

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Freihamer Allee - Rad- und Fußwegunterführung unter der S-Bahn		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: im Stadtbezirk 22 Aubing - Lochhausen - Langwied		
	Projekt-Nr.:	12TI.700236
	Maßnahmeart:	Neubau
Baureferat - HA Ingenieurbau J111	MIP-Bezeichnung / Finanzposition IL 1 - 6300.1205 (Rangfolge-Nr. 76)	
Datum / Organisationseinheit 06.05.2014 / J11	Projektkosten (Kostenberechnung) 1.520.000 €	
<p>Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarf 2. Entwurf 3. Rechtliche Bauvoraussetzungen 4. Dringlichkeit 5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A) Termin- und Mittelbedarfsplan B) Laufende Folgekosten C) Planunterlagen D) Visualisierungen 		

1. Bedarf

Westlich des neuen S-Bahnhalts Freiham kreuzt die S-Bahnlinie München - Herrsching die Freihamer Allee. Dieser Bahnübergang war nur mit einer Halbschranke gesichert. Wegen des neuen S-Bahnhaltes konnte aus Sicherheitsgründen die Halbbeschränkung des Bahnübergangs nicht beibehalten werden; er wurde deshalb mit Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes im September 2013 aufgelassen.

Als Ersatz soll deshalb eine Fuß- und Radwegunterführung dienen. Die geplante Unterführung kann jedoch nicht mit der notwendigen Durchfahrthöhe für Kraftfahrzeuge hergestellt werden, da durch die unmittelbare Nähe der Bodenseestraße und der Gebäude vom Gut Freiham keine ausreichende Längsentwicklung möglich ist. Die Erschließung von Gut Freiham für den Autoverkehr erfolgt deshalb über das Gewerbegebiet und die Verlängerung der Centa-Hafenbrädl-Straße (Teilprojekt 1). Die Projektgenehmigung hierfür erfolgte mit Beschluss des Bauausschusses vom 20.11.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10138); die Straße wurde 2013 hergestellt.

Das Baureferat wurde zudem beauftragt, die Projektgenehmigung für das Teilprojekt 2 „Freihamer Allee - Rad- und Fußwegunterführung unter der S-Bahn“ nach Abschluss der Kreuzungsvereinbarung vorzulegen. Die Kreuzungsvereinbarung wurde mittlerweile abgeschlossen und der Bau für die neue Eisenbahnüberführung Freihamer Allee durch die DB AG begonnen. Im Anschluss an die Fertigstellung werden die beiden Rampen durch das Baureferat hergestellt. Das Baureferat hat dementsprechend die Entwurfsplanung für das Teilprojekt 2 erarbeitet.

2. Entwurf

Stützwände für die Rampen

Mit Übernahme der Planung durch das Baureferat wurde die Entwurfsplanung der Rampen optimiert. Ziel war es eine Lösung zu finden, die sich besser in das Umfeld einpasst und baumschonender ist. Bisher war ein Stahlbetontrog geplant und die Baugrube sollte mittels einer Spundwand gesichert werden. Jetzt werden die Stützwände je nach örtlicher Gegebenheit in verschiedener Ausführung hergestellt. Auf der Westseite wird jetzt eine Art Berliner Verbau gewählt. Dabei werden in Abständen von ca. 2,0 m Stahlträger in den Boden gerammt. Diese werden dann mit Stahlbetonfertigteilen ausgefacht. Dadurch ist ein besserer Schutz insbesondere der Baumkronen und der Wurzelbereiche möglich, da ein Einsatz des Rammgerätes nur noch punktuell notwendig ist und nicht durchgehend wie bei einer Spundwand. Zur Herstellung der Eisenbahnüberführung wurde nördlich des Bahnüberganges eine Baugrube ausgehoben. Diese kann auch für die Herstellung der Stützwände genutzt werden. Sie kann hier deshalb als normale Ortbeton-Winkelstützmauer ausgeführt werden. Die Wände bekommen eine Gabionenverkleidung.

Die jetzige Freihamer Allee liegt nördlich der Gleise in einer leichten Dammlage. Durch die Absenkung des Weges ist es auf der Ostseite möglich, auf die hohe Stützmauer zu verzichten. Hier wird nur eine niedrige Gabionenwand notwendig. Die Öffnung nimmt dem Einschnitt die Höhe und macht die Rampenanlage damit zu einer attraktiven Wegeverbindung. Es ergibt sich eine offenere Gestaltung mit freier Sicht Richtung Osten; Angsträume werden vermieden.

Sowohl die Gabionen als auch die Gabionenverkleidung werden mit geschichteten Steinen ausgefüllt.

Zur Absturzsicherung wird ein Holmgeländer auf die Wände montiert.

Straßenbau (Rampen und Anschlüsse an das bestehende Straßennetz)

Die Planung des Fuß- und Radweges wurde ebenfalls durch das Baureferat optimiert. Das maximale Gefälle des Fuß- und Radweges beträgt 4 %. Auf nahezu $\frac{3}{4}$ der Gesamtstrecke zwischen Bodenseestraße und Gut Freiham begrenzen die Rampenbauwerke den Weg auf beiden Seiten. Er wird auf einer Breite von 3,5 m asphaltiert und erhält außerhalb des Unterführungsbereichs beidseitig 0,5 m Bankett. Der Fuß- und Radweg wird, um eine sichere Nutzung zu gewährleisten, zukünftig zwischen Bodenseestraße und Gut Freiham beleuchtet sein.

Eine Sperrmarkierung ersetzt in der Bodenseestraße die nicht mehr benötigte Linksabbiegerspur. Den neuen Anforderungen entsprechend erfolgt eine Anpassung des Einfahrtsbereichs von der Bodenseestraße in die Freihamer Allee. In diesem Abschnitt wird die Lücke im Baumgraben zwischen dem gemeinsamen Fuß- und Radweg und der Bodenseestraße geschlossen. Die Querung der Bodenseestraße für den Fuß- und Radverkehr ist weiterhin im Bestand über eine Anforderungsampel möglich. Eine endgültige Anpassung dieses Kreuzungsbereichs erfolgt im Zuge der weiteren Planungen zum 2. Realisierungsabschnitt für Freiham Nord.

Die Eingriffe in die Bodenseestraße wurden mit dem Straßenbauamt Freising abgestimmt und am 24.10.2013 durch dieses genehmigt.

Im Abschnitt zwischen der Gleisanlage und den Gutsgebäuden müssen sowohl die Anbindung des Wattplatzes an die Freihamer Allee als auch die Einmündung nach Osten wegen der Rampenbauwerke nach Süden verlegt werden und schließen im weiteren Verlauf wieder an den Bestand an.

Landschaftspflegerische Maßnahmen

Gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan des Planfeststellungsbeschlusses und entsprechend der Optimierung der Entwurfsplanung durch das Baureferat werden im Anschluss an die ingenieur- und straßenbaulichen Baumaßnahmen landschaftspflegerische Maßnahmen im Umgriff der Freihamer Allee durchgeführt. Dies umfasst die Pflanzung von insgesamt 6 Kastanien, um den Alleecharakter der Freihamer Allee wiederherzustellen. Zudem ist die Ansaat von blütenreichen Wildkräuterwiesen auf den wegebegleitenden Flächen, die zum Teil als Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen wurden, vorgesehen. Eine private Teilfläche im Südwesten der Bahnlinie wird nach Abschluss der Baumaßnahme wieder als Gartenland hergestellt. Von oben herabwachsende Kletterpflanzen werden die Gabionenwände gliedern.

3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Der Antrag auf Planfeststellung für den Bau der Unterführung für den Rad- und Fußverkehr und der verlängerten Centa-Hafenbrändl-Straße wurde durch die DB Projektbau GmbH mit Schreiben vom 01.07.2010 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht.

Am 30.07.2012 wurde der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Bahnüberführung sowie der verlängerten Centa-Hafenbrändl-Straße erteilt. Die Planung wurde ohne Änderung durch das EBA genehmigt.

4. Dringlichkeit

Die Bauarbeiten für das DB-Projekt „Neubau einer Eisenbahnüberführung“ sollen im September 2014 abgeschlossen sein. Direkt danach wird nach derzeitiger Planung im Oktober mit den Arbeiten für die Stützmauern begonnen. Für diese Maßnahme sind wegen der Winterpause 5 Monate veranschlagt. Im Anschluss erfolgen die landschaftspflegerischen Maßnahmen und Straßenbauarbeiten; hierfür sind 3 Monate vorgesehen. Die geplante Fertigstellung ist Mitte 2015.

5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Projektkosten für das Teilprojekt 2 belaufen sich gemäß Kostenberechnung auf 1.520.000 €.

Es fallen kreuzungsbedingte Grunderwerbskosten in Höhe von 6.500 € für das Teilprojekt 2 an.

Ab dem Jahr 2015 fallen jährliche Folgekosten in Höhe von ca. 10.000 € an.

Gemäß Kreuzungsvereinbarung werden die kreuzungsbedingten Projektkosten zwischen der DB AG, dem Bund und der Landeshauptstadt München gedrittelt.