

Auszug aus dem Projekthandbuch 1 (PHB 1) sowie Anlagen:

- Anlage A Termin- und Mittelbedarfsplan (aktualisiert)
- Anlage B Laufende Folgekosten (aktualisiert)
- Anlage C1 Lageplan
- Anlage C2 Brückenplan
- Anlage C3 Luftbild
- Anlage C4 Visualisierung

Planungskonzept

Im Rahmen der umfangreichen Umstrukturierung und Verdichtung entlang der Bahnachse zwischen Hauptbahnhof-Laim-Pasing entsteht beiderseits der Gleise eine neue Fuß- und Radwegachse von der Stadtmitte bis nach Pasing im Westen. Weiterhin sollen neue stadtteil- bzw. gleisübergreifende Fuß- und Radwegverbindungen geschaffen werden, die alternative Wege zu den großen Verkehrsbrücken Hackerbrücke, Donnersbergerbrücke und Friedenheimer Brücke bieten. So können die neuen Quartiere an das übergeordnete Fuß- und Radwegnetz sowie den ÖPNV angebunden werden. Die geplante Brücke wird im Abschnitt Arnulfpark die zentrale Bahnachse Münchens kreuzen und ehemals getrennte Stadtteile verbinden. Dabei soll sie als neues wesentliches Element der übergeordneten Fahrradhaupttroute den Süden (Westend) mit dem Norden (Neuhausen) verknüpfen. Die Querung soll auch die neuen Quartiere und Parks, sowie den S-Bahn-Halt Donnersbergerbrücke, anbinden.

Fuß- und Radwegbrücke:

Der Brückenträger beschreibt über die gesamte Länge einen harmonischen, leicht gewölbten Bogen. Gestaltungsbildendes Charakteristikum wird eine dieser Bogengradiente folgende Teilung der Trägerflanken in einen sich zur Mitte hin weitenden gläsernen Oberteil und einen zu den Rändern hin stärker werdenden stählernen Unterteil sein.

Gemäß dem Ergebnis des VOF-Verfahrens ist eine dreifeldrige Brücke mit Einzelstützweiten von ca. 91 m, 76 m und 75 m und einer Gesamtlänge von 242 m geplant. Die 3,50 m hohe Konstruktion besteht aus zwei sogenannten „Vierendeelträgern“, einem Stahlfachwerk ohne Diagonalen.

Die seitlich im Überbauträger vorgesehenen Glasscheiben aus Verbund-sicherheitsglas VSG, dienen als Absturzsicherung sowie Berührungs- und Windschutz. Die nutzbare Breite zwischen den Geländerhandläufen beträgt 5 m in Brückenmitte und 6 m an den Brückenenden.

Das Beleuchtungskonzept sieht eine dezente Effektbeleuchtung des Bauwerks und zugleich die gleichmäßige Ausleuchtung des Verkehrswegs mit Gesichtserkennung auf der Brücke und im Bereich der Zugangsbauwerke vor.

Treppenanlagen zu den Bahnsteigen:

Zwischen der Donnersbergerbrücke und dem Arnulfparksteg erstrecken sich die beiden Bahnsteige des S-Bahn-Haltes Donnersbergerbrücke. Eine Anbindung von der geplanten Brücke an diese Bahnsteige war immer ein wichtiger Bestandteil der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Zielsetzung. Diese Anbindung ist mittels Treppenanlagen vorgesehen, die unter Einhaltung der Lichtraumprofile der Bahn mit einer nutzbaren Breite zwischen den Geländern von 1,60 m hergestellt werden. Die beiden Treppenanlagen sind als Stahl- bzw. Stahlbetonkonstruktion konzipiert. Sie erhalten einen seitlichen gläsernen Berührungsschutz in einer Höhe von 1,80 m.

Eine barrierefreie Anbindung in Form von Rampen oder Aufzügen ist hier nicht machbar, da einerseits die vorhandenen Flächen auf den Bahnsteigen dies nicht zulassen und andererseits Bahnsteigverbreiterungen und Gleisverschiebungen in diesem Bereich nicht möglich sind. Eine Bahnsteigverbreiterung bzw. Gleisverschiebung hätte zur Folge, dass der Bestandsschutz verloren ginge und ein großräumiger und kostenintensiver Umbau dieser Bahnanlagen durchgeführt werden müsste. Der S-Bahn-Halt Donnersbergerbrücke wurde zwischenzeitlich als Bahnprojekt durch die DB barrierefrei ausgebaut.

Nördlicher Zugangsbereich:

Treppen- und Rampenanlage:

Als zentrales Bauteil des nördlichen Zugangsbereiches zur Brücke dient eine zwischen zwei Gebäuden positionierte kombinierte Treppen- und Rampenanlage. Die Rampe ist behindertengerecht mit sechsprozentigen Steigungsstrecken und Zwischenpodesten gemäß DIN 18024 Teil 1 geplant. Bei der Treppen- und Rampenanlage handelt es sich um eine Stahlbetonkonstruktion in Sichtbetonqualität mit einer zu überwindenden Höhe von 6,50 m in einer oval gehaltenen Gesamtstruktur.

Die nutzbare Breite zwischen den 1,30 m hohen Geländern beträgt bei Rampe und Treppe 2,40 m. Für die Rampe ist analog dem Brückenüberbau ein Asphaltbelag vorgesehen. Die Treppenstufen und der Belag für die Treppenpodeste werden gemäß Standard ausgeführt.

Aufzug Nord:

Am 08.02.2013 gab das Sachverständigengremium auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse aus dem VOF-Verfahren die Empfehlung ab, wegen der besonderen Höhenlage der Brücke Aufzüge zeitgleich mit der Realisierung der Brücke zu erstellen. Daher ist am nördlichen Zugangsbauwerk ein Aufzug in die Planung integriert.

Lärmschutzwand:

Durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1873 Arnulfstraße, Hackerbrücke, Bahnlinie Hauptbahnhof-Laim-Pasing, Donnersbergerbrücke (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 00467) ist im Bereich des nördlichen Zugangsbauwerkes eine Lärmschutzwand festgesetzt, die alle Lücken zwischen Zugangsbauwerk und den seitlich anschließenden Gebäuden schließt. Der Blickbezug zum Bahngelände sollte jedoch gewahrt bleiben, insofern ist eine transparente Ausführung vorgesehen, die seitlich nicht an den angrenzenden Gebäuden lastabtragend befestigt wird, sondern eine selbsttragende Konstruktion darstellt. Diese transparente, gläserne Lärmschutzwand wird mit einer Höhe von 6,0 m über Gelände und einer Gesamtlänge von ca. 47 m zwischen den Nachbargebäuden angeordnet. Die Lärmschutzwand besteht aus liniengehaltenen Verbundsicherheitsglasscheiben, die in einer Stahlrahmenkonstruktion gehalten sind.

Nördliche Platzfläche und Fahrradabstellmöglichkeiten:

Die ovale Rampenanlage auf der Nordseite füllt den Platz fast vollständig aus. Die Rampen fassen eine Gruppe hochstämmiger, licht stehender Bäume. Gemäß dem Beschluss des Bauausschusses vom 14.05.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11679, nichtöffentliche Sitzung), Ziffer 4, wurde das Baureferat beauftragt, an den beiden Brückenrampen, insbesondere an der Nordseite, ein hohes Angebot an überdachten Fahrradabstellplätzen einzurichten. Unter der nördlichen Rampe werden ca. 90 größtenteils überdachte Fahrradabstellplätze angeordnet.

Südlicher Zugangsbereich:

Treppen- und Rampenanlage:

Die südliche Rampenanlage steht unmittelbar vor dem Straßenraum der Philipp-Loewenfeld-Straße. Sie ist daher so konzipiert, dass Blickbeziehungen zwischen der Straße und den Bahnanlagen erhalten bleiben.

Die Rampe wird parallel zu den Bahnanlagen verlaufend angeordnet.

Die Fläche für den Zugang und Verlauf des Rampenbauwerkes wurde laut Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1921 Landsberger Straße (nördlich) zwischen Donnersbergerbrücke und Grasserstraße (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 05035) als verkehrsberuhigter Bereich mit einer Breite zwischen 17,10 m und 16,20 m festgesetzt. Nachdem das Rampenbauwerk der Fuß- und Radwegbrücke auf ca. 10 m Breite, von der nördlichen Grundstücksgrenze, den verkehrsberuhigten Bereich tangiert, stehen für die Gestaltung diesen Bereiches lediglich noch zwischen ca. 7,0 m und 6,0 m zur Verfügung.

Die Treppen- und Rampenanlage ist bezüglich Behindertengerechtigkeit, Querschnitt und Materialwahl analog zur Nordseite geplant. Sie überwindet eine Höhe von 7,60 m.

Aufzug Süd:

Das Sachverständigengremium gab auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse aus dem VOF-Verfahren die Empfehlung ab, wegen der besonderen Höhenlage der Brücke Aufzüge zeitgleich mit der Realisierung der Brücke zu erstellen.

Daher ist auch am südlichen Zugangsbauwerk ein Aufzug in die Planung integriert.

Südliche Platzfläche und Fahrradabstellmöglichkeiten:

Die Fläche für den Zugang und Verlauf des südlichen Rampenbauwerkes wurde durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1921 Landsberger Straße (nördlich) zwischen Donnersbergerbrücke und Grasserstraße als verkehrsberuhigter Bereich mit einer Breite von ca. 18,0 m festgesetzt. Das Rampenbauwerk der Fuß- und Radwegbrücke benötigt hiervon einen Streifen von ca. 10 m von der nördlichen Grundstücksgrenze ausgehend, so dass der restliche Streifen des verkehrsberuhigten Bereichs für eine Gestaltung zur Verfügung steht. Im Rampenauge ist analog der Nordseite eine Bepflanzung mit hochstämmigen, licht stehenden Bäumen vorgesehen.

Gemäß dem Beschluss des Bauausschusses vom 14.05.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11679), Antrag der Referentin Ziffer 4, wurde das Baureferat beauftragt, an den beiden Brückenrampen ein hohes Angebot an überdachten Fahrradabstellplätzen einzurichten. Unter der südlichen Rampe werden ca. 100 größtenteils überdachte Fahrradabstellplätze angeordnet.

Anpassungen der Bahnanlagen:

Oberleitung und Speiseleitung:

Als Anpassungsarbeiten an Bahnanlagen im Bereich des künftigen Brückenbauwerkes müssen drei Oberleitungsmasten verlegt sowie Kabel und Oberleitungen angepasst werden. Zudem sind zwei Speiseleitungen im Bereich der ICE-Außenreinigungsanlage erdzuverlegen.

Signalmasten und Gleisfeldbeleuchtung:

Als Anpassungsarbeiten an Bahnanlagen im Bereich des künftigen Brückenbauwerkes müssen zwei Signal- und ein Gleisfeldbeleuchtungsmasten verlegt sowie ein zusätzliches Vorsignal auf dem Bahnsteigdach installiert werden.