfang Oktober) sollte die Brücke über die gesamte Breite der Hackerbrücke begehbar sein.

2. Nächste Schritte

Bauausführung der Hauptbaumaßnahme

Anlage B 1.3

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 33/6 Wittelsbacherbrücke

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Vorplanung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 3,3

Instandsetzungsbedarf:

- Betoninstandsetzungsmaßnahmen der geschädigten Bauteile
- Erneuerung der Abdichtung und des Belages
- Restaurierung der schadhaften Brüstungen und Natursteinverkleidung

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Wittelsbacherbrücke wurde 1903 bis 1905 als Massivbaubrücke mit 4 Bögen (stat. System: Dreigelenkbögen) hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 2.800 m². Das Brückenbauwerk steht unter Denkmalschutz. Bei Instandsetzungsmaßnahmen an der Brücke sind die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen.

Mit Beschluss „Koordiniertes Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09740) vom 05.12.2023 wurde das Mobilitätsreferat gebeten, die verkehrskonzeptionellen Vorgaben einschließlich der Raumaufteilungen der öffentlichen Straßenräume zu erarbeiten und dem Baureferat rechtzeitig zu übermitteln.

Die Vorplanung für die Generalinstandsetzung der Wittelsbacherbrücke mit veränderter Verkehrsführung und Raumaufteilung auf der Brücke und den Anschlussbereichen wurde erarbeitet. Eine Stadtratsbefassung in einem gemeinsamen Bauausschuss und Mobilitätsausschuss ist im Jahr 2026 vorgesehen.

2. Nächste Schritte

Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 1.4

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/21 A – I - Donnersbergerbrücke

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	a) Bauausführung (Instandsetzung, kurzfristig) b) Machbarkeitsuntersuchung (Ersatzneubau, langfristig)

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkszustandes

- Bauteil A: Zustandsnote: 2,1
- Bauteil B: Zustandsnote: 2,8
- Bauteil C: Zustandsnote: 2,8
- Bauteil D: Zustandsnote: 2,4
- Bauteil E: Zustandsnote: 2,8
- Bauteil F: Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl mit nachgewiesenem Ankündigungsverhalten; Nachrechnung abgeschlossen
- Bauteil G: Zustandsnote: 2,6
- Bauteil H: Zustandsnote: 3,0
- Bauteil I: Zustandsnote: 1,9

Instandsetzungsbedarf:

a)

- Betoninstandsetzung der geschädigten Bauteile
- Erneuerung der Abdichtung und des Belages
- Erneuerung der Entwässerung
- Monitoring

b)

- Machbarkeitsuntersuchung

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

BW-Nr.	40/21 A	40/21 B	40/21 C	40/21 D	40/21 E	40/21 F	40/21 G	40/21 H	40/21 I
Bauwerks-bezeich-nung	Donners-bergerbrücke ü.Landsberger Str. (Los A: Rampen-widerlager Süd)	Donners-bergerbrücke ü. Parkplatz (Los III: Pf. 6 bis Widerl. Süd)	Donners-bergerbrücke ü. DB M-Augsburg (Los II: Pf. 9 bis 13)	Donners-bergerbrücke ü. DB München-Augsburg (Los II: Pf. 13 bis Widerl. Nord)	Donners-bergerbrücke ü. DB München-Augsburg (Los IVa: Widerl. Süd bis Pf. 6)	Donners-bergerbrücke oberhalb Posttunnel (Los IV: Pf. 6 bis 7)	Donners-bergerbrücke ü. DB München-Augsburg (Los 4: Pf. 7 bis Widerl. Nord)	Donners-bergerbrücke ü. Arnulfstr. (Los 1: Widerl. Nord bis Rampen-widerlager)	Fußgänger-brücke unter der Donners-bergerbrücke am Pf. 13
Baujahr	1983	1972	1972	1972	1875	1966	1972	1972	1972
Bauwerks-fläche ca.	3.100 m²	2.000 m²	2.800 m²	2.000 m²	4.000 m²	600 m²	1.400 m²	19.700 m²	100 m²
	Gesamtfläche: 35.700 m²								

Die Donnersbergerbrücke überführt den Mittleren Ring B2R in München über – von Süd nach Nord aufgezählt - die Landsberger Straße, ein Parkhaus, Bahngleise im Zulauf zum Hauptbahnhof, Parkplätze, die Arnulfstraße und wieder Parkplätze. Der Mittlere Ring ist Teil der Bundesfernstraße B2. Gemäß Bundesfernstraßengesetz liegt die Baulast bei der Landeshauptstadt München. Die Donnersbergerbrücke erstreckt sich über eine Gesamtlänge von 1.124 m. Die Breite zwischen den Geländern misst zwischen 26,5 m und 47,0 m. Es sind bis zu vier Fahrspuren jeweils auf zwei getrennten Fahrbahnen angelegt. Mit einem DTV von rd. 150.000 KFZ gilt die Donnersbergerbrücke als eine der am stärksten befahrenen innerstädtischen Brücken in Europa.

An der Donnersbergerbrücke befindet sich der 4-gleisige Regional- und S-Bahnhof Donnersbergerbrücke.

Es verlaufen unter der Brücke die 1. S-Bahn-Stammstrecke und 32 DB-Gleise des Hauptbahnhof Münchens sowie die querenden Landsberger Straße und Arnulfstraße.

An der Donnersbergerbrücke wurden im Rahmen der Bauwerksprüfung insbesondere Schäden am Belag und der Entwässerung, Betonschäden sowie Undichtigkeiten der Abdichtung festgestellt, die zum akuten Handlungsbedarf führen. Um das Bauwerk für die nächsten 15 Jahre zu erhalten, sind mehrere Instandsetzungsmaßnahmen in verschiedenen Abschnitten erforderlich. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs hat das Baureferat mit der Instandsetzungsmaßnahme der Donnersbergerbrücke im Herbst 2025 begonnen. Zunächst wurden am südlichen Widerlager alle vier Brückenlager ausgetauscht und die Lagersockel vollständig erneuert. Die Instandsetzungsmaßnahme umfasst zudem insbesondere die Instandsetzung des westlichen Treppenturms und die Fußgängerunterführung, die von der Westseite der Brücke den Personenverkehr zur S-Bahn-Station führt, sowie der Schilderbrücke, Endwiderlager und die Abdichtung einzelner Bauwerksteile. Desweiterem ist die Erneuerung der Entwässerung der Rampe Bauteil H und die Herstellung der Barrierefreiheit an der Bushaltestelle geplant.
Die Instandsetzung der Donnersbergerbrücke erfolgt abschnittsweise mit Sperrung einzelner Fahrspuren unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf den verbleibenden Fahrspuren. Die anstehenden Instandsetzungsmaßnahmen sind in verschiedenen Abschnitten in den Jahren 2026 bis voraussichtlich 2029 geplant.

Um verkehrliche Beeinträchtigungen im Stadtgebiet zu reduzieren, erfolgen keine parallelen Instandsetzungsmaßnahmen auf der Brückenoberfläche der Donnersbergerbrücke im Bereich des MIV (Motorisierten Individualverkehrs), solange die Instandsetzungsmaßnahmen der Hackerbrücke durchgeführt werden. Jedoch können in diesem Zeitrahmen an der Brückenunterseite der Donnersbergerbrücke Instandsetzungsmaßnahmen erfolgen.

Der Stadtrat wurde im Bauausschuss am 06.07.2021 mit Beschluss „Gesamtkonzept Landshuter Allee – Mehr Ruhe, mehr Grün, mehr Lebensqualität“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02539) befasst. Gemäß Beschluss nimmt der Stadtrat zur Kenntnis, dass in ca. 10 bis 15 Jahren mit der Erneuerung der Donnersbergerbrücke begonnen werden muss. Die Planungen sollen in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat erfolgen.
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-Projektkandidatenstatus erhalten.
In der Vollversammlung am 29.04.2026 wurde der Stadtrat mit Beschluss „Internationale Bauausstellung Metropolregion München „Räume der Mobilität" (IBA-M) Sachstand und weiteres Vorgehen zu den Projekten Donnersbergerbrücke, Braunauer Eisenbahnbrücke und Nord-Süd-Grünverbindung" (Sitzungsvorlage Nr. Nr. 20-26 / V 19449) befasst. Das Baureferat wird beauftragt, eine statisch-technische Machbarkeitsuntersuchung für den Neubau Donnersbergerbrücke zu beauftragen und dem Stadtrat das Ergebnis mit der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung, auch im Hinblick auf eine mögliche künftige Städtebauförderung, zur Entscheidung vorzulegen.
Es bestehen terminliche Abhängigkeiten zu den DB Projekten 2. S-Bahnstammstrecke und Hauptbahnhof München (Oberleitungsanlage), zum Tramprojekt (Kat. B, Korridor Tram Neuhausen-Solln) und zur Instandsetzung des Landshuter Allee-Tunnels.

2. Nächste Schritte

a) Fertigstellung voraussichtlich Ende 2029

b) Ergebnis Machbarkeitsuntersuchung, Einholen der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung / des Projektauftrages (PA), Vorbereiten eines Planungswettbewerbes für den Neubau

Anlage B 1.5

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/84 A Fußgängerbrücke Heideck-/ Braganzastr. ü. Landshuter Allee (Mittelteil)
BW 40/84 B Fußgängerbrücke Heideck-/ Braganzastr. ü. Landshuter Allee (Westrampe)
BW 40/84 C Fußgängerbrücke Heideck-/ Braganzastr. ü. Landshuter Allee (Ostrampe)

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- BW 40/84 A: Mittelteil, Stahlüberbau: Zustandsnote: 2,6
- BW 40/84 B: Westrampe: Zustandsnote: 3,3
- BW 40/84 C: Ostrampe: Zustandsnote: 3,3

Instandsetzungsbedarf:

- Notunterstützung an den Rampenbauwerken
- Generalinstandsetzung aller o.g. Bauteile
- Geländererhöhung für Radverkehr (1,3 m)
- Schwingungsdämpfende Maßnahmen

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:
Die Fußgängerbrücke Heideck-/ Braganzastraße über Landshuter Allee wurde 1973 hergestellt. Der Mittelteil besteht aus einem Stahlüberbau und die Rampen (östlich und westlich) aus Plattenbalken in Stahlbeton. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 600 m².

Es wurde eine vertiefte Bauwerksuntersuchung des Brückenüberbaus durchgeführt. Gemäß der vertieften Bauwerksuntersuchung besteht, abweichend vom Grundsatzbeschluss vom 05.12.2023, zunächst kein Bedarf eines Ersatzneubaues. Das Baureferat schlägt vor, die Vorplanung zur Instandsetzung des Brückenbauwerkes einschließlich der Zugangsbauwerke zu erarbeiten.

Im Rahmen der regelmäßigen Bauwerksprüfungen wurden an den Rampenträgern massive Abplatzungen festgestellt. Diese befinden sich nahe den Auflagerpunkten der Träger. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs hat das Baureferat im Herbst 2025 die Rampenbauwerke durch Stahlstützen verstärkt.

Es besteht eine terminliche Abhängigkeit zum übergeordneten Handlungsprogramm Mittlerer Ring / Landshuter Allee (MRNW). An der Fußgängerbrücke Heideck- / Braganzastraße über Landshuter Allee sind verkehrsplanerische Untersuchungen wie z. B. ein Radwegprojekt zu berücksichtigen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 1.6

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/54 Straßenbrücke Mittlerer Ring über Landshuter Allee und Georg-Brauchle-Ring ("Knoten K2"/ "BW 6")

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 3,0

Instandsetzungsbedarf:

- Betoninstandsetzung der geschädigten Bauteile
- Instandsetzung der Spannstahl-Koppelfugen
- Erneuerung der Entwässerung
- Erneuerung der Abdichtung, der Stahlbetonkappen, des Belags
- Erneuerung bzw. Instandsetzung Geländer, Leitplanken

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenbrücke Mittlerer Ring über Landshuter Allee und Georg-Brauchle-Ring (B2R = Bundesstraße nach Fernstraßengesetz) wurde 1970 als Hohlkastenbrücke mit 9 Feldern (Spannbeton) hergestellt.
Die Bauwerksfläche beträgt ca. 4.600 m².

Im Rahmen der Bauwerksprüfung wurden Schäden festgestellt, die Instandsetzungsmaßnahmen erfordern.

Denkmalschutz: Die Brücke liegt im Bereich des Ensembles Olympiapark München.
Es besteht eine terminliche Abhängigkeit zum übergeordneten Handlungsprogramm Mittlerer Ring / Landshuter Allee.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 1.7

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerke

BW 33/4 A + B Nördliche und Südliche Brückenhälfte Brudermühlstraße
BW 33/4 C Fußgängerunterführung am westlichen Widerlager der Brudermühlbrücke

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- BW 33/4 A nördlicher Brückenteil: Zustandsnote: 2,2
- BW 33/4 B südlicher Brückenteil Zustandsnote: 2,7

Instandsetzungsbedarf:

- Generalinstandsetzung der Bauwerke mit Ertüchtigungsmaßnahmen
- Instandsetzung der Übergangskonstruktionen

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

BW-Nr.	BW 33/4 A	BW 33/ 4 B	BW 33/4 C
Bauwerks-bezeichnung	Brudermühlbrücke über die Isar (nördlicher Teil)	Brudermühlbrücke über die Isar (südlicher Teil)	Fußgängerunterführung am westlichen Widerlager der Brudermühlbrücke
Baujahr	1969	1988	1969
Bauwerkfläche ca.	2.200 m²	2.700 m²	200 m²
Bauwerkstyp	Durchlaufträger ü. insgesamt 3 Felder (Nord- und Südteil), Stege u. Fahrbahnplatte vorgespannt	Durchlaufträger ü. insgesamt 3 Felder (Nord- und Südteil), Stege u. Fahrbahnplatte vorgespannt	Platte (Spannbeton)

Alle Bauwerksteile liegen im Bereich des Landschaftsschutzgebiets Isarauen. Zudem liegen die Bauwerksteile 33/4 A bis C im Bereich des Flora-Fauna-Habitats Oberes Isartal sowie im Bereich des Baudenkmals Isarauen (Park).

Im Rahmen der Bauwerksprüfung wurden Schäden festgestellt, die Instandsetzungsmaßnahmen erfordern.

An den benachbarten Bauwerken BW 30/33/5 und BW 30/33/6 besteht derzeit kein Instandsetzungsbedarf.

Es sind verkehrsplanerische Untersuchungen wie z. B. „ÖPNV-Querung der Isar durch Tram Südtangente“ zu berücksichtigen. Derzeit laufen die Buslinien 153, 54, X30 und N43 / N44 über die Brudermühlbrücken und die Straßenbrücke Brudermühlstraße.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogrammes; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 1.8

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 33/17 John-F.-Kennedy-Brücke

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Vorplanung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl mit nachgewiesenem Ankündigungsverhalten; Nachrechnung abgeschlossen.

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten

Die John-F.-Kennedy-Brücke über Isar wurde 1962 als 3-feldriges Rahmenbauwerk mit Hohlkasten (einzellig) hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 3.200 m².

Das Brückenbauwerk liegt im Landschaftsschutzgebiet Isarauen. Es grenzt im Norden an das Baudenkmal Englischer Garten an.

An dem Bauwerk wurde bereits zur Detektion von Spannstahlbrüchen ein Gipsmarken-Monitoring installiert. Nach aktuellen Erkenntnissen wird ein Monitoringsystem, insbesondere bestehend aus Schallemissionsanalyse, faseroptischen Sensoren sowie Temperatur- und Verformungsmessern sowie eines Kamerasystems (Datenschutzkonform) zur Unterstützung der Zustandsbewertung, als sinnvoller erachtet. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs wurde dieses Monitoringsystem in der ersten Jahreshälfte am Bauwerk installiert.

Es sind verkehrsplanerische Untersuchungen für die John-F.-Kennedy-Brücke wie z. B. Vorrangnetz (IR III, IR III A, IR IV), RVR (Isarradweg Ost, Arabellapark - Münchner Freiheit Alternative 2), RVV (Englischer Garten - RVR, Isarradweg Ost - S-Bhf Daglfing zu berücksichtigen. Derzeit verlaufen die Buslinien 150 und 59 über die Brücke.

Das Mobilitätsreferat hat im Zuge der Bedarfsplanung die Notwendigkeit einer zusätzlichen Auffahrtsrampe auf das neue Brückenbauwerk ausgesprochen.

Die Bedarfsplanung in Anlehnung an die DIN 18205 ist abgeschlossen. Mit der Vorplanung des Ersatzneubaus, inklusive des neuen Rampenbauwerkes, wurde begonnen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfprogramms; Einholung des Projektauftrages (PA)

Anlage B 1.9

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 33/2 Thalkirchner Brücke

Bauherr	LHM BAU-J3
Projektstatus	Vorplanung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 3,6

Instandsetzungsbedarf:

- Instandsetzung des Überbaus inkl. der orthotropen Platte
- Verbreiterung der Brücke auf ebenfalls zu verbreiternder Gründung zur Aufnahme einer zusätzlichen Radwegquerung (vorbehaltlich der Zustimmung der Inhaber des Urheberrechts)

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Thalkirchner Brücke über die Isar wurde 1991 als mehrfeldriger Durchlaufträger (mit offenem Querschnitt, Raumfachwerk-Holzbau) hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt im Bestand ca. 2.300 m². Auf der Brücke sind Fahrzeuge (MIV) auf 3 t zulässiges Gesamtgewicht beschränkt.

Das Brückenbauwerk liegt im Bereich des Flora-Fauna-Habitats Oberes Isartal und des Landschafts-schutzgebiets Isarauen.

Das Baureferat hat zusammen mit dem Mobilitätsreferat und den SWM die verkehrliche Situation untersucht. Seitens der SWM/MVG erfolgte eine Probefahrt über Harlachinger Berg / Siebenbrunnerstr. mit Klein- / Midibussen. Das Mobilitätsreferat hat die Raumaufteilung auf der zu verbreiternden Brücke vorgenommen. Darauf aufbauend hat das Baureferat die Vorplanung gemäß „Koordiniertes Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09740) erarbeitet.

Die Zustimmung der Urheberrechtsinhaberin für die bisherige Vorplanung wurde eingeholt.

2. Nächste Schritte

Einholen des Projektauftrages (PA) sowie der Projektgenehmigung (PG)

Anlage B 1.10

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 41/112 Unterführung Schenkendorfstr. unter Ungererstraße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkszustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl mit nachgewiesenem Ankündigungsverhalten; Nachrechnung abgeschlossen

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:
Gemäß Beschluss vom 05.12.2023 Grundsatzbeschluss „Koordiniertes Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken“ im Bauausschuss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09740) ist die Straßenunterführung Ungererstraße im ersten Maßnahmenpaket enthalten. Es handelt sich dabei um drei Blöcke des Tunnelbauwerkes, das aus neun Blöcken besteht. Das Bauwerk wurde 1967 in Rahmenbauweise hergestellt.

Das Baureferat schlägt vor, ein Monitoringsystem am Bauwerk zu installieren. Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten.

Die drei Blöcke wurden mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl hergestellt. Das Ankündigungsverhalten wurde nachgewiesen. Es ist vorgesehen, an der Decke dieser drei Tunnelblöcke ein Bauwerksmonitoring zu installieren, um das Bauwerk zu überwachen und in den kommenden Jahren weiterbetreiben zu können.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 1.11

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 33/14 Mariannenbrücke

Bauherr	LHM BAU-J3
Projektstatus	Machbarkeitsstudie zur Verlegung der Fernwärmeleitung unter Federführung der SWM vorbereitet

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 4,0

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau durch vorhandenes Schadensbild erforderlich

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Mariannenbrücke wurde 1928 als fünf-stegige Plattenbalkenbrücke in Eisenbetonbauweise mit drei Feldern hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 300 m². Es erfolgte eine Lastreduzierung, sodass die aktuelle Traglast 3 Tonnen beträgt.

Die Mariannenbrücke führt über die Große Isar und dient der Erschließung der Praterinsel und des Wehrs 6. Das Brückenbauwerk steht derzeit nur noch für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung.

In der Vollversammlung des Stadtrates wurde am 30.04.2025 der Beschluss „Ergebnisse Interfraktioneller Arbeitskreis (IFAK) Bauprojekte“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16159) gefasst, in dem insbesondere mittel- und langfristige Einsparmöglichkeiten dargelegt werden und die langfristige Problematik mit Sparten in Brückenbauwerken thematisiert wurde. In enger Abstimmung mit dem Baureferat erarbeiten die SWM eine Machbarkeitsstudie für die unterirdische Verlegung der die Isar querenden Sparten, insbesondere der Fernwärmeleitung. Mit einer unterirdischen Querung können die Sparten hochwassersicher verlegt werden.

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie der SWM zu einem möglichen Düker für die Fernwärmeleitung werden die notwendigen Vorwegmaßnahmen zur Instandsetzung der Mariannenbrücke als Vorbereitung zur grundlegenden Erneuerung der großen innerstädtischen Wehranlagen beplant und umgesetzt. Die zukünftige Lage der Fernwärmeleitung hat dabei einen entscheidenden Einfluss auf die Art der Vorwegmaßnahmen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 1.12

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Erstes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/147 Fußwegbrücke über Schenkendorfstraße östlich BAB 9 München-Nürnberg

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bauausführung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 2,5 aktuell: einzelne Litzenrisse am Haupttragseil aufgrund Korrosion

Instandsetzungsbedarf:

- Erneuerung des Haupttragseils der Hängebrücke
- Korrosionsbeseitigung an den Seilen
- Instandsetzung des Korrosionsschutzes an Stahlbau und an Seilen
- Geländererhöhung für Radverkehr (1,3 m)
- Erneuerung Belag und Abdichtung

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die 1985 fertiggestellte Stahl-Hängebrücke über die Schenkendorfstraße östlich der BAB 9 München-Nürnberg ist die einzige auf diese Weise konstruierte Brücke in München. Mit ihrer Spannweite von 70 Metern führt sie in mehr als sechs Metern Höhe über den an dieser Stelle mitsamt der Ein- und Ausfädelspuren zehnspurigen Mittleren Ring. Die Brücke verbindet das Quartier an der Berliner Straße im Süden mit dem Stadtviertel Alte Heide im Norden im Stadtbezirk 12 Schwabing-Freimann.
Die Bauwerksfläche beträgt ca. 240 m².

Die Brücke ist derzeit eine reine Fußgängerbrücke. Die Geländerhöhen entsprechen im Bestand nicht den Anforderungen an Radwegbrücken gemäß den geltenden technischen Regelwerken zur Absturzsicherung von Radwegen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen (ZTV-ING, ERA). Erforderlich ist eine Geländerhöhe von mind. 1,30 m. Im Zuge der Instandsetzung ist die Erhöhung der Geländer vorgesehen.

Nach der Stadtratsbefassung am 05.12.2023 wurden insbesondere Schäden am Schutzmantel weiterer Seile an der Fußgängerbrücke, Wasseransammlungen im Stahlhohlkasten und eine mangelhafte Schweißeignung der vorhandenen Stahlkonstruktion festgestellt. Aufgrund dessen wurden zusätzliche Notmaßnahmen erforderlich. Zur Gewährleistung der Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit besteht dringender Handlungsbedarf. Die Instandsetzungsmaßnahmen sind unumgänglich. Im Rahmen der Generalinstandsetzung werden insbesondere die korrosionsgeschädigten Tragseile, die Übergangskonstruktion, der Fahrbahnbelag, die Geländer sowie an der Stahlkonstruktion der Korrosionsschutz erneuert und weitere Brückenbauteile instandgesetzt. Das Baureferat hat aufgrund der Dringlichkeit im Frühjahr 2026 mit der Instandsetzungsmaßnahme der Hängebrücke begonnen. Die Instandsetzung erfolgt abschnittsweise mit Sperrung einzelner Fahrspuren unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf den verbleibenden Fahrspuren.

Im Rahmen der Instandsetzungsmaßnahme ist der Einbau eines Monitoringsystem vorgesehen.

2. Nächste Schritte

Fertigstellung voraussichtlich Ende 2026

Anlage B 2.1

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Zweites Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/2 Straßenbrücke Allacher Straße über DB

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl mit nachgewiesenem Ankündigungsverhalten; Nachrechnung abgeschlossen

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenbrücke Allacher Straße über DB M.-Regensburg km 9,184, S-Bahn S1 + Regionalbahn / Fernbahn Landshut / Regensburg / Passau wurde 1971 als 1-feldriger Hohlkastenträger hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 900 m².

Für die Straßenbrücke Allacher Straße über die DB konnte im Rahmen der Nachweisführung ein Ankündigungsverhalten für eine abgestufte Brückenklasse mit 45 t zulässige Gesamtlast (Brückenklasse 45) nachgewiesen werden. Aufgrund dessen wurde eine Lastbeschränkung auf 40 t auf der Straße und auf 3,5 t auf dem östlichen Parkstreifen erforderlich. Die entsprechenden Schritte wurden in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat eingeleitet. Aufgrund der hohen Anforderungen der DB InfraGo an Sperrpausen, die hier 3 Jahre im Voraus angemeldet werden müssen, ist eine jährliche Sonderprüfung an diesem Bauwerk nicht möglich. Ein Monitoringsystem zur Überwachung des Bauwerks ist vorgesehen.

Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs und der hohen Anforderungen der DB InfraGo schlägt das Baureferat vor, ein Monitoringsystems im Jahr 2027 am Bauwerk zu installieren.

Es bestehen terminliche Abhängigkeiten zu den Maßnahmen Ludwig-Ferdinand-Brücke und EÜ Dachauer Straße. Es ist zu beachten, dass die o. g. Maßnahmen nicht gleichzeitig mit dem Ersatzneubau der Straßenbrücke Allacher Straße über DB erfolgen können. Verkehrsplanerische Untersuchungen wie z. B. Rad Vorrangnetz (IR IV, IR IV Z) sind zu berücksichtigen. Derzeit führen die Buslinien 164 und 165 über das Bauwerk. Weiterhin besteht eine Abhängigkeit zum sich in Aufstellung befindlichen B-Plan des Meiller-Kipper-Areals.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung; des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 2.2

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Zweites Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/12 Straßenbrücke Radlkoferstraße ü. DB / "Lipowsky-Brücke"

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkszustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl mit nachgewiesenem Ankündigungsverhalten; Nachrechnung abgeschlossen

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenbrücke Radlkoferstraße ü. DB M.-Rosenheim km 4,599, DB-Südring (keine S-Bahn) [Bavariabrücke bzw. "Lipowsky-Brücke"] wurde 1964 als Platte mit runden, abschnittsweisen Hohlkörpern hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 600m². Es handelt sich um eine Zuwegung zur Theresienwiese.

Für das Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl wurde die Nachrechnung abgeschlossen und das Ankündigungsverhalten nachgewiesen. Aufgrund der hohen Anforderungen der DB InfraGo an Sperrpausen, die hier 3 Jahre im Voraus angemeldet werden müssen, ist eine jährliche Sonderprüfung an diesem Bauwerk nicht möglich. Ein Monitoringsystem zur Überwachung des Bauwerks ist vorgesehen.

Das Baureferat schlägt vor, ein Monitoringsystem am Bauwerk im Jahr 2027 zu installieren. Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten.

Es besteht terminliche Abhängigkeit zum Tramprojekt (Kat. C Korridor Neuhausen-Solln). Die verkehrs-planerischen Untersuchungen wie z. B. Rad Vorrangnetz (IR III) und S-Bahn sind zu berücksichtigen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung; des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 2.3

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Zweites Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 41/74 Straßenunterführung Heckenstallerstraße unter Passauerstraße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl mit nachgewiesenem Ankündigungsverhalten; Nachrechnung abgeschlossen

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeit:

Die Straßenunterführung Heckenstallerstraße unter Passauerstraße, Ostportal Heckenstallertunnel (HST) wurde 1963 als 1-feldrige Brückenplatte ohne Hohlkörper hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 650 m².

Das Bauwerk ist als Ostportal in den Heckenstallertunnel integriert. Dessen Mittellängswand wurde unter der Brücke durchgeführt.

Das Baureferat schlägt vor, ein Monitoringsystem im Jahr 2027 am Bauwerk zu installieren. Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten.

Es besteht terminliche Abhängigkeit zum Tramprojekt (Kat. C Korridor Neuhausen_Solln). Die verkehrsplanerischen Untersuchungen sind zu berücksichtigen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 2.4

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Zweites Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 41/150 Straßenunterführung Brudermühl-/ Heckenstallerstraße unter Plinganserstraße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl; Nachrechnung abgeschlossen; kein Ankündigungsverhalten vorhanden; Priorisierung durch externes Gutachterbüro

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenunterführung Brudermühl- / Heckenstallerstraße unter Plinganserstraße wurde 1971 als 3-feldrige Brückenplatte mit 34 Hohlkörpern im Mittelfeld hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 1.700 m².

Gemäß vorliegendem Gutachten weist das Bauwerk kein ausreichendes Ankündigungsverhalten nach dem Riss-vor-Bruch-Kriterium gemäß Handlungsanweisung Spannungsrisskorrosion (SpRK) auf.

Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs wurde ein Monitoringsystem in der ersten Jahreshälfte 2026 am Bauwerk installiert. Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten.

Es bestehen örtliche Abhängigkeiten zum Tramprojekt (Kat. A, Korridor Tram Südtangente). Die verkehrsplanerischen Schnittstellen sind zu berücksichtigen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 2.5

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Zweites Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/68: Abzweig Brudermühlstraße zur Plinganserstraße über Brudermühlstraße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl mit nachgewiesenem Ankündigungsverhalten; Nachrechnung abgeschlossen;

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:
Die Straßenbrücke Brudermühlstraße, Abzweig zwischen Plinganserstraße über nördliche Richtungsfahrbahn der Brudermühlstraße, wurde 1971 als 3-feldiger Balken mit 3 runden Hohlkörpern hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 500 m².

Für das Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl wurde die Nachrechnung abgeschlossen. Das Ankündigungsverhalten konnte in Anlehnung an die Handlungsanweisung Spannungsrisskorrosion (SpRK) nachgewiesen werden.

Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs wurde ein Monitoringsystem in der ersten Jahreshälfte 2026 am Bauwerk installiert. Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten.

Es bestehen terminliche Abhängigkeiten zum Tramprojekt Korridor Tram Südtangente 1, zu Brudermühlbrücke und Brudermühltunnel, sowie zum Energienetze Bayern (ENB) Projekt Unterführung Heckenstaller- / Brudermühlstraße unter Plinganserstraße.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 2.6

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Zweites Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/67 Fußgängerbrücke Brudermühlstraße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkszustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl, Nachrechnung abgeschlossen; kein Ankündigungsverhalten vorhanden; Priorisierung durch externes Gutachterbüro

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:
Die Fußgängerbrücke westlich des Westportals des Brudermühltunnel (Mittl. Ring B2R, Bundesfernstraße nach dem Bundesfernstraßengesetz) überführt den Fußweg über die Brudermühlstraße. Sie wurde 1971 als 4-feldriger Brückenbalken mit zwei runden Hohlköpern hergestellt.

Das Baureferat schlägt vor, ein Monitoringsystem am Bauwerk zu installieren. Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten.

Die Brücke ist derzeit eine reine Fußgängerbrücke. Die Geländerhöhen entsprechen im Bestand nicht den Anforderungen an Radwegbrücken gemäß den geltenden technischen Regelwerken zur Absturzsicherung von Radwegen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen (ZTV-ING, ERA). Erforderlich ist eine Geländerhöhe von mind. 1,30 m. Das Baureferat prüft derzeit, wie eine erforderliche Geländeranpassung (Erhöhung auf 1,30 m) für eine verkehrssichere Radwegnutzung noch im Vorfeld des Ersatzneubaues umgesetzt werden kann.

Es bestehen örtliche Abhängigkeiten zum Tramprojekt (Kat. A, Korridor Tram Südtangente) und zum Brudermühltunnel. Die verkehrsplanerischen Schnittstellen sowie die Verkehrsplanerischen Untersuchungen bzgl. Rad-Vorrangnetz (IR III) sind zu berücksichtigen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 2.7

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Zweites Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 41/57 Straßenunterführung Heckenstallerstraße unter Leipartstraße/ Karwendelstraße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkszustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl mit nachgewiesenem Ankündigungsverhalten; Nachrechnung abgeschlossen

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenunterführung Heckenstallerstraße unter Leipartstraße/ Karwendelstraße wurde 1963 als 2-feldrige Brückenplatte (Rahmenartige Einspannung des Mittelpfeilers) ohne Hohlkörper hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 600 m².

Das Bauwerk überführt die Leipartstraße über die Heckenstallerstraße (Mittl. Ring B2R, Bundesfernstraße nach dem Bundesfernstraßengesetz).

Das Baureferat schlägt vor, ein Monitoringsystem am Bauwerk zu installieren. Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten.

Verkehrsplanerische Untersuchungen bezüglich des. Rad-Vorrangnetzes (IR III) sind zu berücksichtigen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 2.8

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Zweites Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/55 Straßenbrücke Landshuter Allee über Dachauer Straße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	a) Bauausführung (Instandsetzung, kurzfristig) b) Bedarfsplanung gemäß DIN 18205 (Ersatzneubau, langfristig)

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkszustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl, in Teilen in Querrichtung kein Ankündigungsverhalten

Instandsetzungsbedarf:

a)

- Instandsetzung und Aufbau einer Notstützkonstruktion für relevante Bereiche
- Tausch der Fahrbahnübergänge - Übergangskonstruktionen vom Widerlager zum Überbau
- Erneuerung des Fahrbahnbelages
- Monitoring

b)

- Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenbrücke Landshuter Allee über die Dachauer Straße wurde 1971 als 6-feldriges Stahlbetonrahmenbauwerk mit einzelligem Hohlkasten in jede Fahrtrichtung hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 3.200 m².

Das Bauwerk überführt die Landshuter Allee / Mittlerer Ring (B2B, Bundesfernstraße nach dem Bundesfernstraßengesetz), über die Dachauer Straße mit zweimal zweispurigen Fahrbahnen für KFZ. Die Dachauer Straße besteht aus einer drei- und einer vierspurigen Fahrbahn für KFZ, zwei Tramgleisen und beidseitigen Rad- und Fußwegen.

Im Rahmen einer turnusmäßigen Bauwerksprüfung wurde an den Endquerträgern der Brücke eine starke Bewehrungskorrosion festgestellt. Für diese Endquerträger und zwei Stützquerträger, die mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl vorgespannt sind, konnte kein rechnerisches Ankündigungsverhalten nachgewiesen werden. Zudem sind Schäden an den Übergangskonstruktionen der beiden Brückenüberbauten, Stützen, Pfeilern sowie Rampenbauwerke vorhanden, die instandgesetzt werden müssen. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfes hat das Baureferat die durch Korrosion geschädigten Bauteile temporär mit Holzstapeln notunterstützt. Zusätzlich zu dieser Notunterstützung wurde ein Monitoringsystem installiert. Es wurden im Zuge des Monitoringsystems keine wesentlichen Verformungen ermittelt. Eine dauerhafte Notunterstützung ist für die Bauteile in Querrichtung ohne rechnerisches Ankündigungsverhalten vorgesehen, um die Verkehrssicherheit sowie Standsicherheit zu gewährleisten.

Im Rahmen der Instandsetzungsmaßnahme werden die durch den täglichen Verkehr hochbelasteten Fahrbahnübergänge aus Stahl erneuert und die Pfeiler der Brücke verstärkt.
Das Baureferat hat aufgrund der Dringlichkeit im Frühjahr 2026 mit der Instandsetzungsmaßnahme begonnen. Die Instandsetzung erfolgt abschnittsweise mit Sperrung einzelner Fahrspuren unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf den verbleibenden Fahrspuren.

2. Nächste Schritte

a) Fertigstellung voraussichtlich Ende 2026
b) Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.1

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 30/43/1; 30/42/1 Straßenbrücke Ludwig-Ferdinand-Brücke, Straßenbrücke Menzinger Straße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Vorplanung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- BW 30/43/1 Zustandsnote: 3,1
- BW 30/42/1 Zustandsnote: 2,4

Instandsetzungsbedarf:

- BW 30/43/1: Betoninstandsetzung und Ertüchtigung, gesamthafte Erneuerung der Abdichtung, Restaurierung der denkmalgeschützten Brücke
- BW 30/42/1: Betoninstandsetzung und Ertüchtigung, gesamthafte Erneuerung der Abdichtung, evtl. Verbreiterung für neue Verkehrsraumaufteilung

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

BW 30/43/1 – Ludwig-Ferdinand-Brücke**:** Die Brücke führt über den Schlosskanal (Waisenhauskanal) des Nymphenburger Schlossparks und wurde im Jahr 1892 errichtet. Es handelt sich um ein denkmalgeschütztes Bauwerk. Die Verkehrsoberfläche teilt sich auf in jeweils 3 PKW/LKW-Richtungsfahrspuren sowie jeweils einen Fuß- und Radweg und den Tramgleiskörper in Brückenmitte.
Bei den Instandsetzungsmaßnahmen ist die Gradiente für die Gleisanlage der Straßenbahn anzupassen.
Die Brücke befindet sich in einem Landschaftsschutzgebiet. Sie steht unter Denkmalschutz. Es sind die Belange des Denkmal- und Naturschutzes zu berücksichtigen.
Der Waisenhauskanal befindet sich im Eigentum der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen des Freistaats Bayern. Der Waisenhauskanal ist als Bodendenkmal und zusätzlich als Ensemble in der Bayerischen Denkmalliste eingetragen.

Es besteht eine terminliche Abhängigkeit zum Projekt Tram-Westtangente.

BW 30/42/1 – Brücke über Menzinger Straße**:** Die Straßenbrücke Menzinger Straße wurde von 1953 bis 1956 in Stahlbetonbauweise als Einfeldträger erstellt, spannt über ca. 4,0 m und ist auf zwei rd. 30,8 m langen flach gegründeten Schwergewichtswiderlagerwänden gelagert, deren Last über Streifenfundamente in den Baugrund abgetragen wird.
Die Verkehrsoberfläche ist aufgeteilt in je 2 PKW/LKW-Fahrspuren sowie beidseitigem Fuß- und Radweg mit Bordsteintrennung. Die ÖPNV-Spuren für Tram und Bus verlaufen in einem eigenen, getrennten Gleiskörper in Bauwerksmitte. Bei der Instandsetzung ist eventuell eine Verbreiterung aufgrund einer neuen Verkehrsraumaufteilung erforderlich.

Es besteht die terminliche Abhängigkeit zum Projekt Tram-Westtangente.

2. Nächste Schritte

Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.2

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/56 Straßenbrücke Rappelhofstraße über die DB

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 2,5

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau (langfristig abhängig von DB-Projekten bzw. Tramprojekten)
- Generalinstandsetzung (mittelfristig)

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenüberführung Rappelhofbrücke über drei DB-Gleise (Güterverkehr und S8) wurde 1967 als 1-feldrige Brückenplatte auf vier Stahlhohlträgern in Verbundbauweise hergestellt.

Es besteht eine terminliche und planerische Abhängigkeit zum Tramprojekt (Tram Berg am Laim - Daglfing). Die verkehrsplanerischen Untersuchungen wie z. B. Rad-Vorrangnetz (IR IV) sind zu berücksichtigen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.3

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 30/41/7 Paul-Gerhardt-Allee / Frauendorferstr. über PNK

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 3.0

Instandsetzungsbedarf:

- Teilersatzneubau (Überbau)
- Widerlager und Auflagerbänke Betoninstandsetzungsmaßnahmen

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenbrücke Paul-Gerhardt-Allee / Frauendorferstraße über den Pasing-Nymphenburg-Kanal ist eine Einfeld-Plattenbrücke im Münchner Stadtbezirk Pasing-Obermenzing. Sie überquert den Pasing-Nymphenburger-Kanal westlich des Schlossparks Nymphenburg und wurde 1951 erbaut. Die Brücke überführt je einen MIV-Fahrstreifen sowie einen kombinierten Fuß- und Radweg pro Richtung.

Im Rahmen der Bauwerksprüfung wurden Schäden festgestellt, die den oben genannten Instandsetzungsbedarf erfordern.

Es besteht Abstimmungsbedarf mit den Denkmalschutzbehörden, der Bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung sowie weiteren betroffenen Fachdienststellen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.4

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/121 Tegernseer Landstr. / Waltramstraße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:;

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl; Nachrechnung und Nachweis des Ankündigungsverhaltens erforderlich; Schädigungen bei den Konsolverstärkungen

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl
- Sanierungsbedarf wegen teilweiser Ablösung nachträglich angebrachter Konsolverstärkungen
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Fußgängerbrücke der Tegernseer Landstraße an der Waltramstraße wurde 1975 als Einfeldträger in gemischter Bauweise hergestellt. Der Überbau besteht aus zwei L-förmigen Spannbetonfertigteilen, die in der Plattenmitte in Längsrichtung durch einen Ortbetonstreifen zu einem Trogquerschnitt verbunden wurden. Die Treppenaufgänge wurden in Ortbeton erstellt.

Das Baureferat schlägt vor, ein Monitoringsystem am Bauwerk zu installieren. Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten.

Das Bauwerk wird aufgrund der verarbeiteten Spannstähle auf Ankündigungsverhalten hinsichtlich Spannungsrisskorrosion nachgerechnet.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.5

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/19 Fuß- und Radwegbrücke Wiedehopfweg über die DB

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Bauwerk mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl; Nachrechnung und Nachweis des Ankündigungsverhaltens erforderlich
- Monitoring

Instandsetzungsbedarf:

- Ersatzneubau wegen spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Brücke wurde im Jahr 1975 hergestellt. Sie besteht aus einem Spannbeton-Fertigteilträger mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl. Die Dringlichkeit des Ersatzneubaus wird abhängig von den Ergebnissen der Nachrechnung und dem Nachweis des Ankündigungsverhaltens eingestuft werden.

Das Baureferat schlägt vor, ein Monitoringsystem am Bauwerk zu installieren. Das Baureferat wird die Bedarfsplanung und anschließend die Vorplanung für den Ersatzneubau erarbeiten.

Das Bauwerk wird aufgrund der verarbeiteten Spannstähle auf Ankündigungsverhalten hinsichtlich Spannungsrisskorrosion nachgerechnet.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.6

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

Fußgängerbrücke über BAB A9 zwischen Walter-Gropius-Str. (früher Neusser Str.) und Grünecker Str. – BW 40/186 mit den Zugangsbauwerken 46/413 A-D

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Vorplanung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 2,9 (Brückenbauwerk)
- Zustandsnote: 3,5 (Zugangsbauwerke)

Instandsetzungsbedarf:

- Instandsetzung / Ersatzneubau Brückenbauwerk 40/186 abhängig von einer Planungsvereinbarung mit der Autobahn GmbH
- Ersatzneubau der Zugangsbauwerke 46/413
- Monitoring

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:
Die Fußgängerbrücke BW 40/186 über die Autobahn BAB A9 wurde 2003 als Stahlfachwerk mit barrierefreien Zugangsbauwerken (Rampen und Treppen) errichtet. Das Brückenbauwerk befindet sich in der Baulast der Autobahn GmbH, die Zugangsbauwerke sind im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Die Brücke ist Bestandteil des B-Plans 1781 Neusser Straße, Schenkendorfstraße, ehem. Güterbahntrasse und Domagkstraße.

An den Zugangsbauwerken sind, insbesondere verursacht durch Chlorid-Eintrag, Schäden vorhanden.
Der Ersatzneubau der Zugangsbauwerke ist vorgesehen.
Nach erfolgter Abstimmung mit der Autobahn GmbH können zudem Instandsetzungsmaßnahmen am Brückenbauwerk bzw. ein Ersatzneubau erforderlich werden. Im Rahmen einer erforderlichen Planungsvereinbarung zwischen dem Baureferat und der Autobahn GmbH ist das weitere Vorgehen zur Planung und zur Bauausführung eines Ersatzneubaues des Brückenbauwerkes festzulegen.

Das Baureferat schlägt vor, im Rahmen des Ersatzneubaues ein Monitoringsystem am Bauwerk zu installieren.

2. Nächste Schritte

Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.7

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 33/11 Maximiliansbrücken

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Vorplanung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 2,3

Instandsetzungsbedarf:

- Betoninstandsetzungsmaßnahmen der geschädigten Bauteile
- Erneuerung der Abdichtung und des Belages
- Restaurierung der schadhaften Brüstungen und Natursteinverkleidung

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Maximiliansbrücke teilt sich auf in zwei Brückenteile – der inneren und der äußeren Maximiliansbrücke. Die Maximiliansbrücken wurden 1904/05 hergestellt. Die ursprünglichen Teile der Brücke stammen von 1863. Der westliche Brückenabschnitt, die Innere Maximiliansbrücke, verbindet das Westufer der Großen Isar mit der Praterinsel. Der östliche Brückenabschnitt, die Äußere Maximiliansbrücke, überquert von der Praterinsel aus die Kleine Isar und den Auer Mühlbach. Die Innere Maximiliansbrücke überspannt mit den drei ursprünglichen Bögen aus Ziegelmauerwerk eine Länge von ca. 42 m. Die Äußere Maximiliansbrücke hat eine Länge von ca. 96 m und besteht aus zwei gleichen Dreigelenkbögen aus Muschelkalkstein-Quadern.

Das Brückenbauwerk steht unter Denkmalschutz. Bei Instandsetzungsmaßnahmen an der Brücke sind die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen.

Es besteht eine terminliche Abhängigkeit zur geplanten Gleissanierungsmaßnahme der SWM GmbH.

2. Nächste Schritte

Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.8

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 31/27/13: Karlsfelder Straße über Schwabenbächl (KZ-Brücke)

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 3,0

Instandsetzungsbedarf:

- Ertüchtigung der Brückenkonstruktion zur Gewährleistung der vorhandenen Traglast
- Erneuerung der Fugen, des Belages und der Abdichtung
- Betoninstandsetzung der geschädigten Bauteile

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die denkmalgeschützte Straßenbrücke Karlsfelder Straße über das Schwabenbächl wurde 1927 als Einfeldträgerbrücke errichtet. Der Überbauquerschnitt besteht aus einer Rippenplatte mit sechs Stegen aus Stahlbeton. Die Gesamtstützweite beträgt 5,6 m, und die Brücke hat eine Breite von ca. 7,4 m zwischen den Geländern. Um den Erhalt der vorhandenen Traglast zu gewährleisten, sind Verstärkungsmaßnahmen erforderlich. Derzeit sind auf der Brücke eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sowie eine Fahrspureinengung eingerichtet. Im Rahmen der Bauwerksprüfung wurden insbesondere Schäden an den Fugen und der Abdichtung sowie Betonabplatzungen festgestellt. Deutliche Undichtigkeiten sind im Bereich der Bogenanschlüsse sichtbar und die Randbögen zeigen sinternde Risse.

Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen B-Pläne sind Maßnahmen im Bereich der Karlsfelder Straße geplant.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.9

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/91 Fußgängerbrücke Hanns-Seidel-Platz / Fritz-Erler-Straße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Vorplanung

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 3,1

Instandsetzungsbedarf:

- Instandsetzungsarbeiten an Überbau und Gesims
- Erneuerung der Abdichtung und des Asphalts
- Erneuerung der Entwässerung
- Instandsetzung der Übergangskonstruktion
- Instandsetzung der Übergangskonstruktion
- Erneuerung der Geländer
- Abbruch und behindertengerechter Neubau Rampe (gem. B-Plan p_8879_1609)

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Fußgängerbrücke am Busbahnhof des Hanns-Seidel-Platzes über die Fritz-Erler-Straße wurde in Stahlbeton- sowie Spannbetonbauweise 1976/77 hergestellt.

Im Rahmen der Bauwerksprüfung wurden Schäden festgestellt, die Instandsetzungsmaßnahmen erfordern.

Am 02.07.2019 wurde vom Stadtrat der Beschluss „Bauprogramm Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344) genehmigt. Gemäß Bauprogramm vom 02.07.2019 wurde dieser Standort in ein späteres Maßnahmenpaket eingestuft. Für die Standorte des „späteren Maßnahmenpaketes“ sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen noch zu klären, beispielsweise sind bei allen Eisenbahnüberführungen (EÜ) eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren erforderlich.
Zudem bestehen bei vielen Standorten organisatorische und zeitliche Abhängigkeiten zu übergeordneten Projekten oder es handelt sich um Maßnahmen, die in der Bauherrenschaft Dritter liegen.
Für diese Standorte besteht kein zeitnahes Ziel.

Es besteht eine Abhängigkeit zur Platzumgestaltung / Quartiersmaßnahme am Hanns-Seidel-Platz.
Die Maßnahme ist im Sanierungsgebiet Neuperlach Zentrum enthalten.

2. Nächste Schritte

Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.10

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/102 Fußgängerbrücke Kusocinskidamm bei ZHS
BW 40/105 Fußgängerbrücke Kusocinskidamm über Connollystraße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote BW40/102: 2,3
- Zustandsnote BW40/105: 2,9

Instandsetzungsbedarf:

- Betoninstandsetzung
- Erneuerung der Abdichtung und des Belages
- Geländererhöhung (1,3 m)

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:
Die Fußgängerbrücke BW 40/102 wurde als einfeldrige Spannbetonbrücke im Jahr 1970 mit einer Länge von ca. 27 m und einer Breite von ca. 6,8 m hergestellt.

Die Fußgängerbrücke BW 40/105 wurde als einfeldrige Spannbetonbrücke im Jahr 1970 mit einer Länge von ca. 36 m und einer Breite von ca. 6,8 m errichtet.

Im Rahmen der Bauwerksprüfung wurden an den Bauwerken Schäden festgestellt, die Instandsetzungsmaßnahmen erfordern, um langfristig kostenintensive Maßnahmen zu verhindern.

Es besteht Abstimmungsbedarf mit den Denkmalschutzbehörden (Olympia-Mastix Ensemble Olympiapark München), Zentrale Hochschulsportanlage (ZHS) sowie weiteren betroffenen Fachdienststellen.

Im Rahmen der Terminplanung sind die Instandsetzungsmaßnahmen der beiden Bauwerke BW 40/102 und BW 40/105 durch die örtliche Nähe zeitgleich vorgesehen, um eine langfristige Verkehrseinschränkung zu vermeiden.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.11

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/130 Straßenbrücke Schatzbogen über DB inkl. Treppentürme BW 46/282

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 2,0

Instandsetzungsbedarf:

- Instandsetzung der beiden Treppentürme sowie der Übergangskonstruktionen
- Ggf. konstruktive Maßnahmen im Bereich der Kappen
- Abriss des nördlichsten vierten Brückenfeldes und Neubau eines vierten und fünften Brückenfeldes

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenüberführung Schatzbogen über sechs DB-Gleise (Güterverkehr und S4 + S6) und die Truderinger Straße wurde im Jahre 1981 als 4-feldrige Brückenplatte aus acht Spannbeton-Plattenträgern hergestellt. Die Bauwerksfläche beträgt ca. 2500 m².

Im Rahmen der Bauwerksprüfung wurden Schäden festgestellt, die Instandsetzungsmaßnahmen erfordern. Insbesondere sind die beiden Treppentürme aktuell nicht nutzbar.

Es besteht eine terminliche Abhängigkeit zum Ausbau des Bahnstrecken-Abzweigs nach Daglfing (2-gleisiger Ausbau Daglfinger Kurve). Die verkehrsplanerischen Schnittstellen sowie Untersuchungen bzgl. Rad-Vorrangnetz (IR IV) sind zu berücksichtigen.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)

Anlage B 3.12

Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken – Drittes Maßnahmenpaket

Bauwerk

BW 40/58 Straßenbrücke Frankfurter Ring über Ingolstädter Straße

Bauherr	LHM BAU-J2
Projektstatus	Bedarfsplanung gemäß DIN 18205

1. Ist-Situation

Einstufung des Bauwerkzustandes:

- Zustandsnote: 2,7

Instandsetzungsbedarf:

- Betoninstandsetzung der beschädigten Stellen
- Erneuerung der Abdichtung, des Belages und der Fugen
- Erneuerung der Übergangskonstruktion
- Erneuerung der Entwässerung
- Instandsetzung der Geländer

Maßnahmenbeschreibung und Abhängigkeiten:

Die Straßenbrücke 40/58 Frankfurter Ring über der Ingolstädter Straße wurde im Jahre 1985 hergestellt. Die Brücke erstreckt sich über eine Gesamtlänge von ca. 160,0 m und hat eine Breite von ca. 9,0 m. Der Überbau wurde aus Spannbeton-Balkenträgern erstellt. Auf der Brücke sind zwei Fahrspuren vorhanden.

Im Rahmen der Bauwerksprüfung wurden an der Straßenbrücke Frankfurter Ring über Ingolstädter Straße insbesondere fortgeschrittene Korrosionsschäden hin zu den Spannglied-Köpfen und im Bereich der Widerlager, Undichtigkeiten insbesondere an Fugen und der Abdichtung sowie Unterläufigkeit an der Übergangskonstruktion festgestellt, die Instandsetzungsmaßnahmen erfordern.

2. Nächste Schritte

Erarbeiten der Vorplanung, des Bedarfsprogramms; Einholen des Projektauftrages (PA)