

**Programm im Zuge der Erneuerung von
Eisenbahnbrücken durch die DB**

**Hier:
Sportlerweg
Anpassung Eisenbahnüberführung**

im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied

1. Vorprojektgenehmigung
2. Genehmigung zur Durchführung von vorgezogenen Spartenumlegungen vor Projektgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05081

Anlagen

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Lageplan der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke
- 3 Quer-/Längsschnittplan
- 4 Projekthandbuch 1 (PHB 1)

Beschluss des Bauausschusses vom 05.04.2016 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Nach Auskunft der DB Netz AG sind in München zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) in schlechtem baulichem Zustand und dringend erneuerungsbedürftig.

Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB Netz AG.

Die seitens der DB erforderlichen Maßnahmen (z.B. Abbruch und Neubau) an den sanierungsbedürftigen Bauwerken führen nach Eisenbahnkreuzungsrecht dazu, dass die Landeshauptstadt München ihrerseits zwingend prüfen muss, ob die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der absehbaren Verkehrsentwicklung Maßnahmen seitens des Straßenbaulastträgers erforderlich machen.

Die städtischen Aufweitungsverlangen sind daher durch die Maßnahmen der DB veranlasst und nicht das Ergebnis eines originär städtischen Planungskonzeptes.

Das Programm zur Erneuerung von Eisenbahnbrücken in München enthält insgesamt acht Projekte, die in 2014 und 2015 gestartet wurden sowie zwei bereits in Planung befindliche Projekte.

Für alle Projekte sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahnbundesamt durchzuführen. Der zeitliche Ablauf der Projekte sowie die Kostenbeteiligung der LHM sind maßgeblich von der DB Netz AG (im Folgenden „DB“) als Vorhabensträger, der Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde und dem Eisenbahnbundesamt in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

Mit dem Programmbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) erteilte der Stadtrat auf der Grundlage der ausgeführten Planungskonzepte und der Projektbeschreibungen die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für alle 10 Einzelprojekte des Programms.

Weiterhin wurde das Baureferat beauftragt, für alle Einzelprojekte des Programms die Vorplanung zu erarbeiten und im nächsten Schritt die Vorprojektgenehmigung im Stadtrat herbeizuführen.

Soweit hierfür zur Klärung von Detailfragen bereits Teile der Entwurfsplanung benötigt werden, können diese bei Bedarf vorgezogen werden.

Des Weiteren stimmte der Stadtrat folgendem Verfahren zu:

Anschließend an die Vorprojektgenehmigung wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet und durchgeführt.

Nach erfolgtem Planfeststellungsverfahren werden dem Stadtrat die Einzelprojekte zur Projektgenehmigung vorgelegt.

Das Programm wird jährlich fortgeschrieben. In diesem Rahmen wird dem Stadtrat über den Fortschritt der Planung berichtet und die weitere Entwicklung dargestellt bzw. die Projektentscheidungen je nach Planungsstand einzeln oder gebündelt vorgelegt. Um keine Terminverzögerungen in der Projektentwicklung zu verursachen, können auch außerhalb der Programmfortschreibung einzelne Beschlüsse unterjährig erforderlich werden. Dies ist jetzt bei der Eisenbahnüberführung über den Sportlerweg der Fall, da die DB hier einen Baubeginn 2018 anstrebt.

Im Beschluss vom 21.10.2015 ist zum Projekt Sportlerweg ausgeführt:

Im Zuge des Projekts fallen aus heutiger Sicht folgende Arbeiten an: Neubau des Brückenbauwerks (DB), Anpassung der Gleis- und Oberleitungsanlagen (DB), Anpassung der Telekommunikations- und Leitungs- und Sicherungsanlagen (DB), Herstellung der Wege (Geh- und Radweg) (LHM), Spartenverlegungen im Bereich des Weges (LHM), Anlagen zur Entwässerung im Wegebereich (LHM), ggf. erforderliche Ingenieurbauwerke wie z.B. seitliche Stützmauern (LHM für den Bereich außerhalb des eigentlichen Brückenbauwerkes) sowie erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB / LHM).

Gegebenenfalls ist für notwendige Ingenieurbauwerke (Stützmauern) und Verkehrsflächen in geringem Umfang Grunderwerb notwendig.

Die Planungsvereinbarung sowie die Bestandsvermessung sind abgeschlossen, die Ergebnisse der Vorerkundung Altlasten und Baugrund liegen vor. Die Vorplanung der Verkehrsanlage läuft. Das Spartenverfahren wird vorbereitet. Die DB Netz AG hat ebenfalls bereits die Vorplanung für das Ingenieurbauwerk beauftragt.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Vorplanungsunterlagen sowie das PHB 1 als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren bzw. für die Plangenehmigung erarbeitet.

2. Projektbeschreibung

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-Neubaus 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 RAS 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 RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006) 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 obliegen der DB. Die Details des Bauwerks, dessen Herstellung und die damit verbundenen Eingriffe in den Baumbestand plant und klärt die DB. 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. Kosten

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 Aufweitungsverlangen 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 abschließend festgelegt und die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden. Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.

Das Projekt ist nicht förderfähig.

4. Finanzierung

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 von der Baumaßnahme betroffenen Spartenträger haben sich, entsprechend den bestehenden Vertragsgrundlagen, an ihren durch die Baumaßnahme entstehenden Kosten zu beteiligen. Dies ist anhand der Kreuzungsvereinbarung im Zuge der nächsten Planungsphasen zu prüfen bzw. die Betroffenheit zu konkretisieren und festzulegen.

Die Maßnahme ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 30.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2015 – 2019 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme Nr. 6300.1345 (Rangfolge-Nr. 222) enthalten.

Das Baureferat wird die Baukosten für die Vorwegmaßnahme 2017 zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2016 – 2020 anmelden und im Haushalt veranschlagen.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Das Kommunalreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben der Vorlage zugestimmt.

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 Aubing - Lochhausen - Langwied wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 2.1) Bezirksausschuss-Satzung zur Vorplanung angehört.

Der Bezirksausschuss hat der Vorplanung in seiner Sitzung am 09.12.2015 zugestimmt.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Die Vorplanung wird genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bzw. der Plangenehmigung durch die DB AG die Projektgenehmigung herbeizuführen.
3. Das Baureferat wird beauftragt, die Spartenverlegung vor der Projektgenehmigung durchzuführen und die Kostenübernahme in Höhe von 147.000 € zu veranlassen, vorausgesetzt, dass der Planfeststellungsbeschluss bzw. die Plangenehmigung vorab vorliegt.
Das Baureferat wird beauftragt, die Kosten für die Vorwegmaßnahme 2017 in Höhe von 147.000 € zum Haushalt 2017 und zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2016 – 2020 anzumelden.
4. Das Kommunalreferat wird gebeten, die Dienstbarkeiten für die Inanspruchnahme der privaten Flächen auf der Flurstücksnummer 3508/51 zu bestellen.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei – II/21, II/12
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

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

An den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An das Baureferat - H, G, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T 02, T 1, T2, T3, TZ, TZ/K, T1/S, T1/CS-West
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T1/PM
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4