

Projekthandbuch 1 (PHB 1)		Seite 1
Projektname: Sportlerweg, Anpassung Eisenbahnüberführung		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen Bodenseestraße und Am Bahnsportplatz		
		Projekt-Nr.: 100706
		Maßnahmeart: Umbau
Baureferat - HA Tiefbau T1/PM	MIP-Bezeichnung / Finanzposition	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 10.11.2015 / 233-61100	Projektkosten	
<p>Gliederung des PHB 1</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarf 2. Alternativen, Planungskonzept 3. Rechtliche Bauvoraussetzungen 4. Dringlichkeit 5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen 		

1. Bedarf

Nach Auskunft der DB AG sind in München zahlreiche Eisenbahnüberführungen (EÜ) in schlechtem baulichen Zustand und dringend erneuerungsbedürftig. Hierzu zählt auch die EÜ über den Sportlerweg. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) wurde die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die vorbezeichnete Maßnahme erteilt. Damit wurde das Baureferat beauftragt, die Vorplanung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigung herbeizuführen. In diesem Zusammenhang soll der Sportlerweg dem künftigen Bedarf des Fuß- und Radverkehrs angepasst werden.

2. Alternativen, Planungskonzept

Der Sportlerweg liegt in der Gemarkung Aubing im Westen von München, schließt im Norden an die Bodenseestraße an und unterquert die S-Bahn-Linie München – Herrsching im Bahn-km 3,956. Südlich der Bahnüberführung schließt der Weg an die Straße „Am Bahnsportplatz“ an. Der Sportlerweg wird als Fuß- und Radweg genutzt.

Der nördliche Teil des Sportlerwegs – zwischen der Bodenseestraße und den Bahngleisen – liegt bereits im Bestand teilweise auf Privatgrund. Der Bestandsweg ist ca. 2,0 m – 2,7 m breit asphaltiert und hat eine Länge von etwa 180 m. Östlich des Weges liegen Wohngebäude, während sich nord-westlich gewerbliche Anlagen (Tankstelle) und südlich davon die Bezirkssportanlagen des ESV befinden. Die bestehende Eisenbahnüberführung der DB hat einen halbrunden Querschnitt mit einer nutzbaren Weite von 2,20 m und einer lichten Höhe von ca. 2,10 m (am Scheitelpunkt).

Auf der Südseite entlang der Bahngleise ist im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1916 a ein Geh- und Radweg eingetragen, der vom Gewerbegebiet Freiham Süd kommend, rechtwinklig an den Sportlerweg anschließt. Dieser Weg ist nicht ausgebaut, wird in Teilen jedoch als Trampelpfad genutzt, der ca. 25 m südlich der Unterführung in den Sportlerweg einschleift.

In Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kreisverwaltungsreferat wurde festgestellt, dass ein rechtwinkliger Anschluss dieses Weges in unmittelbarer Nähe des Unterführungsbauwerks aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse nicht sinnvoll ist. Der damit verbundene barrierefreie Ausbau dieses Weges entlang der Bahntrasse wäre hinsichtlich der Baudurchführung aufwendig und kostenintensiv. Das Baureferat wird daher in Abstimmung mit den Sparten und den beteiligten Referaten eine alternative Fuß- und Radwegverbindung zwischen den Stadtteilen Freiham Süd und Neuaubing, z. B. eine Wegeverbindung in der Verlängerung der Straße Am Bahnsportplatz, in einem eigenständigen Projekt erarbeiten.

Diese Fuß- und Radwegverbindung ist insbesondere wegen des geplanten Grundschul-Neubaues in Freiham Süd (an der Anton-Böck-Straße) unverzichtbar.

Im Planungskonzept aus dem o.g. Beschluss vom 21.10.2015 ist die lichte Höhe des zukünftigen Unterführungsbauwerks mit einem Wert von mindestens 2,70 m angegeben. Im Zusammenhang mit einem Einwand aus dem Spartenverfahren hinsichtlich zu hoher Gefällewerte musste die Planung überarbeitet werden. Letztendlich wurde die Höhe des Bauwerks auf das laut RAST 06 empfohlene Mindestmaß von 2,50 m reduziert, wodurch es gelang, das Gefälle des anschließenden Weges auf 3,65 % bzw. 4,25 % zu verringern.

Die lichte Weite des Bauwerks liegt bei 5,50 m und ist damit 0,5 m breiter als die in der RAST 06 empfohlene Mindestweite für Unterführungen bis 15 m Länge.

Die Aufweitung im Unterführungsbereich erhöht einerseits Nutzungskomfort und -sicherheit, andererseits besteht bei einer lichten Weite von 5,50 m auch später noch die Möglichkeit einer Trennung des Fuß- und Radverkehrs, ohne erneut das besonders kostenintensive Unterführungsbauwerk anpassen zu müssen.

Die zur Böschungssicherung notwendigen Rampenstützwände müssten dann abgebrochen und neu errichtet werden. Ein weiterer Aspekt ist, dass das Bauwerk in einem innerstädtischen Bereich liegt, dessen Einwohnerzahl in den kommenden Jahren/Jahrzehnten stark ansteigen wird.

Die Trasse des geplanten Geh- und Radweges bleibt weiterhin nahezu geradlinig.

Auf eine Aufweitung des Geh- und Radweges in seiner Gesamtlänge wurde bei der vorliegenden Planung zur Minimierung des Eingriffs in den Baumbestand und wegen zusätzlicher bauzeitlicher Inanspruchnahme von Privatgrund verzichtet.

Die Vorplanung des Baureferats für den Geh- und Radweg inklusive der Abmessungen des Unterführungsbauwerks wurde mit den Spartenträgern und den städtischen Dienststellen abgestimmt.

Rampen

Bedingt durch die statisch-konstruktiv erforderliche Dicke des Überbaus ist eine Absenkung der Gradienten zur Herstellung der lichten Höhe erforderlich.

Das angrenzende Gelände wird je nach örtlicher Gegebenheit über Stützwände mit einer maximalen Höhe von ca. 2,00 m sowie durch Böschungen abgefangen.

Die Rampen sind barrierefrei. Das maximale Gefälle des Fuß- und Radweges beträgt 4,25 % und wurde im Vorfeld mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

Für die Herstellung der Stützwände und Böschungen sind voraussichtlich 7 Baumfällungen notwendig.

Straßenbau

Der zukünftige Geh- und Radweg wird im Verlauf der Rampen auf einer Breite von 3,50 m und im Unterführungsbereich 5,50 m breit asphaltiert. Die neue Wegetrasse wird etwas weiter östlich der Bestandstrasse liegen, tangiert aber weiterhin Privatflächen im nord-westlichen Rampenabschnitt. Die Einrichtung der dafür benötigten Dienstbarkeit wurde mit dem Kommunalreferat und den Eigentümern am 09.07.2015 vor Ort abgestimmt. Für die Inanspruchnahme der privaten Flächen wird das Kommunalreferat beauftragt, Dienstbarkeiten zu bestellen.

Im Bereich des Unterführungsbauwerks und der Rampen wird eine Beleuchtung eingerichtet.

Brückenbauwerk

Die Baulast und damit die Herstellung des Brückenbauwerks obliegt der DB Netz AG. Die Details des Bauwerks, dessen Herstellung und die damit verbundenen Eingriffe in den Baumbestand plant und klärt die DB AG. Die Ergebnisse werden durch die DB in der Genehmigungsplanung dargestellt.

Die DB beabsichtigt, Ende 2016 mit dem Genehmigungsverfahren zu beginnen und bis Herbst 2017 das Baurecht zu erhalten, um das Unterführungsbauwerk ab dem Frühjahr 2018 erstellen zu können.

Dieses Baurecht ist die Voraussetzung dafür, dem Stadtrat das Projekt voraussichtlich Ende 2017 zur Genehmigung vorlegen zu können.

Der termingerechte Baubeginn für das DB-Bauwerk kann allerdings nur durch vorlaufende Spartenverlegungen im Herbst 2017 gewährleistet werden.

Diese Spartenverlegungen sollen im Vorgriff auf die Projektgenehmigung durchgeführt werden, sofern das Baurecht vorliegt. Diese stünden nach aktuellem Kenntnisstand noch vor der Projektgenehmigung im Stadtrat an. Hierfür liegen bereits Kostangaben der SWM GmbH vor. Die Gesamtkosten für die Spartenumlegung der Wasser- und Stromleitungen liegen bei ca. 244.000 € brutto. Nach der Konzessionsvereinbarung mit der SWM GmbH liegt der städtische Anteil bei 60 %. Ohne Berücksichtigung des späteren Teilungsschlüssels zwischen DB und LHM sind dies zunächst rund 147.000 € brutto.

Für die Durchführung der gesamten Baumaßnahme (DB, Baureferat – Hauptabteilungen Ingenieurbau und Tiefbau) muss der Sportlerweg für ca. 1,5 Jahre gesperrt werden. Während der Bauzeit ist es möglich, den Fuß- und Radverkehr über die Bahnquerung an der S-Bahn-Station Neuaubing bzw. über die Centa-Hafenbrädl-Straße und die Anton-Böck-Straße abzuwickeln.

3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Für die Maßnahme findet das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) § 3 (Maßnahme an bestehender Kreuzung) Anwendung. Die Kostenfolge richtet sich nach § 12 Nummer 2 EkrG. D.h. bei einem Verlangen sowohl seitens der DB als auch der LHM als Straßenbaulastträger werden die jeweiligen Kosten entsprechend dem Teilungsschlüssel anteilig getragen. Die Kostenteilung der Maßnahme muss in einer Kreuzungsvereinbarung zwischen LHM und DB festgehalten werden. Dazu müssen Fiktivprojekte für die jeweiligen Verlangen der einzelnen Beteiligten erarbeitet werden, aus deren Verhältnis sich dann der Kostenteilungsschlüssel ermittelt.

Für den Neubau des Unterführungsbauwerks müssen die Planungen vom Eisenbahnbundesamt genehmigt bzw. planfestgestellt werden. Die Entscheidung, ob ein Planfeststellungsverfahren oder eine Plangenehmigung durchgeführt wird, wird im Rahmen der Genehmigungsplanung für die Gesamtmaßnahme durch die DB in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt herbeigeführt.

4. Dringlichkeit

Für das Unterführungsbauwerk am Sportlerweg besteht laut laut DB Netz AG vordringlicher Erneuerungsbedarf. Die DB strebt einen Baubeginn im Frühjahr 2018 an.

5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Wie im Beschluss zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) bereits dargestellt, werden die Gesamtkosten überwiegend durch die Brückenbaumaßnahme sowie die Sicherungskosten der DB beeinflusst. Die Kostenbeteiligung richtet sich nach dem jeweiligen Aufweitungswert sowie den abzulösenden Unterhaltskosten. In vergleichbaren Maßnahmen fallen in der Regel ein- bis zweistellige Millionenbeträge für die Landeshauptstadt München an. Die Kostenteilung ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. Belastbare Gesamtprojektkosten können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bzw. der Plangenehmigung ermittelt werden. Erst wenn die Ergebnisse daraus bekannt sind, können konkrete Vereinbarungen (z.B. Kostenteilungen) mit der DB AG abschließend festgelegt und die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden. Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.

Das Projekt ist nicht förderfähig.